



PROJET DE MASTER – PRINTEMPS 2024

DANS L'OMBRE DU GRAND GENÈVE

ÉTUDE DE L'ESSENCE, DE L'INCIDENCE ET DE L'ÉMERGENCE DE FREINS À
L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS

Auteur :

François BRUN

Sous la direction de :

Dr. Alexis Gummy

Prof. Vincent Kaufmann

SYNTHÈSE

Située entre France et Suisse, l'agglomération transfrontalière du Grand Genève est un territoire en prise avec de nombreux enjeux majeurs, parmi lesquels celui de la mobilité et, en particulier, de la mobilité quotidienne transfrontalière. À l'ombre des approches fonctionnalistes et essentialistes couramment proposées, des facteurs psychosociaux peuvent exister et participer des comportements de mobilité des habitants de l'agglomération. Basé aussi bien sur des méthodes quantitatives que qualitatives, ce travail de master cherche à rendre compte de l'essence, de l'incidence et de l'émergence de freins à l'usage des transports publics dans la perspective d'une vision d'ensemble de la situation de mobilité de l'agglomération. Fort des enseignements acquis, ce travail débouche sur la proposition de mesures visant à limiter de tels freins et ainsi favoriser l'usage des transports publics routiers du Grand Genève.

vendredi, 21 juin 2024

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer ma gratitude à toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation de ce rapport. Tout d'abord, je remercie sincèrement Dr. Alexis Gummy, dont les précieux conseils, l'aide constante et le soutien sans faille m'ont été essentiels tout au long de ce projet. Je tiens également à remercier Prof. Vincent Kaufmann pour son encadrement et ses enseignements qui m'ont permis de réaliser ce travail de master. Je suis également reconnaissant envers Prof. Michel Bierlaire pour sa disponibilité et son aide technique indispensable.

Je souhaite également sincèrement remercier les experts et les habitants des territoires du Grand Genève qui ont accepté de participer à mes entretiens. Leur disponibilité, leur bienveillance et leurs précieux témoignages m'ont permis de mener à bien ce travail.

Je suis particulièrement reconnaissant à Sonia Lou pour sa relecture attentive et ses conseils avisés qui ont grandement contribué à l'amélioration de ce travail.

Finalement, un grand merci à ma famille et à mes amis pour leur soutien et leurs encouragements au quotidien et en toutes circonstances.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	2
TABLE DES MATIÈRES	3
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	5
TABLE DES ACRONYMES.....	7
1. INTRODUCTION.....	8
1.1 LE MANQUE D'OFFRE OU LES CULTURES DE MOBILITÉ À LA SOURCE DES PRATIQUES MODALES ?	9
1.2 DES FACTEURS INVISIBLES AU CŒUR DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES.....	11
1.3 DE LA SCIENCE DU TRAFIC AUX PROCESSUS DE SOCIALISATION À LA MOBILITÉ	13
1.4 COMPRENDRE LES FREINS INSCRITS AU SEIN DE L'AGGLOMÉRATION DU GRAND GENÈVE	15
2. LE CONTEXTE TRANSFRONTALIER HÉTÉROGÈNE DU GRAND GENÈVE	17
2.1 LE MANQUE D'UNITÉ DES INSTITUTIONS & ACTEURS DU GRAND GENÈVE.....	18
2.1.1 <i>La collaboration transfrontalière comme simple plateforme de discussion ?</i>	18
2.1.2 <i>Les réseaux de transports publics transfrontaliers à l'épreuve des volontés locales</i>	20
2.1.3 <i>Des réseaux de transports publics franco-français dissociés</i>	21
2.1.4 <i>Quand l'obligation de concurrence brouille les réseaux du Grand Genève</i>	21
2.2 TROIS TERRITOIRES, TROIS RAPPORTS DIFFÉRENCIÉS AU GRAND GENÈVE	23
2.2.1 <i>Pays de Gex Agglo : L'arrière-pays tourné vers les cantons de Genève et de Vaud</i>	24
2.2.2 <i>CCG : Une importante urbanisation frontalière au sud de Genève</i>	24
2.2.3 <i>Thonon Agglo : À l'écart de l'agglomération transfrontalière</i>	25
2.3 LES INSTITUTIONS ET TERRITOIRES DU GRAND GENÈVE DANS LE CONTEXTE DES USAGES DES TRANSPORTS PUBLICS.....	27
3. LES DIMENSIONS PSYCHOSOCIALES DE L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS	28
3.1 DES USAGES ET RAPPORTS AUX TRANSPORTS PUBLICS DIFFÉRENCIÉS SELON LES TERRITOIRES	29
3.1.1 <i>L'incontournable voiture face à l'absence d'usage du bus au sein des territoires frontaliers ?</i>	31
3.1.2 <i>Un rapport territorialisé des habitants aux transports publics</i>	33
3.2 DES EFFETS LATENTS AU SEIN DES TERRITOIRES DU GRAND GENÈVE.....	38
3.2.1 <i>Les trois dimensions les plus distinctives au cœur de l'usage des transports publics</i>	38
3.2.2 <i>Une adéquation des transports publics territorialisée contre une aisance à l'usage du bus socialement structurée</i>	42
3.2.3 <i>Une vision du bus plus indépendante des catégories sociales comme territoriales</i>	44
3.3 TROIS FREINS POUR EXPLORER LA SOCIALISATION À L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS.....	47
4. COMPRENDRE LES LOGIQUES DE L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS	48
4.1 DES MODÈLES DE CHOIX POUR MESURER L'EFFET DE FACTEURS OBSERVABLES ET DE FREINS	49
4.2 DES TENDANCES TERRITORIALES, SOCIALES ET D'ÉQUIPEMENT EN MARGE DU RÔLE DE L'OFFRE.....	51
4.3 TROIS FREINS FORTEMENT CONTRASTÉS AGISSANT SUR L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS	54
4.3.1 <i>Le manque de perspectives : À la croisée des trajectoires familiales et résidentielles</i>	54
4.3.2 <i>Les difficultés d'adaptation : Le poids des inégalités sociales ?</i>	58
4.3.3 <i>La vision négative : Un frein structuré par des registres socialement construits</i>	62
4.3.4 <i>L'influence peu territorialisée de freins inégalement développés</i>	67
4.4 TROIS RAISONS INDÉPENDANTES DE NE PAS UTILISER LES TRANSPORTS PUBLICS	71
5. AUX SOURCES DES FREINS À L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS	72
5.1 DES ENTRETIENS BIOGRAPHIQUES POUR ANALYSER LA FORMATION DES FREINS À L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS	73
5.2 LE MANQUE DE PERSPECTIVES ACCENTUÉ PAR L'ABSENCE DE CENTRALITÉS PÉRIPHÉRIQUES	76
5.2.1 <i>Les territoires frontaliers : Entre possibilités d'accès à la propriété et terre d'accueil de nouveaux résidents</i>	76
5.2.2 <i>Vivre la ville à la campagne : Des tensions entre cadres et modes de vies</i>	80

5.2.3 <i>L'absence de centralité périphérique renforçant le manque de perspectives en bus</i>	83
5.3 PLUS QU'UNE VISION NÉGATIVE DES TRANSPORTS PUBLICS : UNE POSITION EN MARGE DU RÉSEAU	87
5.3.1 <i>L'opposition factice entre transports publics et voiture chez les frontaliers</i>	87
5.3.2 <i>La prépondérance des enjeux factuels et de praticité dans l'image du bus</i>	90
5.3.3 <i>Les frontaliers face à la déconsidération des autorités de leur situation</i>	93
5.4 DEVENIR USAGER DES TRANSPORTS PUBLICS : UN PROCESSUS NÉCESSAIRE POUR CHANGER SA MOBILITÉ.....	99
5.4.1 <i>Être étranger au système des transports publics ou l'enjeu de la sensibilisation</i>	99
5.4.2 <i>De comprendre à se projeter : Se familiariser avec les transports publics</i>	101
5.4.3 <i>Usage des transports publics : Entre absence de fiabilité et manque de légitimité</i>	106
5.5 DES FREINS FAÇONNÉS À LA CROISÉE DES PARCOURS INDIVIDUELS ET DU CONTEXTE FRONTALIER	111
6. CONCLUSION	113
BIBLIOGRAPHIE	119
ANNEXES	122

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1 – INTERCOMMUNALITÉS FRANÇAISES DU GRAND GENÈVE	15
FIGURE 2 – ORGANIGRAMME DES TERRITOIRES ET INSTITUTIONS DE COLLABORATION TRANSFRONTALIÈRE	19
FIGURE 3 – ORGANIGRAMME DES ACTEURS DE TRANSPORT DU GRAND GENÈVE.....	20
FIGURE 4 – TERRITOIRES DU GRAND GENÈVE	23
FIGURE 5 – CARTE DU PÉRIMÈTRE INTÉGRÉ AU PANEL LÉMANIQUE ET DE SA STRUCTURE DU TERRITOIRE.....	29
FIGURE 6 – STATISTIQUES DESCRIPTIVES DE L'ÉCHANTILLON QUANTITATIF DES TERRITOIRES D'ANALYSE	30
FIGURE 7 – USAGE DE LA VOITURE (CONDUCTEUR) EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE	31
FIGURE 8 – USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN) EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE	32
FIGURE 9 – ENSEMBLE DE QUESTIONS DANS LA POSITION FACE AUX TRANSPORTS PUBLICS	33
FIGURE 10 – DEGRÉ D'ADÉQUATION DES TRANSPORTS PUBLICS AVEC LES ACTIVITÉS CULTURELLES EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE	34
FIGURE 11 – PRINCIPAUX QUALIFICATIFS UTILISÉS PAR LES HABITANTS DES TERRITOIRES D'ANALYSE.....	35
FIGURE 12 – NIVEAU D'AISANCE AUX TRANSPORTS PUBLICS EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE	36
FIGURE 13 – ACM : RÉSULTATS DE L'ANALYSE EN CORRESPONDANCES MULTIPLES (APPROCHE 1).....	39
FIGURE 14 – REGISTRES D'ADJECTIFS DANS LA REPRÉSENTATION DES ENQUÊTÉS DES TRANSPORTS PUBLICS	40
FIGURE 15 – ACM : RÉSULTATS DE L'ANALYSE EN CORRESPONDANCES MULTIPLES (APPROCHE 2).....	41
FIGURE 16 – ACM : RÉSULTATS DE L'ANALYSE EN CORRESPONDANCES MULTIPLES (APPROCHE 3).....	41
FIGURE 17 – ACM : COORDONNÉES DES INDICATEURS SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 3).....	42
FIGURE 18 – ACM : COORDONNÉES DES ENQUÊTÉS SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 3)	43
FIGURE 19 – ACM : COORDONNÉES DES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 3).....	44
FIGURE 20 – ACM : COORDONNÉES DES INDICATEURS SELON LES DIMENSIONS 2 ET 3 (APPROCHE 3).....	45
FIGURE 21 – ACM : COORDONNÉES DES ENQUÊTÉS SELON LES DIMENSIONS 2 ET 3 (APPROCHE 3)	45
FIGURE 22 – ACM : COORDONNÉES DES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES SELON LES DIMENSIONS 2 ET 3 (APPROCHE 3).....	46
FIGURE 23 – FRÉQUENCE D'UTILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN)	50
FIGURE 24 – HYPOTHÈSES DE BASE DES MODÈLES DE CHOIX DE BASE (DCM) ET À VARIABLES LATENTES (ICLV)	50
FIGURE 25 – DCM : RÉSULTATS DU MODÈLE DE CHOIX DE BASE.....	51
FIGURE 26 – ICLV : RÉSULTATS DES MODÈLES DE CHOIX À VARIABLE LATENTE VL1 (SIMPLE + TERRITOIRE).....	55
FIGURE 27 – ICLV : SIMULATION DU MODÈLE DE CHOIX À VARIABLE LATENTE VL1	57
FIGURE 28 – ICLV : RÉSULTATS DES MODÈLES DE CHOIX À VARIABLE LATENTE VL2 (SIMPLE + TERRITOIRE).....	59
FIGURE 29 – ICLV : SIMULATION DU MODÈLE DE CHOIX À VARIABLE LATENTE VL2	61
FIGURE 30 – NOMBRE D'ADJECTIFS CITÉS ET DISTRIBUTION DES INDICATEURS PAR REGISTRE D'ADJECTIFS	62
FIGURE 31 – ICLV : RÉSULTATS DES MODÈLES DE CHOIX À VARIABLE LATENTE VL3 (SIMPLE + TERRITOIRE).....	64
FIGURE 32 – ICLV : SIMULATION DU MODÈLE DE CHOIX À VARIABLE LATENTE VL3	66
FIGURE 33 – ICLV : RÉSULTATS DU MODÈLE DE CHOIX À VARIABLES LATENTES COMBINÉES VL1, VL2 ET VL3	68
FIGURE 34 – ICLV : SIMULATION DU MODÈLE DE CHOIX À VARIABLES LATENTES COMBINÉES VL1, VL2 ET VL3	69
FIGURE 35 – CARTE DES ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS D'HABITANTS DES TERRITOIRES D'ANALYSE	73
FIGURE 36 – STATISTIQUES DESCRIPTIVES DE L'ÉCHANTILLON QUALITATIF DES TERRITOIRES D'ANALYSE	74
FIGURE 37 – FICHE TERRITORIALE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GEX	122
FIGURE 38 – FICHE TERRITORIALE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GENEVOIS.....	123
FIGURE 39 – FICHE TERRITORIALE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE THONON	124
FIGURE 40 – FICHES TERRITORIALES - SOURCES ET RÉFÉRENCES (PAGE 1)	125
FIGURE 41 – FICHES TERRITORIALES - SOURCES ET RÉFÉRENCES (PAGE 2)	126
FIGURE 42 – PLAN DU RÉSEAU LÉMAN PASS	127
FIGURE 43 – PÉRIMÈTRES D'AMÉNAGEMENT COORDONNÉ D'AGGLOMÉRATION (PACA)	128
FIGURE 44 – USAGE DE LA VOITURE (CONDUCTEUR) EN FONCTION DU NIVEAU DE FORMATION	129
FIGURE 45 – USAGE DE LA VOITURE (CONDUCTEUR) EN FONCTION DE LA SITUATION PROFESSIONNELLE	129
FIGURE 46 – USAGE DE LA VOITURE (CONDUCTEUR) EN FONCTION DE LA CATÉGORIE D'ÂGE.....	130
FIGURE 47 – USAGE DE LA VOITURE (CONDUCTEUR) EN FONCTION DU GENRE	130
FIGURE 48 – USAGE DE LA VOITURE (CONDUCTEUR) EN FONCTION DU REVENU MENSUEL.....	131
FIGURE 49 – USAGE DE LA VOITURE (CONDUCTEUR) EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE (FRONTALIERS)	131
FIGURE 50 – USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN) EN FONCTION DU NIVEAU DE FORMATION	132

FIGURE 51 – USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN) EN FONCTION DE LA SITUATION PROFESSIONNELLE	132
FIGURE 52 – USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN) EN FONCTION DE LA CATÉGORIE D'ÂGE	133
FIGURE 53 – USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN) EN FONCTION DU GENRE.....	133
FIGURE 54 – USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN) EN FONCTION DU REVENU MENSUEL	134
FIGURE 55 – USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN) EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE (FRONTALIERS)	134
FIGURE 56 – DEGRÉ D'ADÉQUATION DES TRANSPORTS PUBLICS AVEC LES COURSES EN SUPERMARCHÉ EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE	135
FIGURE 57 – DEGRÉ D'ADÉQUATION DES TRANSPORTS PUBLICS AVEC LES COURSES EN PETIT COMMERCE EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE	135
FIGURE 58 – DEGRÉ D'ADÉQUATION DES TRANSPORTS PUBLICS AVEC LES DÉMARCHES ADMINISTRATIVES EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE	136
FIGURE 59 – DEGRÉ D'ADÉQUATION DES TRANSPORTS PUBLICS AVEC LES ACTIVITÉS SOCIALES NOCTURNES EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE	136
FIGURE 60 – QUALIFICATIFS UTILISÉS PAR LES HABITANTS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GEX	137
FIGURE 61 – QUALIFICATIFS UTILISÉS PAR LES HABITANTS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE THONON	137
FIGURE 62 – QUALIFICATIFS UTILISÉS PAR LES HABITANTS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GENEVOIS.....	138
FIGURE 63 – QUALIFICATIFS UTILISÉS PAR LES HABITANTS DE GENÈVE/VAUD PÉRIPHÉRIQUE	138
FIGURE 64 – NIVEAU D'AISANCE AUX GPS EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE.....	139
FIGURE 65 – NIVEAU D'AISANCE AUX PLANS EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE.....	139
FIGURE 66 – NIVEAU D'AISANCE AUX PANNEAUX D'INDICATIONS EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE	140
FIGURE 67 – NIVEAU D'AISANCE À DEMANDER DES INFORMATIONS À UNE TIERCE PERSONNE INCONNUE EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE	140
FIGURE 68 – NIVEAU D'AISANCE À DEMANDER DES INFORMATIONS À UNE TIERCE PERSONNE CONNUE EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE	141
FIGURE 69 – FLEXIBILITÉ D'ITINÉRAIRE OU DE MODE EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE	141
FIGURE 70 – PRÉFÉRENCE D'ACTIVITÉS À PROXIMITÉ DU DOMICILE EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE.....	142
FIGURE 71 – CONNAISSANCE DES ACTIVITÉS DE LOISIRS À PROXIMITÉ DU DOMICILE EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE	142
FIGURE 72 – RECHERCHE D'ENDROITS ET D'ACTIVITÉS DE LA VILLE OU DE LA RÉGION EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE	143
FIGURE 73 – ACM : COORDONNÉES DES INDICATEURS SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 1).....	144
FIGURE 74 – ACM : COORDONNÉES DES INDICATEURS SELON LES DIMENSIONS 3 ET 4 (APPROCHE 1).....	145
FIGURE 75 – ACM : COORDONNÉES DES ENQUÊTÉS SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 1)	146
FIGURE 76 – ACM : COORDONNÉES DES ENQUÊTÉS SELON LES DIMENSIONS 3 ET 4 (APPROCHE 1)	147
FIGURE 77 – ACM : COORDONNÉES DES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 1).....	148
FIGURE 78 – ACM : COORDONNÉES DES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES SELON LES DIMENSIONS 3 ET 4 (APPROCHE 1).....	149
FIGURE 79 – ACM : COORDONNÉES DES INDICATEURS SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 2).....	150
FIGURE 80 – ACM : COORDONNÉES DES INDICATEURS SELON LES DIMENSIONS 3 ET 4 (APPROCHE 2).....	151
FIGURE 81 – ACM : COORDONNÉES DES ENQUÊTÉS SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 2)	152
FIGURE 82 – ACM : COORDONNÉES DES ENQUÊTÉS SELON LES DIMENSIONS 3 ET 4 (APPROCHE 2)	153
FIGURE 83 – ACM : COORDONNÉES DES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 2).....	154
FIGURE 84 – ACM : COORDONNÉES DES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES SELON LES DIMENSIONS 3 ET 4 (APPROCHE 2).....	155
FIGURE 85 – INDICATEUR DE LA QUALITÉ DE DESSERTE À L'ÉCHELLE COMMUNALE DES TERRITOIRES D'ANALYSE.....	156
FIGURE 86 – GRILLE D'ENTRETIEN HABITANTS DU GRAND GENÈVE (PAGE 1)	157
FIGURE 87 – GRILLE D'ENTRETIEN HABITANTS DU GRAND GENÈVE (PAGE 2)	158
FIGURE 88 – GRILLE D'ENTRETIEN HABITANTS DU GRAND GENÈVE (PAGE 3)	159
FIGURE 89 – GRILLE D'ENTRETIEN HABITANTS DU GRAND GENÈVE (PAGE 4)	160
FIGURE 90 – GRILLE D'ENTRETIEN HABITANTS DU GRAND GENÈVE (PAGE 5)	161
FIGURE 91 – GRILLE D'ENTRETIEN HABITANTS DU GRAND GENÈVE (PAGE 6)	162

TABLE DES ACRONYMES

ACG	ASSOCIATION DES COMMUNES GENEVOISES
C.A. DU PAYS DE GEX	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GEX
C.A. DE THONON	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION THONON AGGLOMÉRATION
CAR RÉGION AIN	RÉSEAU CAR RÉGION DE L'AIN
CAR RÉGION EXPRESS	RÉSEAU CAR RÉGION EXPRESS
CAR RÉGION HAUTE-SAVOIE	RÉSEAU CAR RÉGION DE LA HAUTE-SAVOIE
C.C. DU GENEVOIS	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GENEVOIS
CCG	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GENEVOIS
CRFG	COMITÉ RÉGIONAL FRANCO-GENEVOIS
GLCT GRAND GENÈVE	GROUPEMENT LOCAL DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE (G.L.C.T.) DU GRAND GENÈVE
GLCT TP	GROUPEMENT LOCAL DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE (G.L.C.T.) DES TRANSPORTS PUBLICS TRANSFRONTALIERS
L'AIN	DÉPARTEMENT DE L'AIN
LA HAUTE-SAVOIE	DÉPARTEMENT DE LA HAUTE SAVOIE
LÉMAN PASS	COMMUNAUTÉ TARIFAIRE LÉMAN PASS
PAYS DE GEX AGGLO	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GEX
PMGF	PÔLE MÉTROPOLITAIN DU GENEVOIS FRANÇAIS
RDTA	RÉGIE DES TRANSPORTS DE L'AIN
RÉGION ARA	RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
SAT	SOCIÉTÉ ANNEMASSIENNE DE TRANSPORTS À ANNEMASSE ET CLUSES
STAR'T	SERVICE DE THONON AGGLOMÉRATION RÉSEAU DE TRANSPORT
THONON AGGLO	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION THONON AGGLOMÉRATION
TPG	TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS
TPN	TRANSPORTS PUBLICS DE LA RÉGION NYONNAISE
UNIRESO	COMMUNAUTÉ TARIFAIRE UNIRESO
VTT 2050	VISION TERRITORIALE TRANSFRONTALIÈRE 2050

1. INTRODUCTION

À partir des années 60, le contexte économique favorable d'après-guerre contribue au développement du canton de Genève au travers de l'ouverture de nombreuses entreprises et institutions internationales conduisant à la création d'un important nombre d'emplois. De nombreux fonctionnaires internationaux cherchent alors à s'établir dans l'agglomération et ce, notamment, dans les territoires français bordant le canton de Genève. En effet, contrairement à des zones résidentielles « traditionnelles » qui se développent autour de leur métropole, le périurbain de Genève s'est fortement développé sur le territoire français de l'agglomération, notamment en raison des prix largement plus attractifs qui y sont observés.

En parallèle, cette conjoncture favorable contribue à l'arrivée de travailleurs étrangers dans l'agglomération. Parmi eux, se trouve une grande partie de travailleurs français, venus de la France entière dans l'espoir de trouver une meilleure situation dans le bassin genevois, renforçant encore davantage le pôle périurbain frontalier¹ du Grand Genève. Ce développement accentue la spécialisation fonctionnelle de l'agglomération genevoise, avec une concentration des emplois au centre de l'agglomération (78,7% côté suisse pour 21,2% côté français) et une forte représentation des logements sur les espaces périphériques français (41,6% côté français et 48,6% à Genève)². Cette structure territoriale participe à expliquer les nombreux flux pendulaires transfrontaliers observés quotidiennement au sein du Grand Genève.

Jusqu'à la fin des années 90, la voiture s'impose largement comme le moyen privilégié pour les déplacements quotidiens. En effet, en raison de la situation frontalière de Genève, la mise en place de réseaux de transports publics transfrontaliers performants rencontre certaines difficultés, notamment au niveau administratif. De fait, la coordination et la coopération nécessaires entre les institutions côté suisse et côté français se trouvent freinées par une volonté de conservation de la maîtrise de compétences, couplée à un fort enthousiasme pour l'automobile. Dans ce contexte, un réseau de transports en commun peine à se réaliser, rendant les habitants de ces territoires frontaliers fortement dépendants de l'usage de la voiture dans leurs déplacements, notamment pendulaires. La voiture continue alors à se développer de plus en plus rapidement, confirmant sa place du mode le plus utilisé devant les transports publics. Le recours toujours plus fort à l'automobile conduit à la construction d'infrastructures routières, conçues pour prioriser le mode dominant, aux dépens des réseaux de transports en commun. À Genève, comme dans plusieurs villes occidentales, les réseaux de tramways, démantelés lors de la première moitié du XX^{ème} siècle, se trouvent alors réduits à quelques lignes résiduelles. Cette structure territoriale impacte alors profondément les habitants dans leurs pratiques modales quotidiennes jusqu'au début du XXI^{ème} siècle.

Avec les années 2000, la signature des accords bilatéraux et l'adhésion de la Suisse à l'espace Schengen facilitent les relations entre Genève et sa frontière française tout en dynamisant l'économie genevoise. Cependant, les flux frontaliers augmentent progressivement et participent, avec les flux internes du canton, à la mise sous pression des infrastructures existantes, dont celles liées à la mobilité. Les déplacements pendulaires représentent un enjeu majeur de l'agglomération aussi bien en termes de saturation des axes routiers existants que de préoccupations environnementales liées aux émissions carbonées générées par le trafic individuel motorisé. Pour y remédier, des instances de collaboration

¹ Dans le cadre de ce travail, l'expression de « territoire frontalier » désigne les territoires périphériques de l'agglomération situés en France. Le terme de « frontalier » s'applique de manière analogue pour qualifier le « contexte frontalier » et les « habitants frontaliers ».

² Statistique Genève. « Indicateurs : cartes, données et graphiques ». Atlas statistique du canton de Genève et de la région transfrontalière. Consulté le 13 décembre 2023. <https://statistique.ge.ch/atlas/index.php#c=indicator>.

transfrontalière, pour certaines mises en place déjà au cours des années 70, se développent et gagnent en importance dans les relations entre autorités de l'agglomération. Parmi elles, le GLCT du Grand Genève³ est institué en 2013, faisant suite au comité régional franco-genevois, créé en 1973⁴. L'intensification des relations binationales conduit à l'élaboration de projets d'agglomération visant à un développement harmonieux de la région transfrontalière. Au sein de ces projets d'aménagement territorial, la politique suivie en termes de mobilité revêt une importance centrale, ses orientations participant de l'évolution de l'agglomération. Ainsi, le développement d'une politique favorisant l'usage des transports publics au sein des territoires périphériques français s'avère essentiel afin de répondre à de nombreux défis, aussi bien en termes d'accès à la ville, de changement climatique que, plus largement, de développement d'un sentiment de cohésion d'agglomération. Cependant, malgré la réalisation d'infrastructures structurantes régionales, comme l'inauguration du réseau « Léman Express » en 2019, la stratégie menée par les pouvoirs publics et l'offre résultante restent fortement territorialisées et peinent à favoriser un usage des transports publics dans l'entier du Grand Genève.

1.1 LE MANQUE D'OFFRE OU LES CULTURES DE MOBILITÉ À LA SOURCE DES PRATIQUES MODALES ?

Dans ce contexte frontalier, certains territoires périphériques semblent moins adaptés à l'instauration d'offres du type « Léman Express », notamment en raison de leur situation périurbaine. Parmi ces territoires, nous retrouvons la communauté d'agglomération du Pays de Gex (C.A. du Pays de Gex), la communauté de communes du Genevois (C.C. du Genevois) et de la communauté d'agglomération de Thonon (C.A. de Thonon) sur lesquelles nous allons nous concentrer par la suite. Bien que souvent traversés par des offres structurantes, ces territoires présentent une offre de desserte bien plus limitée qu'au centre de Genève. De ce fait, leurs habitants restent souvent dépendants de la voiture ou, tout du moins, semblent se considérer et être considérés comme tels (Orfeuil, 2008). Une forte utilisation de la voiture peut donc s'observer dans ces territoires, se traduisant par une part modale liée au TIM sensiblement plus élevée qu'au centre de Genève. Cette différence s'expliquerait, dans les discours publics ou politiques dominants, au moyen de deux principales raisons : d'une part, un décalage de l'offre en transports publics entre le centre d'agglomération et les territoires périphériques du Grand Genève et, d'autre part, un rapport différencié à ce mode entre les usagers suisses et français. Nous proposons de jeter un regard critique sur ces deux pistes explicatives dans les paragraphes suivants.

En ce qui concerne la première piste explicative, l'investissement en infrastructures apparaît constituer un facteur permettant une augmentation de l'usage des transports en commun (Carton, 2018). Cette condition nécessaire ne peut en revanche être considérée comme suffisante, comme le traduit le concept de « champs des possibles » développé par Vincent Kaufmann (2008). Au cœur du principe de « motilité », principe décrivant un potentiel de mobilité à actualiser, ce concept traduit les possibilités de déplacement grâce à la présence d'offre de transport. Bien que participant à l'actualisation de la motilité, ce facteur ne saurait y parvenir seul, nécessitant le concours d'autres piliers essentiels à la source de la mobilité. Cette considération permet alors de nuancer l'impact de l'instauration de nouvelles infrastructures de transports sur les pratiques modales. Certains chercheurs se permettent même de questionner le lien de causalité communément admis entre offres et usages en affirmant que « la notion d'effet structurant des transports s'avère sans fondement scientifique » (Offner, 1993). La réalisation d'infrastructures ne générerait pas un certain usage modal mais le rendrait possible. Bien que l'« effet structurant des transports » (*ibid.*) fasse l'objet de débats, il est difficile de penser qu'une

³ Grand Genève Agglomération franco-valdo-genevoise. « HISTORIQUE ET DATES CLÉS ». Grand Genève Agglomération franco-valdo-genevoise. Consulté le 3 novembre 2023. <https://www.grand-geneve.org/historique-dates-cles/>.

⁴ Comité régional franco-genevois (CRFG). « Historique ». Comité régional franco-genevois (CRFG). Consulté le 3 décembre 2023. <https://crfginfo.org/qui-sommes-nous/historique>.

offre de haute qualité puisse automatiquement conduire à un fort recours aux transports publics. Cette affirmation apparaît notamment au travers de notre cas d'étude.

Dans les périphéries du Grand Genève, l'offre en transports publics peut être considérée comme comparable. En effet, bien que légèrement plus développée sur le territoire suisse, l'offre structurante et de desserte restent similaires entre les intercommunalités françaises étudiées (Pays de Gex Agglo, Communauté de Communes du Genevois et Thonon Agglo) et les secteurs périurbains du canton de Genève et de la région de Nyon. En se basant sur l'hypothèse que l'offre est le seul déterminant de l'utilisation des transports publics, on pourrait s'attendre à des parts modales relativement proches entre chacune de ces quatre portions du Grand Genève. Bien qu'elles soient comparables entre les intercommunalités françaises (parts modales au sein des territoires de l'ordre de 9,5% (2020)⁵⁶⁷ et de 12% pour les déplacements frontaliers (2017)⁸), un écart non négligeable est à souligner entre ces secteurs français et les territoires périphériques du canton de Genève (part modale de plus de 20% (2015)⁹). Malgré une offre un peu plus forte en périphérie du canton genevois, l'infrastructure ne peut à elle seule expliquer de telles différences dans les pratiques des habitants.

Ce constat nous mène à considérer la seconde piste explicative, celle basée sur une forme « d'effet de frontière » qui mettrait en avant des cultures de mobilité différenciées entre les territoires suisses et français de l'agglomération. Pourtant, les recherches menées jusqu'à ce jour suggèrent qu'une explication de l'ordre de la nationalité ne peut raisonnablement être considérée comme fondée. Cette approche traduit davantage une conception « stéréotypée » des relations transfrontalières qu'une véritable réalité sociétale (Kaufmann, 2003). Cependant, dans notre cas d'étude, la très forte similitude des parts modales de transports publics entre les trois territoires français et leur forte différence avec le taux côté suisse interroge. De fait, en première lecture, ces chiffres ne remettraient pas en question la précédente affirmation et permettraient à une conception essentialiste de s'immiscer et de s'imposer comme facteur pertinent des pratiques de mobilité spatiale. C'est donc avec l'objectif de dénaturiser cette seconde piste explicative que ce travail vise à mettre en lumière de nouveaux facteurs, potentiellement différents au sein de chaque territoire, expliquant ces pratiques modales. Nous faisons donc l'hypothèse qu'à l'ombre des explications purement « fonctionnalistes » et « naturalistes » se nichent d'autres facteurs plus subtils pouvant être repérés afin de mieux cerner les choix modaux quotidiens des individus. Leur identification permet alors d'introduire les causes plus profondes de ces pratiques modales différenciées et de se distancier d'une explication simpliste de l'ordre de la nationalité.

⁵ Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). « Dossier complet Intercommunalité-Métropole de CA du Pays de Gex (240100750) ». Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), 14 novembre 2023. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-240100750>.

⁶ Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). « Dossier complet Intercommunalité-Métropole de CC du Genevois (247400690) ». Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), 14 novembre 2023. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-247400690>.

⁷ Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE). « Dossier complet Intercommunalité-Métropole de CA Thonon Agglomération (200067551) ». Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), 14/11/2023. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200067551>.

⁸ OBSERVATOIRE STATISTIQUE TRANSFRONTALIER. « SYNTHÈSE 2021 ». Genève: OBSERVATOIRE STATISTIQUE TRANSFRONTALIER, 2021. https://statistique.ge.ch/tel/publications/2021/hors_collection/ost/Synthese_2021.pdf.

⁹ Office cantonal de la statistique (OCSTAT) Genève. « LA MOBILITÉ DES HABITANTS DU CANTON DE GENÈVE ». Genève: Office cantonal de la statistique (OCSTAT) Genève, 2019. <https://statistique.ge.ch/tel/publications/2019/analyses/communications/an-cs-2019-59.pdf>.

1.2 DES FACTEURS INVISIBLES AU CŒUR DES MOBILITÉS QUOTIDIENNES

Pour s'éloigner des explications couramment admises, la recherche de facteurs d'une autre nature s'avère nécessaire. En effet, en marge de paramètres observables et facilement mesurables, tels que la qualité de l'offre de transport ou du temps de parcours, des éléments psychosociaux plus difficilement saisissables peuvent exister et agir sur les pratiques modales des individus. Ces « effets non observables » ont été largement abordés et étudiés dans le domaine des mobilités spatiales, au travers notamment des notions de potentiels de mobilité, de dépendance modale ou encore de représentation sociale des transports publics.

Afin de pouvoir se saisir de l'offre de transports proposée, il est tout d'abord nécessaire que les habitants des territoires concernés y aient accès, arrivent à la comprendre et à s'y projeter. Les concepts d'accès et de compétences désignent les ressources propres aux individus qui peuvent être sollicitées pour développer une mobilité (Kaufmann, 2008). Ces capacités différenciées traduisent une inégalité d'accès à la mobilité et, plus largement, une inégalité d'accès à la ville (Bacqué & Fol, 2007). Il peut alors être plus facile pour certaines personnes de développer leur mobilité tandis que cela peut s'avérer bien moins évident pour d'autres individus. Ces derniers, « dont l'aptitude à la mobilité est la plus faible, courent le risque de l'isolement et de la marginalisation » (*ibid.*). Cela peut notamment s'observer au travers des tarifs pratiqués, rendant parfois impossible l'utilisation du mode en question par certaines catégories de la population et les astreindre à domicile. Plus largement, ce principe de capacités peut se traduire au moyen du terme d'« accessibilité », regroupant aussi bien l'idée de liaison facilitée entre deux points du territoire et de distribution spatiale avantageuse que de possibilités temporelles d'utilisation d'un mode ou encore d'attributs individuels comme le revenu, le genre, la catégorie sociale, etc. (Fol & Gallez, 2013). Sous ce terme, les concepts d'accès et de compétences se mélangent pour former un ensemble de capacités individuelles à la mobilité. Les compétences peuvent notamment s'entendre par « la connaissance des lieux où tel ou tel besoin peut être satisfait, telle ou telle transaction peut être réalisée, la représentation que l'on peut se faire de l'espace de ces lieux dont on a besoin, le lien entre cet espace et les réseaux qui le desservent, les capacités d'usage des moyens de transport (billettique, usage des automates, repérage, etc.) » (Orfeuill, 2010). En plus de la compréhension théorique d'un mode de transport, certaines capacités concrètes peuvent s'avérer nécessaires afin de développer des pratiques de mobilité. Par exemple, l'usage des transports publics présuppose « d'être au courant des services annexes proposés dans les gares ou à bord des véhicules, des us et coutumes qui prévalent dans les différents moyens de transport, des options tarifaires les plus intéressantes » (Flamm, 2005). L'utilisateur doit en outre être capable de rendre son trajet le plus agréable possible en « [élaborant] des stratégies pour trouver une place assise, gérer les situations de cohue et de promiscuité, occuper son temps pendant les déplacements, par exemple en emportant un peu de lecture » (*ibid.*). Utiliser les transports publics ne demande donc pas uniquement la compréhension d'un réseau mais aussi l'intégration de façons de faire propres à l'usage de ce mode.

L'utilisation des transports publics nécessite également que la stratégie de mobilité développée par les autorités planificatrices soit adaptée aux réalités quotidiennes des individus. En effet, la politique de transport suivie et ses implémentations sur le terrain doivent pouvoir répondre à un besoin et satisfaire les programmes d'activités des usagers. L'idée de réalisation des projets (Kaufmann, 2008) apparaît également participer au potentiel de déplacements, en marge de l'existence d'une offre de transport. Cette dernière ne doit donc pas simplement exister mais bien offrir des perspectives et être perçue ainsi par les individus. Il est alors nécessaire à ce que les usagers puissent recourir aux modes alternatifs à la voiture pour pratiquer leurs activités, qu'il s'agisse de faire les courses, se rendre au travail, sortir en soirée, etc. L'utilisation des transports publics, et plus largement d'un moyen de transport, est donc conditionnée à la capacité de ce mode à épouser une certaine forme de mobilité. Cette dernière peut être relativement simple et locale, comme une « mobilité de consommation », ou

plus diverse et éparse, telle une « mobilité de sociabilité » (Ramadier, 2002). La nature et la fréquence des déplacements traduisent alors plus largement un certain mode de vie pouvant influencer les perspectives territoriales des individus. Ces modes de vie peuvent cependant se confronter à d'autres aspirations, comme l'accès à la propriété conduisant à s'installer en périphérie « sans pour autant renoncer aux acquis de son acculturation urbaine » (Pinson & Thomann, 2002). Les individus continuent alors à vivre leurs rythmes quotidiens, « se [déplaçant] hors de [leur] quartier de résidence et [multipliant] les lieux fréquentés essentiellement pour les loisirs et la fréquentation de [leur] réseau social » (Ramadier, 2002). Le domicile acquiert ainsi un rôle central et participe à définir un quotidien en milieu périphérique, synonyme d'une vie de mouvements où « la maison est le point de départ et d'arrivée des pérégrinations multiples pour les occupations obligées du travail, comme pour celles motivées pour assurer la vie domestique et les activités [...] hors de la maison, en matière de pratiques sportives et ludiques » (Pinson & Thomann, 2002). Le cadre et le style de vie d'un individu influent donc fortement sur les perspectives en matière de transports, conduisant à rendre l'usage des transports publics tout à fait évident pour certains et le recours à la voiture plus adapté pour d'autres. Dans certains cas, du fait de déséquilibres spatiaux et sociaux, « certains territoires [semblent] tributaires de l'usage de la voiture pour l'accès aux services » (Motte-Baumvol, 2007) et, plus largement, à certaines activités du quotidien. Ces situations de « dépendance automobile » (Coutard et al., 2002) traduisent alors une incapacité des individus à se projeter sans le recours à la voiture. Si l'accès à la voiture n'est pas envisageable, cela peut mener d'aucuns à se retrouver dans une situation de captivité au domicile. En effet, si les transports publics, ou toute autre alternative, n'épousent pas les desseins de mobilité de la personne considérée, cette dernière peut se retrouver isolée, à la fois spatialement mais aussi socialement. Cela se retrouve dans le cas de ménages « 'captifs' d'un retrait de la vie sociale, notamment associative, dans laquelle ils avaient essayé de s'impliquer » (Rougé, 2011). L'importance de l'adéquation entre l'offre et les quotidiens apparaît alors jouer un rôle essentiel dans la fréquence d'usage des transports publics.

Finalement, le recours à un mode donné ne peut s'imaginer sans que l'individu s'en soit faite une opinion, traduisant sa position face à ce moyen de transport. Dans le cas des transports publics, la « perception » ou la « représentation sociale » que l'individu en a peut avoir un effet sur les pratiques observées (Depeau et al., 2011; Kaufmann, 2008; Ravalet et al., 2019). Plus largement, la représentation qu'un individu possède d'un mode de transport participe de fait à l'appropriation de ce mode et à l'explication des pratiques modales (Kaufmann, 2003; Schiebel, 2018). L'image qu'attribue l'individu à un mode de transport est fortement liée aux valeurs plus larges qui sous-tendent l'utilisation de ce dernier. Alors que la voiture peut notamment apparaître comme le signe d'une ascension sociale et de réussite pour son usager (Vincent-Geslin & Ravalet, 2015), l'usage des transports publics peut « [être] vécu sur le mode de la contrainte et de la perte d'un certain statut social » (Baudelle et al., 2004), certains pouvant considérer ce moyen de transport réservé à ceux « n'ayant pas d'autre choix » (*ibid.*). Bien que les aspects symboliques puissent revêtir une importance centrale dans les représentations des individus, d'autres types de termes peuvent être évoqués pour qualifier un mode de transport. Des considérations de l'ordre du fonctionnel, comme par exemple le prix ou le temps de trajet, sont également souvent citées pour disqualifier les transports publics face à la voiture, « le temps de déplacement [constituant] sans équivoque l'un des autres points noirs des transports en commun » (Schiebel, 2018). De plus, les recherches effectuées dans le domaine pointent le fait que les qualificatifs utilisés « sont [différents] selon le mode de déplacement utilisé » (Rubens et al., 2011). « En effet, quand il s'agit de justifier l'utilisation de la voiture, les individus font appel à des images de liberté, d'indépendance ou de plaisir alors que ceux se déplaçant en transports en commun font davantage référence aux aspects économiques et environnementaux » (*ibid.*). Contrairement à l'attachement à un type d'arguments, il apparaît donc que la logique utilisée dépende

beaucoup du mode en question. Cela peut conduire à complexifier le changement de position des individus vis-à-vis des transports publics. Ces différentes études nous indiquent alors que les représentations apparaissent comme des ressources ou plutôt des « référents » utilisables dans la mobilité en général (Depeau et al., 2011). Plus largement, la représentation des différents modes de transport s'inscrit dans l'image que l'on a de la mobilité (Vincent-Geslin & Ravalet, 2015) et dans notre façon de nous construire et d'habiter l'espace vécu (Depeau et al., 2011). Avec les évolutions dans sa conception du rapport entretenu avec la société, avec la mobilité et avec sa position personnelle, l'individu développe ou bouleverse sa perception des modes de transports et, plus largement, des facteurs à la source de la mobilité spatiale.

La littérature suggère donc qu'il peut exister différents effets psychosociaux pouvant significativement participer des mobilités spatiales par la façon dont les individus perçoivent, se projettent et se saisissent de potentiels de mobilité. Bien que les recherches mettent en lumière de tels « facteurs invisibles », elles ne précisent pas concrètement comment ces derniers interviennent sur les mobilités spatiales observées. De fait, alors que des éléments observables comme le temps de trajet ou le coût de transport peuvent exister indépendamment de toute chose, des facteurs de l'ordre des représentations ou des perspectives doivent tout d'abord s'inscrire en l'individu avant de pouvoir agir sur sa mobilité. Par conséquent, contrairement à une influence directe sur le choix modal, ces facteurs psychosociaux agiraient indirectement, au travers de leur instanciation en l'individu. Afin de pleinement s'en saisir, il est nécessaire de s'intéresser à la littérature traitant des processus d'émergence de ces effets non observables en l'individu.

1.3 DE LA SCIENCE DU TRAFIC AUX PROCESSUS DE SOCIALISATION À LA MOBILITÉ

Dans l'histoire de la recherche en mobilités, le champ des pratiques spatiales a été laissé durant sa première période, entre le début du XX^{ème} siècle et les années 80, au domaine de la science du trafic (Belton-Chevallier et al., 2019). Cette branche d'ingénierie, basée, en partie, sur des concepts économétriques, s'appuie principalement sur la maximisation de l'utilité des différents usagers au travers de la prise en compte de facteurs explicatifs observables. Durant cette période, cet objet d'étude était alors absent des recherches des sciences sociales, et ce jusqu'au début des années 80.

L'introduction de dimensions latentes du comportement pour expliquer les choix modaux observés permet une large ouverture du sujet dans le champ des sciences sociales. Parmi les premiers chercheurs à s'y intéresser, Salomon et Ben-Akiva (1983) figurent comme les précurseurs dans le domaine. Leurs recherches se sont principalement intéressées au parcours biographique de l'individu pour expliquer les changements dans les pratiques de mobilités quotidiennes. Cette prise en compte de paramètres de l'ordre du vécu a totalement changé l'appréhension de la question des mobilités spatiales. Au début des années 2000, l'intérêt pour ce sujet et pour sa réappropriation dans un nouveau contexte favorise le développement de nouveaux courants, dont notamment les *mobility biographies research (MBR)* et les *travel socialization studies (TSS)* (Cacciari, 2020). Le premier champ de recherches met en avant le rôle prépondérant de certains moments, nommés « événements clefs », de l'existence d'un individu sur les changements des pratiques quotidiennes de mobilité. Le second s'intéresse à l'importance des expériences vécues durant l'enfance sur le comportement adopté durant l'âge adulte (Cailly et al., 2022). Après leur large développement au début des années 2000, ces courants se sont progressivement heurtés à certaines difficultés conceptuelles, notamment liées à l'importance accordée à l'« événement-clef ». En effet, le recours à cet instant décisif comme point de bascule dans les pratiques modales n'apparaît pas se justifier en général (Cacciari, 2020).

Au cours des années 2010, une troisième vague, incarnée notamment par Richard Manton et Henrike Rau (2016), propose de sortir de cette impasse conceptuelle. Pour ce faire, elle approfondit la notion de « socialisation », notamment développée par Muriel Darmon au cours de la même époque (Darmon

& Singly, 2016), tout en se détachant du réflexe d'expliquer des pratiques de mobilité adultes à la lumière des enseignements acquis durant l'enfance. Ce recours à la socialisation permet d'appréhender les choix en matière de mobilité grâce à la prise en compte des effets développés sur la durée chez l'individu et non pas uniquement à la lumière d'événements-clefs qui s'inscriraient au cours de sa vie. Ces valeurs intériorisées se maintiendraient chez l'individu sur le temps long en marge d'événements-clefs. De ce fait, elles pourraient expliquer une « non-linéarité » entre les changements de mobilités spatiales et les bouleversements dans le récit de l'individu (Cacciari, 2020).

Le phénomène dit de « socialisation » est défini par Muriel Darmon comme la « façon dont la société forme et transforme les individus » (Darmon & Singly, 2016). En effet, l'environnement dans lequel chaque individu grandit et évolue va le former à réfléchir et se comporter d'une certaine manière, vision propre à la société à laquelle il appartient. L'approche développée par Muriel Darmon distingue une socialisation dite « primaire », développée durant l'enfance et jusqu'à l'adolescence, d'une socialisation dite « secondaire », qui agit sur l'individu durant ses expériences à l'âge adulte (Darmon & Singly, 2016). Cet apport théorique pourrait alors être utilisé dans ce travail, principalement sous l'angle de la socialisation secondaire, pour expliquer le rapport aux transports publics dans le cadre des mobilités quotidiennes au sein de l'agglomération.

Bien que de multiples recherches aient été menées sur ces processus de socialisation dans divers domaines de la sociologie, elles apparaissent moins nombreuses dans celui de la mobilité. L'une des approches traitant de la question apporte la notion de « trajectoire mobilitaire », s'inspirant du concept de « trajectoire résidentielle », pour étudier l'évolution des pratiques de mobilité spatiales tout au long du vécu d'un individu, évolution non pas saccadée et cloisonnant les différentes pratiques modales mais considérant une forme de linéarité, s'inscrivant dans un tout (Cailly et al., 2020).

Ce courant s'inscrit dans la continuité d'un précédent mouvement, utilisant également la socialisation pour expliquer les mobilités spatiales. Ce dernier propose les concepts de « socialisation à la mobilité et par la mobilité » (Authier et al., 2022). La socialisation « à la mobilité » traduit « l'inculcation continue, par l'action de différentes instances socialisatrices [...] de savoirs et de savoir-faire induisant des pratiques ou des manières de penser ou de catégoriser la mobilité » (*ibid.*). Elle revêt donc un aspect plus proche de l'ordre de la théorie, de l'abstrait de la mobilité. La socialisation « par la mobilité » quant à elle met en avant le fait que « les mobilités spatiales participent à façonner les individus qui les vivent » (*ibid.*). Cet aspect considère davantage l'importance de la pratique de la mobilité. Cette approche de la socialisation se distingue de celle de Darmon dans la mesure où elle s'attache moins à une lecture temporelle de ce phénomène et davantage aux types de processus pouvant simultanément avoir des effets sur les individus. En cela, elle permet également de souligner et d'insister sur la pluralité des instances de socialisation agissant sur les individus, aussi bien durant l'enfance qu'à l'âge adulte. Cette notion de socialisation « à la mobilité » sera particulièrement sollicitée dans nos analyses pour comprendre en quoi elle conditionne indirectement les pratiques modales observées.

Malgré les bases apportées par ces différents courants, une nouvelle approche doit ici être suivie afin de saisir la façon dont les facteurs psychosociaux proposés par la littérature peuvent, au cours d'un processus de socialisation, émerger en l'individu et participer d'un faible usage des transports publics. Dans le cadre de ce travail, nous aurons recours au principe de « frein » à l'usage des transports publics traduisant l'ensemble des facteurs psychosociaux formés en l'individu et le dissuadant d'utiliser les transports publics. En plus d'introduire la notion d'effets latents, ce concept possède deux avantages majeurs. Premièrement, ce terme permet de souligner le lien causal existant entre ces facteurs invisibles et les mobilités pratiquées par les individus, lien qui devra néanmoins être démontré et analysé au cours de ce travail. Deuxièmement, l'introduction du terme de frein permet de soulever la

question de leur formation en l'individu. En effet, contrairement à une forme de capital que chacun pourrait posséder ou dont il pourrait manquer (Joxe, 2022), les freins à la mobilité ne sont pas des objets immuables mais bien des objets évoluant au cours de la vie de chaque individu et de ses expériences (Cailly et al., 2020). Il ne s'agit donc pas de propriétés innées mais bien d'éléments acquis au cours d'un processus au long cours. Ce processus de formation est essentiel à investiguer pour pleinement saisir la portée et l'influence de chaque frein dans les pratiques modales quotidiennes. Bien que la littérature abonde quant à l'importance de freins sur les pratiques de mobilité, il semble que les recherches soient moins nombreuses et plus récentes concernant les conditions de l'émergence de ces derniers au sein de la population.

1.4 COMPRENDRE LES FREINS INSCRITS AU SEIN DE L'AGGLOMÉRATION DU GRAND GENÈVE

Dans le cadre de ce travail de master, nous nous attacherons donc à :

1. Identifier les freins les plus distinctifs à l'usage des transports publics ;
2. Déterminer le rôle de chacun d'entre eux dans les mobilités observées et
3. Comprendre les logiques qui sous-tendent leur formation en l'individu.

À cette fin, nous nous pencherons sur le cas de l'agglomération transfrontalière du Grand Genève et plus spécifiquement sur son territoire périphérique bordant le canton de Genève. Nous effectuerons cet exercice en distinguant les intercommunalités françaises de la C.A. du Pays de Gex, de la C.C. du Genevois et de la C.A. de Thonon (Figure 1). Ces trois territoires ont été retenus en raison de leur proximité avec le canton de Genève et la Région de Nyon mais aussi du fait d'une faible utilisation des transports publics au regard d'autres secteurs de l'agglomération.

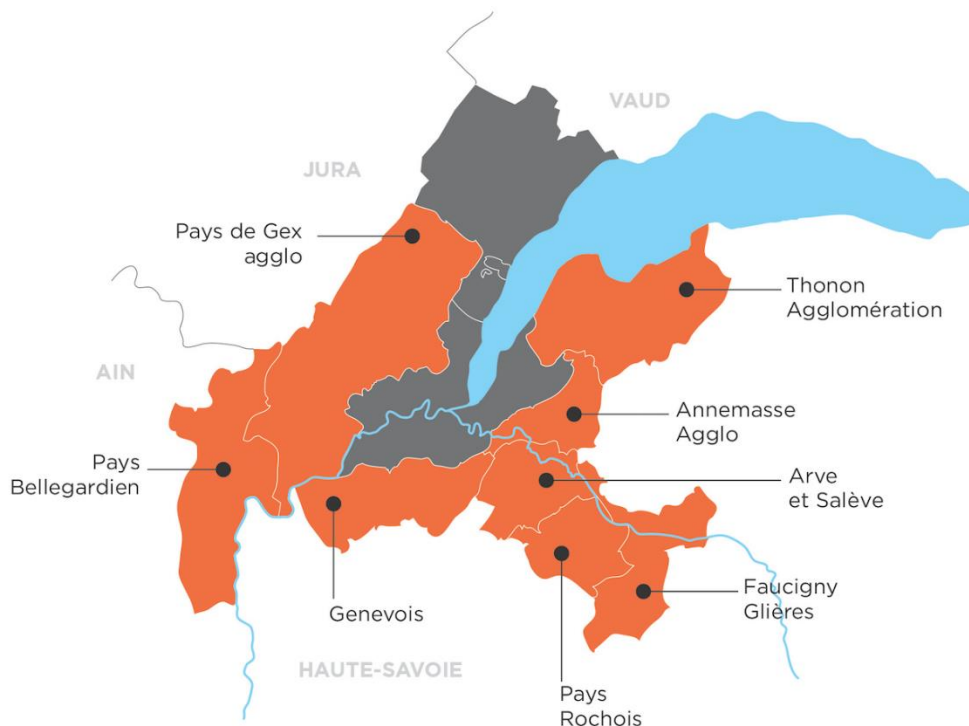


FIGURE 1 – INTERCOMMUNALITÉS FRANÇAISES DU GRAND GENÈVE¹⁰

¹⁰ Pôle métropolitain du Genevois français. « Présentation ». Pôle métropolitain du Genevois français, 2023. <https://www.genevoisfrancais.org/presentation/>.

Tout d'abord, afin de bien saisir les contextes institutionnels et territoriaux en présence, nous débuterons par la synthèse des principales caractéristiques de l'agglomération, abordées plus en détail dans le travail de pré-étude de ce rapport (Brun, 2024). Nous décrirons les structures de coopération à l'échelle de l'agglomération, reviendrons sur les acteurs en lien avec le transport œuvrant sur le territoire et présenterons les grandes caractéristiques socio-démographiques des territoires étudiés.

Une fois le contexte d'étude précisé, nous aborderons ensuite la question de la fréquence d'usage des transports publics par les habitants de l'agglomération en utilisant des méthodes quantitatives basées sur les données récoltées lors de la première vague du Panel Lémanique¹¹. En première approche, nous tenterons d'identifier les facteurs psychosociaux pouvant jouer un rôle sur les mobilités des habitants de l'agglomération en tant que freins à l'usage des transports publics.

Par la suite, nous nous intéresserons à évaluer le poids et l'impact de ces freins dans chaque intercommunalité, faisant l'hypothèse que, malgré une part modale de transports publics égale entre ces trois secteurs, leur présence et leur effet peut varier selon le territoire observé. Pour ce faire, nous aurons recours à des modèles à variables latentes nous permettant, contrairement aux modèles de choix traditionnels, d'explorer les effets indirects inhérents au principe de freins à l'usage des transports publics. Nous étudierons donc l'influence ainsi que la prégnance de chacun de ces freins au sein des territoires retenus du Grand Genève. Dans la perspective de comprendre les causes de leur émergence, nous tenterons d'identifier les variables explicatives les plus déterminantes pour chacun d'entre eux en analysant leur impact ainsi que leur significativité.

Finalement, nous approfondirons la question de l'origine des freins au travers d'une dernière phase d'analyse basée sur des entretiens réalisés auprès d'habitants du Grand Genève. Ce dernier chapitre nous permettra de comprendre la façon dont ces freins se concrétisent dans les pratiques quotidiennes des habitants de l'agglomération et de saisir plus finement les conditions d'émergence de ces freins à l'échelle de l'individu. Ces enseignements nous permettront d'étudier plus en avant les mécanismes de socialisation agissant sur la formation de freins aux transports publics en nous focalisant sur les déterminants sociaux et territoriaux liés au contexte frontalier des secteurs retenus.

À la lumière de ces analyses, nous synthétiserons finalement les principaux résultats obtenus au travers d'une section conclusive et proposerons certaines mesures afin de limiter, voire d'éviter, l'émergence et le renforcement de tels freins au sein de l'agglomération du Grand Genève.

¹¹ Le Panel Lémanique est une enquête longitudinale menée par le LASUR sur les déplacements quotidiens et la consommation des ménages de l'ensemble du bassin lémanique. Sa première vague (Vague 1 – Mobilité), sur laquelle porte les analyses de ce travail, s'est déroulée d'octobre à décembre 2022.

2. LE CONTEXTE TRANSFRONTALIER HÉTÉROGÈNE DU GRAND GENÈVE

Le Grand Genève est une région transfrontalière très dynamique, implantée sur différents territoires français et suisses et composée d'une multitude d'entités et autorités œuvrant sur son territoire. Afin de saisir les principales caractéristiques de cette agglomération, nous débuterons ce travail par une description contextuelle, aussi bien en termes institutionnels que socio-territoriaux, des trois intercommunalités françaises du Grand Genève.

Premièrement, nous aborderons la question des institutions de collaboration transfrontalière et des acteurs de transports publics du Grand Genève sous forme d'organigrammes afin de comprendre le rôle de chaque entité et les rapports (ou l'absence de liens) entretenus entre elles.

Deuxièmement, nous proposerons une description socio-démographique de ces trois secteurs d'étude à l'aide de données statistiques afin de saisir les spécificités de chaque territoire et les différences existantes entre les uns et les autres.

Tout au long de ce chapitre, les observations proposées seront formées à l'aide de données tirées d'instituts statistiques et d'organismes œuvrant sur le territoire de l'agglomération ainsi que du matériau d'entretiens issu de la pré-étude du présent projet de master (Brun, 2024). Ces entretiens ont été menés avec des responsables et experts des instances transfrontalières dans le but de mieux saisir les dynamiques et relations au sein de l'agglomération. Pour ce faire, nous avons rencontré des représentants de la C.A. du Pays de Gex, de la C.A. de Thonon ainsi qu'un expert du canton de Genève et des membres du GLCT des Transports Publics Transfrontaliers. Ces acteurs ont été choisis en raison de leur lien institutionnel avec les réseaux de transports publics routiers transfrontaliers étudiés. Les échanges conduits ont alors permis de compléter les analyses statistiques proposées et d'approfondir l'aspect plus relationnel de l'organisation institutionnelle des terrains étudiés.

2.1 LE MANQUE D'UNITÉ DES INSTITUTIONS & ACTEURS DU GRAND GENÈVE

Composée de différentes agglomérations, la région lémanique s'étend aussi bien sur Suisse que sur les territoires français situés à proximité du Lac Léman. En raison de cette situation binationale, de nombreuses instances de collaboration transfrontalières ont été développées, parmi lesquelles le Conseil du Léman, le comité régional franco-genevois (CRFG) et le GLCT du Grand Genève¹². Chacun de ces organes transfrontaliers se saisit d'une mission propre, à une échelle spécifique allant de la collaboration du bassin lémanique à la situation particulière du bassin genevois en passant par une collaboration avec l'État français. Implanté sur le territoire du Grand Genève étudié dans le cadre de ce travail, nous nous concentrerons sur le GLCT du Grand Genève afin de saisir les principaux déterminants existants dans le contexte des déplacements quotidiens des habitants de cette agglomération. Une présentation plus complète de l'ensemble des principaux organismes transfrontaliers est proposée dans la pré-étude de ce travail (Brun, 2024).

Créé en 2013 suite à l'élaboration du projet d'agglomération de 2^{ème} génération du bassin genevois baptisé « Grand Genève », le GLCT du Grand Genève représente la structure transfrontalière de référence concernant les trois thématiques de la mobilité, de l'aménagement du territoire et de l'environnement. C'est elle qui a repris la main concernant la gestion des projets d'agglomération dans la politique de la Confédération suisse. Côté suisse, elle regroupe les cantons de Genève et de Vaud, la Région de Nyon ainsi que la ville de Genève. Côté français, elle réunit la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie ainsi que le Pôle métropolitain du Genevois français, structure regroupant l'ensemble des huit intercommunalités françaises du Grand Genève¹³. À la suite des deux premiers projets d'agglomération présentés par le CRFG, le GLCT du Grand Genève en a proposé deux nouveaux, dont le Projet d'Agglomération de 4^{ème} génération (PA4), signé le 3 juin 2021, actuellement en vigueur¹⁴. Le 5^{ème} projet d'agglomération (PA5) devrait être déposé en 2025 pour le lancement des futurs projets à l'échelle de l'agglomération.

Malgré cette organisation institutionnelle de l'agglomération, des relations différenciées sont néanmoins entretenues entre les entités et les acteurs de transports publics routiers de l'agglomération, induisant certains enjeux aussi bien en termes de pilotage que d'évolution des projets de mobilité.

2.1.1 LA COLLABORATION TRANSFRONTALIÈRE COMME SIMPLE PLATEFORME DE DISCUSSION ?

En nous basant sur l'organigramme des entités de collaboration transfrontalières (Figure 2), nous observons que le GLCT du Grand Genève présente de nombreux liens institutionnels, aussi bien avec d'autres instances de collaboration qu'avec les territoires composant cette agglomération. Au centre des dynamiques, il échange sur des enjeux d'agglomération notamment liés à l'aménagement territorial et à la mobilité. Cependant, malgré sa prépondérance dans l'élaboration de planifications stratégiques, il ne se saisit pas de l'ensemble des aspects liés à la mobilité, certaines missions, notamment plus opérationnelles, étant laissées au soin d'autres entités distinctes et autonomes. Bien qu'il s'occupe en effet de la vision territoriale transfrontalière (VTT) 2050, schéma traçant les grandes lignes en matière de mobilité, d'aménagement du territoire et d'environnement, le GLCT du Grand Genève n'est en revanche pas responsable de l'administration des lignes transfrontalières routières,

¹² Grand Genève Agglomération franco-valdo-genevoise. « PRINCIPAUX ORGANISMES TRANSFRONTALIERS ». Grand Genève Agglomération franco-valdo-genevoise. Consulté le 20 décembre 2023. https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/PRINCIPAUX-ORGANISMES_TRANSFRONTALIERS.pdf.

¹³ Pôle métropolitain du Genevois français. « Présentation ». Pôle métropolitain du Genevois français, 2023. <https://www.genevoisfrancais.org/presentation/>.

¹⁴ Grand Genève Agglomération franco-valdo-genevoise. « PROJETS D'AGGLOMÉRATION ». Grand Genève Agglomération franco-valdo-genevoise, 2023. <https://www.grand-geneve.org/projets-dagglomeration/>.

tâche confiée au Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) des Transports Publics Transfrontaliers. Différentes entités se saisissant d'enjeux de mobilité coexistent donc au sein de l'agglomération. Toutefois, malgré leur complémentarité, ces instances apparaissent fortement dissociées, communiquant rarement les unes avec les autres. En effet, le GLCT TP n'est institutionnellement pas lié, et donc indépendant, du GLCT du Grand Genève et n'entretient que peu de rapports avec lui, tout comme avec les autres entités de collaboration transfrontalières. Ces discontinuités institutionnelles peuvent mener à un décalage entre la stratégie de mobilité de l'agglomération et l'administration du réseau transfrontalier routier et, plus largement, peut constituer un obstacle au développement de réseaux de transports publics de qualité pensés à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération.

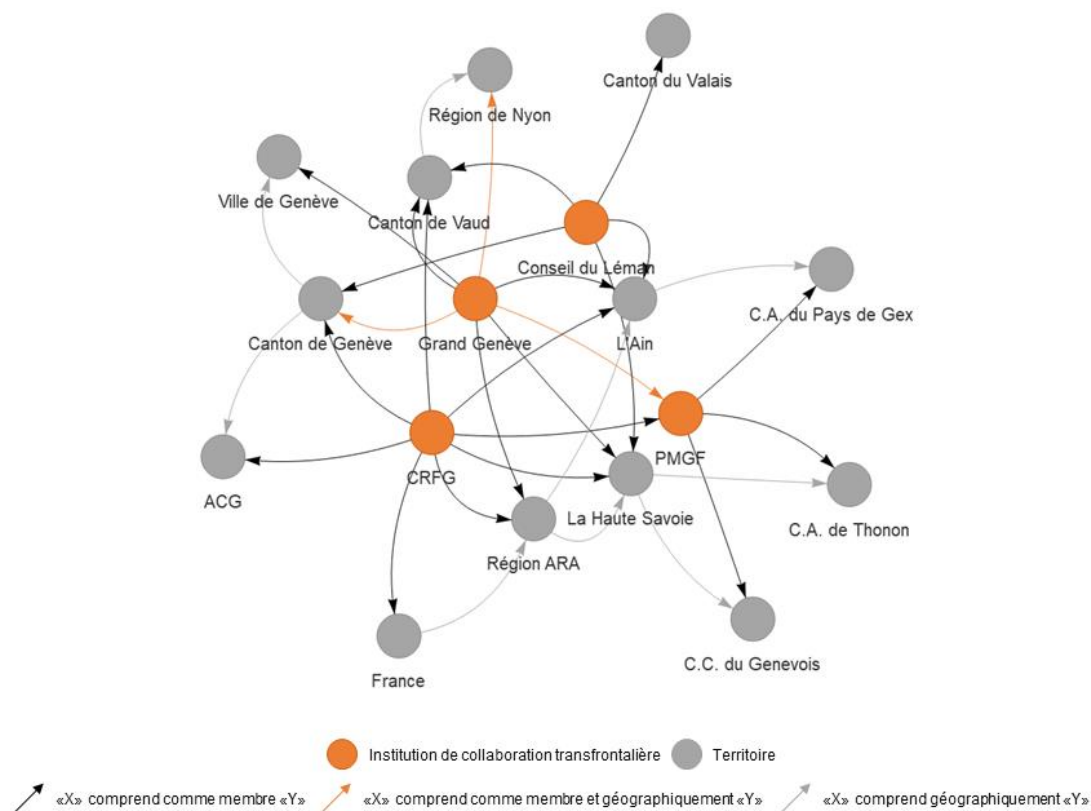


FIGURE 2 – ORGANIGRAMME DES TERRITOIRES ET INSTITUTIONS DE COLLABORATION TRANSFRONTALIÈRE

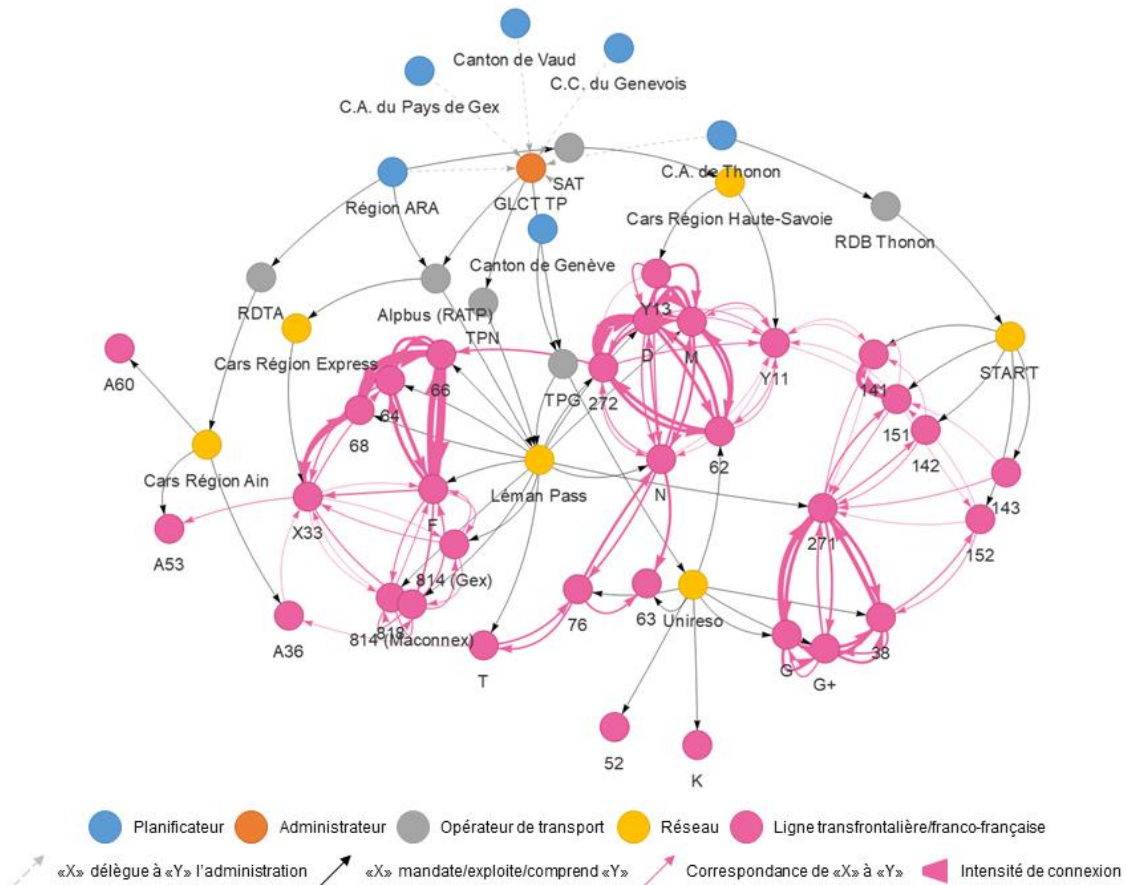
De plus, ces instances apparaissent davantage constituer des plateformes de discussion entre autorités du bassin genevois ou d'institutions opérationnelles en matière de transports publics que de véritables structures politiques décisionnelles. De fait, les décisions dépendent essentiellement des parties prenantes, dont l'influence varie selon l'autorité considérée. De plus, alors que certaines autorités telles que le canton de Genève, Annemasse Agglo ou le Pôle métropolitain jouent un rôle prédominant dans la politique de l'agglomération, certains acteurs, dont certaines intercommunalités françaises, se retrouvent plus dans une logique de dépendance aux grandes entités en présence.

En parallèle, la coopération entre autorités françaises n'est pas fortement développée, aussi bien entre les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie qu'entre les différentes intercommunalités de l'agglomération. Cette faible coordination se matérialise dans la stratégie d'urbanisme des territoires français. En effet, malgré l'existence d'une coordination des stratégies de planifications des intercommunalités (interSCOT) et le développement de la vision territoriale transfrontalière (VTT 2050), considérée par certains comme une « grande vision » peu contraignante, chaque autorité s'occupe de son territoire selon sa vision en matière d'urbanisme et, plus largement, d'aménagement

du territoire. Des initiatives, comme celle d'un schéma de cohérence territoriale (SCOT) sur l'ensemble du Pôle métropolitain, émergent mais ne s'inscrivent pas encore dans les politiques menées. Bien que membres du GLCT du Grand Genève, ces autorités sont donc indépendantes les unes des autres et développent leur stratégie propre en essayant néanmoins de garder une certaine coordination. Ces dynamiques dissociées se retrouvent aussi au niveau des réseaux transfrontaliers de l'agglomération.

2.1.2 LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS TRANSFRONTALIERS À L'ÉPREUVE DES VOLONTÉS LOCALES

L'élaboration de nouvelles lignes transfrontalières est menée par les différentes autorités de l'agglomération du Grand Genève, à savoir le Pays de Gex, la CCG et Thonon Agglo ainsi que les instances suisses avec, à nouveau en première ligne, le canton de Genève (Figure 3).

FIGURE 3 – ORGANIGRAMME DES ACTEURS DE TRANSPORT DU GRAND GENÈVE¹⁵

Bien que les différentes autorités participent toutes du GLCT TP, la création d'une nouvelle ligne entre une intercommunalité et le territoire du canton de Genève ou de Vaud dépend exclusivement de la « volonté des membres » impliqués et non pas de l'ensemble des autorités de l'agglomération. Ce fonctionnement fortement bilatéral, accompagné d'une forme d'indifférence face aux projets des autres intercommunalités, peut mener à un développement saccadé et différencié des réseaux de transports publics en fonction de chaque intercommunalité.

En parallèle, un manque de dynamisme concernant les projets transfrontaliers est constaté dans certains territoires, comme dans le cas du Pays de Gex. Loin d'être causé par le Grand Genève, ce

¹⁵ L'intensité de connexion entre deux lignes représente le nombre de correspondances en période de pointe du matin 6h – 9h à un arrêt représentatif en postulant une correspondance maximale de 30 minutes.

manque d'avancée est souvent dû plus précisément à un défaut de consensus au sein des territoires de France voisine, principalement au niveau des communes.

L'importance décisive des volontés locales et du dynamisme de chaque acteur, parfois très divergents, joue un rôle prépondérant dans l'élaboration et la conduite de projets transfrontaliers. Dans ce contexte, le GLCT TP ne semble pas jouer un rôle déterminant de convergence des dynamiques locales afin de porter plus efficacement les projets de lignes à portée régionale. Cette absence de rôle catalyseur des instances de collaboration renforce la perception de simple plateforme d'échange et la logique bilatérale des relations entre les autorités de l'agglomération. Cette forme de dissociation des dynamiques en présence joue aussi un rôle au niveau des relations locales franco-françaises.

2.1.3 DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS FRANCO-FRANÇAIS DISSOCIÉS

En parallèle des projets de lignes transfrontalières, il existe des relations de desserte locale franco-françaises au sein de nos territoires d'analyse. Contrairement aux planifications régionales, l'entité du Grand Genève dans le domaine n'apparaît pas jouer de rôle déterminant, n'ayant pas de stratégie de desserte fine d'agglomération. Cette absence de vision globale s'explique par une compétence exclusivement attribuée aux intercommunalités elles-mêmes, que le GLCT Grand Genève ne peut pas s'arroger. La création d'une telle stratégie est citée par les acteurs comme un objectif pour les prochaines années à venir.

L'organisation des réseaux internes dépend donc beaucoup des différentes intercommunalités. Alors que Thonon Agglo possède et gère son propre réseau interne de bus STAR'T, le Pays de Gex Agglo et la CCG ne gèrent pas d'offre régulière sur leur territoire (offre 2022-2023), bien que la compétence en matière de mobilité leur soit dévolue. La Région Auvergne-Rhône-Alpes est alors l'autorité proposant une offre locale entre les différentes intercommunalités, malgré son faible dynamisme dans le développement de l'agglomération du Grand Genève. Cette organisation montre à nouveau le décalage entre les logiques institutionnelles et les réalités des volontés du terrain, ce qui peut conduire à une certaine inertie voire stagnation dans l'évolution du réseau.

Bien que les planifications de l'agglomération se concentrent sur les lignes à portée strictement transfrontalières, certaines instances de collaboration peuvent tout de même se saisir de la desserte locale des territoires français, contrairement à la logique institutionnelle qui prévaut, conduisant alors à l'émergence de statuts d'exceptions. À l'image des relations transfrontalières, l'offre locale franco-française dépend alors fortement des volontés locales participant des déséquilibres et des dynamiques différenciées au sein de l'agglomération. En plus d'une certaine disparité aussi bien en termes de projets transfrontaliers que de desserte locale, certains principes, comme celui de l'obligation de concurrence, mènent à une complexification des réseaux de l'agglomération.

2.1.4 QUAND L'OBLIGATION DE CONCURRENCE BROUILLE LES RÉSEAUX DU GRAND GENÈVE

Au sein du bassin genevois, les réseaux locaux ne semblent pas être les plus structurants face aux réseaux « Unireso » et « Léman Pass » (Figure 3) comprenant essentiellement les Transports Publics Genevois (TPG). Souvent relevée lors des entretiens, cette prédominance des TPG au sein de l'agglomération soulève la question de l'obligation de concurrence, considérée par certains acteurs comme complexifiant la compréhension du réseau et, par d'autres, comme nécessaire et salutaire. Contrairement à ce qui prévaut dans le versant suisse de l'agglomération, le principe de mise en concurrence des différents opérateurs apparaît revêtir une forte importance dans les normes juridiques françaises, justifiant l'existence de plusieurs petits réseaux distincts côté français gravitant autour des réseaux « Unireso » et « Léman Pass ».

Loin de représenter une obligation contraignante, ce principe est plutôt vécu par de nombreux responsables côté français comme nécessaire pour faire fonctionner la concurrence et réguler les prix du marché, traduisant ainsi une culture de privatisation du service public en France qui contraste avec la vision côté suisse. La présence de différents réseaux et de différents sous-traitants au sein d'un territoire ne semble pas être un enjeu pour de nombreux acteurs français interrogés pour lesquels le système apparaît relativement simple. Cette observation semble traduire un fort décalage entre une vision technicienne et celle des usagers du réseau. En effet, bien que la structure en présence puisse être ressentie comme « simple » par les experts du domaine, elle peut s'avérer beaucoup plus obscure et peu lisible pour les habitants et potentiels usagers. Ce décalage entre la gestion des réseaux d'une région et les modes de vie de ses résidents peut complexifier l'émergence d'un réseau global transfrontalier efficient et interopérable et peut, plus largement, limiter l'usage des transports publics par les résidents du Grand Genève.

Ces premiers commentaires permettent de mettre en lumière certaines relations institutionnelles et fonctionnements à l'œuvre sur le territoire du Grand Genève, parmi lesquels quatre mécanismes semblent représenter des enjeux en matière de transports publics. Premièrement, la répartition actuelle des compétences en termes de mobilité empêche l'émergence d'une politique et d'une vision communes des transports publics routiers de l'agglomération. En conséquence, les entités de collaboration apparaissent comme de simples plateformes de discussion et une multitude de réseaux s'impose sur le territoire du Grand Genève. Deuxièmement, dans la continuité de cette première remarque, l'éclatement des compétences mène à la dispersion du dynamisme et des forces de proposition des acteurs locaux. Dans leur rôle subsidiaire, les entités de collaboration ne peuvent catalyser les différentes volontés en présence dans le but d'une amélioration du réseau global de l'agglomération. Troisièmement, à l'ombre de la stratégie d'axes structurants transfrontaliers du Grand Genève, la desserte locale des intercommunalités françaises apparaît exclue des planifications de l'agglomération, laissée aux soins d'entités parfois distantes ou manquant de volonté dans la proposition de projets en vue d'une desserte fine coordonnée avec le réseau transfrontalier. Quatrièmement, le principe de concurrence, fortement valorisé côté français, induit des enjeux en termes de gestion des réseaux au sein des territoires. Bien que les experts interrogés ne semblent pas ressentir cette difficulté, cette dernière peut impacter, plus largement, les habitants dans leurs usages en complexifiant fortement la lecture et l'interopérabilité des offres en présence. L'ensemble de ces logiques traduisant la politique actuelle de transports publics génère un fonctionnement beaucoup plus bilatéral que synergique, renforçant un décalage entre les centres urbains et les territoires périurbains du Grand Genève.

2.2 TROIS TERRITOIRES, TROIS RAPPORTS DIFFÉRENCIÉS AU GRAND GENÈVE

À l'image de sa structure institutionnelle, l'agglomération n'est pas organisée en un ensemble homogène mais bien constituée de différents territoires aux spécificités aussi bien géographiques que socio-économiques qui seront étudiées au cours de cette section.

Ces intercommunalités (C.A. du Pays de Gex, C.C. du Genevois et C.A. de Thonon) font partie des huit intercommunalités françaises de l'agglomération du Grand Genève, regroupées au sein du Pôle métropolitain du Genevois français (cf. Figure 4). L'un de leurs points communs est de border le canton de Genève (ainsi que le canton de Vaud pour le Pays de Gex), tout comme la communauté d'agglomération d'Annemasse. Cette dernière intercommunalité n'a pas été retenue dans le cadre de ce travail en raison de sa spécificité, à la fois en termes d'urbanisation mais aussi du point de vue de l'offre de transport qui y est beaucoup plus développée. Nous nous concentrerons donc sur le reste des territoires limitrophes des cantons de Genève et Vaud.

Parmi ces trois territoires situés dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, la C.A. du Pays de Gex se trouve sur le département de l'Ain alors que la C.C. du Genevois et la C.A. de Thonon appartiennent au département de la Haute-Savoie. De ce fait, l'agglomération est construite à la fois sur deux pays mais aussi sur deux départements français et deux cantons suisses.

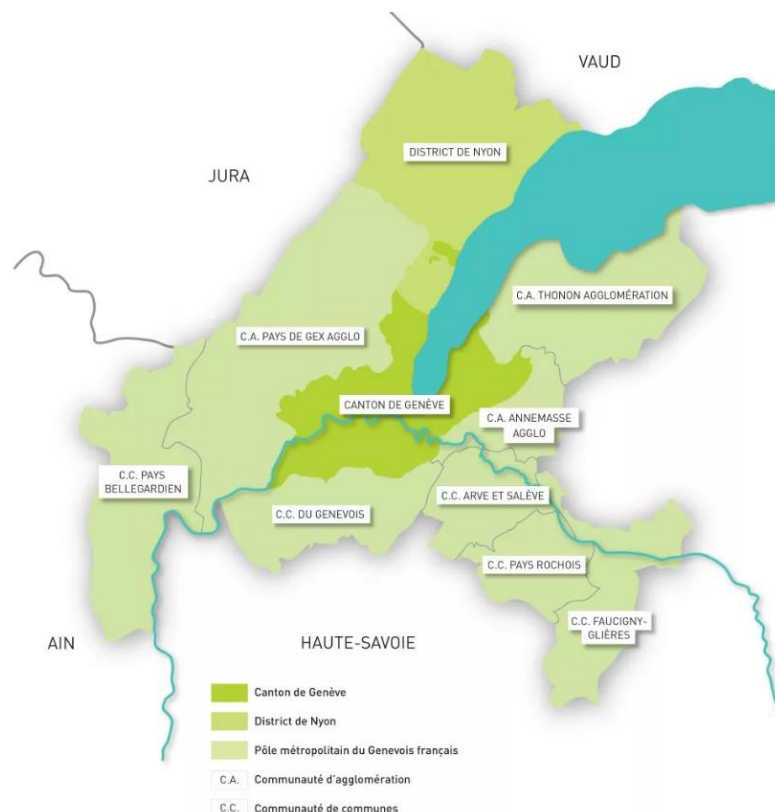


FIGURE 4 – TERRITOIRES DU GRAND GENÈVE¹⁶

Afin de procéder à une description territorialisée de ces trois intercommunalités, nous utiliserons les données géographiques, démographiques, historiques et d'offres de transport structurées sous forme de « fiches territoriales » présentées en annexe (cf. Annexe A1.1, Annexe A1.2 & Annexe A1.3). Les sources utilisées sont listées par catégorie de données également en annexe (cf. Annexe A1.4).

¹⁶ Pôle métropolitain du Genevois français. Grand Genève. 2023. <https://www.genevoisfrancais.org/grand-geneve/>.

2.2.1 PAYS DE GEX AGGLO : L'ARRIÈRE-PAYS TOURNÉ VERS LES CANTONS DE GENÈVE ET DE VAUD

S'étendant au pied du Jura sur une surface de 405 [km²], le Pays de Gex Agglo rassemble 27 communes depuis 1995. Sa densité, autour de 248 [hab/km²], est la plus faible des trois intercommunalités analysées. Les communes les plus fortement peuplées, à savoir Saint-Genis-Pouilly, Gex et Ferney-Voltaire, se trouvent à la frontière avec le canton de Genève au niveau des communes suisses de Meyrin et du Grand-Saconnex (à l'exception de Gex qui se situe au nord du territoire). Ce territoire est donc principalement investi à sa frontière nord-est avec Genève, plus faiblement le long de la départementale D884 et finalement très faiblement sur la montagne du Jura. Sa population, dépassant les 100'000 habitants en 2020, évolue selon un taux annuel moyen de +2,3%, dont une grande partie est liée au solde migratoire.

Le développement du Pays de Gex s'explique également par sa part la plus élevée de populations étrangères des trois territoires qui s'établit autour des 27,1%. De plus, nous constatons que ce territoire présente le plus faible taux de personnes âgées (11,5%) et la part la plus élevée des 25-64 ans (57,1%). En termes de profils socioprofessionnels, cette intercommunalité présente des chiffres proportionnellement élevés pour les catégories de « cadres et professions intellectuelles supérieures » (18,5%), de « professions intermédiaires » (18,4%) et d'« employés » (19,2%). En revanche, elle rencontre, notamment, une faible part d'ouvriers (9,9%). Ce territoire dynamique recense alors des habitants de catégories socio-professionnelles « moyennes supérieures », très probablement en raison de sa proximité avec les organisations et entreprises internationales. Les employés de ces dernières peuvent en effet trouver dans le Pays de Gex un territoire confortable à proximité de leur emploi et de leurs activités. Précisons, cependant, que les chiffres apportés concernent l'ensemble des habitants de l'intercommunalité et pas seulement les frontaliers résidant sur ces territoires.

En 2021, le salaire net horaire moyen s'élève à 15,3 [€/h] pour l'ensemble de la population. Au niveau du logement, 41,6% sont des maisons pour 57,8% d'appartements. Le fait que le pourcentage de maisons ne soit pas le plus élevé des trois intercommunalités pourrait notamment s'expliquer du fait d'une plus faible part de résidences principales ou de certains mandats ou emplois transitoires. Concernant les travailleurs frontaliers, ce territoire regroupe à peu près le même nombre d'actifs transfrontaliers que les deux autres territoires réunis (30'821 actifs, soit environ 30% de sa population) et un important nombre de travailleurs du canton de Genève (24'327 actifs). De plus, il se distingue des deux autres terrains d'étude par l'accueil d'une grande partie des travailleurs frontaliers à destination du canton de Vaud (5'758, soit 18,7% des frontaliers du Pays de Gex Agglo). De ce fait, en plus de réunir de nombreux employés internationaux, il constitue le foyer d'une part importante des frontaliers avec le canton vaudois. Ces deux points permettent de mieux comprendre la forte population au nord-est de cette intercommunalité, à proximité des pôles d'emplois de Genève et du canton de Vaud.

2.2.2 CCG : UNE IMPORTANTE URBANISATION FRONTALIÈRE AU SUD DE GENÈVE

Le territoire de la CCG est la bordure sud du canton de Genève sur environ 152 [km²]. Créée en 1996, elle comprend 17 communes entourées du Salève, du Mont Sion et du Vuache et présente une densité de l'ordre de 321 [hab/km²]. Sa principale commune, Saint-Julien-en-Genevois, se trouve à la frontière genevoise à la limite de Bardonnex, Perly et Soral. À l'image de l'Agglo du Pays de Gex, sa population diminue en densité à mesure que nous nous éloignons de la frontière suisse. Caractérisée par la croissance annuelle la plus élevée (+2,7%), sa population s'élève à 48'578 habitants, à savoir deux fois moins que le territoire précédent. Cette tendance est fortement liée à l'évolution migratoire (+1,9%). Il s'agit alors non seulement du territoire avec la plus grande augmentation relative de population, mais aussi la plus forte liée à l'arrivée de nouveaux résidents provenant, notamment, de territoires français plus reculés. Ce territoire participe de façon prépondérante à la connexion avec le reste du

territoire français, notamment en direction des agglomérations d'Annecy et de Lyon, comme l'ont d'ailleurs confirmé nos entretiens.

Au niveau de la structure de sa population, les proportions de personnes âgées et de celles en âge de travailler sont similaires à celles du Pays de Gex Agglo. Cependant, concernant la répartition professionnelle, cette dernière est plus équilibrée que dans le territoire précédent. En effet, le nombre de « cadres » est plus faible (14,3%) et la part d'ouvriers plus élevée (12,3%), traduisant des positions hiérarchiques inférieures à celles pouvant être occupées dans le Pays de Gex Agglo. Cela semble également se traduire au travers du salaire horaire net moyen de cette communauté qui s'élève à 15,1 [€/h]. Par rapport au logement, nous observons une proportion de 40,9% de maisons sur le territoire pour 58,6% d'appartements. Le plus grand nombre d'appartements peut traduire à la fois une stratégie d'urbanisation plus restrictive mais aussi une plus faible capacité financière des résidents de cette intercommunalité. Concernant les frontaliers, ce territoire présente une part légèrement inférieure de résidents étrangers par rapport au Pays de Gex, probablement du fait qu'il ne constitue pas le lieu d'accueil de première importance des travailleurs internationaux. Ce territoire reste toutefois investi par les travailleurs frontaliers qui représentent plus de 30% de la population de cette intercommunalité. Il apparaît alors qu'elle réunit davantage de frontaliers français que le Pays de Gex Agglo. Finalement, du fait de sa localisation opposée au secteur vaudois, ce territoire est celui avec le moins d'actifs du canton de Vaud.

2.2.3 THONON AGGLO : À L'ÉCART DE L'AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Finalement, Thonon Agglo est un territoire davantage tourné vers le lac avec 25 communes réparties sur une surface de 239 [km²]. Fédérant ces localités depuis 2017, la communauté d'agglomération succède à deux communautés de communes (C.C. du Bas Chablais et C.C. des Communes du Léman) réunies avec la commune anciennement indépendante de Thonon-les-Bains. Cette intercommunalité présente la densité la plus élevée d'une valeur de 386 [hab/km²]. Les localités les plus peuplées (bien que peu peuplées en valeur absolue) se situent le long de la D1005. En revanche, contrairement au Pays de Gex, cette intercommunalité possède une importante ville tout au nord de l'agglomération : Thonon-les-Bains. La spécificité de ce territoire est l'existence d'une ville-centre concentrant une forte population (plus de 35'000 habitants) située à environ 32 kilomètres du centre de Genève. Cela contraste donc avec les deux précédents territoires, possédant des villes de maximum 15'000 habitants et se trouvant à la frontière avec le canton de Genève. Bien qu'ayant une population totale comparable à celle du Pays de Gex Agglo (92'185 habitants), cette communauté possède le taux de croissance le plus faible des trois terrains analysés (+1,4% dont +0,9% dû au solde migratoire).

Par ailleurs, ce territoire se distingue des deux précédents sur trois aspects. En premier lieu, la proportion d'étrangers y est de loin la plus faible (11,2%) ; la part de personnes âgées y est la plus élevée de toutes (18,0%) et celle des personnes en âge de travailler y est la plus faible (52,7%). Ce territoire apparaît alors moins dynamique et moins fortement tourné vers Genève que le Pays de Gex et la CCG. En deuxième lieu, ce territoire possède la part de « cadres » la plus faible (8,6%) et celle d'ouvriers la plus conséquente (12,5%), dénotant un territoire plus populaire que les autres. Cette remarque est confirmée par le salaire horaire net moyen le plus bas des trois intercommunalités, s'élevant à 14,8 [€/h]. Indiquant une tendance inverse, la proportion élevée de maisons s'explique par un parc de logements bien plus ancien, développé alors que les conditions d'accession à la propriété étaient bien plus avantageuses qu'elles ne l'ont été par la suite. En troisième lieu, la distance plus marquée avec Genève se confirme au regard des chiffres des actifs transfrontaliers (aussi bien en valeur absolue que relative). De fait, cette intercommunalité présente à la fois le nombre de frontaliers le plus faible en valeur absolue (14'695 actifs, dont 11'790 actifs pour Genève) mais aussi et surtout en valeur relative avec seulement 15,9% de frontaliers, soit un taux deux fois plus faible que dans les deux

autres territoires. Finalement, du fait de sa proximité avec le Lac Léman, ce territoire est le deuxième regroupant le plus de frontaliers à destination de Vaud (2230 actifs) et le premier à destination d'autres territoires suisses (667 actifs). Bien qu'étant lié à Genève, ce territoire est alors également ouvert sur les cantons de Vaud et du Valais. Ces éléments nous permettent de considérer Thonon Agglo comme l'intercommunalité la moins tournée vers Genève, présentant des enjeux sensiblement différents par rapport à ceux auxquels sont confrontés le Pays de Gex et la CCG.

Les différences en termes de structure sociologique et territoriale présentées lors de cette section permettent de soulever les principaux contrastes entre les trois territoires étudiés et de souligner leurs relations distinctes avec les cantons de Genève et de Vaud. Alors que le Pays de Gex apparaît pleinement tourné vers les territoires suisses environnants, s'inscrivant parfaitement dans une logique d'agglomération, la CCG se trouve partagée entre le Grand Genève et les agglomérations d'Annecy et de Lyon. Finalement, le territoire de Thonon Agglomération se retrouve, quant à lui, plus en décalage avec une logique d'agglomération et davantage ouvert sur l'ensemble de la région lémanique. Du fait d'un aménagement territorial hétérogène, le développement des grandes villes (et plus largement même de l'ensemble du territoire) ne s'est pas effectué de la même manière au sein de chaque intercommunalité française. Cette politique différenciée a alors conduit ces trois territoires à des postures plus ou moins affirmées dans la logique de l'agglomération du Grand Genève. Loin d'être simplement théoriques, ces postures peuvent également jouer un rôle majeur dans l'usage des transports publics, les territoires intégrés pouvant en présenter un usage plus marqué qu'au sein des territoires plus distants de l'agglomération. Ces trois territoires sont donc à la fois socialement et territorialement hétérogènes mais aussi potentiellement différenciés par rapport à la fréquence d'usage de leurs habitants des réseaux de transports de l'agglomération.

2.3 LES INSTITUTIONS ET TERRITOIRES DU GRAND GENÈVE DANS LE CONTEXTE DES USAGES DES TRANSPORTS PUBLICS

Loin d'apparaître comme un ensemble homogène, aussi bien du point de vue de ses relations institutionnelles que de sa morphologie territoriale et socio-démographique, l'agglomération du Grand Genève se trouve être une région transfrontalière très contrastée, avec des intercommunalités françaises tantôt fortement liées aux cantons suisses, tantôt plus distantes d'une vision d'agglomération, présentant des catégories socio-économiques variées et réunissant des acteurs et entités dont le rôle, le poids et les intérêts peuvent être très différents et ne pas toujours converger.

Dépendant de chaque territoire, ces spécificités institutionnelles, territoriales et sociales conduisent alors à des contextes locaux particuliers qui peuvent voir émerger des pratiques quotidiennes distinctes et ce particulièrement en termes d'usage des transports publics routiers. En effet, la structure géographique, la composition socio-démographique et le positionnement de chaque territoire dans la logique de l'agglomération peuvent représenter autant de facteurs participant à créer des cadres de socialisation contrastés menant à une émergence différenciée de freins à l'usage des transports publics. Le contexte spécifique de chaque territoire peut donc impacter très différemment ses habitants, les conditionnant ainsi à un usage plus ou moins prononcé des transports publics.

Bien que le contexte spécifique de chaque territoire puisse participer d'une prégnance différenciée de freins à l'usage des transports publics, il est à présent nécessaire d'éprouver cette hypothèse par l'étude de données quantitatives au travers d'analyses descriptives. Faisant l'objet du prochain chapitre, ces analyses permettront, dans un premier temps, de déceler les principales tendances en termes d'usages et d'effets latents dans les territoires afin de pouvoir, dans un second temps, conceptualiser et différencier les principaux freins à l'usage des transports publics présents au sein de l'agglomération du Grand Genève.

3. LES DIMENSIONS PSYCHOSOCIALES DE L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS

Après avoir parcouru les caractéristiques et les différences contextuelles de l'agglomération du Grand Genève, nous allons à présent nous concentrer sur l'étude de facteurs psychosociaux pouvant participer de la fréquence d'usage des transports publics routiers au sein de l'agglomération.

Divers facteurs peuvent s'inscrire dans le contexte des mobilités quotidiennes en transports publics : non seulement des paramètres observables, et en premier lieu l'offre, mais aussi des effets latents, parmi lesquels la relation de l'individu à ce mode. De fait, malgré la place prépondérante de l'offre dans le cadre des déplacements des individus, d'autres effets non observables peuvent en parallèle exister, comme des facteurs psychosociaux vis-à-vis des transports publics. Bien que ces facteurs traduisent un rapport individuel à ce mode, ils peuvent se présenter de façon similaire chez une large partie de la population et ainsi potentiellement constituer des tendances latentes prépondérantes dans la logique d'utilisation des transports publics. C'est donc dans la perspective de telles tendances communes que nous explorerons les résultats de données quantitatives afin d'en déceler les dimensions saillantes pouvant être considérées, in fine, comme de potentiels freins à l'usage des transports publics.

Dans un premier temps, nous examinerons les données concernant les usages des habitants en termes de modes de transport ainsi que la relation de ces derniers aux transports publics et ce pour chacun des territoires d'analyse retenus.

Ces analyses descriptives nous mèneront, dans un deuxième temps, à étudier les corrélations croisées entre les indicateurs traitant du rapport de l'individu aux transports publics dans le but d'identifier les dimensions les plus distinctives au sein de la population.

Ces deux premières étapes d'analyse nous permettront de répondre à la première question de recherche, à savoir d'identifier des effets psychosociaux existant au sein des territoires dans la perspective de révéler des freins aux transports publics. Cette étape d'identification est fondamentale afin de bien cerner les contours des potentiels freins en présence avant d'étudier leur prégnance et leur influence sur les pratiques individuelles.

3.1 DES USAGES ET RAPPORTS AUX TRANSPORTS PUBLICS DIFFÉRENCIÉS SELON LES TERRITOIRES

Pour commencer, nous allons produire quelques résultats exploratoires à partir de données quantitatives afin d'obtenir une première image des pratiques et du rapport des individus aux transports publics dans les territoires analysés. Nous commencerons donc par évaluer l'écart des usages de la voiture et des transports publics entre nos territoires d'analyse et poursuivrons par l'étude de questions du Panel Lémanique traitant de la relation de l'individu aux transports publics. Ces premières analyses nous permettront d'obtenir ainsi une première esquisse des tendances principales et des différences territoriales en lien avec la mobilité des habitants du Grand Genève.

Les analyses effectuées se basent donc sur les résultats de la première vague du Panel Lémanique (Vague 1 – Mobilité) qui s'est déroulée sur une période de trois mois, à savoir d'octobre à décembre 2022. Cette enquête englobait l'ensemble du bassin lémanique, comprenant également les territoires français étudiés dans le cadre de ce travail (Figure 5). Sur l'ensemble des 11'122 réponses exploitables obtenues, nous avons retenu la partie couvrant nos territoires d'étude, à savoir les trois EPCI frontaliers (C.A. du Pays de Gex, C.C. du Genevois et C.A. Thonon Agglomération) et la partie suisse périphérique du Grand Genève, que nous avons nommée « Genève/Vaud périphérique » (GVP). Couvrant les territoires périphériques du canton de Genève et de la Région de Nyon, ce dernier secteur comprend des communes de la périphérie d'agglomération, des centres secondaires et des zones à faible densité et périurbain. Notons que nous utiliserons le terme de « Vaud périphérique » bien que le territoire sur le canton de Vaud englobe en fait uniquement le secteur périphérique de la Région de Nyon. Le secteur Genève/Vaud périphérique a été défini afin de pouvoir être utilisé comme point de comparaison avec les territoires frontaliers de l'agglomération.

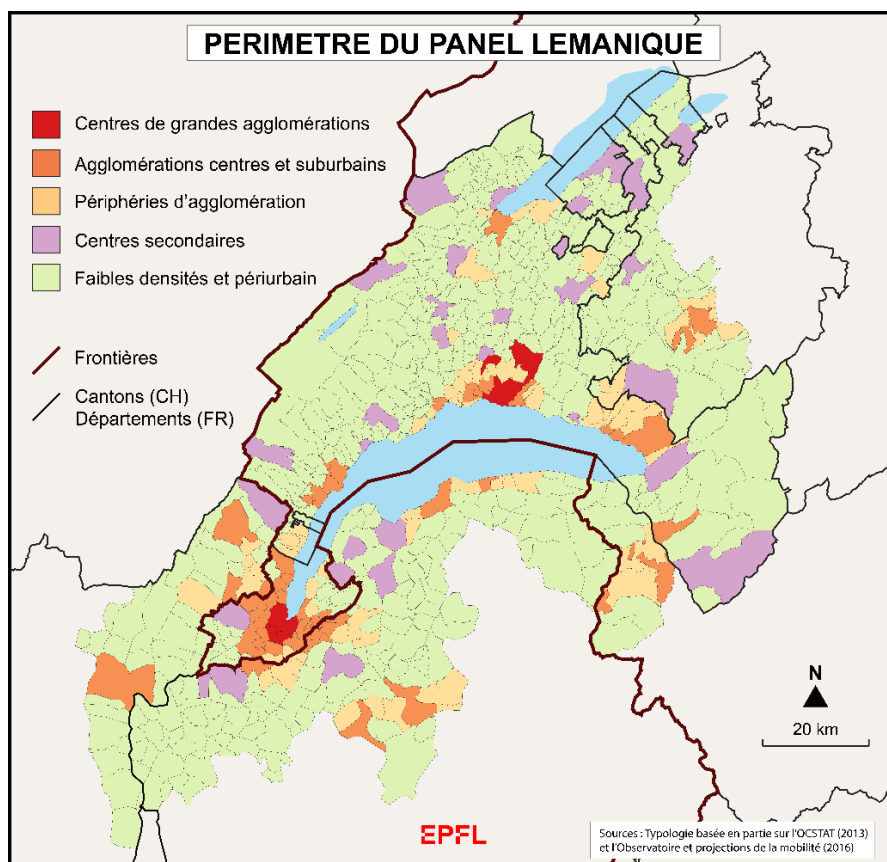


FIGURE 5 – CARTE DU PÉRIMÈTRE INTÉGRÉ AU PANEL LÉMANIQUE ET DE SA STRUCTURE DU TERRITOIRE

En filtrant les données uniquement sur ces territoires, nous obtenons un échantillon de 1368 individus, dont 443 provenant du Pays de Gex, 254 de la C.C. du Genevois, 228 du territoire de Thonon Agglomération et, finalement, 443 dans le secteur Genève/Vaud périphérique. Les principales statistiques descriptives de cet échantillon sont résumées dans le tableau de la Figure 6.

Statistiques descriptives de l'échantillon quantitatif des territoires d'analyse					
	Territoires français			Territoires suisses	Total
	C.A. du Pays de Gex	C.C. du Genevois	C.A. Thonon Agglo	GE/VD périphérique	
Genre					
Homme	57,2% (253)	57,9% (147)	50,7% (115)	51,5% (228)	54,4% (743)
Femme	42,3% (187)	41,3% (105)	49,3% (112)	47,2% (209)	44,9% (613)
Agence	0,2% (1)	0,8% (2)	0,0% (0)	1,1% (5)	0,6% (8)
Non binaire	0,2% (1)	0,0% (0)	0,0% (0)	0,2% (1)	0,1% (2)
Âge					
16 - 24 ans	4,5% (20)	4,3% (11)	3,1% (7)	9,5% (42)	5,9% (80)
25 - 34 ans	14,0% (62)	13,0% (33)	11,4% (26)	11,1% (49)	12,4% (170)
35 - 49 ans	28,7% (127)	26,8% (68)	27,2% (62)	33,0% (146)	29,5% (403)
50 - 64 ans	33,7% (149)	34,3% (87)	36,0% (82)	33,0% (146)	33,9% (464)
65 ans +	19,0% (84)	21,7% (55)	22,4% (51)	13,5% (60)	18,3% (250)
Catégories socioprofessionnelles					
Actif	72,6% (321)	66,9% (170)	65,8% (150)	72,2% (320)	70,3% (961)
Etudiant	2,7% (12)	3,5% (9)	2,2% (5)	7,2% (32)	4,2% (58)
Chômeur	4,3% (19)	4,7% (12)	3,9% (9)	3,6% (16)	4,1% (56)
Au foyer	0,9% (4)	1,2% (3)	0,9% (2)	2,5% (11)	1,5% (20)
Retraité	19,5% (86)	23,6% (60)	27,2% (62)	14,4% (64)	19,9% (272)
Formation					
Aucune	0,5% (2)	0,0% (0)	0,4% (1)	0,2% (1)	0,3% (4)
Ecole primaire	0,9% (4)	1,6% (4)	1,8% (4)	0,5% (2)	1,0% (14)
Ecole secondaire	1,8% (8)	2,8% (7)	3,1% (7)	3,4% (15)	2,7% (37)
Formation professionnelle	8,8% (39)	11,5% (29)	17,6% (40)	17,8% (79)	13,7% (187)
Gymnase / Bac	16,3% (72)	22,6% (57)	21,6% (49)	13,1% (58)	17,3% (236)
Bachelor / Enseignement sup.	23,8% (105)	27,4% (69)	28,6% (65)	28,7% (127)	26,9% (366)
Master / Master / Doctorat	47,8% (211)	34,1% (86)	26,9% (61)	36,3% (161)	38,1% (519)
Statut professionnel					
Apprenti	9% (29)	11,6% (20)	12,7% (19)	15,2% (49)	12,1% (117)
Salarié	53,4% (172)	68% (117)	60% (90)	54,5% (176)	57,4% (555)
Cadre petite équipe (<10)	0,6% (2)	1,2% (2)	0% (0)	1,9% (6)	1% (10)
Cadre grande équipe (>10)	17,4% (56)	7,6% (13)	11,3% (17)	14,2% (46)	13,7% (132)
Indépendant	19,6% (63)	11,6% (20)	16% (24)	14,2% (46)	15,8% (153)
Lieu emploi					
Non-frontalier	21,4% (68)	24,9% (42)	36,7% (54)	99,4% (319)	50,6% (483)
Frontalier	78,6% (250)	75,1% (127)	63,3% (93)	0,6% (2)	49,4% (472)
Revenus*					
≤ 2000 CHF	6,5% (29)	8,7% (22)	8,3% (19)	0,5% (2)	5,3% (72)
2000 - 4000 CHF	15,1% (67)	20,1% (51)	19,3% (44)	3,2% (14)	12,9% (176)
4000 - 6000 CHF	16,3% (72)	24,8% (63)	24,1% (55)	7,4% (33)	16,3% (223)
6000 - 8000 CHF	13,8% (61)	13,0% (33)	14,0% (32)	11,3% (50)	12,9% (176)
8000 - 10000 CHF	15,1% (67)	9,1% (23)	12,7% (29)	13,3% (59)	13,0% (178)
≥ 10000 CHF	21,4% (95)	13,8% (35)	12,7% (29)	47,0% (208)	26,8% (367)
Non indiqué	11,7% (52)	10,6% (27)	8,8% (20)	17,4% (77)	12,9% (176)
Logement					
Appartement	48,8% (216)	48,0% (122)	17,5% (40)	48,9% (216)	43,5% (594)
Maison mitoyenne	11,3% (50)	10,2% (26)	11,0% (25)	21,9% (97)	14,5% (198)
Maison individuelle	39,3% (174)	41,3% (105)	70,6% (161)	26,5% (117)	40,7% (557)
Autre type de logement	0,7% (3)	0,4% (1)	0,9% (2)	2,7% (12)	1,3% (18)
Territoire					
Total	100,0% (443)	100,0% (254)	100,0% (228)	100,0% (443)	100,0% (1368)

*Niveau de revenu exprimé en francs suisses pour les revenus français

Source : Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 6 – STATISTIQUES DESCRIPTIVES DE L'ÉCHANTILLON QUANTITATIF DES TERRITOIRES D'ANALYSE

Notons que la catégorie socioprofessionnelle des actifs est fortement représentée et, qu'à l'inverse, la part des jeunes de 16 à 24 ans y est relativement plus faible.

Sur la base de cette synthèse, nous pouvons constater que la répartition du statut professionnel n'est pas uniforme entre les territoires français, avec une plus forte proportion de salariés dans la CCG par rapport à Thonon Agglomération, mais surtout face au Pays de Gex. De même, les salaires ne sont pas distribués de façon identique entre nos trois territoires français, avec des valeurs plus élevées dans le Pays de Gex face aux deux autres. Nous pouvons enfin relever une forte prépondérance des maisons individuelles sur les territoires français face au territoire suisse, avec cependant un écart marqué en ce qui concerne Thonon Agglomération. Bien que certains chiffres puissent varier par rapport à leur poids réel dans la population, les données obtenues sont cohérentes et permettent de retracer les écarts tendanciels entre les différents territoires analysés.

Sur la base de cet échantillon, nous nous intéresserons aux usages modaux des enquêtés ainsi qu'à des indicateurs psychosociaux de ce questionnaire afin d'en déceler les principales tendances.

3.1.1 L'INCONTOURNABLE VOITURE FACE À L'ABSENCE D'USAGE DU BUS AU SEIN DES TERRITOIRES FRONTALIERS ?

Afin d'explorer les pratiques modales des habitants du Grand Genève en termes d'usage de la voiture et des transports publics, nous débiterons par l'analyse de la fréquence d'utilisation de la voiture en fonction de nos quatre territoires d'étude (Figure 7).

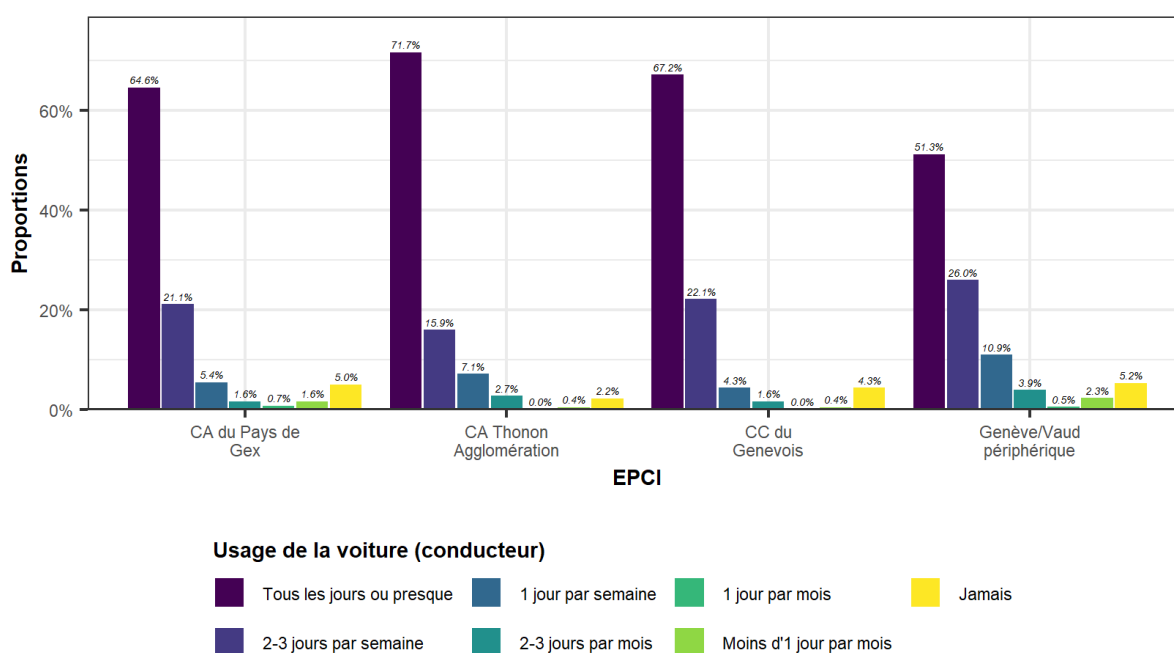


FIGURE 7 – USAGE DE LA VOITURE (CONDUCTEUR) EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

En différenciant les résultats par territoire, nous observons un écart relativement marqué entre les EPCI français retenus et le secteur périphérique du canton de Genève et de la Région de Nyon. En effet, avec un usage quotidien compris entre 64,6% et 71,7%, les territoires frontaliers présentent une plus forte utilisation de la voiture que dans Genève/Vaud périphérique où la valeur est légèrement supérieure à 50%. Cet écart de plus de 13% permet déjà de mettre en avant un effet de frontière questionnant quant à ses causes. Bien qu'un investissement plus important en transports publics puisse exister sur le territoire suisse de l'agglomération, cela ne peut expliquer une telle différence. Nous remarquons que l'effet s'estompe en considérant également un usage de deux à trois jours durant la semaine mais que la différence reste tout de même supérieure à 8%.

En nous focalisant sur les EPCI français, nous constatons un investissement quotidien légèrement plus fort dans la voiture en ce qui concerne Thonon Agglomération que le Pays de Gex ou la CCG. Cela fait écho avec une position plus distante, aussi bien géographiquement qu'en termes de relation à l'agglomération, de ce secteur du Grand Genève. Cependant, cette différence reste faible par rapport à l'écart relevé entre les EPCI et Genève/Vaud périphérique.

En considérant les résultats par rapport à un emploi sur Suisse (Annexe B1.6), permettant de mettre en exergue les dynamiques pendulaires de l'agglomération, nous remarquons que la différence des usages quotidiens se creuse davantage et se rapproche des 20%. Cela souligne une différence entre les pendulaires frontaliers et le reste des pendulaires considérés.

Des tendances en termes d'âge et de revenus peuvent également s'observer (Annexe B1.3 & Annexe B1.5), démontrant une augmentation de l'utilisation quotidienne de la voiture durant la période active et une diminution dans les couches plus âgées de la population ainsi qu'une augmentation du recours à la voiture en fonction du salaire.

Ces premiers constats mettent donc bien en avant une distinction de l'usage de la voiture de part et d'autre de la frontière, soulignant un recours plus prononcé à ce mode au sein des territoires français de l'agglomération. Ayant observé l'usage de la voiture, nous allons à présent nous concentrer sur la fréquence d'utilisation des transports publics, à nouveau en spécifiant l'analyse par territoire.

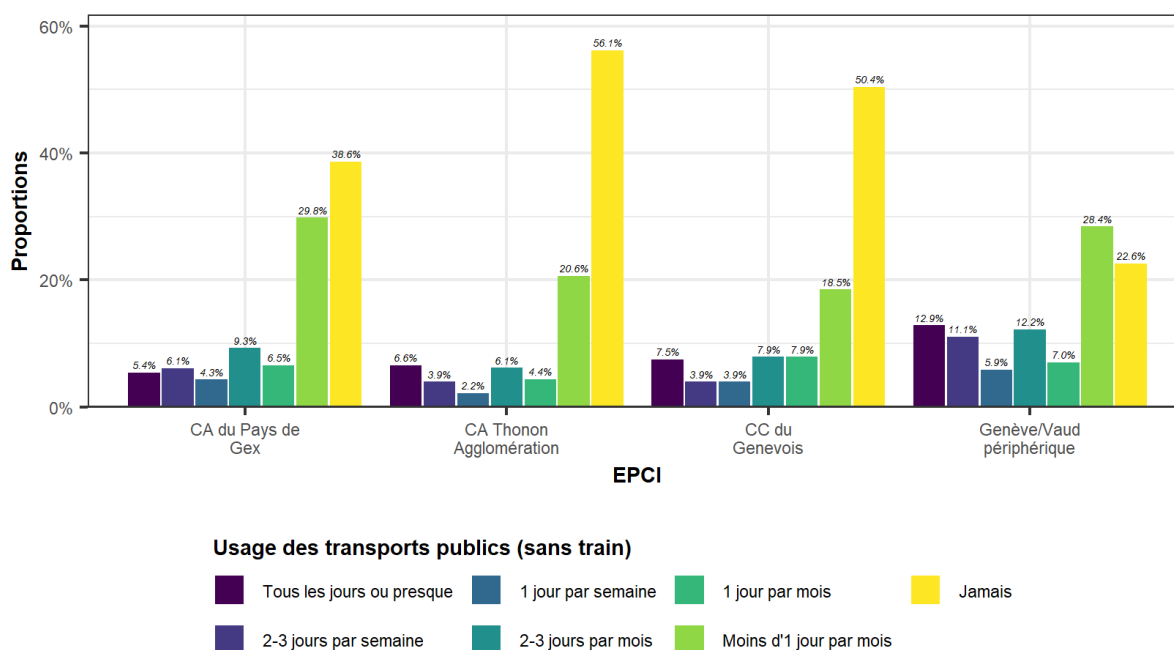


FIGURE 8 – USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN) EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

Au niveau des transports publics, nous constatons la tendance inverse à celle observée en ce qui concerne l'usage de la voiture entre les territoires frontaliers et le secteur périphérique suisse. Une différence comprise entre 5,4% et 7,5% s'observe entre ces deux secteurs pour un usage quotidien des transports publics, différence qui s'intensifie lorsque l'on considère un usage de 2 à 3 fois par semaine (entre 12,5% et 13,5%). De plus, contrairement à l'usage de la voiture, nous pouvons relever que la proportion d'habitants n'utilisant jamais les transports publics peut être également particulièrement prononcée en fonction des territoires considérés. En effet, avec 38,6% de non-usage des transports publics dans le Pays de Gex, nous obtenons un écart de 16% avec le secteur suisse, différence qui s'accroît fortement avec la C.C. du Genevois et Thonon Agglomération pour atteindre une valeur proche de 34%.

En nous penchant sur les résultats relatifs aux mouvements pendulaires en direction de la Suisse (Annexe B2.6), nous retrouvons des tendances relativement similaires, bien que plus réduites face à l'ensemble de la population. Les valeurs combinées de fréquences quotidiennes et régulières durant la semaine indiquent un écart compris entre 5,6% et 8,5%. Bien que pensés dans une perspective pendulaire, les transports publics font face à une différence d'usage entre les deux pôles analysés.

À nouveau, nous pouvons mettre en avant des tendances liées aux caractéristiques socio-économiques des individus, en lien notamment avec le niveau de formation (Annexe B2.1), l'âge (Annexe B2.3) et le revenu (Annexe B2.5). L'absence d'usage des transports publics diminue aussi bien avec le niveau de formation qu'avec le revenu. En parallèle, l'usage quotidien des transports publics est quant à lui très élevé pour la catégorie des 16-24 ans, ce qui s'explique en grande partie par une plus faible part de la possession du permis de conduire ainsi qu'un rythme quotidien plus adapté à leur usage.

Nous remarquons donc que, contrairement à la voiture, l'usage des transports publics est relativement peu développé sur les secteurs d'étude et que cela est renforcé sur les territoires frontaliers en présence. De plus, cette tendance apparaît aussi bien valable vis-à-vis de l'usage quotidien que du recours ponctuel au réseau de bus de l'agglomération. Bien que la qualité de desserte de ces territoires entre inévitablement en ligne de compte, de telles différences interrogent et incitent à trouver d'autres explications qui sous-tendent les usages en présence.

3.1.2 UN RAPPORT TERRITORIALISÉ DES HABITANTS AUX TRANSPORTS PUBLICS

Sur la base de ces chiffres, le simple critère de l'offre ne peut à lui seul expliquer le fort effet frontalier constaté. En effet, malgré une desserte plus développée au sein de Genève/Vaud périphérique, des chiffres davantage similaires devraient s'observer de part et d'autre de la frontière. Plus qu'un effet purement lié à l'offre, les écarts relevés obligent à considérer d'autres facteurs, potentiellement liés aux catégories sociodémographiques des individus. En effet, ces dernières étant inégalement représentées au sein des différents secteurs, et ce également entre les territoires frontaliers, cela pourrait expliquer la forte territorialisation des pratiques observées. De ce fait, loin d'inciter à envisager un effet uniquement lié à l'offre, les résultats obtenus invitent à considérer le rôle de la relation de l'individu aux transports publics, sous la forme de facteurs psychosociaux, pour approcher les différences d'usage des transports publics de l'agglomération.

Afin d'esquisser le potentiel de tels effets latents, nous utiliserons les résultats de questions du Panel Lémanique liées aussi bien à l'adéquation des transports publics avec les activités, de l'opinion des individus vis-à-vis des transports publics que de leur aisance et flexibilité à leur usage. L'ensemble des questions utilisées sont synthétisées dans le tableau ci-dessous :

Représentations des transports publics - Ensemble de questions	
<i>Facilité d'usage des transports publics et de leurs outils associés</i>	
Aisance à l'usage des transports publics	Q91
Usage des outils GPS dans les déplacements	Q92
Capacité d'orientation à l'aide de moyens de repère	Q94_1, Q94_2, Q94_3
<i>Flexibilité & Proximité des déplacements quotidiens</i>	
Facilité à modifier son itinéraire ou son mode de déplacement	Q95_1
Préférence d'activités proches du domicile	Q95_2
<i>Représentations de l'alternative des transports publics (en général)</i>	
Qualificatifs utilisés pour caractériser les transports publics (hors train)	Q99
<i>Adéquation des transports publics avec les programmes d'activités</i>	
Degré d'utilité des transports publics dans les activités quotidiennes	Q101_1, Q101_2, Q101_3, Q101_4, Q101_5

Source : Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 9 – ENSEMBLE DE QUESTIONS DANS LA POSITION FACE AUX TRANSPORTS PUBLICS

Ces questions ont été choisies en raison de leur capacité à traduire le rapport de l'individu aux transports publics et de leur proximité avec les concepts évoqués dans la littérature. En effet, l'aisance et la capacité d'usage à la fois des transports publics mais aussi des outils associés tout comme la flexibilité permettent d'approcher la question du potentiel de mobilité des individus (Kaufmann, 2008). Ensuite, l'élicitation de trois adjectifs pour qualifier les transports publics permet d'appréhender l'opinion des individus au sujet des transports publics. Finalement, le degré d'adéquation des transports publics avec les activités invite à s'intéresser à leur compatibilité avec le quotidien des individus, sous-tendant des questions de rythmes de vie (Pinson & Thomann, 2002) et d'accès aux activités et aux services en milieu périphérique (Motte-Baumvol, 2007). Ces éléments seront, tout d'abord, examinés de manière descriptive puis, dans un deuxième temps, de façon plus approfondie, afin d'étudier le potentiel d'effets non observables vis-à-vis de l'usage des transports publics.

DES TRANSPORTS PUBLICS PEU ADAPTÉS AUX ACTIVITÉS QUOTIDIENNES DES HABITANTS FRONTALIERS

Tout d'abord, l'adéquation des transports publics avec les activités des résidents peut refléter les usages observés. Nous nous focalisons ici sur leurs activités sociales¹⁷ mais présentons les résultats d'autres activités en annexe (Annexe B3.1, Annexe B3.2, Annexe B3.3 & Annexe B3.4).

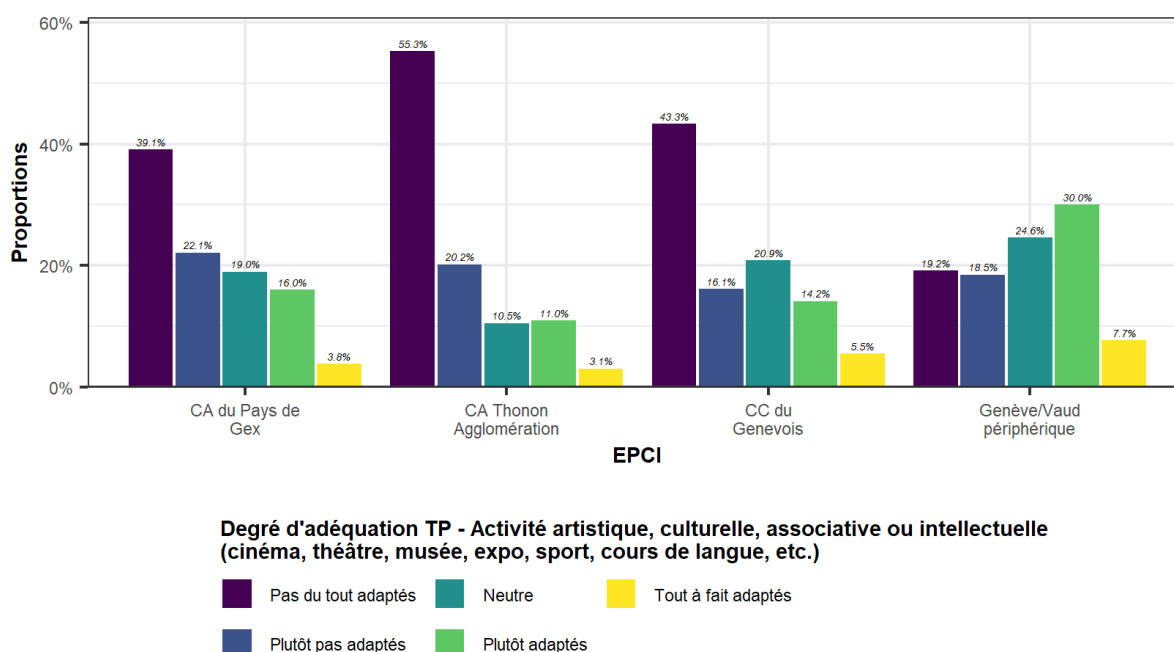


FIGURE 10 – DEGRÉ D'ADÉQUATION DES TRANSPORTS PUBLICS AVEC LES ACTIVITÉS CULTURELLES EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

Malgré un niveau de très bonne adéquation le plus élevé au sein de Genève/Vaud périphérique, la valeur présentée (7,7%) reste relativement faible et ne se distingue pas tant de celles relevées dans les intercommunalités françaises, et ce particulièrement au regard du faible écart (2,2%) avec la CCG. L'écart entre le secteur suisse et les territoires français s'accroît uniquement en considérant en plus un niveau de bonne adéquation avec les activités (17,9%). Bien que l'adéquation soit plus forte sur le versant suisse, ces résultats montrent que les transports publics ne sont jamais parfaitement adaptés aux programmes d'activités, quel que soit le territoire considéré. Alors que ces chiffres commencent à esquisser des différences territoriales, le point le plus prégnant apparaît en termes de très mauvaise adéquation des transports publics avec les activités des individus.

¹⁷ L'adéquation aux « activités sociales » fait référence au niveau de correspondance des transports publics avec l'ensemble des activités artistiques, culturelles, associatives ou intellectuelles (cinéma, théâtre, musée, etc.)

Premièrement, un fort manque d'adéquation s'observe au sein des territoires frontaliers face à Genève/Vaud périphérique. En effet, il est possible de relever un écart partant de 19,9% et atteignant jusqu'à 36,1%. De ce fait, plus que de potentielles perspectives, ces chiffres traduiraient davantage un fort manque de perspectives sur les secteurs périphériques français de l'agglomération.

Deuxièmement, un des éléments qui ressort de ces résultats est la disparité au sein même des territoires frontaliers. À l'image des écarts entre les secteurs frontaliers dans les chiffres d'usages des transports publics, nous constatons que le manque de perspectives se distingue selon nos territoires. La différence en termes de réponses très défavorables reste relativement limitée entre le C.A. du Pays de Gex et la C.C. du Genevois (4,2%) mais est relativement importante avec Thonon Agglomération (jusqu'à 16,2%) qui présente un taux de 55,3% de manque d'adéquation.

Ces résultats mettent alors en lumière un sentiment territorialisé de manque d'adéquation des transports publics pour l'accès aux différents services et activités. En effet, non seulement ce sentiment se distingue de part et d'autre de la frontière mais il se renforce également à mesure de l'éloignement du centre de l'agglomération du Grand Genève. L'adéquation avec les activités pourrait alors constituer un effet latent largement partagé et participer de l'usage réduit des transports publics.

UNE IMAGE DU BUS PAS SI MAUVAISE AU SEIN DE LA POPULATION

Ensuite, l'image que les individus se font des transports publics, aussi bien en termes de praticité que de l'opinion plus générale liée à ce mode, peut aussi résonner avec leur usage. Ces résultats ont été construits sur la base de l'élicitation de trois adjectifs (au maximum) par chaque enquêté. Le graphique proposé présente les principaux adjectifs mentionnés par les personnes pour chaque territoire de l'agglomération¹⁸. Une représentation de l'ensemble des adjectifs par territoire est également proposée (Annexe B4.1, Annexe B4.2, Annexe B4.3 & Annexe B4.4).

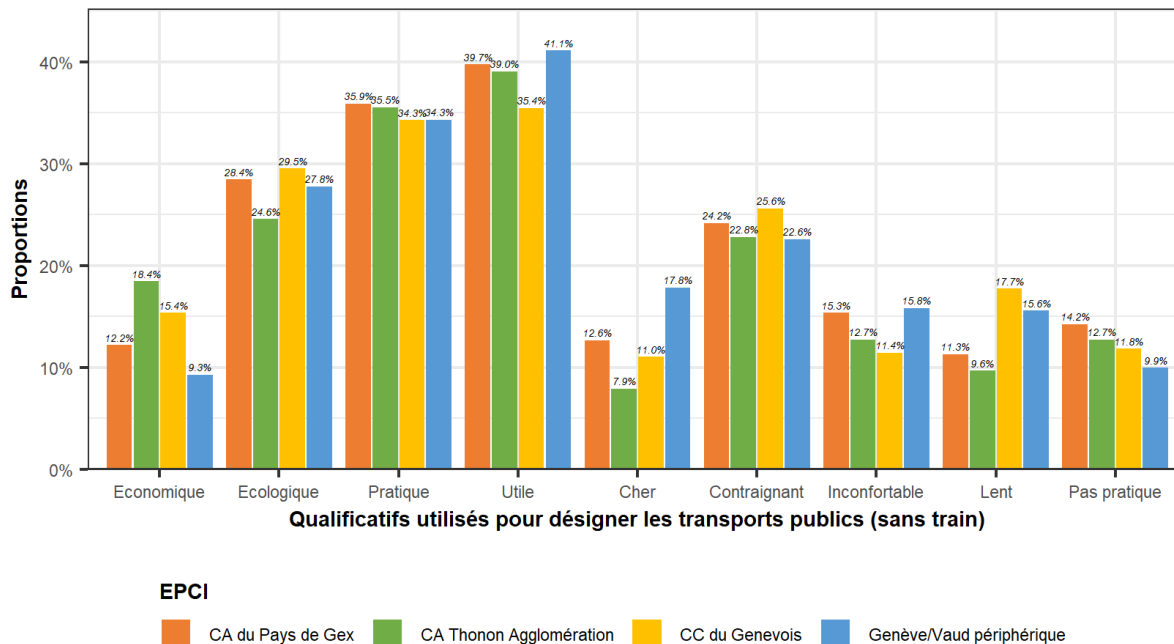


FIGURE 11 – PRINCIPAUX QUALIFICATIFS UTILISÉS PAR LES HABITANTS DES TERRITOIRES D'ANALYSE

Contrairement à une vision relativement dégradée des transports publics à laquelle nous nous attendions, nous relevons un taux prononcé en faveur de l'utilité de ce mode ainsi que pour sa praticité et son caractère écologique. Le premier qualificatif négatif arrive seulement en quatrième position

¹⁸ Chaque proportion est spécifique au qualificatif auquel elle se rapporte (pas de lien entre les proportions).

pour mettre en avant le côté contraignant de cette solution. Il est toutefois suivi par quatre autres termes négatifs relatant l'inconfort, la lenteur, la cherté et le manque de praticité de ce mode. De ce fait, nous constatons une représentation relativement nuancée au sein des enquêtés.

En différenciant les citations par territoire (Annexe B4.1, Annexe B4.2, Annexe B4.3, Annexe B4.4), nous découvrons qu'aucun contraste manifeste n'apparaît entre les secteurs d'étude suisses et français. Alors que des approches essentialistes laisseraient à penser que nous observerions des termes relativement négatifs pour les territoires frontaliers et plus modérés en ce qui concerne le territoire Genève/Vaud périphérique, nous constatons qu'une telle tendance n'est pas avérée. Au contraire, pour certains adjectifs comme la praticité ou la cherté, nous relevons que les enquêtés suisses seraient même plus critiques que les habitants français. Ces observations contribuent, de ce fait, à déconstruire l'idée préconçue que les Français, et par amalgame les frontaliers, sont par principe fortement favorables à la voiture et opposés aux transports publics.

En parallèle, nous constatons que les principaux adjectifs cités portent, pour la plupart, sur des aspects fonctionnels ou liés à l'expérience des transports publics alors que des termes ayant trait à une opinion « a priori » de ce mode sont moins fréquemment mentionnés par les enquêtés.

Ces constats permettent alors de relativiser une opposition des habitants frontaliers aux transports publics et indiquent un potentiel plus réduit de cet effet comme effet latent largement partagé.

UNE AISANCE TOUTE RELATIVE À L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS

Finalement, nous nous arrêtons sur un dernier indicateur portant sur le niveau d'aisance à l'usage des transports publics, aisance pouvant également faire écho aux usages des individus. Nous nous concentrons ici sur le niveau d'aisance en général de l'individu mais présentons au lecteur des résultats complémentaires en annexe, aussi bien au niveau de l'aisance à l'usage des transports publics ou des outils qui leur sont associés (Annexe B5.1, Annexe B5.2, Annexe B5.3, Annexe B5.4 & Annexe B5.5) que des capacités de flexibilité et d'adaptation de l'individu (Annexe B5.6, Annexe B5.7, Annexe B5.8 & Annexe B5.9). À nouveau, les résultats présentés sont rapportés par territoire d'analyse.

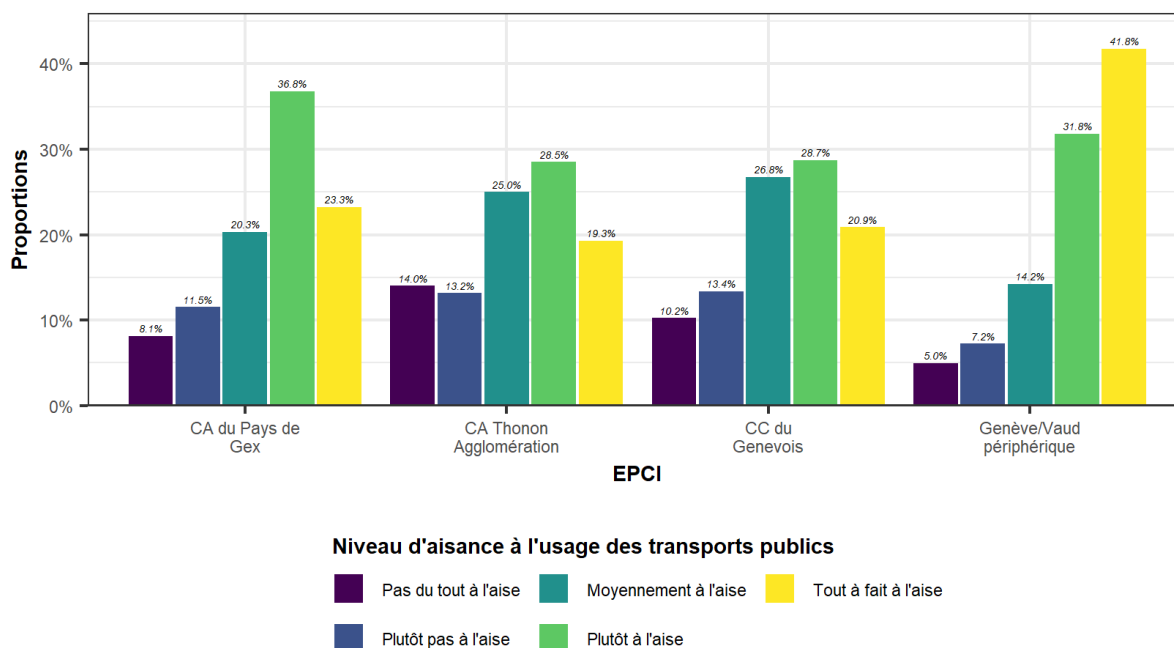


FIGURE 12 – NIVEAU D'AISANCE AUX TRANSPORTS PUBLICS EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

À l'image de ce qui avait pu être relevé pour le manque d'adéquation des transports publics, un écart au niveau de l'aisance à leur usage peut être observé entre les territoires suisses et frontaliers de l'agglomération. En effet, alors que les répondants du secteur périphérique du canton de Genève et de la région de Nyon considèrent à 73,6% être « plutôt » à « tout à fait » à l'aise à utiliser les transports publics, l'aisance au sein des territoires français est comprise entre 47,8% à 60,1%, soit un écart entre 13,5% à 25,8%. Les chiffres traduisant un manque d'aisance reprennent en partie cette différence mais ce pas totalement (avec des différences comprises entre 7,4% et 15,0%). La raison qui intervient dans cette asymétrie est la part des personnes se sentant « moyennement à l'aise ». Ces réponses pourraient indiquer une volonté de minimiser un manque de capacité personnelle, sans que cela ne puisse, sur la base des données, être pleinement affirmé. Notons que ces résultats présentent également des différences entre les territoires frontaliers considérés, avec un territoire du Pays de Gex présentant une proportion d'aisance de plus de 10% supérieure aux deux autres territoires français.

Une différence notable apparaît entre les territoires étudiés ne pouvant s'expliquer par une différence de l'ordre de la qualité de l'offre de transports publics. Par conséquent, ce manque d'aisance face aux transports publics pourrait constituer un effet latent distinctif et jouer un rôle dans les usages des habitants.

Sur la base de ces premières analyses, nous constatons que l'usage des transports publics est plus important dans le secteur de Genève/Vaud périphérique que dans les territoires français de l'agglomération. De plus, contrairement à un effet uniquement frontalier, les résultats montrent que l'utilisation de ce mode n'est pas identique au sein des différents EPCI. Bien que des différences en termes d'offres existent, ces dernières ne semblent pas être seules pour expliquer les écarts constatés. Cela laisse alors entrevoir le potentiel d'autres facteurs, peut-être davantage liés aux individus. En effet, la répartition des profils socio-démographiques étant hétérogène au sein des intercommunalités françaises, des effets liés au rapport de l'individu avec les transports publics pourraient être envisagés et participer des écarts modaux observés. À l'étude de questions d'ordre psychosocial permettant d'explorer ce potentiel, il apparaît que le degré d'adéquation avec les activités ainsi que le niveau d'aisance des individus à leur utilisation se différencient fortement non seulement entre les territoires suisses et français, mais également au sein même des territoires frontaliers de l'agglomération. Ces tendances, faisant écho à la territorialisation des usages de transports publics, laisseraient envisager que ces deux questions pourraient sous-tendre des effets latents distinctifs et participer de l'explication des pratiques observées. En marge de ces résultats, la représentation des transports publics, étudiée grâce aux qualificatifs mentionnés par les enquêtés, ne semble pas traduire de contrastes particulièrement prégnants, que ce soit entre les trois EPCI ou avec le secteur suisse. Les données obtenues permettent davantage de réfuter une opposition des habitants frontaliers aux transports publics et de mettre en lumière une structuration de la représentation de l'individu des transports publics autour de termes fonctionnels et qualifiant l'expérience de l'usage des transports publics, comme le confort ou la tranquillité observée. Bien que ces résultats ne révèlent pas un potentiel particulier d'effet latent, une telle tendance pourrait tout de même se vérifier. Nous explorerons la question dans les prochaines analyses.

En marge d'une influence liée à l'offre en transports publics, des effets latents pourraient donc exister au sein de la population et potentiellement participer à limiter l'usage des transports publics. Afin de pouvoir révéler de telles tendances, nous allons étudier les corrélations croisées qui existent entre les différents indicateurs psychosociaux dans la perspective de mettre en lumière les dimensions prépondérantes au sein de la population.

3.2 DES EFFETS LATENTS AU SEIN DES TERRITOIRES DU GRAND GENÈVE

Capté au moyen d'indicateurs psychosociaux, le rapport de l'individu au bus révèle le potentiel d'effets latents au sein de la population, ces derniers pouvant participer de l'explication des pratiques modales des habitants. En effet, avec 64% des habitants frontaliers considérant les transports publics peu adaptés et 46% n'estimant pas avoir de facilité à les utiliser, ces tendances pourraient faire émerger des effets latents susceptibles, d'après la littérature, de représenter l'un des leviers d'un relativement faible usage des transports publics. Toutefois, bien que ces indicateurs psychosociaux esquissent déjà quelques traits de tels effets non observables, il est nécessaire de les étudier simultanément afin d'identifier les dimensions les plus distinctives en présence. À cette fin, nous procéderons à une analyse en correspondances multiples (ACM) permettant de faire ressortir la structure intrinsèque des données et ainsi d'en tirer les effets les plus déterminants.

Dérivée de l'analyse en composantes principales (ACP) au cours des années 60, cette méthode permet de procéder à des analyses multivariées rendant possible d'interroger les données catégorielles dans leur ensemble. Pour Benzecri, l'un de précurseurs de cette méthode au cours des années 1960 – 1970, cette approche « paraît notamment préférable aux analyses rituelles de tableaux croisés parce que, plutôt que d'étudier les relations statistiques entre des variables prises deux par deux (en y projetant, de façon souvent hasardeuse, des relations de causalité), elle les inscrit dans des réseaux de relations beaucoup plus vastes » (Duval, 2017). De plus, cette méthode permet la prise en compte de jeux de données discrètes ne pouvant être analysées sur la base de méthodes similaires comme l'ACP. Cette caractéristique la rend donc très utile dans le cadre des sciences sociales devant souvent traiter de données catégorielles comme le genre, le niveau de formation ou le statut socio-professionnel.

La principale force de cette méthode repose sur la compréhension fine des données utilisées avant de recourir à des techniques de modélisation standards. En effet, cette approche permet de « déterminer les principes structurants de jeux de données sur la base d'une 'analyse sans a priori (il faudrait dire la synthèse), de données multidimensionnelles' » (*ibid.*). Ces principes structurants sont mis en lumière par la représentation des données selon des dimensions pouvant être représentées sur des repères orthonormés.

Cette approche peut alors être fortement utile dans le cadre de ce travail puisqu'elle permet de repérer les corrélations conjointes au sein de questions traitant du rapport de l'individu aux transports publics et ainsi de distinguer un agencement latent dissimulé derrière ces données.

Cependant, bien que l'analyse en correspondances multiples permette de distinguer la structuration des données, les composantes principales obtenues peuvent présenter une certaine colinéarité et donc ne pas être forcément très différentes les unes des autres. Afin de pouvoir accéder aux principes structurants les plus distinctifs, une rotation des résultats en dimensions principales doit alors être opérée. Ce sont alors ces dimensions les plus saillantes qui seront, finalement, appréhendées comme de potentiels « freins » à l'usage des transports publics.

Dans cette section, nous utiliserons les questions précédemment identifiées de sorte à mettre en lumière ces effets latents distinctifs à l'aide d'une analyse en correspondances multiples. Plusieurs approches ont été considérées et nous présenterons ici les plus pertinentes ainsi que leurs résultats.

3.2.1 LES TROIS DIMENSIONS LES PLUS DISTINCTIVES AU CŒUR DE L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS

Pour commencer, chaque question sera utilisée et traitée au travers d'une ACM sur laquelle une rotation a été opérée afin de mettre en exergue les dimensions les plus distinctives. Les résultats sont présentés sous la forme de deux tableaux (Figure 13) : celui de gauche indique les contributions carrées de chaque question dans la dimension analysée et, celui de droite, présente les coordonnées à

nouveau pour chaque question et chaque dimension. Pour la suite de nos analyses, nous considérerons comme significatives les variables dont les contributions carrées dépassent 0,3 (orange), comme faiblement significatives celles avec une valeur comprise entre 0,1 et 0,3 (orange hachuré) et non significatives les variables restantes.

ACM - Approche expérimentale (Approche 1)									
Résultats - Significativité					Résultats - Coordonnées				
	Dimension 1	Dimension 2	Dimension 3	Dimension 4		Dimension 1	Dimension 2	Dimension 3	Dimension 4
Q91	0,0772	0,2565	0,0435	0,0017	Q91	0,2779	0,5065	-0,2085	0,0412
Q92	0,0009	0,0232	0,0025	0,0132	Q92	0,0295	-0,1525	0,0496	0,1149
Q94_1	0,0015	0,3978	0,0048	0,0330	Q94_1	0,0384	0,6307	0,0696	-0,1816
Q94_2	0,0027	0,6738	0,0002	0,0005	Q94_2	-0,0517	0,8209	0,0141	0,0228
Q94_3	0,0097	0,6060	0,0000	0,0043	Q94_3	-0,0984	0,7785	0,0003	0,0657
Q95_1	0,0017	0,3036	0,0031	0,0012	Q95_1	0,0407	0,5510	-0,0559	0,0350
Q95_2	0,0030	0,0089	0,0122	0,0140	Q95_2	-0,0552	0,0945	-0,1105	-0,1184
Q101_1	0,5151	0,0139	0,0032	0,0019	Q101_1	0,7177	-0,1180	-0,0567	0,0437
Q101_2	0,6161	0,0008	0,0049	0,0020	Q101_2	0,7849	-0,0278	-0,0703	0,0446
Q101_3	0,7032	0,0011	0,0027	0,0000	Q101_3	0,8386	0,0326	-0,0524	0,0033
Q101_4	0,6815	0,0000	0,0007	0,0005	Q101_4	0,8255	0,0041	-0,0267	-0,0234
Q101_5	0,5762	0,0000	0,0008	0,0020	Q101_5	0,7591	0,0019	0,0290	-0,0450
TP_Economique	0,0004	0,0095	0,0359	0,0002	TP_Economique	0,0518	0,2542	-0,4930	-0,0350
TP_Confortable	0,0239	0,0010	0,0012	0,0116	TP_Confortable	0,8581	0,1775	-0,1936	0,5985
TP_Ecologique	0,0012	0,0084	0,0173	0,0721	TP_Ecologique	-0,0552	0,1476	-0,2124	0,4330
TP_Vital	0,0086	0,0017	0,0296	0,0024	TP_Vital	0,2879	0,1282	-0,5335	0,1514
TP_Pratique	0,0043	0,0007	0,3243	0,0469	TP_Pratique	0,0889	0,0372	-0,7758	0,2952
TP_Rapide	0,0033	0,0001	0,0541	0,0116	TP_Rapide	0,1799	0,0371	-0,7335	0,3395
TP_Autonomie	0,0036	0,0158	0,0132	0,0022	TP_Autonomie	0,3083	-0,6450	-0,5903	0,2408
TP_Reposant	0,0035	0,0002	0,0014	0,0425	TP_Reposant	-0,2251	-0,0500	-0,1421	0,7862
TP_Silencieux	0,0151	0,0034	0,0025	0,0007	TP_Silencieux	1,5110	-0,7152	0,6203	0,3164
TP_Sain	0,0092	0,0041	0,0032	0,0077	TP_Sain	1,7670	-1,1803	1,0516	1,6195
TP_Sur	0,0005	0,0008	0,0068	0,0367	TP_Sur	-0,0728	0,0936	-0,2677	0,6235
TP_Utile	0,0005	0,0032	0,1682	0,0845	TP_Utile	0,0287	-0,0700	-0,5101	0,3616
TP_Bruyant	0,0019	0,0013	0,0002	0,2312	TP_Bruyant	0,1514	-0,1286	0,0516	-1,6850
TP_Cher	0,0000	0,0074	0,0913	0,0002	TP_Cher	-0,0126	-0,2201	0,7737	0,0333
TP_Contraignant	0,0148	0,0007	0,2963	0,0035	TP_Contraignant	-0,2180	-0,0482	0,9771	-0,1056
TP_Dangereux	0,0000	0,0000	0,0031	0,0344	TP_Dangereux	-0,0365	0,0343	0,4729	-1,5634
TP_Fatigant	0,0009	0,0012	0,0012	0,2742	TP_Fatigant	-0,0944	-0,1078	0,1054	-1,6229
TP_Inconfortable	0,0017	0,0000	0,0330	0,2788	TP_Inconfortable	-0,1022	-0,0137	0,4442	-1,2912
TP_Inutile	0,0003	0,0060	0,1429	0,1302	TP_Inutile	-0,3375	1,4331	6,9805	6,6633
TP_Lent	0,0001	0,0161	0,0591	0,0737	TP_Lent	0,0244	0,3199	0,6128	-0,6846
TP_Nuisible	0,0005	0,0001	0,0057	0,0016	TP_Nuisible	0,3848	-0,1527	1,2476	0,6644
TP_PasPratique	0,0243	0,0001	0,4056	0,0051	TP_PasPratique	-0,4199	-0,0217	1,7137	0,1914
TP_Polluant	0,0002	0,0019	0,0011	0,0009	TP_Polluant	0,2721	-0,7982	0,6254	0,5468
TP_Superflu	0,0000	0,0001	0,1061	0,1229	TP_Superflu	0,0171	0,1804	6,0137	6,4736

FIGURE 13 – ACM : RÉSULTATS DE L'ANALYSE EN CORRESPONDANCES MULTIPLES (APPROCHE 1)

La première dimension fait ressortir les questions « Q101_X » sur l'utilité des transports publics pour la conduite des activités de courses en supermarché, d'achats dans les commerces de proximité, de tâches administratives, d'activités sociales et culturelles et, finalement, de sorties nocturnes. Les coordonnées nous indiquent que le signe de ces variables est identique (positif) et que, par conséquent, elles agissent de façon similaire. Nous pouvons donc identifier cette première dimension comme représentant le niveau d'adéquation des transports publics avec les programmes d'activités.

La deuxième dimension rapproche les questions « Q91 », « Q94_X » et « Q95_1 », traitant respectivement de l'aisance à l'utilisation des transports publics, des capacités d'orientation et de la flexibilité de l'enquêté. Nous constatons que l'une d'entre elles ressort plus faiblement (0,26) bien qu'elle reste très proche du niveau seuil. À nouveau, le signe reste le même du point de vue des coordonnées, traduisant un effet semblable de ces variables. Cette dimension peut donc globalement refléter les facilités des individus à l'usage des transports publics, aussi bien au niveau du mode en tant que tel que des outils qui sous-tendent son utilisation. Comme cette dimension émerge en parallèle de la première identifiée, nous pouvons estimer qu'elle est de nature relativement différente et qu'elle traduit un effet latent distinct de celui précédemment commenté.

Les troisième et quatrième dimensions font quant à elles uniquement ressortir des adjectifs cités par les habitants. La troisième dimension réunit des qualificatifs liés à la praticité, l'utilité, l'aspect contraignant et la nécessité des transports publics. La quatrième reporte le caractère bruyant, fatigant et inconfortable du bus ainsi que son utilité et sa nécessité. Nous pouvons constater qu'il y a uniquement deux variables dont le poids carré est significatif (pratique et non-pratique) et que la plupart des coordonnées retranscrit l'inverse du caractère positif ou négatif de chaque adjectif cité.

Bien que s'organisant par groupes, ces derniers résultats peinent à souligner, comme dans la section précédente, de véritables dimensions pouvant traduire un concept latent commun. En revanche, il est possible de relever que ces ensembles d'adjectifs s'articulent autour de registres¹⁹ relativement bien définis. La dimension 3 met en avant des éléments fonctionnels et la dimension 4 des qualificatifs de l'ordre de l'expérience des transports publics (confort, fatigue, etc.). Ces résultats conduiraient donc à s'appuyer sur des « catégories de qualificatifs vis-à-vis des transports publics », pouvant être approchés au moyen de « registres d'adjectifs » pour tenter de saisir une dimension plus prégnante.

Nous allons donc utiliser cet enseignement pour effectuer une nouvelle ACM basée, cette fois-ci, sur des indicateurs construits grâce à des registres d'adjectifs. Trois indicateurs, représentant chacun un type de registre, seront alors considérés en plus d'un quatrième indicateur tenant compte du caractère positif ou négatif des différents adjectifs cités par l'individu. Les registres des qualificatifs, déterminés à l'aide de la première ACM, sont reportés dans le tableau ci-dessous :

Représentation des transports publics - Registres d'adjectifs		
<i>Registre "Fonctionnel"</i>	<i>Registre "Expérience (TPs)"</i>	<i>Registre "Idéologique"</i>
Économique	Confortable	Écologique
Pratique	Reposant	Vital
Prévisible	Silencieux	Sain
Rapide	Bruyant	Nuisible
Autonome	Fatigant	Polluant
Utile	Inconfortable	Superflu
Cher	Sûr	
Contraignant	Dangereux	
Imprévisible		
Inutile		
Lent		
Pas pratique		

FIGURE 14 – REGISTRES D'ADJECTIFS DANS LA REPRÉSENTATION DES ENQUÊTÉS DES TRANSPORTS PUBLICS

Le premier registre regroupe des adjectifs de l'ordre du fonctionnel, comme la praticité ou l'imprévisibilité du bus; le deuxième, des termes liés à l'expérience des transports publics, comme le caractère confortable ou bruyant de ce mode; et le troisième et dernier registre représente la position idéologique qu'une personne possède des transports publics, en lien avec ses positions politiques et ses idéaux de mode de vie. Chacun de ces indicateurs mesure le nombre d'adjectifs mentionnés dans le registre correspondant.

De plus, le quatrième indicateur permet de prendre en compte l'adhésion ou l'opposition d'une personne au bus, grâce au « signe » des adjectifs mentionnés par l'individu. Cette variable représente donc, pour chaque individu, la somme des adjectifs cités, sachant que chaque adjectif positif prenant la valeur de « +1 » et chaque adjectif négatif la valeur de « -1 ». Cet indicateur permet alors de faire le bilan de la position de l'individu face aux transports publics (Figure 15).

¹⁹ Le terme de « registre » désigne le type du qualificatif utilisé par l'individu (fonctionnalité, confort, opinion).

ACM - Approche registres & signe (Approche 2)									
Résultats - Significativité					Résultats - Coordonnées				
	Dimension 1	Dimension 2	Dimension 3	Dimension 4		Dimension 1	Dimension 2	Dimension 3	Dimension 4
Q91	0,0807	0,2546	0,0003	0,0356	Q91	0,2841	0,5046	0,0187	0,1888
Q92	0,0002	0,0323	0,0095	0,0090	Q92	0,0158	-0,1798	0,0974	0,0946
Q94_1	0,0020	0,4225	0,0031	0,0278	Q94_1	0,0443	0,6500	-0,0553	-0,1667
Q94_2	0,0035	0,6767	0,0002	0,0015	Q94_2	-0,0593	0,8226	0,0138	0,0388
Q94_3	0,0107	0,6083	0,0014	0,0028	Q94_3	-0,1036	0,7800	0,0372	0,0530
Q95_1	0,0021	0,3042	0,0003	0,0036	Q95_1	0,0458	0,5516	0,0174	0,0603
Q95_2	0,0015	0,0071	0,0025	0,0065	Q95_2	-0,0393	0,0844	-0,0504	0,0804
Q101_1	0,5179	0,0148	0,0000	0,0060	Q101_1	0,7197	-0,1217	-0,0008	0,0775
Q101_2	0,6216	0,0013	0,0005	0,0086	Q101_2	0,7884	-0,0358	-0,0218	0,0926
Q101_3	0,7113	0,0009	0,0000	0,0016	Q101_3	0,8434	0,0305	-0,0061	0,0401
Q101_4	0,6862	0,0000	0,0000	0,0000	Q101_4	0,8283	0,0053	0,0015	0,0063
Q101_5	0,5798	0,0000	0,0003	0,0044	Q101_5	0,7614	0,0064	0,0184	-0,0663
Indic_1	0,0000	0,0005	0,8099	0,0779	Indic_1	-0,0028	0,0213	0,8999	-0,2792
Indic_2	0,0002	0,0000	0,6734	0,1284	Indic_2	0,0133	0,0028	-0,8206	-0,3583
Indic_3	0,0002	0,0008	0,0402	0,7372	Indic_3	-0,0123	0,0286	-0,2005	0,8586
Indic_4	0,0204	0,0008	0,0694	0,5574	Indic_4	0,1430	0,0284	0,2634	0,7466

FIGURE 15 – ACM : RÉSULTATS DE L'ANALYSE EN CORRESPONDANCES MULTIPLES (APPROCHE 2)

Alors que la dimension 3 met en avant une relation inverse entre l'indicateur « Indic_1 », caractérisant la fonctionnalité des bus, et l'indicateur « Indic_2 », sur l'expérience des transports publics, la dimension 4 fait principalement ressortir l'indicateur « Indic_3 » sur les registres qualifiant le bus et l'indicateur « Indic_4 » sur l'appréciation globale de l'individu de ce mode. Nous pouvons donc en conclure que la dimension 3 indique un comportement qui tend à considérer principalement le registre fonctionnel ou le registre de l'expérience, indépendamment du signe des adjectifs cités, tandis que la dimension 4 souligne une opinion déterminée au bus en lien avec un positionnement plus idéologique que lié à des termes fonctionnels ou d'expérience d'usage de ce mode.

De ce fait, nous constatons que ce qui distingue le plus la population ce n'est pas une opposition unanime aux bus mais plutôt l'attachement à des éléments d'ordre fonctionnel ou d'expérience du bus en parallèle de l'importance d'éléments « idéaux » dans l'appréciation de ce mode. La troisième dimension ressortant en premier, il serait alors davantage judicieux de se concentrer sur les caractéristiques fonctionnelles et d'expérience du bus afin d'en améliorer l'image chez les individus.

Malgré ces observations, la difficulté à déceler une signification déterminante des dimensions 3 et 4 ainsi que le faible nombre d'indicateurs les constituant nous obligent à considérer une dernière approche tenant compte simultanément du registre et du signe de l'adjectif cité. Cette fois-ci, trois indicateurs sont considérés, chacun traduisant un registre (dans le même ordre que précédemment) et tenant aussi compte du caractère positif ou négatif de l'adjectif utilisé par l'individu (Figure 16).

ACM - Approche registres (Approche 3)							
Résultats - Significativité				Résultats - Coordonnées			
	Dimension 1	Dimension 2	Dimension 3		Dimension 1	Dimension 2	Dimension 3
Q91	0,0790	0,2573	0,0489	Q91	0,2810	0,5072	0,2212
Q92	0,0000	0,0328	0,0349	Q92	0,0047	-0,1810	0,1869
Q94_1	0,0029	0,4217	0,0722	Q94_1	0,0542	0,6494	-0,2688
Q94_2	0,0037	0,6765	0,0011	Q94_2	-0,0608	0,8225	0,0335
Q94_3	0,0113	0,6074	0,0045	Q94_3	-0,1065	0,7794	0,0670
Q95_1	0,0018	0,3036	0,0063	Q95_1	0,0429	0,5510	0,0792
Q95_2	0,0016	0,0078	0,0048	Q95_2	-0,0394	0,0885	0,0696
Q101_1	0,5167	0,0145	0,0071	Q101_1	0,7188	-0,1203	0,0846
Q101_2	0,6165	0,0012	0,0126	Q101_2	0,7852	-0,0347	0,1122
Q101_3	0,7090	0,0009	0,0021	Q101_3	0,8420	0,0305	0,0462
Q101_4	0,6879	0,0000	0,0001	Q101_4	0,8294	0,0053	-0,0097
Q101_5	0,5838	0,0000	0,0083	Q101_5	0,7640	0,0051	-0,0913
Indic_1	0,0319	0,0005	0,3583	Indic_1	0,1786	0,0228	0,5986
Indic_2	0,0000	0,0000	0,4777	Indic_2	0,0030	0,0062	0,6912
Indic_3	0,0000	0,0057	0,3187	Indic_3	0,0012	0,0756	0,5646

FIGURE 16 – ACM : RÉSULTATS DE L'ANALYSE EN CORRESPONDANCES MULTIPLES (APPROCHE 3)

La dimension 3 fait ressortir les trois indicateurs significativement et avec le même signe de coordonnées. De ce fait, malgré les précédentes analyses sur les types de registres d'adjectifs, nous pourrions considérer une dimension de l'ordre de la vision globale des transports publics, caractérisant l'image que les personnes se font du bus, aussi bien au niveau de la fonctionnalité de ce mode (sa praticité, son utilité, sa prévisibilité ou son caractère contraignant) qu'au niveau de l'expérience de son usage (son confort, son caractère silencieux ou reposant) ou encore en lien avec l'opinion plus large à son sujet (son caractère écologique, vital ou superflu). Deux éléments doivent cependant être précisés. Premièrement, bien que les trois indicateurs émergent ensemble et permettent d'envisager une dimension globale sur la représentation des transports publics, il est important de garder en tête que les termes cités s'organisent autour de registres. Deuxièmement, grâce à nos précédentes analyses, nous savons qu'il peut exister des relations entre ces différents registres et que, par conséquent, des conclusions vis-à-vis d'une dimension globale seront à attentivement considérer. Ces remarques sont importantes afin de ne pas perdre de vue des dynamiques plus subtiles à une plus large échelle. Toutefois, ayant exposé ces deux points, nous pouvons alors considérer la représentation des bus par les habitants comme troisième dimension d'intérêt.

Cette dernière ACM permet alors de faire ressortir trois dimensions distinctes pouvant constituer des effets latents : un premier lié à l'adéquation des transports publics avec les programmes d'activités, un deuxième à l'aisance dans l'usage des bus et un troisième vis-à-vis de l'image de ce mode construite par l'individu.

3.2.2 UNE ADÉQUATION DES TRANSPORTS PUBLICS TERRITORIALISÉE CONTRE UNE AISANCE À L'USAGE DU BUS SOCIALEMENT STRUCTURÉE

Afin d'en comprendre la structuration territoriale et sociale, nous pouvons représenter ces trois dimensions à l'aide de la projection des indicateurs (Figure 17 & Figure 20), des individus selon leur répartition territoriale (Figure 18 & Figure 21) ainsi que des caractéristiques socio-économiques (Figure 19 & Figure 22) sur des repères orthonormés formés à partir des dimensions relevées.

Tout d'abord, nous pouvons commencer par représenter les deux premières dimensions sur le graphique ci-dessous qui s'organise, horizontalement, selon l'adéquation des transports publics avec les modes de vie et, verticalement, selon l'aisance dans l'utilisation de ces derniers.

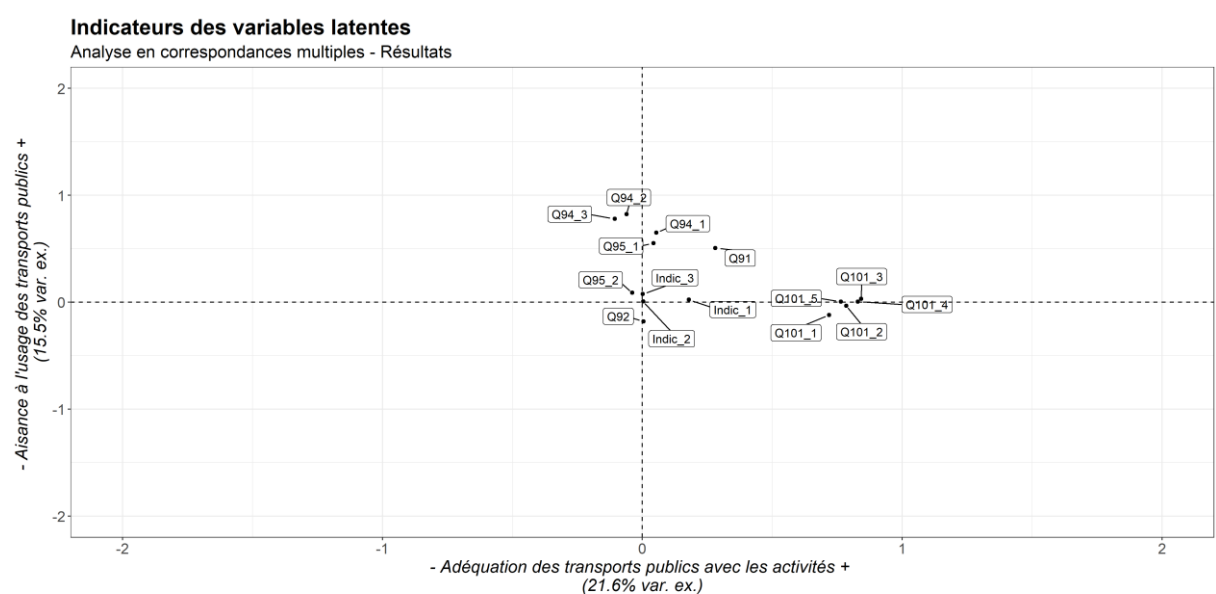


FIGURE 17 – ACM : COORDONNÉES DES INDICATEURS SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 3)

La partie droite du graphique représente donc un sentiment d'adéquation des transports publics avec le programme d'activités des usagers face à la partie gauche du graphique, tandis que la partie supérieure traduit un sentiment d'aisance à l'usage des transports publics face à la partie inférieure. Comme en témoigne la projection des indicateurs (Figure 17), le graphique se divise en quatre quadrants : une forte adéquation et aisance dans les transports publics en haut à droite, une forte adéquation mais une faible aisance en bas à droite, une forte aisance mais une faible adéquation en haut à gauche et une faible adéquation et aisance en bas à gauche.

Sur la base de ce même repère, nous pouvons à présent représenter la position des enquêtés selon leur répartition territoriale. Afin de comprendre l'importance de chacune des deux premières dimensions au sein de chaque territoire, des ellipses de dispersion, paramétrées selon un intervalle de confiance de 95%, montrent la position de chaque secteur d'analyse sur ce même repère.

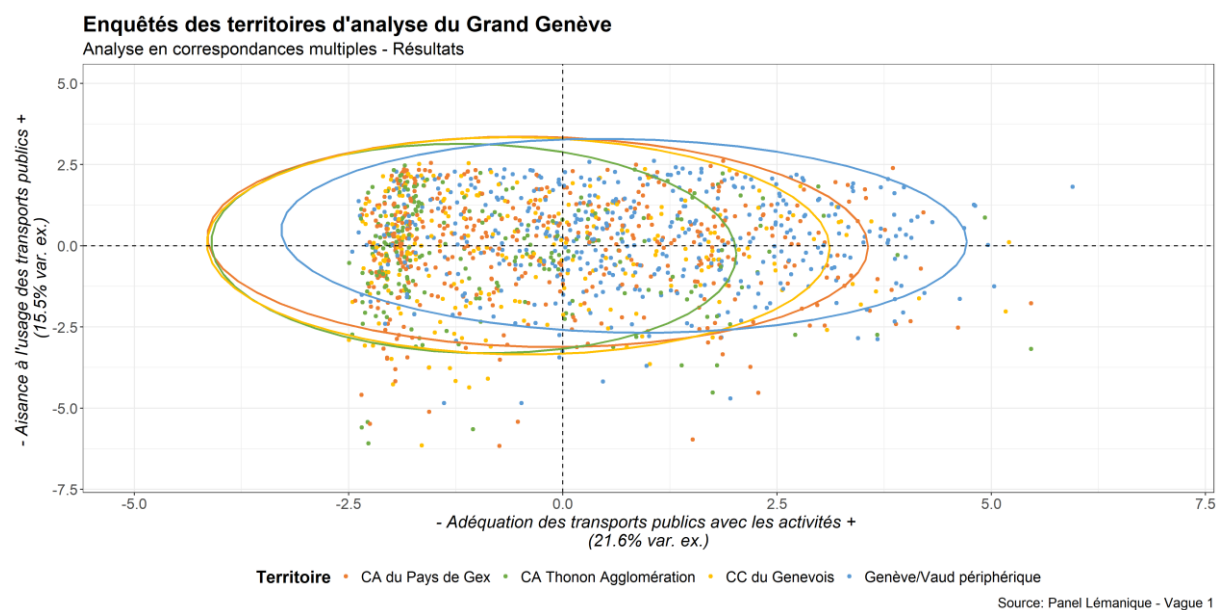


FIGURE 18 – ACM : COORDONNÉES DES ENQUÊTÉS SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 3)

Par rapport à la première dimension, nous constatons que la courbe correspondant au secteur périphérique du canton de Genève et de Nyon est fortement décalée vers la droite par rapport aux autres. Les activités des enquêtés de ce territoire seraient par conséquent plus en accord avec le réseau de transports publics que dans le cadre des secteurs frontaliers. De plus, nous notons que les autres zones d'influence se distinguent également entre elles : celle du Pays de Gex étant la plus étendue et montrant une adéquation relativement bonne, celle de la CCG dans une position intermédiaire et celle de Thonon qui indiquerait une plus faible adéquation entre les activités et les offres de transports publics. La dimension de l'adéquation des transports publics avec les programmes d'activités des individus serait par conséquent fortement territorialisée, principalement entre les secteurs suisses et français de l'agglomération, puis secondairement entre les trois EPCI français étudiés. Les comportements des individus, en lien avec cette dimension, pourraient alors être liés à leur région de résidence, caractérisée à la fois par son aspect frontalier mais aussi par sa proximité ou son éloignement de la dynamique de l'agglomération.

Concernant la deuxième dimension, nous notons que l'ellipse du territoire suisse s'avère également décalée par rapport aux autres mais ce dans une moins large mesure. Ce faible contraste indiquerait une plus forte aisance des habitants à l'usage de ce mode comparé aux territoires frontaliers de l'agglomération. De plus, les positions au niveau des trois EPCI restent relativement homogènes,

malgré une très légère différence avec Thonon Agglomération. En raison de ces très faibles écarts, les facilités d'usage des transports publics apparaissent alors peu territorialisées, aussi bien entre les secteurs suisses et français de l'agglomération qu'au sein même de l'espace frontalier de celle-ci. Cette dimension ne se structurerait donc pas particulièrement selon les territoires de l'agglomération.

Dans le but de saisir une potentielle prégnance de facteurs sociaux dans la construction de ces dimensions, il est possible de reporter les principales caractéristiques socio-économiques (telles que le genre, l'âge ou le niveau de formation) sur le repère formé des deux premières dimensions relevées.

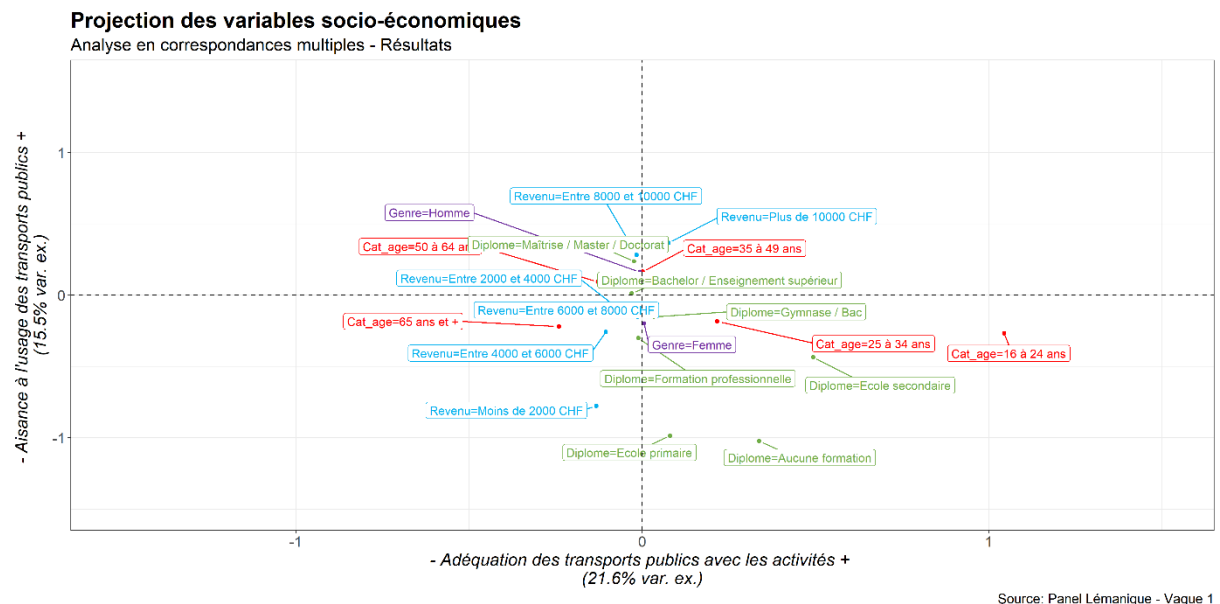


FIGURE 19 – ACM : COORDONNÉES DES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 3)

En nous intéressant aux catégories d'âge, nous pouvons relever une vraie tendance par rapport à l'axe de l'adéquation des bus aux activités. Nous observons que plus une personne est âgée, moins le bus semble adapté pour ses activités. Cela peut en partie s'expliquer par une plus forte adéquation des transports, notamment scolaires, avec les programmes des plus jeunes mais peut également être considéré, plus largement, au niveau des rythmes de vie des individus. Aucune tendance significative ne ressort des autres variables socio-économiques. Nous constatons donc, qu'en parallèle d'une structuration territoriale, le degré d'adaptation des transports publics avec les activités apparaît socialement situé, et ce particulièrement en termes des catégories d'âge des individus.

Par rapport à la facilité d'usage du bus et de ses outils associés, le niveau de formation s'illustre également de façon significative, avec une aisance grandissante à mesure de l'augmentation du niveau de formation. De plus, nous relevons aussi qu'une augmentation de la facilité d'usage des transports publics s'accompagne d'un revenu plus important, et ce particulièrement pour les tranches les plus élevées de revenus. En outre, des distinctions existeraient également au niveau du genre des individus, avec une facilité plus développée chez les hommes que chez les femmes. Alors que l'aspect territorial n'apparaissait que très peu pertinent dans la construction de la dimension de l'aisance à l'usage des transports publics, ces considérations montrent que cette dernière serait davantage socialement située, aussi bien en termes de genre que de classes sociales liés au niveau de formation et au revenu.

3.2.3 UNE VISION DU BUS PLUS INDÉPENDANTE DES CATÉGORIES SOCIALES COMME TERRITORIALES

La dimension relative à la représentation des transports publics peut également être illustrée au moyen d'un même repère (Figure 20).

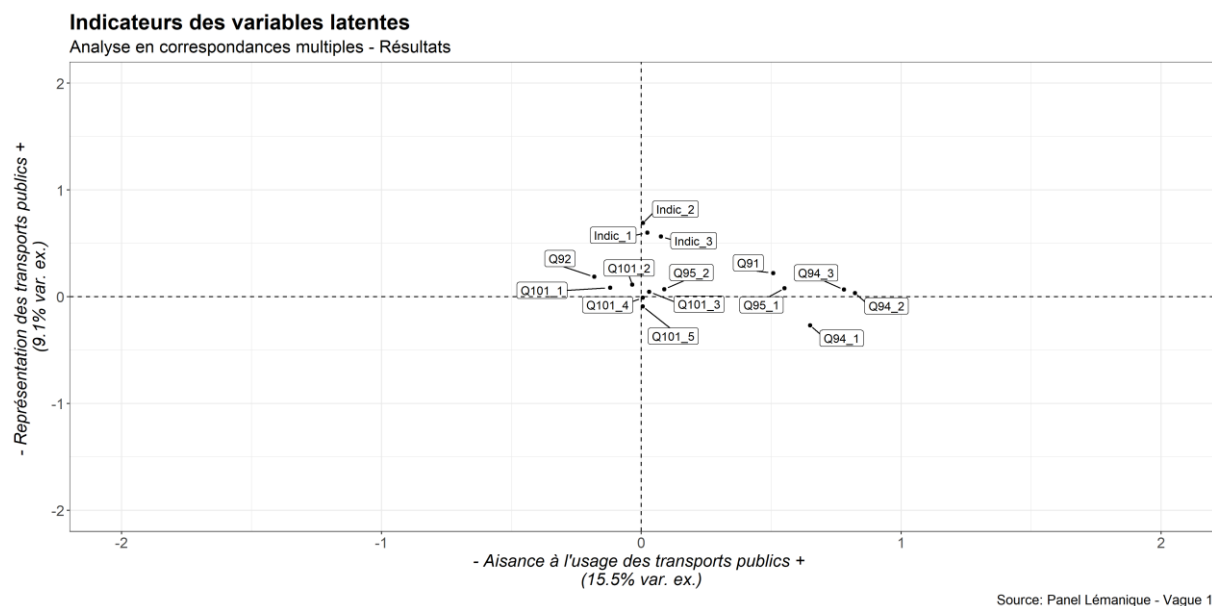


FIGURE 20 – ACM : COORDONNÉES DES INDICATEURS SELON LES DIMENSIONS 2 ET 3 (APPROCHE 3)

Le graphe ci-dessus représente, horizontalement, l'aisance dans l'utilisation des transports publics et, verticalement, la représentation des bus. La partie droite du graphique illustre cette fois-ci un sentiment d'aisance à l'usage des transports publics face à la partie gauche du graphique, tandis que la partie supérieure traduit une image positive du bus face à la partie inférieure. Comme l'indique la répartition des indicateurs, le graphique se divise à nouveau en quatre quadrants : une forte aisance à l'usage des transports publics et une image positive de ce mode en haut à droite, une forte aisance mais une image dégradée en bas à droite, une image positive mais une faible aisance en haut à gauche et une faible aisance et une mauvaise représentation du bus en bas à gauche. Ce repère sera donc utilisé pour déceler les implications territoriales et sociales dans la structuration de ces dimensions.

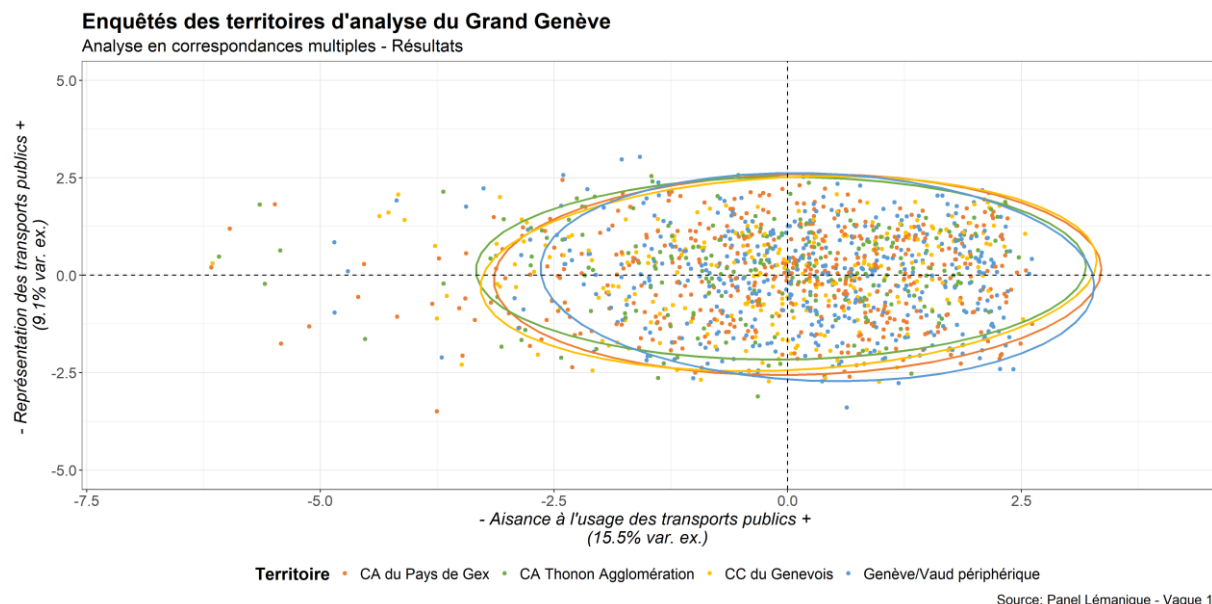


FIGURE 21 – ACM : COORDONNÉES DES ENQUÊTES SELON LES DIMENSIONS 2 ET 3 (APPROCHE 3)

Au niveau territorial, en parallèle des considérations relatives à l'aisance d'usage des transports publics, nous notons un léger décalage vers le bas de l'ellipse bleue, indiquant une représentation négative plus développée sur le territoire suisse face aux secteurs frontaliers. Cette remarque doit

toutefois être nuancée vu que l'écart reste en effet très limité. Cela nous permet néanmoins d'avancer les deux points suivants. Premièrement, les personnes vivant dans les territoires frontaliers ne seraient pas plus opposées au bus que les individus sur Suisse. Deuxièmement, si différence il devait y avoir, ce serait plutôt pour indiquer une vision plus défavorable du côté périphérique suisse. Ce résultat est relativement important car il permet à nouveau de réfuter l'idée selon laquelle les frontaliers se prononceraient en majorité contre les transports publics. En effet, ces résultats montrent qu'il n'existe pas de fort déterminant territorial pour expliquer l'image que les enquêtés se font des transports publics.

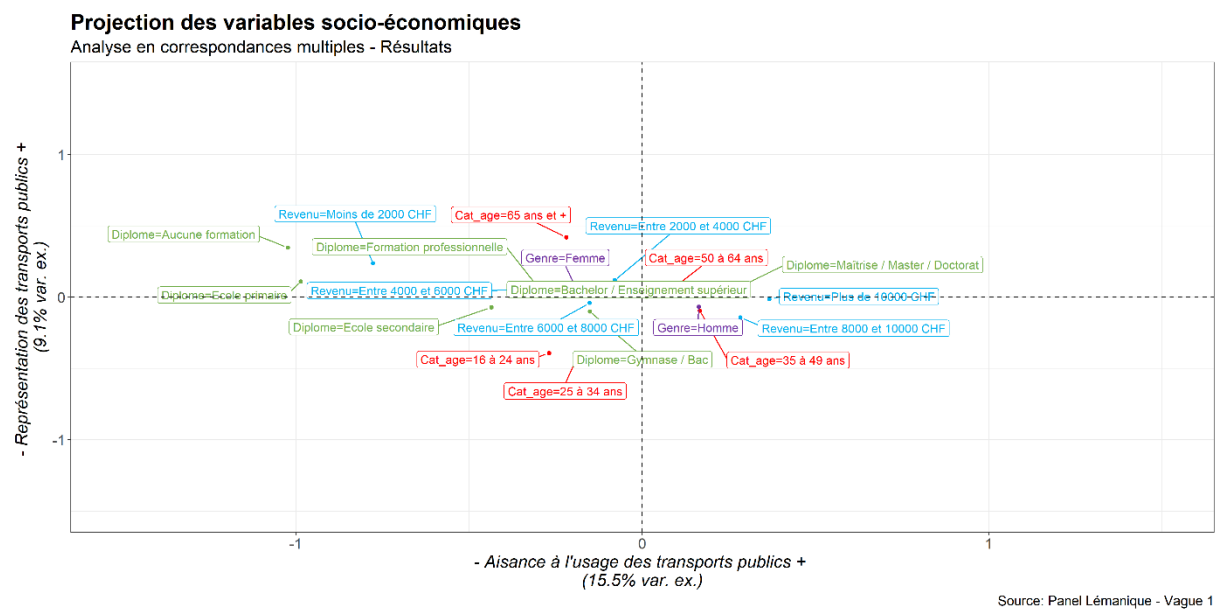


FIGURE 22 – ACM : COORDONNÉES DES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES SELON LES DIMENSIONS 2 ET 3 (APPROCHE 3)

Au niveau de la structuration sociale, bien que nous puissions à nouveau identifier les relations concernant l'aisance à l'usage des transports publics, il apparaît plus difficile de tirer de véritables tendances de fond de la représentation que les individus se font du bus. Toutefois, nous pouvons noter que les personnes plus âgées se construiraient une meilleure image des transports publics que les jeunes enquêtés. En parallèle, le genre pourrait aussi être mentionné, avec des hommes peut-être plus facilement opposés au bus que les femmes. Cependant, ces tendances restent extrêmement peu distinctives et ne permettent pas de faire émerger une véritable logique de fond. Par conséquent, nous pouvons estimer que la représentation des transports publics n'est que peu située, et ce aussi bien territorialement que socialement. D'autres logiques pouvant intervenir dans sa construction devraient être étudiées.

3.3 TROIS FREINS POUR EXPLORER LA SOCIALIZATION À L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS

Les analyses menées au cours de ce chapitre nous permettent de tirer plusieurs enseignements, aussi bien sur les pratiques observées que sur de potentiels effets latents pouvant les expliquer.

Premièrement, les données quantitatives récoltées montrent un usage de la voiture particulièrement développé au sein des territoires français, contrastant avec une utilisation relativement faible et territorialisée des transports publics. Bien que l'offre joue inévitablement un rôle dans l'explication de la fréquence d'usage des transports publics, l'importance des écarts relevés de part et d'autre de la frontière ainsi que les dynamiques territorialisées au sein des secteurs frontaliers laissent envisager une influence d'autres facteurs, potentiellement en lien avec le rapport de l'individu aux transports publics. À l'étude d'indicateurs psychosociaux traitant de cette relation aux transports publics, des tendances territoriales similaires à celles constatées pour les usages apparaissent, soutenant ainsi la thèse d'effets latents au sein de la population participant de la logique d'usage des transports publics.

Deuxièmement, les analyses en correspondances multiples confirment l'existence de tels effets latents et indiquent que l'adéquation des transports publics avec les activités des usagers, le degré d'aisance à l'usage des transports publics et de leurs outils ainsi que la représentation plus ou moins positive que les individus se font du bus constituent les dimensions les plus distinctives au sein de la population. Sur la base de la littérature et des analyses descriptives menées, ces dimensions peuvent être considérées comme susceptibles de jouer un rôle dans les logiques d'usage des transports publics. Par conséquent, ces dimensions constituent de potentiels « freins » à l'usage des transports publics, à savoir des effets latents formés en l'individu le conduisant à se détourner des transports publics. Dans la suite de ce travail, nous considérerons alors : le manque de perspectives, représentant la dimension concernant l'adéquation des transports publics avec les activités; les difficultés d'adaptation, traduisant la dimension de l'aisance à l'usage des bus et à leurs outils associés ; et la vision négative des transports publics, capturant la dimension relative à l'image des individus des transports publics. Cette approche sera suivie, ayant l'avantage de souligner le lien de causalité, devant encore être démontré, entre ces effets non observables et les usages constatés ainsi que de mettre en exergue le rôle du processus de socialisation dans l'émergence d'effets latents en l'individu.

Troisièmement, l'analyse préliminaire de ces potentiels freins souligne une structuration différenciée selon l'effet latent considéré, certains se présentant davantage socialement situés tandis que d'autres apparaissent plutôt territorialement construits. De fait, alors que l'adéquation des transports publics est territorialement et socialement située, l'aisance à l'usage du bus dépend principalement de facteurs sociaux et la vision des transports publics s'avère que peu territorialement et socialement déterminée. De ce fait, il semble que ces effets latents ne soient pas de même nature et se distribuent différemment dans l'agglomération du Grand Genève. Si ces dimensions participent des mobilités des individus, elles apparaissent dépendre de logiques distinctes qui doivent encore être approfondies.

Bien que trois potentiels freins aient pu être identifiés et que des considérations préliminaires quant à leur construction aient pu être apportées, leur rôle, leur nature ainsi que leur émergence n'ont, pour l'instant, pas pu être pleinement analysés. En effet, bien que de tels effets latents puissent exister, il est nécessaire de démontrer leur influence sur la fréquence d'usage des transports publics ainsi que d'approfondir leur structuration afin de comprendre leur émergence, au travers d'un processus de socialisation, en l'individu.

Dans la perspective d'un examen plus avancé de ces potentiels freins et de leurs caractéristiques respectives, nous modéliserons, au cours du prochain chapitre, la logique qui sous-tend l'usage des transports publics nous permettant ainsi d'explorer leur nature, leur prégnance ainsi que leur influence dans l'explication des usages des individus des transports publics.

4. COMPRENDRE LES LOGIQUES DE L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS

Après nous être concentrés sur la structuration des données et l'identification de tendances latentes au sein de la population, nous allons à présent explorer la relation entre les potentiels freins à l'usage des transports publics repérés et les comportements modaux des individus.

Représentant les effets latents les plus distinctifs au sein de l'agglomération, le manque de perspectives, les difficultés d'adaptation et la vision négative des transports publics peuvent jouer un rôle dans l'explication d'un faible usage des transports publics. Toutefois, bien que ces freins soient susceptibles d'influencer les logiques en présence, ce lien de causalité doit être étudié plus en avant afin de confirmer une telle hypothèse. En parallèle, comme cela a pu déjà être esquissé, leur structuration peut s'avérer fortement différenciée, certains freins pouvant être principalement territorialisés là où d'autres s'avèrent plutôt socialement situés. En l'approfondissant, la nature de chaque frein nous permettra de déceler leur prégnance au travers des territoires de l'agglomération et, dans une plus large mesure, de saisir les déterminants de leur formation en l'individu. C'est donc dans l'objectif de comprendre le rôle, la structuration ainsi que d'identifier les déterminants majeurs de l'émergence de ces trois freins que nous modéliserons les logiques sous-tendant la fréquence d'utilisation des transports publics. Cela nous permettra ainsi d'intégrer et de pleinement considérer l'effet de facteurs latents dans les pratiques des habitants du Grand Genève.

Pour ce faire, nous tenterons, dans un premier temps, de déterminer les causes directes des usages observés par la proposition puis l'étude d'un modèle de choix discret. Cette étape nous permettra alors de différencier ce qui tient de caractéristiques observables de ce qui a trait à des effets latents devant être explorés.

Cette compréhension des logiques latentes des comportements des usagers sera abordée au travers d'une deuxième étape d'analyse qui permettra de mesurer l'influence et la significativité des freins à l'usage des transports publics et d'évaluer leur prégnance au sein des trois territoires étudiés. Ces analyses seront prolongées par l'examen du rôle de variables explicatives sur la structuration et la construction de tels facteurs latents.

Le présent chapitre se concentrera donc sur notre deuxième question de recherche, à savoir démontrer et comprendre le lien causal entre des effets psychosociaux, considérés sous le prisme de freins aux transports publics, et les usages réellement observés ainsi que de quantifier l'influence et la prégnance de tels freins au sein de l'agglomération du Grand Genève.

4.1 DES MODÈLES DE CHOIX POUR MESURER L'EFFET DE FACTEURS OBSERVABLES ET DE FREINS

Au cours du chapitre précédent, nous avons pu mettre en avant une série de corrélations croisées au sein de questions traitant du rapport de l'individu aux transports publics. Grâce à une approche d'analyse géométrique des données, nous avons pu en tirer une série d'effets latents, abordés, dans la suite de ce travail, sous la forme de freins à l'usage des transports publics. Après avoir identifié le manque de perspectives, la vision négative et les difficultés d'adaptation comme potentiels freins distinctifs au sein des territoires analysés, il est à présent nécessaire de démontrer leur influence sur la fréquence d'usage des transports publics et leur structuration à l'aide de modèles de choix discrets.

Développés au cours des années 1960 dans le domaine de la science du trafic, les modèles de choix « classiques » visent principalement la maximisation de l'utilité au travers de la prise en compte de facteurs observables pour expliquer les choix modaux des individus. Connus sous le terme de « *Discret Choice Models* (DCM) », ces modèles traditionnels se sont en effet « focalisés sur des variables observables, telles que les attributs du produit, les caractéristiques socio-économiques, les informations sur le marché et l'expérience passée, en tant que déterminants du choix, au détriment des raisons biologiques, psychologiques et sociologiques qui sous-tendent la formation des préférences individuelles » (Vij & Walker, 2016)²⁰. L'ouverture des modèles aux dimensions latentes se fait, notamment, sur la base de « théories psychologiques [proposant] une représentation comportementale riche du mode de choix en modélisant les relations entre les variables latentes, telles que les normes, les valeurs ou les attitudes » (Bouscasse, 2018). Les « *Structural Equation Model* (SEM) » permettent alors de se libérer des « *black box* » et de considérer les éléments liés au choix qui avaient été, jusqu'à lors, négligés dans les premières analyses quantitatives.

Bien que ces modèles apportent une compréhension plus fine de la construction de dimensions latentes chez les individus, ils ne peuvent être utilisés dans la perspective de modèles de transport, ne reposant pas sur des principes économétriques comme les DCM. Pour répondre à ces difficultés, l'idée est alors de combiner les modèles classiques (DCM) avec ces modèles d'équations structurelles (SEM). C'est l'origine des « *Integrated Choice and Latent Variable* (ICLV) models ». Ces derniers « [permettent] l'incorporation d'éléments comportementaux latents dans le cadre employé par les modèles traditionnels de prise de décision désagrégée » (Vij & Walker, 2016)²¹. Leur développement se produit à la fin des années 80 et se poursuit au début des années 2000, grâce notamment à l'évolution et au succès des outils numériques tels que Biogeme (Bierlaire, 2003) permettant l'étude d'aspects comme les valeurs et les attitudes dans les usages des individus (Paulssen et al., 2014).

Dans le cadre de ce travail, nous aurons recours à des modèles ICLV afin d'étudier les effets directs de variables explicatives observables sur le choix modal ainsi que l'influence de facteurs psychosociaux, considérées sous la forme de freins à l'usage des transports publics. Cette approche nous permettra, en outre, de comprendre les déterminants dans la construction de tels freins afin d'esquisser leurs processus de formation dans le contexte transfrontalier du Grand Genève.

Au cours de ce chapitre, différents modèles seront proposés, aussi bien un premier sans variable latente, que trois autres intégrant chacun l'un des freins étudiés, que, finalement, un dernier modèle global tenant compte des trois freins simultanément. Bien que présentant des différences dans leur

²⁰ Traduction personnelle, version originale : "As a consequence, traditional models of disaggregate decision-making have focused on observable variables, such as product attributes, socioeconomic characteristics, market information and past experience, as determinants of choice, at the expense of the biological, psychological and sociological reasons underlying the formation of individual preferences" (Vij & Walker, 2016).

²¹ Traduction personnelle, version originale : "Integrated Choice and Latent Variable (ICLV) models overcome these deficiencies by allowing for the incorporation of latent behavioral constructs within the framework employed by traditional models of disaggregate decision-making" (Vij & Walker, 2016).

spécification, l'ensemble de ces modèles repose sur une base commune, que ce soit en termes de la variable dépendante, des hypothèses de modélisation ou encore d'indicateurs initiaux construits.

Tout d'abord, la fréquence d'utilisation des transports publics (sans le train) est utilisée comme variable dépendante de nos différents modèles (Figure 23).

Question : De manière générale, à quelle fréquence utilisez-vous les transports publics (sans le train) ?

	Territoires français			Territoires suisses	Total
	C.A. du Pays de Gex	C.C. du Genevois	C.A. Thonon Agglo	GE/VD périphérique	
Fréquence d'usage des TP					
Tous les jours ou presque	5,4% (24)	7,5% (19)	6,6% (15)	12,9% (57)	8,4% (115)
2-3 jours par semaine	6,1% (27)	3,9% (10)	3,9% (9)	11,1% (49)	6,9% (95)
1 jour par semaine	4,3% (19)	3,9% (10)	2,2% (5)	5,9% (26)	4,4% (60)
2-3 jours par mois	9,3% (41)	7,9% (20)	6,1% (14)	12,2% (54)	9,4% (129)
1 jour par mois	6,5% (29)	7,9% (20)	4,4% (10)	7,0% (31)	6,6% (90)
Moins d'1 jour par mois	29,8% (132)	18,5% (47)	20,6% (47)	28,4% (126)	25,7% (352)
Jamais	38,6% (171)	50,4% (128)	56,1% (128)	22,6% (100)	38,5% (527)
Territoire					
Total	100,0% (443)	100,0% (254)	100,0% (228)	100,0% (443)	100,0% (1368)

Source : Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 23 – FRÉQUENCE D'UTILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN)

Grâce à un regroupement en deux ensembles des différentes modalités de réponses ci-dessus, deux alternatives ont été créées : une utilisation quotidienne à mensuelle et une utilisation exceptionnelle ou inexistante des transports publics. L'alternative de référence choisie est celle d'un usage régulier de sorte à représenter et étudier un rejet des transports publics. Bien que la variable dépendante retenue permette l'exploration de modèles non-binaires (multitude d'alternatives), les modèles testés avec une telle approche présentent des résultats similaires à ceux des modèles binaires. Ne nous apportant pas davantage d'information, cette approche n'a donc pas été retenue par la suite. L'ensemble des hypothèses de base sous-tendant nos modèles est synthétisé ci-dessous :

Modèles de choix de base (DCM) & à variables latentes (ICLV) : Hypothèses de base

Alternatives du modèle

- Deux alternatives au modèle (modèle binaire) :
- Utilisation quotidienne à mensuelle des TP (*alternative de référence*)
 - Utilisation exceptionnelle ou inexistante des TP

Modèle de choix (DCM)

Erreur du modèle de choix : Distribution de Gumbel (Extrem Value Distribution: $EV(\eta, \mu)$)

Modèle d'équations structurelles (SEM)

Erreur des équations structurelles (variable aléatoire) : Distribution normale (symétrique)

Modèle d'équations de mesures

Erreur des équations de mesures : Distribution normale (symétrique)

FIGURE 24 – HYPOTHÈSES DE BASE DES MODÈLES DE CHOIX DE BASE (DCM) ET À VARIABLES LATENTES (ICLV)

Finalement, un indicateur caractérisant la qualité de desserte de transports publics routiers sur les territoires analysés a été élaboré et intégré aux modèles. Construit à l'échelle communale, ce dernier se base sur la fréquence des bus, le nombre d'arrêts desservis, une aire de desserte aux arrêts et la surface totale de la localité considérée. Les notes centrées et réduites sont présentées en annexe (Annexe C). Cet indicateur a été construit pour deux raisons majeures. Premièrement, l'infrastructure exerçant évidemment une influence sur les usages, ne pas en tenir compte n'apparaîtrait pas justifié, faisant alors l'impasse sur toute une partie des facteurs explicatifs. Deuxièmement, grâce à son introduction dans le modèle, il nous est alors possible d'isoler les logiques propres aux individus et de nous concentrer sur les effets latents à l'ombre de la simple explication de l'offre. Nous l'introduisons alors dans l'ensemble des modèles présentés et analysés au cours de ce chapitre.

4.2 DES TENDANCES TERRITORIALES, SOCIALES ET D'ÉQUIPEMENT EN MARGE DU RÔLE DE L'OFFRE

Tout d'abord, un premier modèle tenant uniquement compte de variables explicatives observables, mesurées lors de l'enquête, sera proposé. Ce premier modèle, nommé « modèle de base », comprend aussi bien des variables contextuelles, liées à l'offre, aux territoires et au travail frontalier, que des variables sur les individus, liées notamment au genre, à l'âge et au statut professionnel, ou encore des variables de caractéristiques de transports, comme la possession du permis ou la présence de stationnement au lieu de travail (Figure 25).

DCM	Modèle de base		
Variables	Valeur	Rob. Std err	Rob. p-value
Ordonnée à l'origine			
ASC _{PAS_TP}	-0,985	(0,521)	*
Qualité de desserte			
β _{offre_CH}	-0,142	(0,0625)	**
β _{offre_FR}	-0,537	(0,106)	***
Territoire (Réf. : territoire_GVP)			
β _{territoire_CCG}	1,30	(0,272)	***
β _{territoire_PDG}	1,16	(0,235)	***
β _{territoire_TA}	1,30	(0,292)	***
Travail frontalier (Réf. : travail_FR_CCG/travail_FR_PDG/ travail_FR_TA)			
β _{travail_CH_CCG}	-1,34	(0,334)	***
β _{travail_CH_PDG}	-1,08	(0,270)	***
β _{travail_CH_TA}	-1,30	(0,374)	***
Genre (Réf. : Femme/Non-binaire/Agence)			
β _{homme}	0,187	(0,129)	
Catégorie d'âge (Réf. : age_3549)			
β _{age_1624}	0,194	(0,392)	
β _{age_2534}	0,0892	(0,206)	
β _{age_5064}	-0,211	(0,164)	
β _{age_65+}	-0,452	(0,336)	
Catégorie socio-professionnelle (Réf. : chomeur/au_foyer)			
β _{etudiant}	-1,83	(0,609)	***
β _{actif}	0,473	(0,306)	
β _{retraite}	0,856	(0,407)	**
Statut professionnel (Réf. : Cadre/Independant/Salarie)			
β _{apprenti}	0,978	(0,289)	***
Niveau de formation (Réf. : Aucune_form/Ecole/Cycle)			
β _{formation_professionnelle}	0,311	(0,364)	
β _{gymnase}	0,0481	(0,372)	
β _{bachelor}	-0,142	(0,344)	
β _{master}	-0,557	(0,338)	*
Permis de circulation (Réf. : pas_permis_voiture/permis_voiture_en_cours)			
β _{permis_voiture}	1,14	(0,369)	***
Véhicules dans le ménage (Réf. : voiture_non_dispo/scoot_non_dispo)			
β _{voiture_dispo}	0,454	(0,177)	**
β _{scoot_dispo}	1,18	(0,287)	***
Conditions de stationnement (Réf. : aucun_parking/parking_voie_public/autre_parking/parking_acces_public)			
β _{parking_entreprise}	1,19	(0,167)	***
Taille de l'échantillon		1368	
Log likelihood		-2128,733	
Plus petite valeur propre		1,30963	
Plus large valeur propre		1095,09	
*p < 0,1 ; **p < 0,05 ; ***p < 0,01			

FIGURE 25 – DCM : RÉSULTATS DU MODÈLE DE CHOIX DE BASE

Les résultats obtenus démontrent que l'offre de bus joue bel et bien un rôle dans la fréquentation des transports publics. Les paramètres caractérisant la qualité de l'offre sont significatifs, aussi bien sur le territoire suisse que sur les secteurs frontaliers. Leur signe négatif représente une augmentation de l'usage des transports publics lorsque la qualité de desserte s'améliore. L'amplitude plus importante du coefficient français par rapport au paramètre suisse traduit une sensibilité différenciée en termes d'offre. En effet, l'impact de l'offre sera plus important sur les territoires français de l'agglomération, cela pouvant en partie être causé par des différences en matière de qualité de desserte de transports publics. Une augmentation de l'offre côté français pourrait alors davantage favoriser l'usage du bus que dans la périphérie du canton de Genève et de la Région de Nyon. Comme précédemment postulé, bien que la qualité de l'offre puisse participer de l'explication de l'usage des transports publics, nous constatons que d'autres variables apparaissent également significatives, indiquant que l'offre n'est pas le seul déterminant dans les comportements des individus.

Tout d'abord, l'aspect territorial s'inscrit dans les logiques des usages observés. Néanmoins, le fait d'habiter sur le territoire français n'est en soi pas une explication d'un faible usage des transports publics. De fait, plus que d'habiter sur France, il s'agit davantage de ne pas travailler sur Suisse qui favorise le non-usage des transports publics. Bien que le rejet du bus soit renforcé par une localisation frontalière (face à une résidence dans Genève/Vaud périphérique), et ce de façon légèrement plus prononcée dans la CCG et Thonon Agglomération, il est bien plus justifié de considérer l'impact que peut exercer la relation que l'individu entretient avec le territoire pour saisir la portée de ces résultats. L'exercice d'un emploi sur Suisse lorsque l'on habite dans l'un des trois territoires français contrebalance en effet les résultats obtenus pour les territoires. Cette variable permet donc de distinguer les résidents non-frontaliers (étudiants, retraités, actifs sur France, ...) des travailleurs à destination de la Suisse et donc, plus largement, de prendre en compte les modes de vie des individus et leur position dans une dynamique d'agglomération.

Ensuite, captées par la catégorie socio-professionnelle et le statut professionnel de l'individu, les contraintes horaires et spatiales, ou plus largement les rythmes quotidiens, ainsi que les trajectoires individuelles influencent également les comportements observés. En effet, l'usage des transports publics est fortement favorisé en tant qu'étudiant, en raison d'activités et d'horaires adaptés à l'utilisation de ce mode, alors qu'il est restreint en ce qui concerne les retraités, qui ont une répartition de leurs activités et des plages horaires bien moins compatibles avec le réseau de bus. De plus, les personnes âgées, présentant une mobilité plus réduite, vont moins fréquemment utiliser le bus (impactant ainsi mécaniquement les résultats). Le statut d'apprenti traduit également un type de rythme quotidien, rythme différent de celui des étudiants en raison d'une situation plus spécifique liée à de plus grandes contraintes horaires ainsi que d'une potentielle forte distanciation du lieu d'apprentissage. En effet, le lieu d'apprentissage peut s'avérer bien plus distant du domicile familial, conservé par le jeune en raison d'une dépendance financière et d'un manque d'autonomie vis-à-vis de ses parents, et moins facilement accessible que les établissements scolaires. Cela peut alors conduire l'apprenti à un usage moins fréquent des transports publics. Ces différentes considérations traduisent alors l'effet des rythmes et des trajectoires de vie sur l'usage des transports publics.

Malgré le constat de telles dynamiques basées sur ces variables relevées, nous observons que le genre, les catégories d'âge et le niveau de formation ne sont, à ce stade, pas significatifs, ne permettant alors pas de soulever de pareilles tendances de fond vis-à-vis de l'usage des

transports publics. Ces variables de base, pouvant tout de même s'avérer déterminantes par la suite, sont gardées pour les prochains modèles.

Finalement, bien que nous intéressent essentiellement à la fréquence d'usage des transports publics en eux-mêmes, nous constatons que certains équipements en matière de mobilité, comme la détention du permis de conduire, la possession d'un véhicule et l'accès à un parking sur le lieu de travail, accentuent un faible recours au bus, ces éléments traduisant une aspiration à une forme d'autonomie. En effet, l'accession au permis de conduire est, dans de nombreux cas, synonyme d'ouverture d'un nouveau champ des possibles, inenvisageable autrement. Face à ces nouvelles possibilités, l'individu associe alors la voiture à plus de liberté, contrairement au bus jugé plus contraignant. L'équipement en voiture ou, plus spécifiquement, en scooter, peut également démontrer une volonté à davantage d'autonomie, surtout chez les jeunes. De plus, les perspectives offertes par ces modes de transports se voient matérialisées par la mise à disposition de places de stationnement, réservées ou non réservées, directement au niveau du lieu de travail. Le rôle du stationnement exerce donc aussi une influence non négligeable au niveau du choix modal, de surcroît au vu des difficultés à se parquer au centre de l'agglomération. Bien que nos analyses se focalisent sur les transports publics dans leur fréquence d'utilisation, nous constatons que les autres modes de transports, et par là même la comparaison avec le bus qui en résulte, participent à définir les mobilités quotidiennes.

En parallèle d'équipements de mobilité individuelle, certains éléments liés aux transports publics peuvent aussi être envisagés, et parmi eux la possession d'un abonnement communautaire. En effet, il est possible de considérer qu'une personne disposant d'un abonnement de transports publics pourra plus facilement y avoir recours qu'une personne n'en ayant pas. En ce sens, l'intégration de cette variable dans le modèle s'avèrerait pertinente. Toutefois, dans de nombreux cas, la causalité inverse apparaît davantage justifiée : plus que favoriser l'usage des transports publics, la possession d'un abonnement de bus traduit une volonté d'usage de l'individu de ces derniers. Autrement dit, c'est parce que l'individu souhaite pouvoir utiliser fréquemment les transports publics qu'il possède un tel abonnement. Ce lien de causalité induisant alors un risque d'endogénéité du modèle, une telle variable n'a donc pas été intégrée en effet direct sur la logique d'usage des transports publics.

Loin de se limiter à une explication dictée uniquement par la qualité de l'offre, ce premier modèle révèle alors des tendances liées aux territoires, aux caractéristiques socio-économiques et à l'équipement en d'autres modes de transport, soulignant la participation de différents facteurs aux logiques qui sous-tendent une certaine fréquentation des transports publics. Toutefois, les considérations avancées au travers de ce premier modèle apparaissent relativement triviales, confirmant des tendances génériques de l'usage des transports publics. Malgré leur utilité, et même leur nécessité, dans la compréhension des dynamiques d'usage des transports publics, il nous faut dépasser ce premier niveau d'analyse afin de pouvoir introduire l'influence des facteurs faisant l'objet de ce travail, à savoir l'effet de freins à l'usage des transports publics.

4.3 TROIS FREINS FORTEMENT CONTRASTÉS AGISSANT SUR L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS

Grâce au modèle de base précédent, certaines tendances initiales ont pu être relevées et considérées en termes de leurs effets sur les pratiques des individus. Malgré leur utilité dans la compréhension des usages, les dynamiques soulevées apparaissent relativement basiques et ne permettent pas d'accéder à des effets latents. De fait, bien que ce type de modèle permette d'identifier des tendances de base, il est peu adéquat pour transcrire les effets latents. Par exemple, le faible usage du bus par les hommes se réduirait essentiellement, selon un modèle de base, à un effet de genre. Toutefois, il pourrait s'avérer plus adapté de considérer un effet lié à une vision plus négative du bus chez les hommes pour pleinement saisir ces pratiques. De tels effets indirects ne pouvant être correctement captés au travers de modèles « classiques », nous considérerons des modèles ICLV, permettant de tenir compte à la fois d'effets directs et indirects dans les logiques d'usage. Basés sur cette approche, nos modèles latents permettront, dans un premier temps, de démontrer l'influence des freins identifiés, et ce également par territoire, ainsi que d'esquisser leur structuration dans la perspective d'une compréhension de leur formation. Dans un second temps, la prise en compte simultanée de ces différents freins au sein d'un modèle latent « combiné » permettra d'obtenir une vision d'ensemble des logiques latentes et de saisir la prégnance territoriale de chaque frein à l'usage des transports publics.

Pour ce faire, l'étude de chaque frein se construira autour de deux modèles latents ainsi que sur la base de résultats de simulation : un premier modèle « simple » considérant un effet uniforme de la variable latente au sein de l'agglomération, un second modèle « TER » tenant compte d'une territorialisation des effets et, finalement, une simulation construite à partir de ce second modèle. Essentielle, cette simulation permet d'évaluer les valeurs de la variable latente au sein de l'échantillon afin de calculer la probabilité de rejet des transports publics des individus. Grâce à ces données, nous analyserons chaque frein en évaluant, tout d'abord, l'effet direct de la variable latente, en étudiant, ensuite, l'impact de son ajout sur le modèle « de base », en explorant, par la suite, sa structuration en termes social et territorial et en nous intéressant, finalement, aux différenciations territoriales aussi bien sur ses effets que sur sa prégnance. Les résultats d'estimation seront synthétisés, pour chaque variable latente, sous la forme d'un tableau contenant les résultats du modèle « simple » (à gauche) et du modèle territorialisé « TER » (à droite).

Concernant le modèle « combiné » (VL123), un seul modèle « simple » sera étudié (résultats présentés en deux colonnes pour en faciliter la lecture) accompagné des résultats de simulation correspondants. Ayant alors déjà étudié chaque frein en détail, nous nous concentrerons, lors de cette deuxième étape, sur l'effet global de chaque variable latente ainsi que sur leur prégnance au sein des territoires.

4.3.1 LE MANQUE DE PERSPECTIVES : À LA CROISÉE DES TRAJECTOIRES FAMILIALES ET RÉSIDENTIELLES

Comme le traduit son paramètre positif et significatif, le manque de perspectives participe des comportements observés, son développement accentuant un faible usage des transports publics. Avant de nous intéresser à sa structuration, à son effet sur les usages et à sa prégnance entre les territoires, nous nous intéresserons à l'impact de son introduction sur les effets directs observés.

L'introduction du manque de perspectives dans le modèle soulève une composante territoriale en prise avec ce premier frein. De fait, nous constatons que son ajout conduit à la réduction des paramètres territoriaux qui s'explique par une reprise partielle des effets par la variable latente. Plus qu'un effet purement inhérent au territoire, il s'agirait donc ici d'un effet lié à une incompatibilité territoriale des transports publics avec les activités, notamment liée au positionnement du territoire dans la logique d'agglomération. Le renforcement des termes territoriaux dans le modèle VL1 (TER) ne contredit pas cette influence territoriale mais contrebalance uniquement la réduction de l'effet de la variable latente pour les territoires français périphériques.

ICLV	Modèle VL1 (simple)			Modèle VL1 (TER)		
Variables	Valeur	Rob. Std err	Rob. p-value	Valeur	Rob. Std err	Rob. p-value
Ordonnée à l'origine						
ASC _{PAS_TP}	-1,08	(0,522)	**	-1,34	(0,544)	**
Qualité de desserte						
β _{offre_CH}	-0,135	(0,0626)	**	-0,138	(0,0647)	**
β _{offre_FR}	-0,440	(0,111)	***	-0,470	(0,111)	***
Territoire (Réf. : territoire_GVP)						
β _{territoire_CCG}	1,11	(0,276)	***	1,66	(0,436)	***
β _{territoire_PDG}	0,997	(0,236)	***	1,54	(0,362)	***
β _{territoire_TA}	1,08	(0,297)	***	1,62	(0,567)	***
Travail frontalier (Réf. : travail_FR_CCG/travail_FR_PDG/ travail_FR_TA)						
β _{travail_CH_CCG}	-1,36	(0,340)	***	-1,35	(0,337)	***
β _{travail_CH_PDG}	-1,07	(0,271)	***	-1,07	(0,270)	***
β _{travail_CH_TA}	-1,38	(0,378)	***	-1,35	(0,367)	***
Genre (Réf. : Femme/Non-binaire/Agence)						
β _{homme}	0,190	(0,131)		0,174	(0,132)	
Catégorie d'âge (Réf. : age_3549)						
β _{age_1624}	0,365	(0,384)		0,330	(0,386)	
β _{age_2534}	0,173	(0,208)		0,161	(0,210)	
β _{age_5064}	-0,195	(0,168)		-0,202	(0,169)	
β _{age_65+}	-0,359	(0,329)		-0,355	(0,330)	
Catégorie socio-professionnelle (Réf. : chomeur/au_foyer)						
β _{etudiant}	-1,91	(0,588)	***	-1,92	(0,601)	***
β _{actif}	0,410	(0,309)		0,396	(0,315)	
β _{retraite}	0,656	(0,406)		0,626	(0,410)	
Statut professionnel (Réf. : Cadre/Indépendant/Salarie)						
β _{apprenti}	0,961	(0,286)	***	0,923	(0,295)	***
Niveau de formation (Réf. : Aucune_form/Ecole/Cycle)						
β _{formation_professionnelle}	0,232	(0,361)		0,262	(0,362)	
β _{gymnase}	-0,0441	(0,370)		-0,0625	(0,373)	
β _{bachelor}	-0,217	(0,342)		-0,233	(0,342)	
β _{master}	-0,634	(0,335)	*	-0,638	(0,333)	*
Permis de circulation (Réf. : pas_permis_voiture/permis_voiture_en_cours)						
β _{permis_voiture}	0,965	(0,375)	**	0,892	(0,385)	**
Véhicules dans le ménage (Réf. : voiture_non_dispo/scoot_non_dispo)						
β _{voiture_dispo}	0,378	(0,177)	**	0,394	(0,180)	**
β _{scoot_dispo}	1,16	(0,286)	***	1,20	(0,294)	***
Conditions de stationnement (Réf. : aucun_parking/parking_voie_public/autre_parking/parking_acces_public)						
β _{parking_entreprise}	1,18	(0,169)	***	1,20	(0,169)	***
Variable latente 1 : Manque de perspectives (Réf. : MIP_GVP)						
β _{MIP}	0,308	(0,0684)	***	0,569	(0,137)	***
β _{MIP_CCG}				-0,358	(0,192)	*
β _{MIP_PDG}				-0,360	(0,169)	**
β _{MIP_TA}				-0,350	(0,220)	
Ordonnée à l'origine						
θ _{intercept}	1,30	(0,168)	***	1,19	(0,168)	***
Catégorie d'âge (Réf. : age_3549)						
θ _{age_1624}	-0,759	(0,232)	***	-0,760	(0,233)	***
θ _{age_2534}	-0,229	(0,115)	**	-0,227	(0,116)	**
θ _{age_5064}	0,00891	(0,0869)		0,0102	(0,0872)	
θ _{age_65+}	-0,257	(0,156)	*	-0,258	(0,156)	*
Catégorie socio-professionnelle (Réf. : chomeur/au_foyer)						
θ _{etudiant}	-0,0278	(0,257)		-0,0268	(0,257)	
θ _{actif_PT}	0,305	(0,138)	**	0,302	(0,138)	**
θ _{actif_TP}	0,375	(0,147)	**	0,374	(0,147)	**
θ _{retraite}	0,658	(0,194)	***	0,659	(0,195)	***
Logement (Réf. : Appartement/Maison_mitoyenne/Autre)						
θ _{maison_individuelle_CH}	0,324	(0,125)	***	0,324	(0,125)	***
θ _{maison_individuelle_FR}	0,211	(0,098)	**	0,211	(0,0986)	**
Localité (Réf. : Agglomération_centre_suburbain)						
θ _{faible_densité_périurbain_CH}	-0,0919	(0,113)		-0,0934	(0,113)	
θ _{faible_densité_périurbain_FR}	0,859	(0,149)	***	0,862	(0,150)	***
θ _{centre_secondaire_CH}	-0,387	(0,151)	**	-0,388	(0,150)	***
θ _{centre_secondaire_FR}	0,819	(0,126)	***	0,820	(0,126)	***
θ _{périphérie_agglomération_CH}	-0,336	(0,124)	***	-0,338	(0,125)	***
θ _{périphérie_agglomération_FR}	0,374	(0,120)	***	0,375	(0,121)	***
δ ₁	0,374	(0,0208)	***	0,374	(0,0207)	***
δ ₂	0,912	(0,0428)	***	0,912	(0,0428)	***
σ ₃	1,10	(0,0791)	***	1,20	(0,0790)	***
Taille de l'échantillon		1368		1368		
Log likelihood		-9584,952		-9582,141		
Plus petite valeur propre		1,28359		1,23918		
Plus large valeur propre		10964,6		10963,4		
*p < 0,1 ; **p < 0,05 ; ***p < 0,01						

FIGURE 26 – ICLV : RÉSULTATS DES MODÈLES DE CHOIX À VARIABLE LATENTE VL1 (SIMPLE + TERRITOIRE)

Impactant certains paramètres liés à l'équipement en transport, le manque de perspectives traduit aussi l'idée du choix du mode le plus adéquat pour mener les activités quotidiennes. De fait, la réduction des effets de la possession du permis de conduire et d'une voiture indique une reprise de ces effets par le manque de perspectives. Toutefois, alors que l'on constate une diminution de ces coefficients, la possession d'un scooter et la disponibilité d'un parking au lieu de travail ne semblent eux pas être impactés. Ces deux derniers, davantage considérés pour les possibilités qu'ils offrent indépendamment des transports publics, sont plus dissociés d'une forme de manque de perspectives et impactent directement la fréquence d'utilisation du bus. En effet, la détention d'un scooter peut traduire une volonté d'utiliser ce mode pour l'ensemble, ou en tous cas la majeure partie, des déplacements quotidiens, l'individu ne considérant alors pas du tout le bus. De même, la garantie d'une place de parc peut surpasser toute réflexion d'utilisation d'un autre mode que la voiture.

Bien que ces premières considérations permettent d'esquisser les contours de ce manque de perspectives, les variables participant de sa construction doivent être identifiées afin de pleinement saisir la nature de ce frein et les tendances conduisant à sa formation.

Capté au travers de la variable des catégories d'âge, le cycle de vie représente l'une des composantes du manque de perspectives. De fait, les rythmes de vie peu complexes des jeunes ou des retraités contrastent avec les quotidiens familiaux fortement contraints vécus par les individus entre 35 et 65 ans. Les déplacements, aussi bien pendulaires, que pour les courses, l'école ou encore les loisirs des enfants, participent à complexifier le quotidien et à limiter l'adéquation avec les transports publics.

Les catégories socio-professionnelles participent également de la structuration de ce frein, par un renforcement lié à la spatialité des activités des individus. La complexité et la diversité spatiale des déplacements, augmentant avec le statut social de l'individu, expliquent un manque de perspectives croissant. En effet, les étudiants, effectuant des déplacements quotidiens simples et réguliers, ne seront pas sujets à de forts manques de perspectives, contrairement à des actifs devant effectuer de nombreux déplacements spatialement diffus. Les retraités peuvent également développer un fort manque de perspectives, ayant des activités spatialement variables et moins régulières. De plus, la plus faible mobilité de ces personnes impacte, à nouveau, mécaniquement les résultats d'usage des transports publics. Alors que l'âge ainsi que la catégorie socio-professionnelle révèlent la construction sociale du manque de perspectives, ce frein présente également une forte composante territoriale.

Le logement, ou plus généralement la localisation résidentielle, s'inscrit également dans la formation de ce frein, en lien avec un certain cadre de vie souhaité par les habitants. Posséder une maison individuelle augmente le manque de perspectives, aussi bien côté suisse que français de l'agglomération, et conduit à une réduction de l'utilisation des transports publics. En effet, en raison d'une accession souhaitée à la propriété ainsi que des aspirations individuelles à un certain mode de vie et à des projets de famille, les transports publics deviennent nécessairement peu adéquats pour assurer l'ensemble des activités du foyer dans le contexte résidentiel donné. La plus faible valeur côté français indique un manque de perspectives plus homogène selon le logement, le contexte résidentiel étant, en toutes circonstances, peu adapté aux transports publics.

En parallèle, le type de localité et, en filigrane, l'aménagement du territoire accentuent un manque de perspectives lié aux transports publics. De fait, nous constatons que l'effet associé aux centres secondaires se rapproche davantage de l'effet périurbain côté français alors qu'il est plus proche de la valeur de périphérie d'agglomération côté suisse. Autrement dit, alors que l'aménagement des centres secondaires côté suisse limite le développement d'un manque de perspectives, en raison d'une plus forte concentration des logements permettant un meilleur accès aux transports publics, à l'inverse, la création de vastes quartiers résidentiels sur France mène à des quartiers très peu accessibles

autrement qu'en voiture. Plus l'aménagement poursuivi vise à une dilution de l'espace bâti, plus cela conduit à une augmentation du manque de perspectives des résidents et donc à une faible utilisation des transports publics.

Comme nous avons pu l'esquisser lors de nos précédentes analyses, le manque de perspectives se révèle alors à la fois socialement situé, par les cycles de vie et les rythmes quotidiens, mais aussi territorialement situé, en raison de l'aménagement territorial très hétérogène, et ce particulièrement entre les secteurs suisses et français de l'agglomération. La structuration de ce frein ayant été esquissée, son effet et sa prégnance au sein de chaque territoire doivent être analysés de sorte à mieux saisir son importance dans les usages observés (Modèle VL1 (TER)).

Au niveau de l'impact du manque de perspectives sur l'usage du bus, une tendance frontalière claire se dessine, avec une sensibilité à ce frein plus développée sur le territoire suisse de l'agglomération. En effet, les ajustements du paramètre lié au manque de perspectives montrent un effet deux fois plus important au sein du secteur de Genève/Vaud périphérique par rapport aux trois EPCI français (Figure 26). Autrement dit, toutes choses égales par ailleurs, un même manque de perspectives conduira à un plus fort rejet des transports publics sur le versant suisse du Grand Genève. Malgré un manque de significativité de l'ajustement pour Thonon Agglomération, une tendance frontalière d'ensemble peut néanmoins être envisagée (la *p-value* étant très proche de 0,1). Cette tendance différenciée peut également être constatée au moyen des résultats de la simulation du modèle « TER » (Figure 27). Ces graphiques représentent, en haut à gauche, la probabilité de ne pas utiliser les transports publics en fonction du manque de perspectives, en haut à droite, la probabilité du rejet des transports publics par rapport à l'effet isolé de ce frein et, en dessous de chacun d'entre eux, la densité des observations. À titre d'exemple, un habitant de Genève/Vaud périphérique possédant un manque de perspectives évalué à 2,0 présentera une probabilité de rejet des transports publics comprise entre 40% et 90% (selon ses autres attributs) et une probabilité de rejet basée uniquement sur ce frein de l'ordre de 25%.

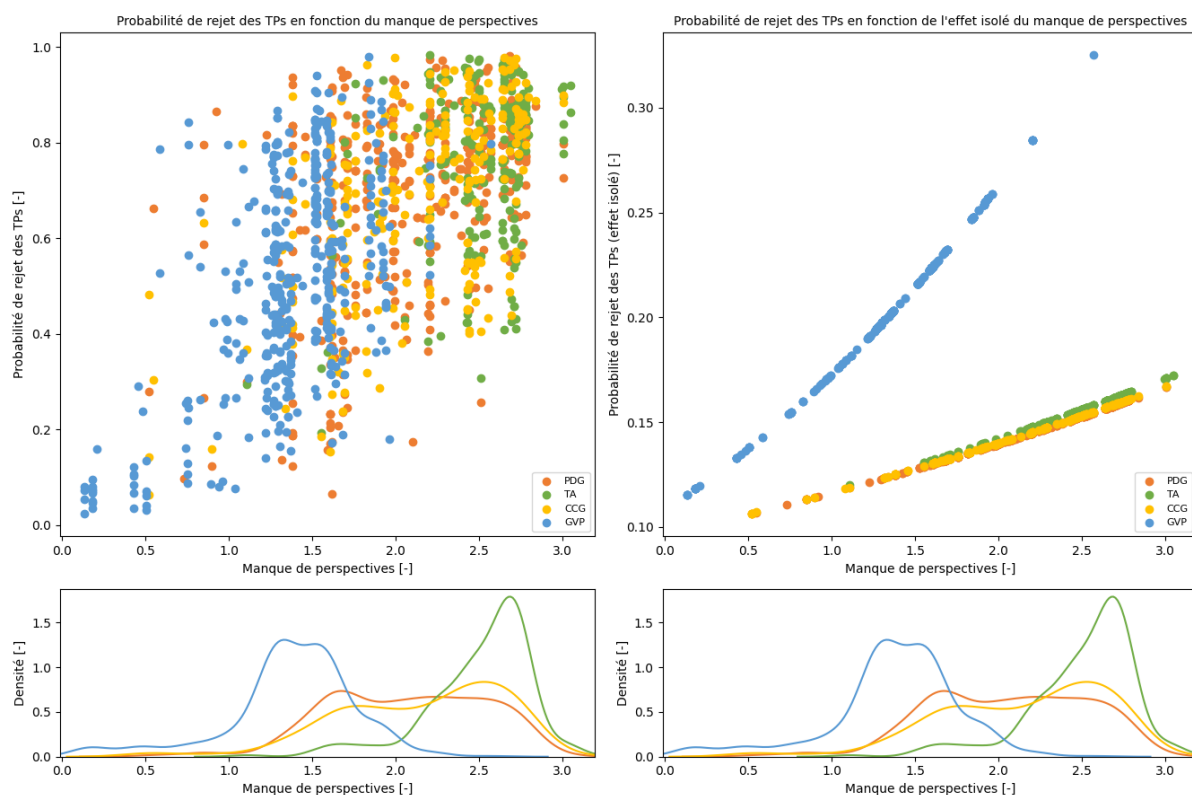


FIGURE 27 – ICLV : SIMULATION DU MODÈLE DE CHOIX À VARIABLE LATENTE VL1

À l'observation du graphique principal de droite, une tendance différenciée au niveau de l'effet de la variable latente sur l'usage du bus apparaît bien entre Genève/Vaud périphérique et les trois autres secteurs de l'agglomération, le secteur suisse présentant bien une influence plus marquée.

Au niveau de la répartition de ce frein au sein de l'agglomération, nous constatons, au regard de la densité des observations, une prégnance plus forte du manque de perspectives dans les territoires français face au territoire suisse. Cependant, au lieu de présenter une tendance similaire entre les trois EPCI comme cela est le cas pour l'effet de ce frein, il apparaît que la prégnance est loin d'être homogène entre ces territoires, Thonon Agglomération présentant un manque de perspectives bien plus développé par rapport au Pays de Gex et à la CCG.

Sur la base de l'ensemble de ces analyses, nous pouvons donc en conclure que le manque de perspectives participe bien d'un plus faible usage des transports publics, que son effet semble fortement contrasté de part et d'autre de la frontière et que sa prégnance est largement territorialisée, esquissant une structure à la fois territoriale et sociale de ce frein. Ces différents enseignements font alors écho aux dynamiques existantes au sein du Grand Genève, aussi bien en termes de cycle de vie que d'aménagement territorial ou de la place de chaque secteur dans l'agglomération. En effet, les habitants des intercommunalités françaises se sont pour la plupart installés dans ces territoires pour y fonder une famille à un moment de leur parcours de vie, illustrant l'effet de cycle de vie. En parallèle, l'assimilation contrastée entre les secteurs suisses et français de l'agglomération fait bien écho à l'aménagement territorial côté français, notamment en termes de zones résidentielles. Finalement, plus largement, la prégnance territorialisée du manque de perspectives est cohérente avec des territoires plus distants d'une logique d'agglomération, comme Thonon Agglo, et des secteurs plus tournés vers le centre, comme le Pays de Gex. En cela, la structuration, la prégnance et l'effet du manque de perspectives sont en adéquation avec le contexte d'agglomération du Grand Genève.

4.3.2 LES DIFFICULTÉS D'ADAPTATION : LE POIDS DES INÉGALITÉS SOCIALES ?

À l'image du manque de perspectives, les difficultés d'adaptation participent également à renforcer significativement un rejet des transports publics. Avant de se concentrer sur le frein en tant que tel, nous constatons que l'ajout de cette variable latente impacte faiblement les variables explicatives agissant directement sur l'utilité. Les seules variations concernent les paramètres des territoires et des variables sociologiques intégrées à l'équation structurelle, à savoir le genre et le niveau de diplôme.

La légère diminution des paramètres territoriaux dénote une reprise partielle de leurs effets par la variable latente. Toutefois, cette altération étant relativement faible, cela ne peut impliquer une forte territorialisation de l'effet ou de la structuration de ce frein.

En parallèle, la variable du genre fait aussi l'objet d'une dissociation de ses effets : si les hommes utilisent plus souvent les transports publics en raison de différentes logiques directes, comme le fait d'être moins astreints à domicile, le fait qu'ils se déclarent plus compétents à l'usage de ce mode par rapport aux femmes vient altérer les tendances observées dans le premier modèle.

Finalement, le niveau de diplôme peut aussi présenter des effets à la fois directs et indirects : un niveau d'étude supérieur peut mener à des catégories d'emplois davantage orientées autour des transports publics et ainsi favoriser directement l'usage des transports publics ; en parallèle, une formation plus académique peut traduire une plus forte socialisation à la compréhension de nouveaux systèmes ce qui, par conséquent, facilite indirectement l'usage des transports publics.

Ce frein semble donc présenter des racines liées aussi bien au genre et au niveau de formation que, plus légèrement, au territoire. Sur la base de ces premières considérations, nous allons, à présent, déterminer la construction plus fine de ces difficultés d'adaptation aux transports publics.

ICLV	Modèle VL2 (simple)			Modèle VL2 (TER)		
Variables	Valeur	Rob. Std err	Rob. p-value	Valeur	Rob. Std err	Rob. p-value
Ordonnée à l'origine						
ASC _{PAS_TP}	-0,889	(0,523)	*	-0,750	(0,542)	
Qualité de desserte						
β _{offre_CH}	-0,142	(0,0629)	**	-0,142	(0,0634)	**
β _{offre_FR}	-0,559	(0,108)	***	-0,566	(0,110)	***
Territoire (Réf. : territoire_GVP)						
β _{territoire_CCG}	1,25	(0,275)	***	1,38	(0,357)	***
β _{territoire_PDG}	1,09	(0,238)	***	0,920	(0,306)	***
β _{territoire_TA}	1,25	(0,296)	***	0,917	(0,380)	**
Travail frontalier (Réf. : travail_FR_CCG/travail_FR_PDG/ travail_FR_TA)						
β _{travail_CH_CCG}	-1,39	(0,336)	***	-1,42	(0,342)	***
β _{travail_CH_PDG}	-1,06	(0,274)	***	-1,09	(0,277)	***
β _{travail_CH_TA}	-1,32	(0,377)	***	-1,35	(0,375)	***
Genre (Réf. : Femme/Non-binaire/Agence)						
β _{homme}	0,296	(0,136)	**	0,303	(0,137)	**
Catégorie d'âge (Réf. : age_3549)						
β _{age_1624}	0,0995	(0,398)		0,0799	(0,400)	
β _{age_2534}	-0,0140	(0,211)		-0,0309	(0,211)	
β _{age_5064}	-0,208	(0,166)		-0,215	(0,167)	
β _{age_65+}	-0,518	(0,340)		-0,547	(0,343)	
Catégorie socio-professionnelle (Réf. : chomeur/au_foyer)						
β _{etudiant}	-1,74	(0,625)	***	-1,76	(0,628)	***
β _{actif}	0,503	(0,308)		0,541	(0,310)	*
β _{retraite}	0,913	(0,412)	**	0,956	(0,414)	**
Statut professionnel (Réf. : Cadre/independant/Salarie)						
β _{apprenti}	0,979	(0,291)	***	0,968	(0,293)	***
Niveau de formation (Réf. : Aucune_form/Ecole/Cycle)						
β _{formation_professionnelle}	0,311	(0,366)		0,256	(0,366)	
β _{gymnase}	0,126	(0,373)		0,0825	(0,374)	
β _{bachelor}	-0,0389	(0,349)		-0,0755	(0,350)	
β _{master}	-0,399	(0,343)		-0,447	(0,344)	
Permis de circulation (Réf. : pas_permis_voiture/permis_voiture_en_cours)						
β _{permis_voiture}	1,22	(0,369)	***	1,19	(0,372)	***
Véhicules dans le ménage (Réf. : voiture_non_dispo/scoot_non_dispo)						
β _{voiture_dispo}	0,451	(0,180)	**	0,450	(0,181)	**
β _{scoot_dispo}	1,16	(0,287)	***	1,15	(0,290)	***
Conditions de stationnement (Réf. : aucun_parking/parking_voie_public/autre_parking/parking_acces_public)						
β _{parking_entreprise}	1,20	(0,168)	***	1,21	(0,168)	***
Variable latente 2 : Difficultés d'adaptation (Réf. : DA_GVP)						
β _{DA}	0,538	(0,164)	***	0,692	(0,282)	**
β _{DA_CCG}				0,233	(0,419)	
β _{DA_PDG}				-0,319	(0,374)	
β _{DA_TA}				-0,627	(0,457)	
Ordonnée à l'origine						
θ _{intercept}	-0,154	(0,0769)	**	-0,154	(0,0770)	**
Genre (Réf. : Femme/Non-binaire/Agence)						
θ _{homme}	-0,177	(0,0318)	***	-0,178	(0,0319)	***
Niveau de formation (Réf. : Aucune_form/Ecole/Cycle)						
θ _{formation_professionnelle}	-0,0654	(0,0646)		-0,0662	(0,0647)	
θ _{gymnase}	-0,187	(0,0649)	***	-0,187	(0,0649)	***
θ _{bachelor}	-0,191	(0,0587)	***	-0,192	(0,0588)	***
θ _{master}	-0,264	(0,0608)	***	-0,266	(0,0609)	***
Niveau de revenu (Réf. : revenu_entre_4000_6000/revenu_entre_6000_8000)						
θ _{revenu_moins_2000}	0,160	(0,0767)	**	0,160	(0,0767)	**
θ _{revenu_entre_2000_4000}	-0,150	(0,0465)	***	-0,151	(0,0467)	***
θ _{revenu_entre_8000_10000}	-0,224	(0,0466)	***	-0,225	(0,0467)	***
θ _{revenu_plus_10000}	-0,242	(0,0468)	***	-0,243	(0,0470)	***
θ _{revenu_indiqué}	0,0440	(0,0454)		0,0448	(0,0456)	
Possession abonnement TP (Réf. : pas_aba_TP/pas_repondu)						
θ _{aba_TP}	-0,106	(0,0368)	***	-0,106	(0,0369)	***
δ ₁	0,278	(0,0112)	***	0,278	(0,0112)	***
δ ₂	0,858	(0,0284)	***	0,858	(0,0284)	***
σ _s	0,450	(0,0402)	***	0,451	(0,0403)	***
Taille de l'échantillon	1368			1368		
Log likelihood	-10648,73			-10647,01		
Plus petite valeur propre	1,2761			1,24449		
Plus large valeur propre	21991,2			21974,2		

FIGURE 28 – ICLV : RÉSULTATS DES MODÈLES DE CHOIX À VARIABLE LATENTE VL2 (SIMPLE + TERRITOIRE)

Les difficultés à se projeter dans une utilisation des transports publics représentent l'une des deux principales composantes des difficultés d'adaptation. Dépendant du profil sociologique de l'individu, elles apparaissent se construire autour d'un effet de genre et de revenu (revenu ici significatif en effet indirect contrairement en effet direct). Premièrement, les femmes présentent plus de difficultés à se projeter dans un usage des transports publics que les hommes. Cette tendance s'explique par les nombreuses responsabilités qui leur incombent, notamment en matière de gestion de la vie familiale, rendant ainsi plus difficile une potentielle adhésion aux transports publics. En parallèle, les individus à faible revenu auront également plus de peine à envisager un usage des transports publics, en particulier un usage ponctuel, face à des personnes plus aisées. De fait, le prix du billet unitaire pouvant s'avérer dissuasif face aux coûts d'autres modes de transports (voiture, vélo, etc.), il sera plus difficile pour les personnes à faible revenu d'adhérer à un recours ponctuel du bus et ainsi, plus largement, de se projeter dans les transports publics. En cela, ces tendances constituent des difficultés d'adaptation.

Le manque d'aisance dans l'utilisation des transports publics incarne le deuxième principal volet des difficultés d'adaptation des individus, fonction à la fois de la formation, du genre ainsi que du revenu. Premièrement, des personnes ayant poursuivi une formation peu académique peuvent avoir plus de difficultés à comprendre le « système » de transports publics, en raison notamment d'une moindre facilité d'abstraction. Cette aisance, se traduisant aussi bien en termes de compréhension des tarifications que de facilité de combinaison de lignes ou d'optimisation des trajets, peut ainsi aider à se projeter dans les transports publics. Les personnes moins habituées à de tels exercices peuvent alors avoir plus de peine à maîtriser l'offre et ainsi davantage s'en détourner. Deuxièmement, les femmes peuvent aussi avoir plus de peine à utiliser l'offre, du fait d'une plus faible familiarité aux outils numériques indissociables de l'usage des transports publics. Cet effet de genre peut notamment s'expliquer par une plus faible association des femmes aux démarches en lignes ou nécessitant des applications, les conduisant ainsi à une plus faible acculturation aux outils numériques. Cela peut alors les mener à une forme d'hésitation, voire d'anxiété, à l'usage de pareils outils pour les transports publics. Bien que cette explication se recoupe avec les enseignements tirés des entretiens effectués, il est toutefois nécessaire de souligner le potentiel du biais déclaratif, en l'occurrence que les hommes tendent généralement à répondre plus haut dans les questions d'autoévaluation que les femmes. Troisièmement, les personnes à plus faible revenu peuvent présenter plus de difficultés à utiliser les transports publics en raison d'une facilité d'achat réduite d'un abonnement. De fait, alors qu'une telle acquisition peut être anodine pour une personne plus aisée, elle peut nécessiter plus de réflexion pour une personne avec un revenu plus modeste. Au-delà de l'effet de coûts unitaires plus élevés, l'usage des transports publics est alors rendu moins pratique pour les individus sans abonnement en raison de la complexité induite par la nécessité d'achat systématique d'un billet. Cette dernière considération fait écho au paramètre relatif à la possession d'un abonnement de transports publics, favorisant l'adaptation à ce mode et à son usage. Bien que le causalité inverse liée à cette variable soit également envisageable, nous pouvons tout de même considérer que la possession d'un abonnement permette de se libérer de certaines contraintes techniques, facilitant ainsi l'usage des transports publics.

Bien que les difficultés d'adaptations puissent tout de même être territorialement construites, il apparaît de nos analyses que ce frein se trouve principalement socialement structuré, les inégalités en termes de genre, de niveau de formation ou de capacités financières ayant un impact sur les difficultés à se saisir et à se projeter dans l'offre. Ayant précisé la structuration de ce frein, le recours à un modèle territorialement différencié (Modèle VL2 (TER)) nous permet de saisir l'influence ainsi que l'importance en termes de présence de ce frein au sein de chaque secteur d'analyse.

Tout d'abord, le degré de sensibilité à la facilité d'usage des transports publics n'apparaît pas territorialement différencié, en raison d'ajustements non significatifs vis-à-vis du paramètre de base

(Figure 28). De ce fait, en plus d'une structuration de ce frein faiblement liée à des déterminants territoriaux, son impact sur les usages se présente comme homogène sur l'ensemble de l'agglomération. Intrinsèquement dépendant de facteurs sociologiques, ce frein est alors uniquement différemment ressenti selon le profil sociologique de l'individu.

Bien que les corrections par territoire représentées ci-dessous soient non significatives, ces différentes tendances traduisent néanmoins l'augmentation de la probabilité de rejet avec la variable latente (Figure 29). Notons que malgré des tendances à la hausse très claires sur le graphe de droite, le graphique de gauche peine à retranscrire une augmentation du rejet des transports publics avec le frein considéré. Cela s'explique simplement par l'effet d'autres variables explicatives sur la probabilité de choix, conduisant à une multitude de probabilités pour une même variable latente.

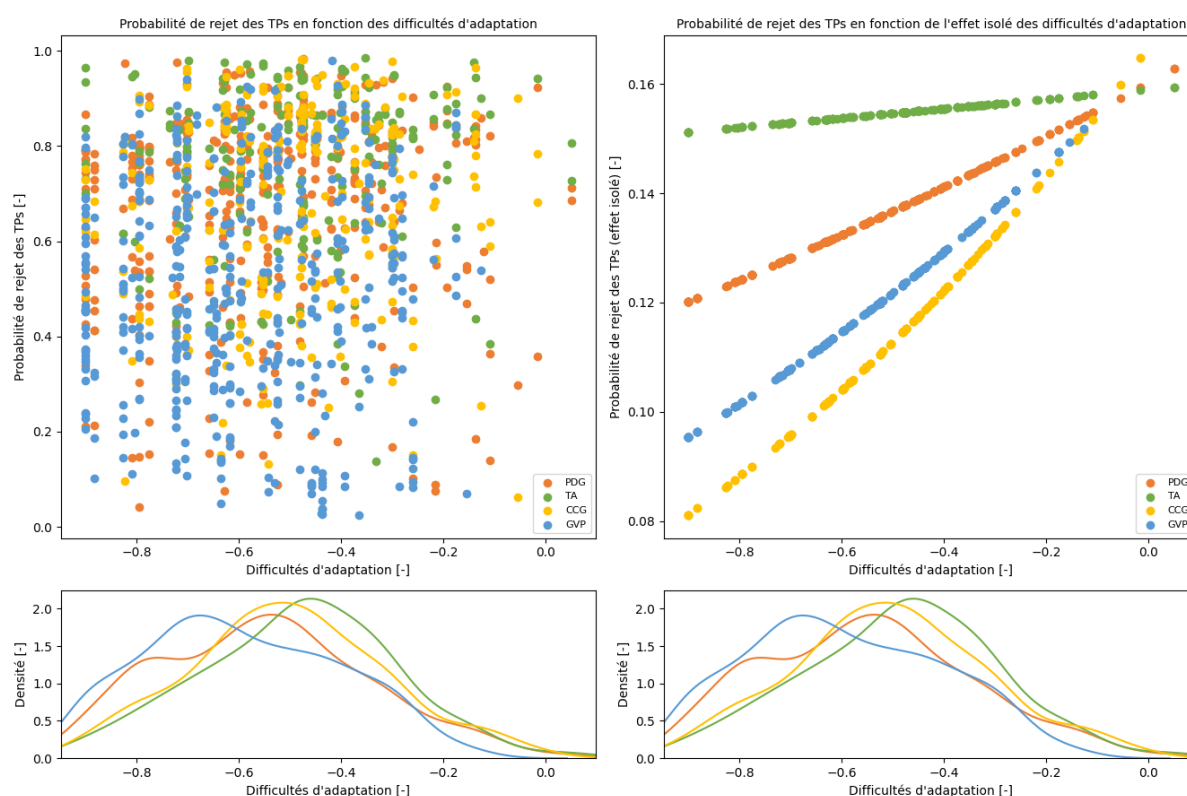


FIGURE 29 – ICLV : SIMULATION DU MODÈLE DE CHOIX À VARIABLE LATENTE VL2

Comme cela a pu être pressenti lors des précédentes analyses, la prégnance de ce frein n'est que peu territorialement différenciée. La densité des observations, reportée en bas de chaque graphique principal, présente en effet des courbes très similaires entre les différents secteurs d'étude. Toutefois, nous notons tout de même un léger décalage de la courbe de Genève/Vaud périphérique vers de plus faibles difficultés d'adaptation et une courbe de Thonon Agglomération, à l'inverse, indiquant une légèrement plus forte prégnance de ce frein. De ce fait, malgré une prépondérance des déterminants sociologiques dans la structuration de ce frein, ce dernier s'avère tout de même territorialement construit, présentant même une distinction territoriale à caractère frontalier. En effet, l'écart légèrement plus prononcé de la courbe de Genève/Vaud périphérique avec celles des territoires français indique une prégnance tendancielle plus forte de ce frein au sein des intercommunalités françaises. Concernant le léger décalage de la courbe de Thonon Agglomération, plus qu'un effet proprement territorial, cette légère tendance traduit certainement les différences en termes de structure sociale des secteurs frontaliers étudiés.

Comme pour le manque de perspectives, les difficultés d'adaptation agissent donc bien sur l'usage des transports publics. Au niveau de leur nature, bien qu'également territorialement construites, ces dernières apparaissent principalement socialement structurées et agissent uniformément au sein de l'agglomération. À ce stade de l'analyse, nous pouvons alors d'ores et déjà constater que les deux premiers freins abordés sont de caractère distinct et agissent différemment sur les usages. Les considérations proposées vis-à-vis du frein en présence apparaissent en adéquation avec le contexte territorial et social de l'agglomération. Premièrement, malgré une faible territorialisation des difficultés d'adaptation, les écarts constatés correspondent bien au profil socio-économique dominant de chaque secteur, les résidents de Thonon Agglomération présentant en effet un niveau de formation plus limité et une situation financière plus modeste que les habitants du Pays de Gex et, dans une certaine mesure, de la CCG. Deuxièmement, bien que les ajustements territoriaux de l'effet de ce frein soient non significatifs, il apparaît qu'un plus fort éloignement de l'agglomération nivelle les inégalités entre les habitants en raison de l'effet comparable du manque d'offre sur l'ensemble des individus. À l'inverse, nous constatons que les secteurs tournés vers l'agglomération avec une offre relativement plus élevée accentuent l'effet des difficultés d'adaptation, les individus les moins dotés ayant plus de difficultés à s'approprier l'offre en présence. Les résultats résonnent alors avec les principales dynamiques sociales et territoriales du Grand Genève.

4.3.3 LA VISION NÉGATIVE : UN FREIN STRUCTURÉ PAR DES REGISTRES SOCIALEMENT CONSTRUITS

Finalement, bien que son potentiel n'apparût pas très développé lors de nos précédentes analyses, la représentation que les habitants se font des transports publics semble également avoir un effet significatif sur la fréquence d'usage du bus. De plus, loin d'être uniquement significatif, nous observons que l'effet est particulièrement prononcé par rapport aux paramètres des deux autres freins, avec une valeur au moins d'un ordre de grandeur supérieur. Plus qu'une influence véritablement développée de la vision négative sur l'usage des transports publics, ce résultat découle à la fois de la construction des indicateurs utilisés²² mais aussi d'une vision des enquêtés relativement nuancée du bus. Ces deux facteurs conduisent alors à une faible répartition des indicateurs (Figure 30).

Vision négative des transports publics - Citation d'adjectifs			
Nombre d'adjectifs cités par chaque enquête			
Aucun adjectif cité	Un adjectif cité	Deux adjectifs cités	Trois adjectifs cités
1,0% (14)	1,5% (21)	41,0% (561)	56,4% (772)
Distribution des indicateurs			
Valeur de l'indicateur	Fonctionnel (Indic_1)	Expérience (TPs) (Indic_2)	Idéologique (Indic_3)
-3	4,0% (55)	0,0% (0)	0,0% (0)
-2	21,2% (290)	0,9% (12)	2,9% (40)
-1	25,8% (353)	15,8% (216)	31,6% (432)
0	20,6% (282)	58,0% (794)	64,6% (884)
1	15,9% (217)	19,6% (268)	0,9% (12)
2	10,1% (138)	5,3% (73)	0,0% (0)
3	2,4% (33)	0,4% (5)	0,0% (0)

Source : Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 30 – NOMBRE D'ADJECTIFS CITÉS ET DISTRIBUTION DES INDICATEURS PAR REGISTRE D'ADJECTIFS

²² Pour rappel, les indicateurs utilisés représentent à la fois un registre d'adjectifs (fonctionnel, expérience et idéologique) mais aussi une connotation du registre en question (adjectif favorable ou défavorable). Par conséquent, la citation de deux adjectifs de même catégorie mais de connotation opposée conduit à un bilan neutre, le premier annulant le second. Malgré ce défaut intrinsèque, cet indicateur semble remplir l'objectif fixé, à savoir indiquer une adhésion ou un rejet conceptuel des transports publics en fonction de registres déterminés.

En effet, afin de compenser les faibles valeurs obtenues, le paramètre de la variable latente devient alors très élevé, expliquant cette amplitude particulièrement importante ainsi que les variations conséquentes au niveau des variables explicatives de base. Par conséquent, nous nous concentrerons essentiellement sur les changements de tendances plutôt que sur les valeurs en tant que telles pour étudier l'impact de l'ajout de cette variable sur les autres paramètres du modèle.

Bien que le paramètre du genre soit non significatif, l'inversion de son signe traduit une reprise d'une partie des effets par la variable latente. De ce fait, alors que la positivité du paramètre dans le modèle de base manifestait une opposition des hommes en lien avec le manque de liberté et d'autonomie du bus, le paramètre négatif constaté ici peut notamment traduire une aisance tendancielle déclarée des hommes aux transports publics.

La seconde principale modification est le passage d'un usage du bus favorisé à un rejet des transports publics avec l'évolution de l'âge de l'individu. Comme pour le genre, l'effet initialement constaté, à savoir une forme de relativisation du mode de transports publics avec l'âge, est en partie repris par la variable latente, laissant une tendance à la hausse. Bien que cette dernière ne soit toujours pas significative, elle peut tout de même laisser penser à un effet générationnel lié aux transports publics.

Ces premières considérations ayant été formulées, nous allons à présent approfondir au travers de l'analyse de la construction de ce frein avant de se concentrer sur son effet et sa prégnance.

Contrairement à ce qui peut être couramment exprimé, résider sur France n'implique pas une vision dégradée des transports publics (Figure 31). Les résultats montrent même que les frontaliers auraient une meilleure vision des transports publics que les résidents de Genève/Vaud périphérique. Cette tendance peut s'expliquer par une forme d'idéalisation des habitants frontaliers de l'offre en Suisse, aussi bien en termes de meilleure desserte (horaire et spatiale) que de meilleure fiabilité du réseau. En effet, considérant l'offre sur France peu fiable ou pas assez développée, ces derniers peuvent se construire une image fortement positive de l'offre sur Suisse, aspirant alors à une telle qualité de desserte sur leur territoire. En cela, ils ne seraient pas « contre les transports publics » mais, au contraire, aimeraient pouvoir davantage en bénéficier.

Alors que cette tendance a pu être soulevée, le reste de la structuration de ce frein apparaît relativement difficile à identifier. En effet, même après avoir considéré l'ensemble des variables sociologiques de base ainsi que les autres facteurs pouvant avoir un effet significatif sur la vision des transports publics, très peu de variables émergent ou avec un degré de significativité limité. Fort de ce constat, nous pouvons alors supposer que la représentation du bus ne peut s'envisager selon une même structuration sociologique ou territoriale que celles relevées dans le cas des deux premiers freins, à savoir une structuration directement fonction de telles variables explicatives.

Loin d'une influence directe de déterminants sociologiques ou territoriaux, il peut s'avérer alors plus justifié de considérer un effet indirect de ces facteurs, par le biais d'un médiateur intermédiaire. Dans le cas de ce frein, cet élément intermédiaire pourrait, en l'occurrence, être celui de registres permettant de qualifier un mode de transport, à l'image de ceux étudiés au cours des analyses géométriques. Adoptant un tel point de vue, le potentiel des variables introduites peut alors se révéler. Plus que d'agir directement sur l'image que les individus se font du bus, ces dernières participeraient à construire, ou plutôt à moduler, le rapport de l'individu à différents registres, comme ceux de la fonctionnalité, de l'expérience d'usage et de l'opinion idéologique des transports publics. Alors influencés par de telles variables sociologiques, ces registres participeraient, à leur tour, à former la vision des individus des transports publics. Ayant été repérés lors des précédentes analyses et faisant écho à la littérature, les trois registres évoqués seront considérés dans la suite de ce travail.

ICLV	Modèle VL3 (simple)			Modèle VL3 (TER)		
Variables	Valeur	Rob. Std err	Rob. p-value	Valeur	Rob. Std err	Rob. p-value
Ordonnée à l'origine						
ASC _{PAS_TP}	1,15	(1,55)		1,22	(1,65)	
Qualité de desserte						
β _{offre_CH}	-0,348	(0,126)	***	-0,359	(0,136)	***
β _{offre_FR}	-0,854	(0,231)	***	-0,898	(0,281)	***
Territoire (Réf. : territoire_GVP)						
β _{territoire_CCG}	2,84	(0,833)	***	2,62	(1,17)	**
β _{territoire_PDG}	2,15	(0,724)	***	2,41	(1,28)	*
β _{territoire_TA}	2,51	(0,808)	***	2,05	(1,27)	
Travail frontalier (Réf. : travail_FR_CCG/travail_FR_PDG/ travail_FR_TA)						
β _{travail_CH_CCG}	-2,76	(0,729)	***	-2,69	(0,751)	***
β _{travail_CH_PDG}	-1,72	(0,547)	***	-1,87	(0,718)	***
β _{travail_CH_TA}	-1,94	(0,697)	***	-1,79	(0,757)	**
Genre (Réf. : Femme/Non-binaire/Agence)						
β _{homme}	-0,537	(0,551)		-0,497	(0,570)	
Catégorie d'âge (Réf. : age_3549)						
β _{age_1624}	-1,34	(1,42)		-1,51	(1,72)	
β _{age_2534}	-1,87	(1,08)	*	-2,01	(1,26)	
β _{age_5064}	0,836	(0,692)		0,846	(0,782)	
β _{age_65+}	2,17	(1,51)		2,20	(1,58)	
Catégorie socio-professionnelle (Réf. : chomeur/au_foyer)						
β _{etudiant}	-3,69	(1,95)	*	-3,71	(2,01)	*
β _{actif}	-0,420	(1,15)		-0,444	(1,26)	
β _{retraite}	0,683	(1,62)		0,669	(1,65)	
Statut professionnel (Réf. : Cadre/Independent/Salarie)						
β _{apprenti}	1,54	(0,568)	***	1,57	(0,596)	***
Niveau de formation (Réf. : Aucune_form/Ecole/Cycle)						
β _{formation_professionnelle}	0,927	(0,655)		1,01	(0,706)	
β _{gymnase}	0,125	(0,648)		0,172	(0,674)	
β _{bachelor}	0,383	(0,607)		0,415	(0,633)	
β _{master}	-0,128	(0,590)		-0,101	(0,615)	
Permis de circulation (Réf. : pas_permis_voiture/permis_voiture_en_cours)						
β _{permis_voiture}	1,76	(0,671)	***	1,78	(0,716)	**
Véhicules dans le ménage (Réf. : voiture_non_dispo/scoot_non_dispo)						
β _{voiture_dispo}	0,672	(0,324)	**	0,692	(0,341)	**
β _{scoot_dispo}	1,80	(0,529)	***	1,83	(0,569)	***
Conditions de stationnement (Réf. : aucun_parking/parking_voie_public/autre_parking/parking_acces_public)						
β _{parking_entreprise}	1,49	(0,352)	***	1,52	(0,379)	***
Variable latente 3 : Vision négative des TP (Réf. : VN_GVP)						
β _{VN}	10,0	(2,89)	***	10,5	(3,55)	***
β _{VN_CCG}				-0,568	(2,19)	
β _{VN_PDG}				0,381	(2,15)	
β _{VN_TA}				-0,964	(2,17)	
Ordonnée à l'origine						
θ _{intercept}	-0,200	(0,116)	*	-0,201	(0,119)	*
Pays de résidence (Réf. : CH)						
θ _{FR}	-0,113	(0,0546)	**	-0,111	(0,0548)	**
Genre (Réf. : Femme/Non-binaire/Agence)						
θ _{homme}	0,0766	(0,0505)		0,0711	(0,0520)	
Catégorie d'âge (Réf. : age_3549)						
θ _{age_1624}	0,229	(0,140)		0,238	(0,148)	
θ _{age_2534}	0,162	(0,0855)	*	0,169	(0,0904)	*
θ _{age_5064}	-0,0967	(0,0604)		-0,0943	(0,0670)	
θ _{age_65+}	-0,256	(0,125)	**	-0,256	(0,127)	**
Catégorie socio-professionnelle (Réf. : chomeur/au_foyer)						
θ _{etudiant}	0,172	(0,168)		0,167	(0,168)	
θ _{actif}	0,183	(0,110)	*	0,181	(0,114)	
θ _{retraite}	0,0823	(0,157)		0,0822	(0,155)	
Possession abonnement TP (Réf. : pas_abo_TP/pas_repondu)						
θ _{abo_TP}	-0,354	(0,0602)	***	-0,349	(0,0628)	***
δ ₁	0,403	(0,0137)	***	0,403	(0,0138)	***
δ ₂	0,569	(0,0196)	***	0,569	(0,0196)	***
δ ₃	0,960	(0,0498)	***	0,960	(0,0498)	***
σ ₅	0,222	(0,0385)	***	0,222	(0,0385)	***
Taille de l'échantillon	1368			1368		
Log likelihood	-7046,524			-7046,274		
Plus petite valeur propre	0,0863945			0,0669589		
Plus large valeur propre	31551,3			31586,5		
*p < 0,1 ; **p < 0,05 ; ***p < 0,01						

FIGURE 31 – ICLV : RÉSULTATS DES MODÈLES DE CHOIX À VARIABLE LATENTE VL3 (SIMPLE + TERRITOIRE)

Tout d'abord, agissant sur l'image des transports publics, le registre de la fonctionnalité peut être renforcé en fonction de la catégorie socio-professionnelle de l'individu. Les actifs, fortement contraints dans leur quotidien, peuvent se révéler d'autant plus sensibles à des critères liés au temps de trajet ou au caractère contraignant du bus que des retraités ou, dans une certaine mesure, des étudiants. Bien que le niveau de significativité des catégories sociales reste relativement limité, il peut néanmoins révéler une importance plus prononcée du registre de la fonctionnalité pour certaines personnes qui agit à son tour sur la structuration de l'image du bus. La possession d'un abonnement peut également influencer sur le registre de la fonctionnalité et ainsi indirectement impacter l'image que l'individu se construit du bus. En effet, posséder un abonnement permet de se libérer de certaines contraintes fonctionnelles, tel que la nécessité d'achat d'un billet ou la durée de validité du titre de transport. L'usage étant rendu plus spontané et plus flexible, il permet de gagner en fonctionnalité et ainsi d'appréhender différemment les transports publics. Notons que la causalité inverse, à savoir l'effet de la vision du bus sur l'achat d'un abonnement, apparaît également justifiée sans que cela ne remette toutefois en cause la validité du premier sens de causalité présenté.

Ensuite, participant à structurer l'image du bus, le registre de la qualité d'usage d'un mode peut voir son importance être atténuée avec l'âge de l'individu, conduisant ainsi à une réduction de la vision négative des transports publics. Bien que seules deux des quatre catégories d'âge présentent un effet significatif, une tendance générale se dégage et permet de considérer un effet de l'âge sur la structuration du registre d'expérience d'un mode. Plus qu'un effet direct de l'âge sur la vision des transports publics, l'expérience de différents pays, de différentes villes, de différents réseaux de transports publics et de différents modes permet aux personnes avec davantage d'expérience, et souvent plus âgées, de relativiser les faiblesses d'un système donné et donc d'accorder moins de poids à la qualité d'usage d'un mode de transport. Cela conduit alors à nuancer leur image du bus.

Finalement, proche d'une significativité à 10%, le genre marque les différences idéologiques vis-à-vis des transports publics entre les hommes et les femmes. De fait, les hommes pouvant être davantage attachés à des aspirations d'« autonomie » ou de « liberté », éléments évidemment partagés mais potentiellement moins fortement ressentis chez les femmes, ces derniers peuvent alors accorder plus de poids au registre idéologique, participant de la structuration ou, plutôt, de l'accentuation de ce registre.

Étant donné ces observations, la construction de la vision négative s'envisage alors davantage autour d'un effet indirect de variables sociologiques au travers de l'accentuation de registres utilisés pour qualifier un mode donné, en l'occurrence le bus. En effet, ce frein apparaît plutôt découler de mécanismes cognitifs privilégiant certains registres plutôt que d'autres dans la qualification d'un mode donné et permettant à l'individu d'ainsi se positionner. Ces registres étant socialement construits, l'importance que l'individu leur attribue est alors modulée en fonction de ses caractéristiques socio-économiques. La nature faiblement territorialisée et indirectement socialement située de ce frein figure alors comme une spécificité par rapport au manque de perspectives et aux difficultés d'adaptation. La structuration de ce frein ayant été abordée, nous pouvons à présent en étudier la variation de l'effet et la prégnance selon les secteurs étudiés sur la base d'un modèle territorialement différencié (Modèle VL3 (TER)).

En termes d'effets sur l'usage du bus, les faibles ajustements territoriaux du paramètre de la variable latente traduisent une influence homogène de la vision négative au sein de l'agglomération. Nous constatons de fait que l'effet isolé de ce frein sur la probabilité de rejet du bus suit une même courbe pour tous les territoires (Figure 32). Par conséquent, ce frein ne dépend pas du territoire vis-à-vis de son effet sur les usages.

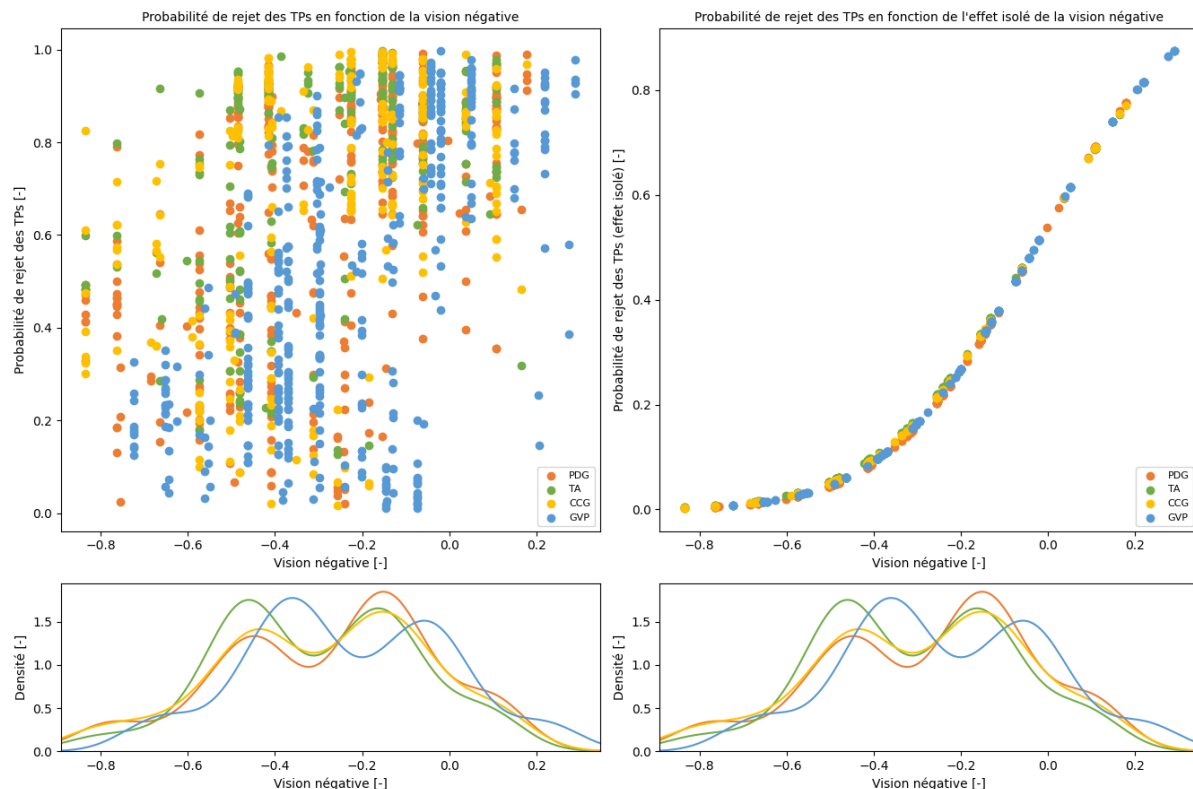


FIGURE 32 – ICLV : SIMULATION DU MODÈLE DE CHOIX À VARIABLE LATENTE VL3

Au niveau de la prégnance de la vision négative, le facteur du pays de résidence, introduit dans le modèle, laisserait penser à une forte territorialisation frontalière de ce frein. Toutefois, à la lecture de la densité des résultats de la simulation (Figure 32), nous relevons une relativement faible différenciation de part et d'autre de la frontière, la courbe de Genève/Vaud périphérique indiquant une prégnance légèrement plus forte de ce frein. De ce fait, bien que devant tout de même être considérée, la tendance frontalière soulevée doit être nuancée.

À l'image des deux précédents freins, la vision négative influence donc également les individus, et, de plus, de façon relativement forte et homogène. En revanche, alors que le manque de perspectives et les difficultés d'adaptation sont tous deux directement socialement construits, ce frein apparaît déterminé par des registres de qualificatifs auxquels l'individu accorde une plus ou moins grande importance selon son profil sociologique. Malgré cela, ce frein figure tout de même également territorialement situé, bien que cette tendance frontalière doive néanmoins être relativisée. Sur la base de ces constats, les résultats obtenus pour ce frein nous semblent en accord avec les dynamiques du Grand Genève. Premièrement, contrairement à ce qui peut souvent être avancé, les habitants des territoires frontaliers n'ont pas de vision particulièrement négative des transports publics et aspirent même à pouvoir profiter d'une meilleure offre. Bien que ce résultat contraste avec ce qui peut être couramment pensé, il semble néanmoins être cohérent et permet de rejeter l'idée d'un faible usage à cause d'un effet de nationalité. Deuxièmement, les registres soulevés, à savoir la fonctionnalité, l'expérience d'usage du mode et l'opinion idéologique, sont en adéquation avec les axes de lecture souvent employés par les individus, aussi bien dans le Grand Genève que dans d'autres régions, pour se positionner face à un mode. Par conséquent, ce frein semble bien s'inscrire dans le contexte global d'usage des transports publics de l'agglomération.

Sur la base de l'ensemble de ces analyses, nous constatons alors que les trois freins identifiés, considérés individuellement, présentent des caractéristiques relativement différentes, aussi bien au

niveau de leur nature, de leur prégnance que de leur effet. Premièrement, bien qu'ils agissent chacun significativement sur les usages, le manque de perspectives présente une influence frontalière contrairement aux deux autres freins qui influencent uniformément l'agglomération. Deuxièmement, malgré une prégnance territorialisée à chaque fois repérée, il apparaît que cela est principalement le fait du manque de perspectives, les deux autres freins présentant une variation plus faible. Troisièmement, ces trois freins sont, plus largement, de nature fortement distincte : le manque de perspectives est fortement territorialisé et en partie socialement situé, les difficultés d'adaptation dépendent essentiellement d'aspects sociaux bien que tout de même légèrement territorialisés et, finalement, la vision négative se structure peu selon les territoires et découle indirectement de caractéristiques sociales au travers des registres utilisés pour qualifier les transports publics. De nature, de prégnance et d'influence distincte, ces trois freins semblent alors chacun capter un trait spécifique des effets latents présents au sein de la population et devoir ainsi être considéré pour ce qu'il permet de comprendre des usages des individus. Fort de ces enseignements, un modèle réunissant l'ensemble de ces trois freins doit, finalement, être élaboré afin de pouvoir étudier leur influence et leur prégnance simultanée au sein des territoires périphériques de l'agglomération.

4.3.4 L'INFLUENCE PEU TERRITORIALISÉE DE FREINS INÉGALEMENT DÉVELOPPÉS

Après les avoir considérés chacun pour ce qu'ils étaient, aussi bien en termes de nature, de prégnance que d'effet, la mise en commun de ces trois freins au sein d'un même modèle (Modèle VL123) permet d'accéder à une vision d'ensemble de la situation et ainsi de dégager les tendances globales de ces freins à l'usage des transports publics. Ce modèle « combiné » permet alors de tenir compte des effets croisés des freins les uns par rapport aux autres, effets croisés pouvant influencer sur la logique sous-tendant la fréquence d'usage des transports publics au sein de la périphérie du Grand Genève.

En marge des variations induites par la combinaison des variables latentes, la structuration de chaque frein se trouve non altérée, dépendant uniquement de l'équation structurelle. En effet, contrairement à l'influence ou à la prégnance, cette dernière est seulement fonction du frein en lui-même et non des autres variables latentes. Par conséquent, nous n'aborderons pas à nouveau la structuration des freins. Nous nous concentrerons alors essentiellement sur leur effet global, en présence des deux autres variables latentes, ainsi que sur leur prégnance respective dans la perspective d'évaluer les freins les plus imprégnés des territoires de l'agglomération.

Avant de se pencher sur les résultats obtenus, précisons que la segmentation des indicateurs calculés à partir de la variable latente correspondante est définie sur la base des mêmes seuils de coupure²³. Nous faisons alors ici l'hypothèse qu'une même discrétisation des indicateurs soit valide et permette d'obtenir une même échelle de variables latentes. Cela nous permet alors de pouvoir les comparer les uns par rapport aux autres. Les résultats sont synthétisés par modèle d'équations (Figure 33).

Considérés simultanément, les trois freins identifiés agissent chacun significativement sur la fréquence d'usage des transports publics. En effet, nous constatons que le paramètre de chaque variable latente apparaît positif et significatif à 5%. Jouant alors un rôle déterminant, chaque frein se distingue des deux autres, captant une dimension différente et spécifique de la logique d'usage des transports publics. De fait, les effets d'adéquation des transports publics, repris par le manque de perspectives, ne peuvent pas se confondre avec la vision des individus du bus ou encore avec les difficultés d'usage et d'adhésion aux transports publics, captés par les deux autres freins. Ne pouvant donc réduire ces effets à une seule dimension latente, il nous faut alors considérer chacun de ces freins pour ce qu'il est et ce qu'il permet d'expliquer de la complexité de la logique d'usage des transports publics.

²³ Un modèle basé sur des seuils différenciés a été estimé et présente des résultats similaires au modèle retenu.

ICLV		Modèle VL123	
Variables	Valeur	Rob. Std err	Rob. p-value
Ordonnée à l'origine			
ASC _{PAS_TP}	-0,0734	(1,05)	
Qualité de desserte			
β _{offre_CH}	-0,241	(0,0829)	***
β _{offre_FR}	-0,549	(0,149)	***
Territoire (Réf. : territoire_GVP)			
β _{territoire_CCG}	1,87	(0,487)	***
β _{territoire_PDG}	1,36	(0,433)	***
β _{territoire_TA}	1,56	(0,500)	***
Travail frontalier (Réf. : travail_FR_CCG/travail_FR_PDG/ travail_FR_TA)			
β _{travail_CH_CCG}	-2,06	(0,460)	***
β _{travail_CH_PDG}	-1,25	(0,372)	***
β _{travail_CH_TA}	-1,48	(0,496)	***
Genre (Réf. : Femme/Non-binaire/Agenre)			
β _{homme}	-0,156	(0,339)	
Catégorie d'âge (Réf. : age_3549)			
β _{age_1624}	-0,610	(0,840)	
β _{age_2534}	-1,07	(0,586)	*
β _{age_5064}	0,466	(0,417)	
β _{age_65+}	1,10	(0,853)	
Catégorie socio-professionnelle (Réf. : chomeur/au_foyer)			
β _{etudiant}	-2,47	(1,21)	**
β _{actif}	-0,125	(0,73)	
β _{retraite}	0,588	(1,01)	
Statut professionnel (Réf. : Cadre/Indépendant/Salarie)			
β _{apprenti}	1,17	(0,389)	***
Niveau de formation (Réf. : Aucune_form/Ecole/Cycle)			
β _{formation_professionnelle}	0,645	(0,504)	
β _{gymnase}	0,132	(0,510)	
β _{bachelor}	0,333	(0,487)	
β _{master}	-0,0478	(0,475)	
Permis de circulation (Réf. : pas_permis_voiture/permis_voiture_en_cours)			
β _{permis_voiture}	1,19	(0,469)	**
Véhicules dans le ménage (Réf. : voiture_non_dispo/scoot_non_dispo)			
β _{voiture_dispo}	0,452	(0,242)	*
β _{scoot_dispo}	1,29	(0,344)	***
Conditions de stationnement (Réf. : aucun_parking/parking_voie_public/autre_parking/parking_acces_public)			
β _{parking_entreprise}	1,16	(0,225)	***
Variable latente 1 : Manque de perspectives (Réf. : MP_GVP)			
β _{MP}	0,333	(0,108)	***
Variable latente 2 : Difficultés d'adaptation (Réf. : DA_GVP)			
β _{DA}	0,442	(0,219)	**
Variable latente 3 : Vision négative des TPs (Réf. : VN_GVP)			
β _{VN}	5,80	(1,09)	***
MP - Ordonnées à l'origine			
θ _{intercept_MP}	1,85	(0,138)	***
MP - Catégorie d'âge (Réf. : age_3549)			
θ _{age_1624_MP}	-0,658	(0,215)	***
θ _{age_2534_MP}	-0,252	(0,100)	**
θ _{age_5064_MP}	0,00333	(0,0702)	
θ _{age_65+_MP}	-0,270	(0,145)	*
MP - Catégorie socio-professionnelle (Réf. : chomeur/au_foyer)			
θ _{etudiant_MP}	0,0696	(0,239)	
θ _{actif_PT_MP}	0,345	(0,108)	***
θ _{actif_TP_MP}	0,375	(0,116)	***
θ _{retraite_MP}	0,685	(0,175)	***

ICLV		Modèle VL123		
Variables	Valeur	Rob. Std err	Rob. p-value	
MP - Logement (Réf. : Appartement/Maison_mitoyenne/Autre)				
θ _{maison_individuelle_CH}	0,275	(0,0958)	***	
θ _{maison_individuelle_FR}	0,185	(0,0783)	**	
MP - Localité (Réf. : Agglomération_centre_suburbain)				
θ _{faible_densité_periphérique_CH}	-0,0951	(0,0993)		
θ _{faible_densité_periphérique_FR}	0,658	(0,126)	***	
θ _{centre_secondaire_CH}	-0,283	(0,123)	**	
θ _{centre_secondaire_FR}	0,643	(0,104)	***	
θ _{periphérie_agglomération_CH}	-0,314	(0,110)	***	
θ _{periphérie_agglomération_FR}	0,334	(0,101)	***	
DA - Ordonnées à l'origine				
θ _{intercept_DA}	0,583	(0,0777)	***	
DA - Genre (Réf. : Femme/Non-binaire/Agenre)				
θ _{homme_DA}	-0,170	(0,0326)	***	
DA - Niveau de formation (Réf. : Aucune_form/Ecole/Cycle)				
θ _{formation_professionnelle_DA}	-0,0630	(0,0632)		
θ _{gymnase_DA}	-0,215	(0,0656)	***	
θ _{bachelor_DA}	-0,204	(0,0589)	***	
θ _{master_DA}	-0,291	(0,0618)	***	
DA - Niveau de revenu (Réf. : revenu_entre_4000_6000/revenu_entre_6000_8000)				
θ _{revenu_moins_2000_DA}	0,156	(0,0893)	*	
θ _{revenu_entre_2000_4000_DA}	-0,202	(0,0500)	***	
θ _{revenu_entre_8000_10000_DA}	-0,227	(0,0497)	***	
θ _{revenu_plus_10000_DA}	-0,254	(0,0478)	***	
θ _{revenu_indiqué_DA}	0,0438	(0,0518)		
DA - Possession abonnement TPs (Réf. : pas_abo_TPs/pas_repondu)				
θ _{abo_TPs_DA}	-0,0981	(0,0354)	***	
VN - Ordonnées à l'origine				
θ _{intercept_VN}	-0,177	(0,116)		
VN - Pays de résidence (Réf. : CH)				
θ _{FR_VN}	-0,125	(0,0553)	**	
VN - Genre (Réf. : Femme/Non-binaire/Agenre)				
θ _{homme_VN}	0,0734	(0,0506)		
VN - Catégorie d'âge (Réf. : age_3549)				
θ _{age_1624_VN}	0,238	(0,140)	*	
θ _{age_2534_VN}	0,158	(0,0857)	*	
θ _{age_5064_VN}	-0,0958	(0,0613)		
θ _{age_65+_VN}	-0,252	(0,123)	**	
VN - Catégorie socio-professionnelle (Réf. : chomeur/au_foyer)				
θ _{etudiant_VN}	0,179	(0,167)		
θ _{actif_VN}	0,186	(0,109)	*	
θ _{retraite_VN}	0,0728	(0,154)		
VN - Possession abonnement TPs (Réf. : pas_abo_TPs/pas_repondu)				
θ _{abo_TPs_VN}	-0,420	(0,0627)	***	
δ ₁	0,493	(0,0104)	***	
δ ₂	0,614	(0,0142)	***	
δ ₃	0,669	(0,0189)	***	
σ _{s_MP}	0,942	(0,0564)	***	
σ _{s_DA}	0,470	(0,0395)	***	
σ _{s_VN}	0,215	(0,0516)	***	
Taille de l'échantillon		1368		
Log likelihood		-22952,78		
Plus petite valeur propre		0,39966		
Plus large valeur propre		40607,9		
* <i>p</i> < 0,1 ; ** <i>p</i> < 0,05 ; *** <i>p</i> < 0,01				

FIGURE 33 – ICLV : RÉSULTATS DU MODÈLE DE CHOIX À VARIABLES LATENTES COMBINÉES VL1, VL2 ET VL3

En termes d'effet de ces freins sur les usages, les résultats présentent une influence uniforme de chaque variable latente au travers des territoires. De fait, alors même que plusieurs approches ont été essayées quant à la spécification des paramètres des variables latentes, aussi bien une approche complètement territorialisée qu'une territorialisation partielle des effets, il est constamment apparu que les ajustements du paramètre de base n'étaient pas significatifs. Ces résultats confirment alors les tendances obtenues individuellement pour la vision négative et les difficultés d'adaptation. Toutefois,

cela ne fait pas écho avec les observations pour le manque de perspectives où un effet fortement territorialisé entre chaque secteur d'analyse avait été relevé. Alors que ces résultats nous obligent à considérer un effet uniforme au sein de l'agglomération pour chaque frein, notons tout de même qu'en présence d'un modèle particulièrement complexe (comprenant plus d'une centaine de paramètres) tout nouveau paramètre ajouté est susceptible de ne pas ressortir significativement, en raison d'une division toujours forte des données. De ce fait, une influence territorialisée du manque de perspectives ne doit donc pas être totalement déconsidérée bien qu'elle ne puisse, en l'état, se justifier et être retenue dans nos analyses.

En parallèle, les ampleurs des paramètres des variables latentes indiquent de mêmes tendances que celles observées au travers de chaque modèle indépendant, à savoir un fort impact de la vision négative et des influences plus faibles pour le manque de perspectives et les difficultés d'adaptation. Avoir une opinion dégradée des transports publics réduit donc davantage les usages qu'avoir des difficultés à s'y projeter ou s'y adapter. De ce fait, bien que non territorialisés, les impacts de ces freins ne peuvent être considérés comme similaires, la sensibilité des individus variant selon le frein étudié.

Sur la base de ces considérations et des résultats de simulation, la prégnance de chaque frein peut alors être étudiée de sorte à évaluer leur poids respectif au sein de l'agglomération ainsi que de confirmer les répartitions territoriales précédemment identifiées (Figure 34).

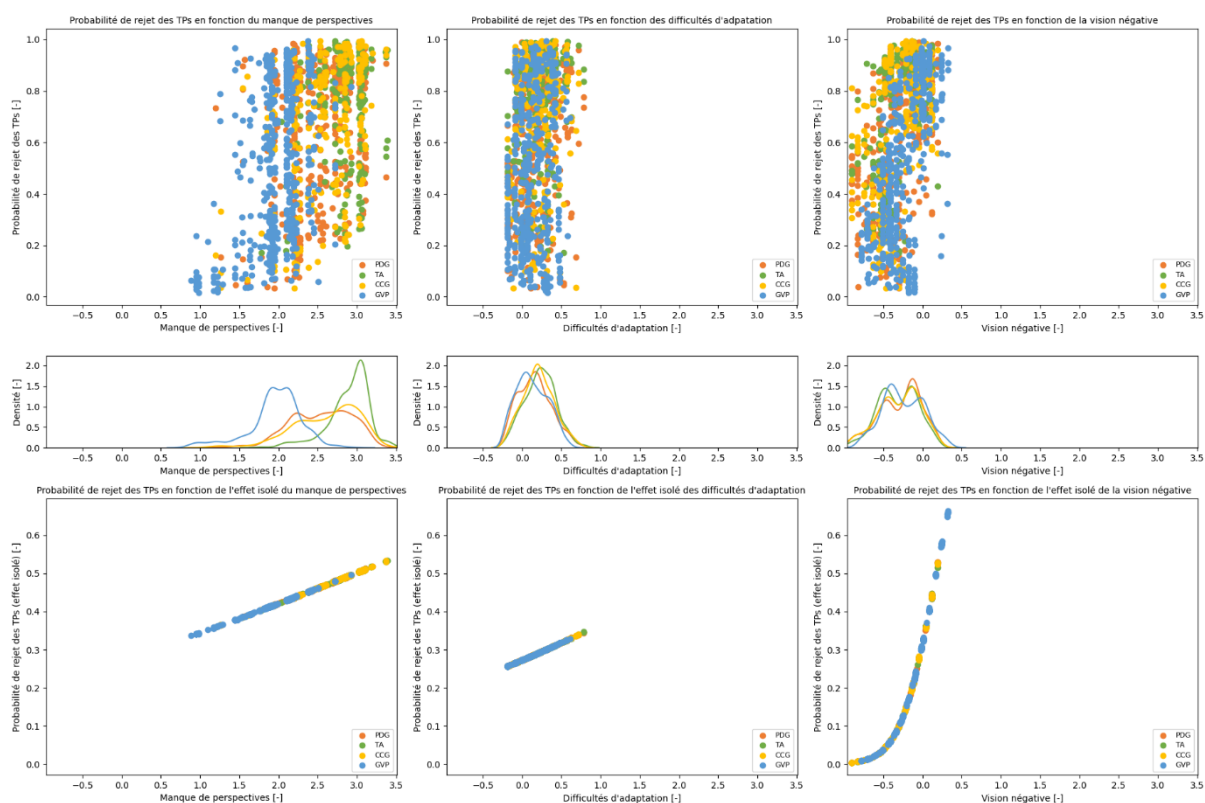


FIGURE 34 – ICLV : SIMULATION DU MODÈLE DE CHOIX À VARIABLES LATENTES COMBINÉES VL1, VL2 ET VL3

Chaque type de graphique ci-dessus présente une même échelle aussi bien selon les abscisses que les ordonnées afin de pouvoir facilement comparer les freins les uns par rapports aux autres. Sur la base des graphiques inférieurs, nous constatons bien une augmentation de la probabilité de rejet à mesure de l'évolution du frein ainsi que les tendances uniformes de chaque frein au sein de l'agglomération.

Sur la base des densités d'observation, le manque de perspectives s'avère être le frein le plus prégnant au sein de l'agglomération face aux difficultés d'adaptation et, à plus forte raison, à la vision négative.

En effet, nous constatons une densité accentuée pour de fortes valeurs de ce frein face à un pic autour valeurs plus modérées pour les deux autres, et ce particulièrement concernant la vision négative. Ces résultats dénotent une assimilation différenciée des freins en marge de leur influence sur les usages.

De plus, à l'image des analyses isolées, le manque de perspectives apparaît fortement territorialisé, avec un développement du frein plus fort au sein des territoires français, et particulièrement en ce qui concerne Thonon Agglomération, tandis que les difficultés d'adaptation et la vision négative sont relativement uniformément distribuées au sein des territoires. Cela souligne alors le rôle majeur de la composante territoriale, principalement en termes de situation résidentielle et d'aménagement du territoire, dans la construction du manque de perspectives aux transports publics.

En conclusion, les trois freins identifiés au travers des analyses géométriques jouent bien chacun un rôle significatif dans la logique de fréquence d'usage des transports publics. Toutefois, l'ampleur de leur influence et leur prégnance varient selon le frein considéré, traduisant, à l'image de leur structuration, trois freins différenciés, captant chacun un effet latent spécifique. Sur la base de ces conclusions, deux enseignements plus larges peuvent être tirés.

Premièrement, considérant une influence homogène de chaque frein à travers l'agglomération, ces résultats soutiennent une lecture de socialisation des facteurs territoriaux et sociologiques au lieu d'une vision simpliste des logiques d'usages des transports publics. En effet, si ces facteurs agissaient uniquement en direct sur les usages, des effets différenciés se constateraient entre les différents territoires d'étude. Étant ici en présence d'un effet uniforme de chaque frein au travers des territoires, une simple implication directe de la localisation géographique sur les usages ne peut se justifier. Loin d'uniquement directement agir sur les usages, ces déterminants territoriaux et sociaux conduisent à une prégnance différenciée des freins entre les territoires qui, alors, mène à des comportements contrastés. Bien que des effets directs de différences d'offres et de spécificités spatiales puissent concourir de l'explication des usages, des effets latents indirects semblent ici exister et devoir être envisagés dans la perspective de saisir les écarts constatés dans les pratiques des habitants.

Deuxièmement, contrairement à ce que nous aurions pu nous attendre, un frein impactant fortement les individus n'implique pas une forte emprise de ce dernier au sein de la population. Au contraire, sur la base de nos résultats, une tendance inverse apparaîtrait plutôt exister entre effet et prégnance. Cela s'illustre notamment au niveau de la différenciation territoriale du manque de perspectives. En effet, vivant dans des secteurs avec des faiblesses en matière d'aménagement territorial, les habitants frontaliers vont assimiler un sentiment de peu de perspectives offertes par leur territoire en termes de transports publics formant ainsi leur manque de perspectives. Conscients de la situation, ils seront moins sensibles au manque d'adéquation des transports publics avec leur activités, contrairement aux secteurs périphériques suisses n'ayant pas développé une telle impression. Ce raisonnement laisserait transparaître une relation inverse entre effet et prégnance, au moyen du concept de socialisation. Toutefois, bien qu'une tendance émerge, cette relation ne semble pas constituer un principe univoque, ne se vérifiant pas en toute circonstances. Par exemple, malgré une influence comparable des difficultés d'adaptation avec le manque de perspectives, la prégnance de ce frein apparaît bien plus limitée que dans le cas de cet autre frein, contredisant alors cette tendance. Définissant l'approche de ce travail, le principe de socialisation permet de soulever certaines relations indirectes mais ne doit pas être utilisé de façon trop mécanique, au risque de masquer les spécificités des freins à l'usage des transports publics.

4.4 TROIS RAISONS INDÉPENDANTES DE NE PAS UTILISER LES TRANSPORTS PUBLICS

La modélisation de la fréquence d'utilisation des transports publics nous a conduit à tirer différents enseignements quant au rôle, à la présence, à la nature des trois freins identifiés.

Premièrement, ces trois freins exercent chacun une influence significative sur la fréquence d'usage des transports publics au sein de l'agglomération. Lorsque les individus manquent de perspectives en transports publics, lorsque les individus peinent à s'adapter aux transports publics, ou lorsque les individus se font une image négative des transports publics, les pratiques se détournent de ce moyen de transport. Précédemment esquissé, le lien de causalité entre ces freins et les usages des habitants du Grand Genève a alors bien été démontré. En revanche, bien que chaque frein agisse sur les usages, l'amplitude de leur influence varie fortement de l'un à l'autre. En effet, alors que la vision négative peut fortement impacter les comportements individuels, le manque de perspectives ainsi que les difficultés d'adaptation agissent de façon plus modérée sur les usages. Cela traduit alors un degré de sensibilité différencié des individus selon le frein considéré.

Deuxièmement, chaque frein se repère de façon plus ou moins prononcée selon le territoire du Grand Genève. Le manque de perspectives se manifeste modérément au sein de Genève/Vaud périphérique, mais se trouve relativement inscrit dans les intercommunalités du Pays de Gex et de la CCG et plus fortement encore dans Thonon Agglomération. À l'inverse, les difficultés d'adaptation et la vision négative ne se distinguent pas fortement entre les différents territoires considérés, à l'exception d'une présence légèrement plus subtile des difficultés d'adaptation dans le territoire périphérique suisse. Tout comme pour leur influence, il est important de considérer les spécificités liées à leur prégnance de sorte à bien saisir leur poids global dans les réalités des habitants.

Troisièmement, les freins étudiés dans ce travail se trouvent être de nature distincte, reflétant le contexte territorial et social de l'agglomération. Le manque de perspectives, fortement territorialisé et socialement situé, fait écho à l'éloignement de certains secteurs du Grand Genève d'une logique d'agglomération. Les difficultés d'adaptation, principalement socialement situées bien que légèrement territorialisées, se développent au sein de l'agglomération selon les caractéristiques sociologiques de chaque territoire. Finalement, la vision négative, structurée autour de registres socialement accentués, permet de rejeter le fondement d'une explication essentialiste et de souligner les critères clefs pour se positionner face à un mode de transports. Résonnant avec les caractéristiques du Grand Genève, ces trois freins permettent alors de révéler le potentiel du contexte frontalier, aussi bien en termes territoriaux que sociaux, pour indirectement influencer sur les pratiques des habitants de l'agglomération.

Malgré l'utilité des modèles à mieux cerner les différents freins rencontrés, aussi bien au niveau de leur effet, de leur instanciation que de leur structuration, ces derniers souffrent d'une certaine forme de limitation liée au type de résultats obtenus et donc, plus largement, à la méthode en tant que telle.

De fait, bien qu'un modèle global réunissant les trois freins ait pu être développé, il apparaît difficile, voire impossible, de parfaitement modéliser les causes territoriales, sociales ou cognitives participant de la structuration de freins à l'usage des transports publics. Les modèles, limités par la quantité d'indicateurs disponibles, permettent en effet d'esquisser les causes des pratiques observées sans pour autant réussir à pleinement rendre compte des processus d'émergence des freins considérés. Ce processus de formation, fonction notamment de logiques biographiques des individus, doit alors être différemment approché, et ce davantage en lien avec la réalité des habitants des territoires étudiés. Faisant l'objet du prochain chapitre, cet approfondissement nous permettra de répondre à notre troisième question de recherche, à savoir la compréhension des logiques à l'origine de la formation des freins en l'individu.

5. AUX SOURCES DES FREINS À L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS

Après avoir étudié chaque frein sous l'angle de son effet, de sa prégnance et de sa structuration, nous allons à présent nous concentrer sur les déterminants participant de son émergence en l'individu.

De caractère intrinsèquement individuel, les freins à l'usage des transports publics peuvent s'instancier en chaque individu, incitant ce dernier à ne pas utiliser l'offre en présence. De ce fait, afin de pouvoir déployer ses effets, chaque frein doit, en premier lieu, se former en l'individu. Cette formation s'accomplit au cours d'un processus de socialisation sur le temps long, fonction des déterminants contextuels participant de la structuration du frein considéré. Bien qu'une esquisse quant à ces facteurs ait pu être obtenue pour chacun des trois freins étudiés, il apparaît à présent nécessaire d'approfondir les analyses dans le but de saisir plus largement les dynamiques à l'origine de ces freins à l'usage des transports publics.

À tour de rôle, nous reviendrons sur le manque de perspectives, la vision négative et les difficultés d'adaptation aux transports publics de sorte à déceler les conditions structurelles encadrant leur apparition. Ces analyses qualitatives se baseront sur les résultats d'entretiens semi-directifs menés auprès d'habitants des territoires frontaliers du Grand Genève.

Cette dernière phase se concentrera donc sur notre troisième question de recherche, à savoir comprendre le processus socialisé de la formation de freins à l'usage de transports publics en l'individu, menant à un faible usage, voire à un rejet, des transports publics au sein de l'agglomération du Grand Genève.

5.1 DES ENTRETIENS BIOGRAPHIQUES POUR ANALYSER LA FORMATION DES FREINS À L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS

Lors des dernières analyses menées, il est apparu que la construction de chaque frein soit spécifique, certains étant fortement territorialisés tandis que d'autres essentiellement socialement situés. Ces résultats, obtenus par l'étude des modèles d'équations structurelles, nous ont alors permis d'esquisser les contours de la formation du manque de perspectives, de la vision négative et des difficultés d'adaptation aux transports publics. Toutefois, bien que cela puisse nous donner des pistes d'exploration, ces modèles ne nous permettent pas de saisir plus globalement le processus de formation à l'origine de l'apparition et du renforcement de ces freins en l'individu.

Dans la perspective d'approfondir les sources de ces freins, des entretiens semi-directifs ont été menés auprès d'une trentaine de résidents des territoires frontaliers de l'agglomération du Grand Genève. Approchés entre début mars et fin avril 2024, les enquêtés ont été interrogés aussi bien sur leur quotidien en termes d'activités et de modes de déplacements que, plus généralement, sur leur parcours de vie et sur leur relation aux transports publics routiers de l'agglomération. Pour ce faire, des échanges d'environ 45 minutes à 1h30 ont été conduits avec des habitants des intercommunalités du Pays de Gex, de la CCG et de Thonon Agglomération et ce, lorsque cela était possible, directement à leur domicile afin de mieux saisir le contexte territorial et de transports publics vécu (Figure 35). La sélection des enquêtés s'est faite sur la base du critère de leur lieu de résidence afin d'explorer la question du processus d'émergence de chacun des trois freins en fonction du contexte spécifique des trois territoires frontaliers étudiés.²⁴

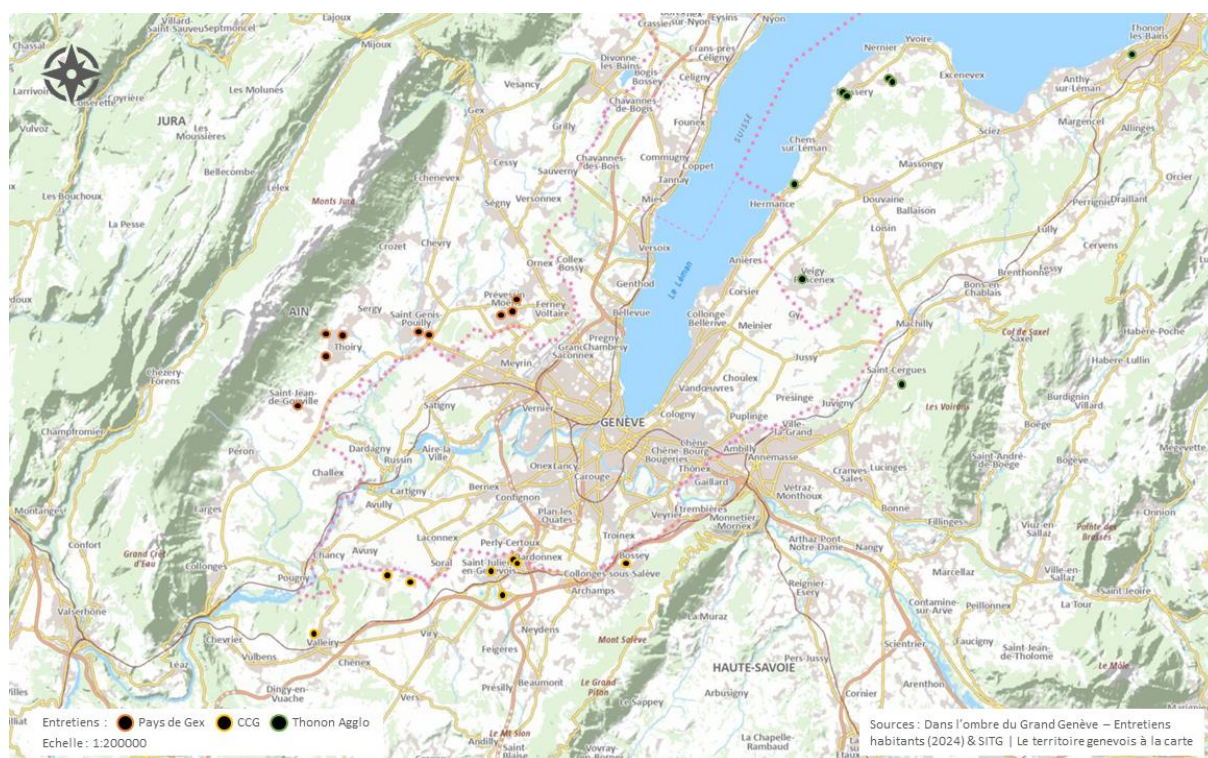


FIGURE 35 – CARTE DES ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS D'HABITANTS DES TERRITOIRES D'ANALYSE

Sur la base de ce processus de sélection, 24 entretiens ont pu être menés auprès de 30 habitants du Pays de Gex (9), de la CCG (11) et de Thonon Agglomération (10), certains binômes (couple, mère-fils,

²⁴ Notons que l'un des enquêtés, habitant Saint-Cergues, se trouve officiellement hors de nos territoires d'étude. Cependant, se trouvant à proximité de Thonon Agglomération, son témoignage sera tout de même exploité.

etc.) ayant été interrogés simultanément afin de stimuler l'échange et le débat. L'ensemble des entretiens a été traité de manière confidentielle et les échanges ont été anonymisés.

Bien que le seul critère affiché ait été celui de résider sur l'un des trois territoires d'étude, certaines catégories sociales apparaissent relativement plus représentées que d'autres (Figure 36).

Statistiques descriptives de l'échantillon qualitatif des territoires d'analyse				
	Territoires français			Total
	C.A. du Pays de Gex	C.C. du Genevois	C.A. Thonon Agglo	
Genre				
Homme	3	5	4	12
Femme	6	6	6	18
Âge				
16 - 24 ans	0	3	2	5
25 - 34 ans	1	0	0	1
35 - 49 ans	3	2	1	6
50 - 64 ans	5	6	5	16
65 ans +	0	0	2	2
Catégories socioprofessionnelles				
Actif	8	7	5	20
Etudiant	0	3	2	5
Chomeur	1	0	0	1
Au foyer	0	1	1	2
Retraité	0	0	2	2
Lieu emploi				
Non-frontalier	0	0	1	1
Frontalier	8	7	4	19
Logement				
Appartement	3	0	2	5
Maison	6	11	8	25
Territoire				
Total (enquêtés)	9	11	10	30
Total (entretiens)	8	8	8	24

Note : L'ensemble des chiffres présentés s'entend en termes du nombre d'enquêtés et non en termes du nombre d'entretiens

Source : Dans l'ombre du Grand Genève - Entretiens habitants (2024)

FIGURE 36 – STATISTIQUES DESCRIPTIVES DE L'ÉCHANTILLON QUALITATIF DES TERRITOIRES D'ANALYSE

En effet, notre échantillon se trouve majoritairement composé d'actifs exerçant quasiment tous un emploi frontalier (sauf une personne). Bien que les critères de frontaliers et d'actifs n'aient pas été énoncés lors de la recherche de participants, la prédominance de ces catégories nous apparaît finalement bénéfique, permettant d'étudier les mouvements pendulaires frontaliers en parallèle des déplacements quotidiens liés à l'entretien du ménage et aux loisirs des personnes interrogées. De plus, comme les réseaux de bus sont fortement pensés dans une perspective de déplacements pendulaires en heure de pointe, il apparaît plus justifié de se concentrer sur leur usage par les actifs plutôt que par d'autres catégories de personnes. Cela ne nous empêchera néanmoins pas de considérer d'autres types de déplacements et leur adéquation avec le réseau existant.

En revanche, les déséquilibres en termes de genre et d'âge peuvent conduire à des témoignages moins diversifiés et à des conclusions moins riches vis-à-vis de l'émergence de freins. Certaines tendances observées majoritairement chez les hommes ou davantage liées aux jeunes actifs ou retraités pourraient alors se voir masquer. Toutefois, la forte part des femmes et surtout des catégories de 50

à 64 ans peut néanmoins s'avérer intéressante, ces catégories pouvant être celles permettant de tirer le plus de conclusions en termes de déterminants à l'origine des freins à l'usage des transports publics. De fait, avoir une majorité de personnes en fin de carrière professionnelle permet d'accéder à des témoignages d'autant plus riches en termes d'ancrages au territoire, ces personnes étant en milieu ou fin de trajectoire résidentielle. De plus, avoir une majorité de femmes peut également s'avérer intéressant, ces personnes ayant souvent une mobilité relativement complexe du fait de la forte diversité des activités qui leur incombent.

Ces entretiens ont été réalisés sur la base d'une grille de questions présentée en annexe (Annexe D). Tout d'abord, les individus ont été questionnés sur leur parcours de vie, notamment vis-à-vis de l'historique de leurs lieux de résidence et de leurs perspectives dans Grand Genève, sur leur situation résidentielle actuelle et sur leurs habitudes quotidiennes. Ensuite, leur relation aux transports publics a été approfondie par des questions évaluant leur degré de sensibilité à chacun des freins étudiés, à savoir, premièrement, leur vision générale des transports publics, deuxièmement, leur perception d'une inadéquation entre l'offre proposée et leur quotidien et, troisièmement, de leur sentiment d'un manque d'aisance à l'usage des bus dans le contexte étudié. Au cours de cette partie, nous avons alors tenté de déceler les potentiels d'émergence des freins en termes d'habitudes d'usage du bus, de changements ou de ruptures biographiques ou encore d'une évolution de la situation individuelle ou contextuelle des interrogés. Finalement, il a été demandé aux enquêtés de formuler les modifications nécessaires à apporter au réseau de bus de sorte qu'ils se voient utiliser les transports publics au quotidien. Cette dernière question leur a été posée à la fois pour confirmer l'influence des freins relevés lors de l'entretien sur leur situation particulière mais également pour saisir leur facilité à se projeter dans un potentiel futur usage quotidien des transports publics de l'agglomération.

À l'aide des témoignages recueillis, l'objectif global de ces analyses qualitatives est de parvenir à une vue d'ensemble des réalités quotidiennes des habitants des territoires étudiés dans la perspective d'identifier les principaux déterminants participant de la formation de nos trois freins à l'usage des transports publics.

5.2 LE MANQUE DE PERSPECTIVES ACCENTUÉ PAR L'ABSENCE DE CENTRALITÉS PÉRIPHÉRIQUES

Bien que présentant une influence modérée sur la fréquentation des transports publics, le manque de perspectives est l'un des freins, voir le frein, dont l'assimilation est la plus développée au sein de l'agglomération du Grand Genève. Fortement territorialisé, ce dernier dépend à la fois de la proximité du domicile avec les activités mais aussi, et surtout, de la typologie de localité au lieu de résidence. En effet, habiter en proche périphérie d'agglomération ne réduit pas aussi fortement l'usage du bus que d'habiter dans des centres secondaires ou dans des zones de faible densité périphérique. Malgré une prédominance de l'effet territorial, les catégories d'âge et les catégories socio-professionnelles, indiquant une tendance au niveau de l'étape de vie, participent également de la structuration de ce frein, et donc, plus largement, de sa formation.

Le manque de perspectives sera tout d'abord abordé par les parcours de vie et les trajectoires résidentielles des individus, puis, par la suite, considéré au niveau territorial en termes de difficultés d'adéquation de l'offre avec la répartition des activités et l'aménagement du territoire. Ces différents aspects ont été retenus en raison de leur capacité à approfondir les dynamiques à la fois sociales et territoriales à la source de ce frein en lien avec le contexte frontalier du Grand Genève.

5.2.1 LES TERRITOIRES FRONTALIERS : ENTRE POSSIBILITÉS D'ACCÈS À LA PROPRIÉTÉ ET TERRE D'ACCUEIL DE NOUVEAUX RÉSIDENTS

Au sein de l'agglomération du Grand Genève, une forte disparité existe en termes de répartition des emplois et des logements, les premiers étant principalement situés sur le canton de Genève ou sur le territoire de Nyon et les seconds fortement concentrés au sein des intercommunalités françaises de la région. Bien connue, cette asymétrie territoriale s'explique par des niveaux de salaires plus importants sur Suisse que sur France et, respectivement, par un taux de vacance des logements plus élevé ainsi que par un coût de logement plus faible sur le versant français de l'agglomération. Bien que l'offre et le coût des logements soient cités dans la plupart des entretiens effectués, il est tout d'abord nécessaire de préciser que les habitants rencontrés ne présentent pas tous les mêmes parcours de vie, se divisant ainsi en trois grandes catégories : les Genevois ayant cherché à s'installer en périphérie, les personnes ayant quitté leur région et étant arrivées dans l'agglomération, souvent pour des perspectives professionnelles, et les résidents de longue date des intercommunalités étudiées. Alors que l'installation sur le territoire français de l'agglomération est souvent caractérisée comme le fait d'une opportunité illégitimement saisie par des « profiteurs », il apparaît que cette décision n'est en réalité pas si souvent libre mais résulte davantage d'un agrandissement du ménage ou d'un souhait d'un cadre de vie moins urbain, le tout couplé à d'importantes difficultés à accéder à la propriété sur le territoire suisse de l'agglomération.

Tout d'abord, revenons sur la première catégorie d'habitants, à savoir les personnes ayant grandi ou, tout du moins, qui ont passé une majeure partie de leur vie sur le territoire suisse de l'agglomération. La plupart d'entre eux ont vécu leur enfance sur le canton de Genève, au sein duquel ils ont fait l'ensemble de leur scolarité et pratiqué la majeure partie de leurs activités de loisir. Leur cercle social se concentrait alors essentiellement au centre de l'agglomération, parfois même en ville de Genève. Ayant vécu toute leur enfance, voire leurs premières années en tant qu'actifs en Suisse, ces derniers n'étaient alors que peu liés au versant français de l'agglomération, vivant et travaillant sur Genève. Le changement de situation se produit, pour la plupart, avec la volonté d'accéder à la propriété, souvent couplée au souhait de fonder une famille. Habités de la ville ou de la première périphérie de Genève, ces personnes étaient alors à la recherche d'un cadre de vie plus agréable en dehors du plein centre de l'agglomération, soit pour leur épanouissement personnel, soit dans la perspective d'y élever leurs enfants. Loin d'être un but en soi, l'établissement sur le territoire frontalier apparaissait alors comme une évidence dans un contexte où l'accès à la propriété sur Genève est caractérisé comme

« impossible ». C'est notamment le cas de Tania Viars, installée avec sa famille dans la CCG depuis 10 ans, n'ayant pas réussi à trouver une maison du côté suisse de l'agglomération :

FB : Depuis quand est-ce que vous habitez à Veigy et qu'est-ce qui vous a conduit à y habiter ?

TV : Alors, on habite sur Veigy depuis maintenant 2 ans et on habitait sur la commune de Malagny depuis maintenant... On a déménagé sur Malagny, il y a 10 ans. En fait, ça fait depuis 10 ans qu'on habite sur France. On a toujours habité sur Genève, au centre-ville, précisément dans le quartier de la jonction et on a déménagé sur France à la recherche en fait de tranquillité et d'un espace un peu plus calme pour élever des enfants. [...] Et puis aussi le pouvoir d'achat ! C'est là où on a pu acheter. C'était pas possible sur Suisse...

Tania Viars – Responsable ressources humaines entre 35 et 49 ans, habite à Veigy depuis 2 ans

Ayant toujours vécu sur Genève, son aspiration à un cadre de vie périphérique ne pouvait se concevoir qu'au sein de la partie française de l'agglomération, une installation en campagne genevoise étant rendue inenvisageable par un contexte d'accession à la propriété impossible. Ces difficultés résidentielles se retrouvent dans l'intégralité des entretiens effectués, certains se présentant même comme « réfugiés » de cette situation :

FB : Depuis quand est-ce que vous habitez à Valleiry et qu'est-ce qui vous a conduit à y habiter ?

SL : Depuis 2001, septembre 2001. Et parce qu'on voulait une maison à nous.

ML : Et puis qu'on est des réfugiés immobiliers ! C'est impossible de trouver une maison en Suisse ! Enfin si c'est possible, mais pas...

SL : Pas dans notre budget...

ML : Pas si tu n'en hérites pas.

Simone et Marc Landrieux – Femme au foyer et employé dans l'industrie chimique entre 50 et 64 ans, habitent à Valleiry depuis 23 ans

Plus que de profiter d'une forme d'avantage, les enquêtés ont plutôt été limités dans leurs possibilités territoriales au niveau de la localisation de leur lieu de domicile. Ne pouvant pas accéder à la propriété en Suisse, ils ont alors été conduits à s'établir sur France afin de répondre à leurs aspirations résidentielles et, plus largement, de cadre de vie.

La situation est relativement différente pour les personnes arrivées sur le Grand Genève. Dans leur cas, l'installation sur l'agglomération dépend davantage des perspectives professionnelles recherchées à Genève et se déroule souvent en une séquence en plusieurs temps.

Les personnes arrivées au sein de l'agglomération se trouvent, en grande partie, venir de différentes régions de France, notamment de Paris, de Bretagne ou d'ailleurs. La plupart ayant connu des expériences dans diverses moyennes ou grandes villes françaises, ces personnes sont principalement motivées par les possibilités d'emploi qu'offre le contexte dynamique genevois. Loin de chercher à tout prix à s'installer sur le versant français de l'agglomération, il apparaît que leur installation suive plutôt une sorte de séquence d'arrivée au sein des intercommunalités frontalières. En effet, dans de nombreux cas, ces nouveaux arrivants s'installent, tout d'abord, dans un premier petit logement au sein de l'une des intercommunalités (studio, appartement, etc.) le temps de trouver une solution plus pérenne. Suite aux premiers mois, voire premières années, passés dans l'agglomération, ces derniers vont chercher un logement plus durable et ce toujours sur le côté français, en raison de facteurs aussi bien économiques que contextuels. De fait, leur maintien sur le versant français s'explique notamment par l'avantage financier que cela représente et par une absence d'attachement au territoire suisse

mais aussi, et surtout, en raison des difficultés de l'immobilier sur Genève et de la barrière des prix, les empêchant de se projeter sur le côté suisse de l'agglomération. Originaire du sud-ouest de la France, Sandrine Lambert a connu plusieurs logements avant de s'installer dans sa maison à Saint-Julien :

SL : Moi, je suis née là-bas [dans les Pyrénées-Atlantiques] et j'ai vécu là-bas les 22 premières années de ma vie. [...] Mon premier studio c'était Collonges-sous-Salève et puis après, j'ai suivi parce que, dans les années début 90, c'était très compliqué de trouver des logements... Très très compliqué ! Donc le premier qui se libérait... Et après, j'ai cherché sur Saint-Ju. J'étais même à Cervonnex, à la sortie de Saint-Julien, dans une maison. Après j'étais à la rue Fernand David. Après on était... J'ai rencontré [Luc] ! On a acheté l'appart dans le bâtiment. [...] Et après, on est venus ici.

Sandrine Lambert – Assistante médicale entre 50 et 64 ans, habite à Saint-Julien depuis 35 ans

Arrivée sur l'agglomération en 1987, son installation s'est faite en différentes étapes successives, tout d'abord en habitant un petit studio puis en emménageant dans une maison sur Saint-Julien. Ces différentes étapes traduisent une installation progressive, principalement tributaire de sa situation personnelle et professionnelle (premier emploi sur Suisse, rencontre de son mari, ...) mais aussi du fait du contexte immobilier tendu à cette époque. Plus que de ne pas envisager de s'installer sur Suisse, à l'image des « Genevois d'origine », ces nouveaux résidents sont plutôt contraints de s'établir sur France, affectés par le manque d'offres et les difficultés financières à se loger sur Genève. En parallèle, à leur arrivée dans l'agglomération, ces nouveaux habitants se préoccupent davantage des possibilités d'emplois suisses que de leur situation résidentielle. Cela participe également à expliquer une solution temporaire et de simplicité sur France. Sur le plus long terme, la stabilité apportée par leur emploi leur permet d'accorder plus d'importance à leur logement sans que cela les conduise pour autant à quitter le versant français de l'agglomération. En effet, motivés par la recherche d'un cadre propice pour y fonder une famille ou pour tout simplement bénéficier de cadre de vie agréable mais tout de même relativement contraints dans leurs possibilités résidentielles, le choix de rester en périphérie frontalière pour s'y établir s'impose. Ayant habité dans de nombreuses grandes villes et étant arrivées sur Genève pour des raisons professionnelles, l'exemple du couple Quinet illustre bien ce processus d'installation et l'aspiration d'un cadre de vie agréable en dehors de la ville :

TQ : Qu'est-ce qui nous a amené à vivre ici ? On venait d'Angleterre et on a... Enfin oui, j'ai trouvé un travail sur Genève et il a fallu trouver un endroit pour vivre. Et on a exploré la région, aussi bien de l'autre côté du lac, qu'ici ou que du côté Annemasse et notre choix s'est porté sur ce coin-là, par rapport à l'environnement, le lac, les montagnes... Et voilà, c'est surtout ça qui nous a... Alors Messery, on n'a pas commencé par Messery. On avait loué une maison à Douvaine avant, pendant je crois 5 ans durant lesquels on explorait et cherchait un endroit où on pourrait construire une maison et puis le hasard a fait que... [...] Donc une fois qu'on avait défini de quel côté on voulait être, on a commencé à prospecter autour pour savoir s'il y avait des maisons à acheter ou si on voudrait faire construire.

MQ : Mais moi, ce que je commencerais à dire, c'est qu'on a toujours privilégié d'être, quitte à prendre des transports, mais avoir un cadre de vie qui soit agréable pour nous et au vert, au calme. C'est pour ça qu'on ne s'est pas concentrés sur Genève ou ses environs quoi.

Maude et Tobias Quinet – Employée dans une agence immobilière et (resp.) dans les services généraux entre 50 et 64 ans, habitent à Messery depuis 12 ans

Le cadre de vie, au même titre que le souhait de l'accès à la propriété, participent, en parallèle des déterminants financiers, de la décision de s'installer et de rester sur le versant français de l'agglomération. Dans ce cas, comme dans de nombreux autres, l'éventualité d'habiter sur Genève n'est pas considérée, cette solution semblant ne pas répondre, notamment, au critère du cadre de vie.

Dans d'autres, cette éventualité n'est même pas mentionnée, soulignant un sentiment d'inaccessibilité de Genève, contrairement à la première catégorie de personnes qui se justifiaient d'habiter sur France.

Finalement, bien que peu nombreux, il existe également des travailleurs frontaliers installés depuis leur naissance sur l'un des territoires français de l'agglomération. C'est notamment le cas de Tiphanie Frey, employée de l'État de Genève et originaire de Thoiry dans le Pays de Gex :

TF : Je suis née à la maternité de Genève mais j'ai toujours vécu à Thoiry. Donc je suis du cru. Je suis parmi les rares qui restent du cru, je pense. [...] J'ai fait une partie de mes écoles à Saint-Genis, j'ai fait la seconde à Ferney et ensuite je suis passée à l'école de commerce à Genève. [...]

FB : Et puis donc, du coup, vous avez habité à Thoiry, vous avez grandi là-bas. Qu'est-ce qui vous a conduit finalement à y rester à Thoiry ?

TF : Alors l'attachement au lieu... La qualité de vie... Moi j'aime bien faire du sport, j'aime bien grimper. Donc voilà ! Vous sautez dans les baskets et vous partez. En fait, c'est merveilleux. Et puis moi, j'habite toujours dans la ferme où je suis née. Donc j'ai un appartement à cet endroit-là. Voilà, c'est aussi des souvenirs. Et puis, mis à part les transports, enfin c'est le bonheur quoi ! Au milieu des champs, avec les pâquerettes et tout. C'est agréable !

Tiphanie Frey – Comptable au département des finances entre 50 et 64 ans, habite depuis son enfance à Thoiry

Attachée à cette localité qu'elle connaît depuis toujours, Tiphanie souligne facilement les avantages que présente sa région, principalement au niveau de la qualité de vie. Malgré une relation particulière entretenue avec le territoire, parfois sentimentale, les incitant à y rester, ces personnes présentent un profil relativement similaire à celui des autres enquêtés, aspirant à un cadre de vie hors de la ville tout en exerçant une activité professionnelle sur Suisse. Bien que des « locaux » fortement ancrés dans les territoires français puissent exister, ceux-ci n'ont pas été rencontrés lors de nos entretiens, ayant échangé en très grande partie avec des profils transfrontaliers.

Contrairement à ce qui peut souvent être entendu, il n'existe donc pas un seul type de frontaliers mais bien une multitude de parcours individuels, pouvant être synthétisés par des mouvements du centre de l'agglomération vers sa périphérie et des mouvements de l'extérieur de l'agglomération vers ce même secteur français. Bien que les motivations initiales des personnes ayant intégré l'agglomération puissent s'avérer différentes, portant essentiellement sur des perspectives professionnelles, sur le long terme, l'ensemble des individus cherche à accéder à la propriété dans un cadre agréable, souvent pour y élever leurs enfants. L'importance attribuée au « cadre de vie » apparaît généralisée aussi bien dans les motivations des « Genevois d'origine » que dans celles des « nouveaux arrivés » et des « frontaliers ancrés ». Dans ce contexte, les difficultés d'accession à la propriété côté suisse participent de l'explication de leur installation sur France, mais ce de façon différenciée. Alors que les « Genevois d'origine » envisagent assez naturellement un passage sur le versant français afin de pouvoir s'installer dans une maison, les « nouveaux arrivés » se concentrent à réussir leur insertion au sein de l'agglomération, accordant une importance majeure à leur nouvel emploi plutôt qu'à leur localisation résidentielle ce qui les conduit, par contraintes financières et par simplicité, à s'établir sur France. Finalement, attachés à leur lieu d'origine correspondant au cadre de vie souhaité, les « frontaliers ancrés » restent sur leur territoire, le secteur suisse ne pouvant leur offrir davantage que ce qu'ils ont déjà. Bien que se manifestant différemment, les difficultés résidentielles sur Suisse agissent au sein de l'ensemble de la population, quel que soit l'origine des individus.

Alors que le contexte résidentiel genevois et l'aspiration à un cadre de vie périphérique émergent des résultats présentés, il est alors nécessaire de chercher à comprendre en quoi est-ce qu'ils participent d'un manque de perspectives lié aux transports publics.

5.2.2 VIVRE LA VILLE À LA CAMPAGNE : DES TENSIONS ENTRE CADRES ET MODES DE VIES

Les territoires périphériques français réunissent des trajectoires de vie multiples, certaines personnes étant originaires du territoire, d'autres venant du reste de l'agglomération et d'autres encore originaires du reste de la France ou même d'autres pays. Malgré ces parcours très diversifiés, ces différentes personnes partagent deux grandes aspirations communes. Sur fond de perspectives professionnelles sur Suisse ou de l'agrandissement de leur famille, leur implantation s'articule tout d'abord autour d'une même motivation à un cadre de vie périphérique, loin de la ville et de ses nuisances. En parallèle, malgré l'importance de cette première ambition, les habitants des secteurs frontaliers partagent également une même aspiration à un mode de vie urbain, pouvant s'entendre par un rythme quotidien dynamique fait de nombreuses activités et, dans le contexte du Grand Genève, par des déplacements pendulaires transfrontaliers pour l'exercice d'un emploi sur le versant suisse de l'agglomération. En effet, bien qu'installés dans les intercommunalités françaises, leur situation ne peut difficilement se penser sans un travail sur Suisse, activité nécessaire afin de se maintenir au sein d'une agglomération dictée par un niveau de vie relativement élevé.

Loin d'être innées, ces aspirations à un cadre de vie périphérique et à un mode de vie urbain sont le fruit à la fois d'objectifs liés à une étape de vie de début de carrière professionnelle ou d'arrivée des premiers enfants et d'une même acculturation à un mode de pensée résolument urbain. Tout d'abord, l'installation de l'ensemble de ces personnes apparaît en effet concomitante avec une même étape dans leur cycle de vie, à savoir de premières ou nouvelles perspectives professionnelles et le développement du ménage familial. Partageant de telles aspirations à leur arrivée, ces habitants peuvent, après plusieurs années passées sur le territoire, remettre en question leur lieu de résidence, en raison de nouvelles préoccupations traduisant une nouvelle étape dans leur cycle de vie. En effet, certaines personnes, installées depuis de nombreuses années et dont les enfants sont en voie de devenir indépendants, disent alors chercher à se rapprocher du centre de l'agglomération ou à rentrer dans leur région d'origine. C'est notamment le cas de Margot Nicollin, arrivée sur le territoire pour raisons professionnelles et qui exprime son doute quant à un avenir sur Thoiry :

FB : Est-ce que vous trouvez que vous êtes contente d'habiter ici, à Thoiry ? Est-ce que vous y projetez par la suite ?

MN : Alors c'est vrai que nous, on n'est pas... Mon mari est de Reims. Enfin, on n'est pas originaire de la région. Donc c'était vraiment pour raisons professionnelles. Donc, a priori, on se projette pas à la retraite de rester ici. Après pourquoi pas un pied à terre ? On a quand même trois enfants dont l'aîné commence ses études à Genève. Enfin, ils sont tous nés, tous les trois, à Genève. Donc, ça dépendra ! [...] Probablement que si on reste ici, ça sera pas forcément à Thoiry. Peut-être plus près de la ville. Peut-être en appartement, pas dans une grande maison, ça n'a plus de sens. [...] Mais bon, je pense que c'était une phase de vie. Ouais, tant qu'ils sont, tant qu'ils étaient petits. Enfin... Autant profiter d'être à la campagne ! Ça a pas de sens d'être en appartement à Thoiry et de se taper 2h de trajet ! Autant avoir un appartement près de la ville. Enfin... Donc le fait que... Voilà, moi je... J'encaisse ce trajet depuis 20 ans. Je passe quand même beaucoup de temps dans ma voiture. Bah, c'est vrai que d'un côté, le week-end au moins, j'ai le côté campagne, le calme etc.

Margot Nicollin – Pharmacienne à l'hôpital entre 50 et 64 ans, habite à Thoiry depuis 19 ans

Après s'être installée dans un cadre périurbain pour en faire profiter ses jeunes enfants, Margot souligne le fait qu'avoir une maison faisait sens à l'époque mais que, par la suite, elle essaierait très probablement de se rapprocher de la ville pour faciliter son quotidien ou de rentrer en Bretagne, région dont elle est originaire. Cela montre à la fois une étape de vie pratiquement révolue, mais aussi et surtout une installation initiale dictée par l'arrivée de jeunes enfants et l'accession à un emploi sur Suisse, en parallèle d'une aspiration à un certain cadre de vie.

Bien que l'étape de vie soit un premier point commun partagé par ces individus, le deuxième point, d'autant plus essentiel, se trouve ensuite au niveau de l'acculturation des individus à un mode de vie, et plus largement, à un mode de pensée résolument urbain. En effet, contrairement à des locaux entretenant un mode de vie « rural », ces résidents frontaliers cherchent à poursuivre un rythme de vie similaire à celui mené au centre de l'agglomération ou dans d'autres villes en France ou ailleurs, à savoir un mode de vie rapide et dynamique. Notons que malgré une socialisation à la ville moins prononcée chez les « frontaliers ancrés », ce mode de pensée se retrouve également dans leur cas, exerçant un emploi sur Suisse et donc habitués à un mode de vie frontalier. Ce mode de vie fait de nombreuses pérégrinations comme décrit par Pinson et Thomann (2002) mène l'individu à se projeter dans l'entier du territoire et non pas seulement dans la proximité de son domicile. En plus de partager une même étape de vie, ces personnes semblent alors également liées par une même socialisation à l'urbain, participant de leurs aspirations à un certain cadre et mode de vie.

De nature profondément antagoniste, le mode de vie urbain et le cadre de vie périurbain participent pleinement du manque de perspectives des transports publics des individus. De fait, ce manque de perspectives naît précisément de la rencontre de ces deux aspirations contradictoires mettant en tension les quotidiens individuels, tension accentuée par un contexte d'emplois et de logements fortement déséquilibré. En effet, la poursuite d'un mode de vie urbain dans un cadre de vie périurbain induit de nombreux déplacements et de longues distances, amplifiés par une relativement forte dispersion des activités et des logements en périphérie d'agglomération. Ces différents déplacements exercent une pression sur le quotidien des individus, devant compter sur des durées plus importantes afin de pouvoir réaliser leur programme d'activités. Contraints de toute part, le choix du mode de transport se présente alors à eux comme la seule variable d'ajustement pour atténuer les tensions de leur quotidien. Alors qu'en milieu urbain, l'utilisation quotidienne du bus peut s'avérer comparable à l'utilisation de la voiture, en milieu périurbain, les faiblesses du bus se trouvent non négligeables, principalement en raison de l'impossible couverture de l'entier du territoire mais aussi du fait d'un nombre de changements plus importants et des durées de trajets rallongées. Dans ce contexte, la voiture apparaît alors comme le mode de transport le plus adapté, conduisant les habitants à un sentiment de dépendance automobile pour mener un mode de vie urbain dans un contexte périurbain.

Ce sentiment de tiraillement entre rythme quotidien, situation résidentielle et contexte territorial revient à de nombreuses reprises dans nos entretiens. Le précédent témoignage en faisait justement implicitement mention, Margot expliquant « encaisser des trajets de 2 heures depuis 20 ans ». Dans son cas, il apparaît qu'elle doive subir de longs trajets quotidiens, pour pouvoir profiter d'une maison et d'un cadre favorable tout en maintenant diverses activités liées à son travail, à la logistique familiale et aux loisirs des enfants. Cela est aussi le cas de Lucie Baume, contrainte dans ses déplacements pour faire ses différentes activités qu'elle essaie de regrouper de sorte à utiliser le moins possible sa voiture :

LB : Alors le samedi, c'est là où je vais beaucoup faire les allers-retours. Donc... enfin j'ai. Euh, j'essaie de tout... En fait, une fois que je suis descendue avec la voiture, j'essaye d'avoir tout fait. Donc, le samedi effectivement, il y a pas mal de... je vais utiliser pas mal la voiture pour faire toutes mes missions, mais les regrouper en un. Et après, le dimanche, j'essaie de pas utiliser la voiture en fait, si j'y arrive.

FB : Pour pouvoir éviter de prendre la voiture comme vous disiez ?

LB : Bah je suis pas très voiture et puis j'essaie quand même de faire attention, donc... Mais, je ne peux rien faire sans la voiture ! Si je dois aller faire les courses... Alors si ! Je peux me faire livrer mais c'est assez cher. Enfin c'est 10€. Euh mais après... De toute façon, il peut vite y avoir un rendez-vous chez le médecin pour les enfants ou une activité ou quelque chose comme ça.

Lucie Baume – Scientifique experte en polymères entre 50 et 64 ans, habite à Thoiry depuis 18 ans

Loin d'apprécier la voiture, Lucie se trouve dépendante de son utilisation pour mener un mode de vie fait de nombreuses activités, notamment en lien avec ses enfants. La prégnance des enfants est souvent citée, indiquant une mise sous tension des quotidiens également fortement liée à ces derniers. Les rythmes de vie et, plus largement, les modes de vie participent alors de façon prépondérante d'un manque de perspectives avec les transports publics.

Ce manque de perspectives découle donc d'une tension entre mode et cadre de vie, accentuée par le contexte d'aménagement territorial. La modification de l'une de ces trois variables conduit à l'établissement d'un nouvel équilibre et donc à l'altération des tensions du quotidien. De fait, si une personne décide de revoir ses exigences en matière de cadre de vie, par une installation plus proche de la ville, cela pourra diminuer l'écart existant entre ses rythmes et son lieu de vie. De même, une réduction du nombre d'activités pourra mener à une quantité de déplacements moins importante, réduisant alors les tensions quotidiennes. Un arbitrage doit alors être effectué entre l'importance accordée au contexte de résidence et aux rythmes de vie et le poids attribué aux désagréments en termes de temps et de fatigue dans l'exercice de nombreux déplacements. Alors que, dans la plupart des cas, les individus réussissent à maintenir un certain équilibre entre le cadre et le mode de vie souhaités, notamment par l'usage prononcé de la voiture, dans certains cas, les tensions du quotidien deviennent si importantes qu'elles peuvent conduire à remettre en question l'installation de la personne dans son lieu de résidence. Un des témoignages recueillis relate d'une période de détresse psychologique due au contexte quotidien de frontalier :

TV : On a un arrêt TPG FLEX qui vient de s'ouvrir au bout de la rue et vraiment on est hyper heureux ! Pour nous, c'est hyper pratique parce que ça veut dire qu'à terme... Donc là, [Bastien] est en 6P. Dans 3 ans, il ira au cycle. Ça veut dire qu'il sera peut-être autonome pour aller seul au cycle. Ce qui est juste génial en fait ! [...]

FB : Le fait qu'il y ait ce nouvel arrêt, ça permet aussi d'avoir cette... ?

TV : Ça nous rassure, ça nous rassure ! On se dira pas : « Bon bah comment on va faire ? » C'est une solution.

FB : Et vous, quand vous dites ça vous rassure... Parce que c'était une forme d'inquiétude ?

TV : Oui, clairement ! Entre la fermeture des petites douanes qui m'a ôté le sommeil passablement de temps, les petits, les trajets, le travail, les... Enfin oui, oui, c'était une source d'inquiétude. Et combien, combien de fois sur le coup de l'énerverment, on a dit : « Bon, on vend ! On s'en va. On va prendre un appartement sur Suisse et puis on s'en va » ? Parce que c'était vraiment des vraies prises de tête. [...] C'était un stress quotidien. Le petit qui pleure dans la voiture parce qu'on est en retard 15 minutes tous les jours à l'école. La maîtresse qui met des remarques dans le carnet parce qu'elle ne peut pas faire d'exception. Elle entend bien. La maîtresse habitait à Malagny, donc elle comprend très bien notre problématique mais elle peut pas faire de différence avec quelqu'un qui habiterait sur la commune. Donc non non, l'année dernière était compliquée. Cette année, on a trouvé un équilibre. Mais mais la mobilité était vraiment un problème. Vraiment !

Tania Viars – Responsable ressources humaines entre 35 et 49 ans, habite à Veigy depuis 2 ans

Avant ce nouvel arrêt de bus, le quotidien de Tania était arrivé à un tel extrême que son mari et elle avaient envisagé sacrifier leur souhait d'un cadre de vie périurbain et retourner sur Suisse pour alléger leur situation. Cela illustre cet état de tension, résultant de la confrontation d'un cadre et d'un mode de vie dans un contexte donné, et la nécessité de l'arbitrage pour trouver un équilibre.

Bien que l'individu puisse participer de cet arbitrage, la décision ne lui revient pas entièrement, la personne n'étant pas toujours face à un choix parfaitement libre mais bien fonction du contexte territorial. En effet, dans la situation frontalière du Grand Genève, l'impossibilité d'un établissement

du côté suisse entrave cette mise en balance, dictant en partie le contexte territorial dans lequel la personne s'établira. De fait, bien que le choix d'un certain mode de vie et d'un cadre de vie périurbain soit principalement du ressort de l'individu, l'impossibilité d'accéder à la propriété dans la périphérie genevoises ou nyonnaise le contraint à s'éloigner du centre de l'agglomération pour se projeter dans l'une des intercommunalités françaises périphériques, participant, par conséquent, d'autant des tensions de son quotidien. Ces contraintes résidentielles, se traduisant dans le fort déséquilibre entre emplois et logements de l'agglomération, rend encore plus difficile pour l'individu les perspectives à se projeter dans les transports publics.

5.2.3 L'ABSENCE DE CENTRALITÉ PÉRIPHÉRIQUE RENFORÇANT LE MANQUE DE PERSPECTIVES EN BUS

Bien que le manque de perspectives dépende du cadre et du mode de vie, ce dernier est également impacté par l'aménagement territorial suivi. En effet, bien que le caractère antonymique du cadre de vie périurbain et du mode de vie urbain génère les tensions vécues au quotidien, ces dernières peuvent se voir accentuées en raison d'un aménagement territorial défavorable ou, en d'autres termes, du fait d'une « absence de centralité périphérique ». Se distinguant d'un critère purement de l'ordre de la distance, l'absence de centralité périphérique peut se définir comme un aménagement territorial accentuant les tensions entre le cadre de vie et le mode de vie, renforçant ainsi le manque de perspectives en transports publics. De fait, un aménagement peu pensé en termes de centralité et se traduisant en la dispersion des logements, des services et des activités sur le territoire va conduire à une multiplication des déplacements pour effectuer l'entier des tâches quotidiennes, rendant, de ce fait, les transports publics peu efficaces et difficilement envisageables pour les habitants.

Loin d'être uniquement le fait du contexte périphérique en présence, l'absence de centralité périphérique apparaît se structurer autour des différences frontalières, étant principalement développée au sein des territoires frontaliers, aussi bien au niveau local que global. Consistant en une approche globale de structuration du territoire, cette absence de centralité périphérique n'est pas fonction de l'échelle d'observation et prend forme aussi bien au niveau des communes de résidence que, plus largement, à l'échelle de l'intercommunalité.

À l'échelle locale, ce défaut de centralité périphérique s'illustre par un manque de concentration des logements, menant au développement de larges quartiers résidentiels. Caractéristiques du cadre de vie souhaité, ces zones résidentielles se traduisent en une dispersion des habitants autour du centre du village ou de la ville, les conduisant à ne pas pouvoir se projeter dans la localité, même en proximité, sans le recours à la voiture. Même à seulement moyenne distance du centre, ces personnes se trouvent alors à l'écart de la commune dans leur zone résidentielle, comme dans le cas du village de Thoiry divisé entre le centre du village (le bas du village) et sa zone résidentielle (le haut du village) :

LB : Oui par contre... Oui... En fait, on est toujours un peu obligés d'avoir la voiture. Enfin parce que même là en fait, le bus, le transport..., enfin le bus public passe en bas du village. Mais nous, bah on a quand même vite un petit quart d'heure à pied. Bon, c'est faisable. On peut avoir le vélo électrique. J'en ai, donc on se débrouille. Mais, en fait, la problématique de notre village, et on l'a déjà fait remonter à la Maire, enfin à la Mairesse, il y a rien pour connecter le haut du village avec le bas du village. Donc avec les horaires de bus scolaires et d'écoles primaires, il y a un balai de voitures qui descend et c'est juste pour faire 5 Min de voiture ! Pour aller chercher les enfants à midi et les remonter, les redescendre à 16h30. Après il y a les bus des plus grands... Donc il y a un ballet de voitures juste pour relier le haut et le bas. Mais c'est une problématique du village. [...] Ils ont demandé aux TPG si ça les intéressait de faire une navette. Mais les TPG... Enfin, c'est une problématique du village ! [...] Donc à mon avis, c'est plutôt la mairie qui devrait mettre des minibus, en tous cas au moins aux horaires de pointe. Ce qui permettrait aux personnes âgées ici de pouvoir rejoindre... Parce qu'en fait, en bas, il y a... Dans le village, il y a un mini commerce. Il y a un petit casino, il y a une banque, y a un boucher donc. Et là, ici en fait, c'est des copropriétés. Bon il y en a

des récentes, mais il y en a des vieillissantes. Ici, elles datent des années 80 ! Donc ceux qui ont acheté, bah ils commencent à avoir 60-70 ans.

Lucie Baume – Scientifique experte en polymères entre 50 et 64 ans, habite à Thoiry depuis 18 ans

Situés à distance du centre de la commune, ces habitants ne peuvent profiter d'une forme de centralité périphérique permettant une certaine proximité aux aménités de la commune. Au contraire, ces habitants se retrouvent déconnectés du cœur de la localité, ce qui les conduit à une dépendance accrue à la voiture.

Alors que l'aménagement territorial côté suisse favorise une forme de centralité communale, cette absence de centralité périphérique apparaît particulièrement développée dans les territoires frontaliers, en raison d'une politique d'aménagement basée sur le développement de larges zones résidentielles détachées des centres secondaires. Correspondant au modèle dominant développé dans la périphérie frontalière du Grand Genève, cette stratégie d'aménagement conduit à la dilution des logements sur le territoire rendant impossible une véritable efficacité des transports publics. De fait, ne pouvant répondre efficacement aux besoins des habitants, en raison à la fois d'une desserte peu adaptée mais aussi de parcours rendus trop longs, ces derniers apparaissent alors peu envisageables, se traduisant ainsi en un manque de perspectives dans les transports publics. En cela, cette absence de centralité périphérique au sein des intercommunalités françaises participe, en parallèle de l'effet de la dissymétrie logements/emplois au sein de l'agglomération, à l'accentuation des tensions entre cadre et mode de vie et, de ce fait, au renforcement du sentiment d'inadéquation des transports publics dans les territoires frontaliers.

Bien qu'elle puisse se concrétiser au niveau local, cette absence de centralité périphérique peut également s'observer à une plus large échelle. Au niveau de l'intercommunalité, cette absence de centralité périphérique prend la forme d'une dispersion des activités et des services sur l'ensemble du territoire, menant les habitants à effectuer de nombreux déplacements au quotidien. Cela s'illustre notamment par le développement de grands centres commerciaux, par la répartition des établissements scolaires ou encore par la dispersion des activités sur l'entier de l'intercommunalité, comme l'illustre le témoignage de Tiphany Frey :

TF : Après, j'ai des activités sportives sur Thoiry. J'ai une autre activité sur Prévessin. J'ai du yoga à Ferney... Non, je vais maintenant à Chevry, pardon à Chevry. Euh. J'ai eu fait pendant 3-4 ans du poney à Perron donc... Voilà, vous prenez votre voiture !

Tiphany Frey – Comptable au département des finances entre 50 et 64 ans, habite depuis son enfance à Thoiry

Effectuant de nombreuses activités en lien avec une aspiration à un mode de vie relativement urbain, Tiphany se voit se déplacer sur tout le territoire et ne peut envisager d'effectuer ses multiples déplacements en transports publics. Face à une situation territoriale éclatée, les frontaliers se retrouvent alors privés de perspectives en bus, ou plus exactement développent un sentiment de manque de perspectives en bus les poussant vers une dépendance à la voiture. Malgré cette réalité de toute couronne extérieure d'agglomération, l'aménagement suivi au sein des intercommunalités françaises conduit à une dispersion encore plus forte des activités, renforçant ainsi le manque de perspectives en transports publics.

Cette absence de centralité périphérique s'illustre aussi par la localisation et le type de centres commerciaux principalement développés, favorisant des hypermarchés à l'extérieur des centres secondaires et des zones résidentielles pensés dans une perspective d'usage de la voiture, comme l'indique Antoine Emery :

FB : Vous disiez que vous ne pouviez pas faire les activités que vous vouliez en proximité de votre domicile, par rapport aux courses, ou quoi que ce soit ?

AE : Ouais non, on est toujours obligé de se déplacer avec les véhicules. D'ailleurs, il n'y a qu'à voir la taille des parkings dans ces centres commerciaux.

Antoine Emery – Habitant en situation de chômage entre 35 et 49 ans, habite à Prévessin-Moëns depuis 15 ans

Comme mis en avant par l'éllicitation de la « taille des parkings », le type de commerces fortement privilégié est celui de grandes structures réparties sur le territoire à distance du centre des localités et des secteurs de logements. Caractéristique des zones périphériques françaises, ce genre de structures contraste avec les petits supermarchés présents au sein du secteur périphérique suisse s'inscrivant dans une perspective de centralité périphérique. Participant, en parallèle d'autres types d'activités, de la formation de larges zones industrielles peu concentrées et réparties sur le territoire, ce type d'aménagement complexifie la desserte des services en transports publics et, à nouveau, renforce le sentiment d'inadéquation de ce mode pour effectuer les tâches du quotidien.

Finalement, cette situation peut également se retrouver en termes de décalage, au sein des territoires frontaliers, entre la localisation résidentielle et les établissements scolaires, complexifiant le quotidien des parents comme l'explique Margot Nicollin :

MN : Comme ils ont fait tout le primaire ici, enfin on connaît hein... Les voisins, enfin il y en a qui ont des enfants. Donc on a des groupes WhatsApp et on... En général, on covoiture. C'est rare qu'on fasse un aller-retour au collège pour juste un enfant.

[...]

MN : Moi, c'est vrai que je ne vais pas à Péron en dehors du collège. Enfin pour aller chercher les enfants ou des réunions au collège... Parce que, je ne vais pas aller faire des courses à Péron. Enfin ça me viendrait pas...

Margot Nicollin – Pharmacienne à l'hôpital entre 50 et 64 ans, habite à Thoiry depuis 19 ans

Ayant un fils devant se rendre au collège à Péron, localité non accessible en transports publics et où elle se rend uniquement pour aller chercher son enfant, Margot cherche des solutions avec d'autres parents de Thoiry pour organiser du covoiturage pour plusieurs enfants dans le but de réduire le nombre de déplacements et ainsi les tensions quotidiennes. De ce fait, l'absence de centralité périphérique au sein des territoires frontaliers se traduit également par une localisation peu avantageuse des établissements scolaires alors en décalage avec les logements des habitants. Cette situation, couplée à une desserte de bus scolaire rendue difficile en raison des larges quartiers résidentiels, mène à tendre encore davantage le quotidien des habitants, renforçant ainsi un manque de perspectives en transports publics. De fait, le manque d'indépendance des enfants dans leurs déplacements oblige les parents à devoir les véhiculer, participant à augmenter le nombre de trajets à effectuer et, par conséquent, à accentuer d'autant les tensions quotidiennes. Se trouvant alors renforcées, ces dernières limitent encore plus le temps à disposition et conduisent à rendre inenvisageable l'usage des transports publics également pour les déplacements des parents.

Plus qu'une simple conséquence du contexte périphérique, cette situation manifeste d'une absence de centralité périphérique au sein des intercommunalités françaises de l'agglomération. De fait, alors que la forte dispersion des logements et la répartition des établissements scolaires côté français réduit les possibilités d'autonomie des enfants, l'aménagement territorial côté suisse, davantage pensé en termes de concentration des centres secondaires, permet une certaine indépendance des jeunes dans leur déplacements quotidiens, et notamment scolaires. En effet, la structuration du territoire sur

Suisse, aussi bien du fait de la concentration des logements que de leur adéquation avec la répartition des établissements scolaires, permet aux transports publics d'efficacement desservir les différents villages, voire les différents hameaux, et ainsi de pouvoir être envisagés pour les déplacements scolaires. En plus de permettre une certaine indépendance des enfants, cette centralité périphérique permet alors également d'alléger le quotidien des parents, rendant ainsi les transports publics d'autant plus envisageables pour leurs propres déplacements du quotidien, notamment pour se rendre sur leur lieu de travail.

Dans le contexte du Grand Genève, cette absence de centralité périphérique apparaît donc se structurer autour des différences frontalières, étant particulièrement développée au sein des intercommunalités françaises de l'agglomération. Traduisant la philosophie générale d'aménagement territorial poursuivi au sein des secteurs frontaliers, cette absence de centralité périphérique se retrouve aussi bien au niveau local que, plus largement, sur l'entier des intercommunalités françaises. S'illustrant comme un enjeu global d'aménagement du territoire, cette absence de centralité périphérique agit alors pleinement sur l'efficacité des transports publics et participe ainsi, en parallèle du déséquilibre structurel de l'agglomération, à renforcer le manque de perspectives des habitants dans l'usage des transports publics.

En conclusion, le manque de perspectives en bus apparaît être le fruit de la tension résultant de la tentative de conciliation d'un mode de vie urbain avec un cadre de vie périphérique dans un contexte territorial tendu. Incompatibles par nature, ces deux types d'aspirations individuelles émergent du fait d'une position de l'individu dans son cycle de vie et de son acculturation urbaine. La rencontre forcée de ces aspirations opposées conduit alors à contraindre le quotidien des individus, se traduisant ensuite en un sentiment d'inadéquation des transports publics avec leurs activités. Dans cette situation, le contexte frontalier exacerbe les tensions en présence, à la fois par une impossibilité d'accès à la propriété sur Suisse mais également par un aménagement territorial dilué, pouvant s'approcher en une absence de centralité périphérique. En effet, les nouveaux habitants frontaliers, ne pouvant se projeter dans une installation sur le versant suisse de l'agglomération, voient la tension entre leurs aspirations de cadre de vie et de mode de vie être fortement augmentée. En raison du déséquilibre structurel de l'agglomération, le contexte frontalier participe ainsi d'une altération de la mise en balance des intérêts des individus. En parallèle, en raison de leur installation en zone frontalière, ces habitants se voient de plus confrontés à une absence de centralité périphérique, aussi bien au niveau local que global, renforçant encore d'autant les tensions existantes et accentuant, ainsi, leur manque de perspectives dans les transports publics.

5.3 PLUS QU'UNE VISION NÉGATIVE DES TRANSPORTS PUBLICS : UNE POSITION EN MARGE DU RÉSEAU

L'image que les individus se font des transports publics peut être un point très sensible, agissant de façon prononcée sur leurs comportements, une image légèrement négative pouvant rapidement conduire au rejet du mode. Malgré cette forte sensibilité, il ne faut pas en conclure que la vision généralement répandue au sein d'une population soit fortement négative. Loin de positions très tranchées, une représentation plus nuancée se retrouve dans le contexte du Grand Genève. Peu territorialisée, l'image que les habitants se font du bus se construit autour de la priorité accordée à certains critères essentiels d'un mode de transport. Socialement construits, ces critères, abordés sous forme de registres, se voient attribuer une importance accentuée en fonction du profil sociologique de l'individu.

Dans la présente section, la vision des transports publics, et en particulier du bus, sera, tout d'abord, comparée à la représentation que les individus se font de la voiture, puis sera déconstruite pour faire ressortir les éléments les plus prépondérants mis en avant par les mécanismes cognitifs des individus. Finalement, la relation des habitants avec les autorités sera étudiée pour en déceler les impacts sur la vision plus large du contexte de transport du Grand Genève.

5.3.1 L'OPPOSITION FACTICE ENTRE TRANSPORTS PUBLICS ET VOITURE CHEZ LES FRONTALIERS

Dans le contexte frontalier du Grand Genève, certaines idées reçues, mettant en opposition les résidents frontaliers avec les habitants suisses, et particulièrement de Genève, existent et sont renforcées par des mouvements dits « anti-frontaliers ». Dans leur conception, outre le fait que les frontaliers « profiteraient » de leur situation, les résidents du versant français de l'agglomération seraient, par principe, acquis à la cause de la voiture et auraient une vision particulièrement dégradée des transports publics, expliquant une utilisation moindre de ce mode. Contrairement à ce qui peut être communément admis, les entretiens menés montrent que les habitants frontaliers de l'agglomération ne possèdent ni une opinion par principe des transports publics, ni une image particulièrement négative de ce mode et que leur relation à la voiture est en réalité relativement contrastée.

Ayant résidé pour nombre d'entre eux dans d'autres moyennes ou grandes villes françaises ou d'autres pays, leur relation aux transports publics s'avère peu basée sur des a priori et davantage construite sur des expériences d'usage des transports publics, comme dans le cas de Luc Lambert. Ayant vécu à Paris lorsqu'il était jeune, il a souvent utilisé les transports publics et en particulier le métro et le bus :

LL : Moi, j'aime bien être en bus. Même quand j'étais à Paris, je prenais facilement le bus plutôt que le métro. Parce que j'aime bien me promener en bus et voir la vie de la ville. [...] Je pense que plus il y en a, mieux c'est ! Je comprends que ce soit compliqué pour certains d'avoir des restrictions de circulation de véhicules individuels, mais je reste persuadé que... Bah il faut vraiment un niveau de service élevé pour le transport collectif pour qu'il soit vraiment efficient. Donc ça a un coût, certes, mais en même temps c'est ça qui fait que ça a un intérêt.

Luc Lambert – Ingénieur civil entre 50 et 64 ans, habite à Saint-Julien depuis 35 ans

Contrairement à une opinion « par principe », Luc a une vision du bus basée sur son expérience passée à Paris, où il préférerait même ce mode au métro. Bien qu'il ne les utilise pas au quotidien, il dit avoir une bonne image du bus et en souhaiter davantage afin d'avoir un réseau « efficient » utilisable au quotidien. De plus, les témoignages recueillis nous indiquent que la très grande majorité ne se dit pas opposée au bus, voire même y est favorable. Nous devons évidemment tout de suite préciser que l'effet de désirabilité sociale peut ici jouer un rôle dans l'atténuation des réponses défavorables et que ce biais a été considéré lors de l'analyse des résultats. Bien qu'un tel effet puisse exercer une influence,

une relativement bonne image du bus se dégage tout de même des résultats, et ce particulièrement chez les « nouveaux arrivants ». En effet, de par leurs expériences passées, ils valorisent les avantages du bus, en termes notamment de tranquillité d'esprit ou de possibilités de lecture, et considèrent ce mode utile pour les déplacements en ville. Les rares personnes exprimant une position moins favorable voire, dans quelques cas, une opposition farouche aux transports publics, se trouvent être plutôt des personnes originaires de l'agglomération, comme dans le cas de Pauline Wauthier qui ne supporte pas les transports publics, principalement en lien avec la promiscuité qui y est rencontrée :

FB : Et par rapport aux transports publics, est-ce que tu dirais que tu aimes les transports ?

PW : Pas du tout ! Ça pue, ça colle ça, ça, ça, ça postillonne ! Moi, j'ai peur d'être malade... [...] Non mais j'aime pas du tout. Je déteste ! Je déteste être coincée, je déteste que ça pue, je déteste avoir des gens qui te racontent toute leur histoire. J'aime pas !

Pauline Wauthier – Enseignante en soins infirmiers entre 50 et 64 ans, habite à Prévessin-Moëns depuis 27 ans

Figurant comme une exception, Pauline est totalement opposée aux transports publics qu'elle utilisait, néanmoins, lorsqu'elle habitait, petite, à Bellevue. Bien que d'autres enquêtés aient également pu exprimer des inconvénients liés aux transports publics, leur position restait relativement nuancée et ne traduisait pas une telle détestation. De ce fait, loin des conceptions simplistes véhiculées par certains mouvements, il apparaît que les « frontaliers » ne présentent ni une opinion des bus par principe, ni une position véritablement défavorable de ce mode. Au contraire, nombre d'entre eux en ont une bonne voire très bonne image, au point que certains espèrent même son développement dans leur secteur. Cela est notamment le cas de Varda Nauer qui, se sentant quelque peu captive de son domicile, souhaiterait davantage de bus pour pouvoir faire ses activités et se promener dans les environs :

VN : Là, on est dans un village. Quand ils étaient petits, surtout, c'était bien parce que tout était facile : l'école à côté, les activités à côté, le lac à côté. Donc c'était bien pour les enfants. Mais comme ils ont grandi, bah ils ont plus besoin de moi entre guillemets. Pour moi, quand je dois me déplacer pour faire des courses, faire les magasins et tout, c'est... Je dois faire de la route. S'il y avait des transports en commun, je préférerais prendre les transports en commun que de prendre ma voiture ! [...] Même si j'ai pas grand chose à faire, juste pour sortir pour aller se promener ou aller quelque part, je les prendrais.

Varda Nauer – Femme au foyer entre 50 et 64 ans, habite à Messery depuis 13 ans

Ce souhait, lié à un mode de vie plutôt urbain comme précédemment commenté, montre que les habitants ne sont pas opposés au bus mais, qu'au contraire, ils en espèrent le développement afin d'éviter de constamment devoir utiliser la voiture.

En cela réside un deuxième résultat des entretiens réalisés : loin de susciter une adhésion unanime au sein des territoires frontaliers, la voiture peut aussi bien être appréciée que se voir être endurée par les personnes qui la conduisent. Pour certains, en effet, la voiture apporte une certaine liberté leur permettant de se déplacer comme ils en ont envie :

FB : Et puis à l'inverse, si on retourne la question dans l'autre sens, est-ce que vous diriez que vous aimez la voiture ou bien ?

AE : Moi, oui. J'aime la voiture.

FB : Pourquoi ? Qu'est-ce qui... ?

VE : Ça m'a donné une liberté que... qui même qui était nécessaire ! Mais bon. Ça me donne une liberté, une certaine liberté de me déplacer, euh, au-delà de ce village.

Violette Emery – Retraitée, habite à Veigy-Foncenex depuis 38 ans

Ce sentiment de liberté est souvent exprimé par les enquêtés pour qualifier leur adhésion à la voiture. La possibilité de pouvoir organiser et effectuer indépendamment son déplacement est un élément important pour de nombreuses personnes. Néanmoins, cette vision est nuancée par ces mêmes enquêtés, expliquant que bien que la voiture permette une certaine liberté, cela n'est pas aussi vrai en ville où son usage est moins adapté. En effet, la circulation, les embouteillages, les enjeux de stationnement sont d'autant de facteurs qui nuancent leur position. Pour d'autres personnes, bien qu'essentielle pour leurs déplacements, la voiture apparaît davantage utilisée de manière contrainte, au point même de générer un fort sentiment de malaise à son usage.

LL : Alors maintenant, j'ai tellement pris l'habitude, si tu veux, d'être dans les transports en commun que de traverser Genève en voiture, c'est non ! Ah non, non, non, non, non, non, non, non, non ! Je me fais violence, hein, si je dois vraiment aller à Genève en voiture et truc. Non, non, non, non, non ! Alors je sais que je dois y aller une fois parce que je vais rendre un... Je vais redonner un truc chez Apple. C'est un vieil ordinateur mais très lourd et machin. Je vais aller me garer au pont du Mont-blanc. Mais rien que d'aller jusqu'au pont du Mont blanc, là au parking du truc... Pfff... C'est galère... J'ai même plus envie, tu vois. [...] C'est vrai que c'est devenu, c'est presque une hantise quoi de traverser en ville [en voiture]. Et, j'ai... Du coup j'ai la même chose à Strasbourg hein ! Aucune envie de prendre la voiture en ville. J'ai exactement la même chose. Donc, ma voiture, quand j'y vais, c'est dans le garage et puis terminé. Elle ne sort pas de la semaine, si j'y suis une semaine.

Liliane Laneret – Retraitée, habite à Chens-sur-Léman depuis 29 ans

L'ayant beaucoup utilisée pour ses déplacements lorsqu'elle travaillait à l'hôpital à Genève, Liliane nous explique se servir de sa voiture uniquement lorsque cela s'avère nécessaire. Des témoignages allant dans le même sens ont également été recueillis auprès de parents, principalement des mamans, qui disent subir les incessants trajets en voiture, pour leur travail, pour les enfants ou pour leur ménage (comme au travers du premier témoignage de Lucie Baume).

Bien que fortement utile dans le quotidien de ces intercommunalités françaises, la voiture suscite des positions contrastées à son égard : certaines personnes y voient un moyen extrêmement pratique et offrant une forme de liberté, d'autres la considèrent comme source de fatigue voire de contrariété et de nombreuses autres encore lui attribuent à la fois des avantages et des inconvénients. Loin de faire l'unanimité, la voiture n'est donc pas « adorée » de l'ensemble des habitants des territoires français de l'agglomération.

En parallèle d'une représentation modérée du bus et de la voiture, il apparaît qu'aucun lien de dépendance n'existe entre l'image accordée au bus et celle à la voiture. En effet, ayant pu nous renseigner sur la position des habitants vis-à-vis de ces deux modes, nous constatons qu'il existe un grand nombre de personnes favorables à la fois au bus et à la voiture et qu'il peut également y avoir une vision tranchée vis-à-vis d'un mode sans que cela induise une forte position concernant l'autre. De ce fait, contrairement à ce qu'il pourrait être imaginé, une position favorable de la voiture n'implique pas une vision négative des transports publics et inversement. En cela, une position favorable du bus ne peut alors s'envisager être construite sur la base d'une opposition à la voiture. Cela transparaît, par exemple, au travers des témoignages des parents interrogés. En effet, bien que nombre d'entre eux dépeignent une forme de captivité à ce mode, ces individus ne rejettent pas pour autant son utilité et sa praticité pour de nombreux déplacements. Par conséquent, la formation de la vision du bus ne peut être saisie par une lecture « classique » d'opposition entre ce mode et la voiture.

L'absence de vision négative des transports publics à proprement parler au sein des secteurs français de l'agglomération, réfutant au passage une structuration territoriale de ce frein, conduit à privilégier une approche plus large de la vision accordée au bus. Étant modérée et non liée à une opposition à la voiture, l'image du bus ne peut se saisir par une lecture binaire entre les personnes favorables et les personnes opposées aux transports publics et nous oblige alors à adopter un autre prisme d'analyse pour en saisir la formation et les nuances. Comme pressenti lors des analyses de nos modèles, les entretiens effectués montrent que la vision du bus est plutôt abordée par la citation de certains avantages ou inconvénients principaux, construits autour de registres prépondérants dans ce qui est attendu d'un mode de transport. Une telle lecture doit alors être adoptée afin de saisir les éléments les plus importants valorisés ou critiqués dans le bus et, plus largement, de comprendre la formation de la vision que les habitants se font de ce mode de transport.

5.3.2 LA PRÉPONDÉRANCE DES ENJEUX FACTUELS ET DE PRATICITÉ DANS L'IMAGE DU BUS

Devant se détacher d'une approche « classique » de la vision du bus, l'approche par les registres a l'avantage de décomposer la position des individus face au bus, permettant alors de saisir ce à quoi les gens vont accorder une importance particulière. Pouvant se regrouper sous la forme de registres, ces différents éléments prépondérants peuvent aider à rendre compte de la structuration et, plus largement, de la formation de la vision des transports publics.

En lien avec le constat d'une vision du bus peu fondée sur des a priori, le registre idéologique ne joue pas le rôle le plus important dans la position des individus face aux transports en général. En effet, les arguments écologiques ou de réduction de la congestion tout comme les arguments « anti-transports publics » ne sont que peu mis en avant pour caractériser les transports publics et, lorsqu'ils le sont, ne traduisent pas un véritable élément structurant de leur vision du bus. Toutefois, un point revenant dans la plupart des entretiens est celui du caractère de liberté attribué à la voiture, face à un bus considéré par beaucoup comme contraignant. Retrouvée dans pratiquement l'intégralité des entretiens, cette notion de liberté de la voiture semble renforcée chez les habitants les plus reculés, en raison des contraintes liées à leur lieu de domicile. Malgré un poids plus prononcé en faible densité périurbaine, ce sentiment de liberté est néanmoins partagé par tous les enquêtés. Bien que le registre idéologique émerge alors pour la voiture, ce dernier ne présente pas le même potentiel dans le cas du bus, le terme de « contraignant » laissant davantage sous-entendre une importance accordée à la praticité et aux caractéristiques fonctionnelles du bus.

Contrairement au registre idéologique, le registre de l'expérience d'usage du bus émerge dans de nombreux témoignages des habitants interrogés, étant aussi bien utilisé pour soutenir que pour critiquer les transports publics. En effet, le bus est, d'une part, souvent caractérisé par une forme d'inconfort, de bruit ainsi que de mauvaises conditions de transports. Laurence Taconnat, par exemple, explique que, pour elle, le bus est un moyen relativement bruyant et inconfortable :

LT : Trop de monde, trop de bruit, trop de bruit. Très bruyant ! C'est bruyant le bus en général entre ceux qui chantent, ceux qui crient, qui se parlent, voilà ouais. [...] Je trouve qu'entre le tram et le bus, c'est pas confortable pour pas grand monde.

Laurence Taconnat – Enseignante en soins infirmiers entre 50 et 64 ans, habite à Saint-Cergues depuis 44 ans

Bien que Laurence se dise intéressée à davantage utiliser les transports publics par la suite, son témoignage illustre le manque de confort expérimenté par de nombreux habitants, particulièrement ceux étant contraints (ou ayant été contraints) à utiliser le bus au quotidien. Cité par pratiquement l'ensemble des enquêtés, ce critère du confort apparaît jouer un rôle non négligeable dans la représentation que les gens se font du bus.

Loin d'être uniquement utilisé pour déprécier le bus, le registre de l'expérience est, d'autre part, aussi mobilisé pour caractériser une certaine forme de tranquillité, voire un certain repos, permis par l'usage du bus. En effet, de nombreuses personnes, dont Odile Quettier et son fils Kévin, expliquent pouvoir trouver avec le bus une possibilité de déconnexion dont ils ne peuvent pas profiter en voiture :

KQ : J'en ai pas parlé mais, le fait de pouvoir te poser dans un bus, mettre ton casque ou tes écouteurs sur les oreilles et ne plus penser à rien à part « je dois sortir ici », mais, de toutes façons, tu sais que tu dois sortir ici parce que tu le fais tous les jours et c'est devenu automatique, c'est quand même un confort en termes de charge mentale qui est pas du tout le même que « est-ce que y a pas un cycliste dans mon angle mort ? », parce que je suis en voiture et que c'est un bordel monstrueux.

OQ : En fait, tu t'évades ! C'est beaucoup plus reposant. [...] Moi, je me pose dans le bus et bah j'ai le cerveau qui... Déjà, je me déconnecte du boulot et puis je pense à des tas de trucs ou je regarde les paysages, je regarde les gens, je suis... Voilà, je me pose pas de questions ! Je me laisse porter. Et ça, je trouve que c'est hyper reposant. Donc bon, tu t'énerves quand tu vois que le bus il n'avance pas ! Là tu commences à t'énerver un peu... [Rires] Mais c'est vrai que sinon, ça a un côté où tu te laisses porter quoi. Et ça c'est vrai que c'est appréciable.

Odile et Kévin Quettier – Employée à la Ville de Genève entre 50 et 64 ans et (resp.) étudiant entre 16 et 24 ans, habitent à Saint-Julien depuis 7 ans

De ce fait, malgré une vision d'inconfort relativement partagée, le bus dégage également une idée de tranquillité, permettant de profiter d'un moment pour se déconnecter du travail et s'échapper du rythme quotidien par la lecture, par la musique ou tout simplement par l'observation du cadre environnant. Contrairement à la voiture générant stress, anxiété, frustration ou même énervement, cette possibilité représente l'un des vrais avantages de ce mode. De ce fait, le registre de l'expérience est utilisé de façon relativement contrastée, à la fois pour critiquer mais aussi pour valoriser le bus.

Finalement, le registre étant le plus positionné et également le plus cité lors de nos entretiens est celui de la fonctionnalité. En effet, malgré un consensus pour dire que les transports publics sont, en règle générale, pratiques (surtout en ville), les éléments fonctionnels sont ceux revenant le plus souvent pour décrire les inconvénients du bus. Ce dernier est à la fois qualifié comme contraignant, peu direct, peu économique mais aussi, et surtout, comme beaucoup plus lent par rapport aux autres alternatives.

Cherchant à minimiser le temps de déplacement, de nombreux usagers considèrent le bus comme non compétitif en termes de durée de trajet face à la voiture, au vélo ou encore face à d'autres transports publics comme le tram ou le train. C'est notamment le cas de Sylvain Roulier, citant le temps de trajet comme le principal problème pour lui du bus :

SR : Mais là, ce serait plus le critère de temps qui me poserait problème. C'est que, pour aller à mon boulot, il faudrait que je prenne deux à trois bus. [...] Et puis, ça me prendrait un temps fou et ce ne serait pas intéressant comparé au vélo où je sais que je peux y être en 20 min, on va dire. Donc, je mettrais en tous cas pas moins de temps que ça. Donc non, j'envisagerais pas trop de le faire comme ça...

Sylvain Roulier – Informaticien entre 50 et 64 ans, habite à Prévessin-Moëns depuis 25 ans

Malgré une vision favorable du bus, Sylvain ne peut se projeter dans un usage quotidien, le temps représentant un critère trop important à ses yeux. Même dans le cas d'une liaison directe entre la proximité du domicile et le lieu de travail, le temps mis en bus est souvent plus important pour effectuer les déplacements et est souligné par les enquêtés. En parallèle de la durée de trajet en tant que telle, la vision d'une lenteur du bus est renforcée par la perception d'une forte sinuosité des itinéraires empruntés par le bus contrairement aux trajets directs de la voiture ou du vélo.

Bien que partagée par l'ensemble des individus, l'importance attribuée au temps revêt une signification d'autant plus forte pour les parents, et en particulier pour les mamans, dans un contexte de quotidiens sous tension. En effet, ces dernières expliquent qu'il leur serait difficile de concilier leurs multiples déplacements (travail, courses, loisirs, administratif, etc.) avec le bus, quand bien même il existerait un arrêt de bus à 200 mètres de leur domicile, comme dans le cas de Margot Nicollin :

MN : Et puis souvent, quand je vous dis que j'ai le lundi à 20h00 [la gym], moi souvent j'arrive là [à la maison] à 19h00-19h15-19h30. Et puis quand j'arrive, bah j'essaie de préparer parce qu'après je suis à la gym de 20h00 à 21h00. Donc vite « Que ce que je fais ? » Bah je prépare à manger pour qu'eux ils ne soient pas... ils m'attendent. Parce que j'arrive à 21h15, ça fait tard. Donc en fait je fais à manger. Donc en fait, j'ai j'ai jamais vraiment le temps, enfin moi, de prendre les transports publics, c'est ça aussi. C'est aussi beaucoup une question de temps ! [...] C'est quand même moi qui gère quand même plus souvent, en tous cas sur les temps de semaine, on va dire la logistique, les courses, la cuisine, ça fait quand même pas mal de choses. Donc du coup euh... Du coup, c'est vrai que je suis là... Je suis celle de la famille qui prend le moins les transports publics. Parce que je... peut-être moins de temps finalement. Et mes activités, je vous ai dit, j'ai pas... J'ai pas cherché... Souvent, je vais à la gym et j'arrive à l'arrache finalement. Parce que je fais à manger, j'arrive... Donc j'ai pas trop le temps. Bah pour moi c'est plus la notion de temps.

Margot Nicollin – Pharmacienne à l'hôpital entre 50 et 64 ans, habite à Thoiry depuis 19 ans

Du fait de la multitude de responsabilités qui lui incombent, Margot ne peut envisager le bus comme mode de transports majeur au quotidien, le temps jouant un bien trop grand rôle. Malgré une accentuation marquée de l'importance du temps chez ces mamans, démontrant le rôle indirect de caractéristiques socio-économiques, celui-ci représente tout de même un critère primordial chez l'ensemble des enquêtés pour caractériser un manque de fonctionnalité du bus.

En parallèle du temps de trajet, le nombre de changements devant être effectués pour se rendre au lieu de travail est considéré par les habitants comme l'un des points centraux en lien avec l'aspect contraignant du bus. En effet, même si l'agencement des horaires permet de ne pas « perdre » trop de temps entre un bus et un autre (ou avec un tram), le fait de devoir changer de véhicule et de ne pas pouvoir directement aller d'un point A à un point B apparaît également participer d'un manque de fonctionnalité du bus.

Différents registres sont donc mobilisés pour valoriser ou critiquer le bus, certains présentant une plus forte prégnance que d'autres dans les discours recueillis. Alors que le registre « idéal » n'est que peu utilisé, les registres d'expérience d'usage et de fonctionnalité du bus sont tous deux souvent employés, le premier pour décrire à la fois des avantages et des inconvénients, le second principalement pour discréditer ce mode de transport et figurer comme le registre ayant le plus d'importance. Plus que de définir une position de principe, ces éléments traduisent donc une importance marquée aux caractéristiques concrètes de ce mode de transport, en particulier ses aspects fonctionnels. En cela, ces considérations permettent donc de révéler la façon de penser des individus lorsqu'ils doivent se positionner par rapport à un mode de transport. De par les qualificatifs cités, nous constatons que le raisonnement de la personne est lié à des critères factuels caractéristiques traduisant les attentes de l'individu vis-à-vis d'un mode de transport en général. La qualification du bus, et plus généralement de tout mode, s'avère donc basée sur un mécanisme cognitif faisant intervenir des registres et, plus particulièrement, des critères spécifiques permettant à l'individu de se positionner.

Bien que les éléments mis en avant semblent cités sur la base d'un tel effet psychologique, ces derniers présentent une signification et une importance socialement basées. Premièrement, la citation par les enquêtés des mêmes critères en de mêmes termes démontre une signification de ces derniers largement partagée. De fait, l'importance accordée au temps de déplacement dans l'ensemble des

entretiens soulève une construction sociale de ce critère, le temps étant considéré par tous comme un bien précieux à dépenser avec parcimonie qu'il ne faut pas « perdre » dans le cadre des déplacements, à fortiori dans les déplacements quotidiens. À l'image du temps, la liberté, la tranquillité et le confort d'un mode de transport apparaissent également socialement construits, bien qu'une explication plus « physique » puisse, en parallèle, également exister. Deuxièmement, en marge de leur construction sociale largement partagée, ces registres se voient attribuer une importance accentuée selon les caractéristiques socio-économiques de l'individu. De fait, bien que le temps puisse représenter un critère central pour l'ensemble des individus, il peut s'avérer particulièrement déterminant chez certaines personnes comme chez les actifs et, à plus forte raison, chez les parents. De telles accentuations peuvent se retrouver vis-à-vis d'autres critères, comme le confort ou la liberté.

Ces considérations permettent alors de souligner la construction de la vision du bus précédemment proposée : loin d'être directement fonction de déterminants sociologiques, la vision des transports publics routiers est structurée par des registres socialement construits et accentués en fonction du profil sociologique de l'individu. Cette influence indirecte des déterminants sociologiques, au travers d'un médiateur intermédiaire, doit être pleinement considérée afin de pouvoir bien saisir la vision des habitants du bus au risque de tomber dans une lecture binaire ou simpliste de ce frein. Par exemple, ce n'est pas parce qu'un individu est un actif avec enfants qu'il ne va pas aimer le bus mais c'est du fait de ses caractéristiques qu'il va attribuer une forte prépondérance au critère du temps, critère participant alors de sa déconsidération de ce mode. Cette approche par les registres s'avère donc essentielle afin de saisir la vision négative ou, plutôt, leur déconsidération des transports publics.

La déconstruction de la vision du bus permet de rendre compte de sa structuration, fonction de logiques cognitives et basée sur des registres socialement construits. Loin d'en être totalement indépendante, cette structuration peut intervenir pour expliquer l'image relativement modérée, voire légèrement positive, que la plupart des enquêtés possèdent du bus. De fait, le bus présentant de nombreux manques en termes de fonctionnalité, l'individu peut alors en conclure que le bus ne répond pas à ses exigences en matière de mode de transport et, par conséquent, en arrive à se détacher, ne le considérant pas comme représentant une véritable solution pour les déplacements quotidiens. Cette déconsidération, plus ou moins forte selon les individus, explique alors une position relativement mesurée, ou plutôt détachée, de l'individu face au bus.

5.3.3 LES FRONTALIERS FACE À LA DÉCONSIDÉRATION DES AUTORITÉS DE LEUR SITUATION

L'absence de vision négative du bus doit donc plutôt être pensée sous la forme d'un détachement de l'individu face à ce mode de transport. Bien que cette posture puisse se justifier dans l'ensemble de la périphérie de l'agglomération, une déconsidération de nature particulière émerge des entretiens, sous la forme non pas seulement d'un désintérêt au bus mais bien d'une distanciation plus large de la stratégie de transports menée par les autorités. En effet, ne se sentant pas véritablement représentés aussi bien par les autorités suisses que françaises en raison de leur statut de frontaliers, les habitants peuvent alors s'éloigner des politiques menées et, par conséquent, des solutions proposées.

Au sein de l'agglomération, le réseau de transports publics prépondérant est celui des TPG, concrétisant la stratégie de transports du canton de Genève. Bien que les récents développements de ce réseau permettent une meilleure desserte des territoires frontaliers, avec notamment la mise en place de nouvelles lignes de bus et même l'extension de certaines lignes de tram, certains enquêtés apparaissent se sentir un peu en marge des mesures proposées et, plus largement, être face à un réseau pensé principalement à destination du versant suisse de l'agglomération.

Ce sentiment d'être « les derniers servis » par les politiques genevoises se retrouve chez certains habitants notamment par rapport à la création de nouvelles lignes de bus, comme dans le cas du

tpgFlex. En effet, lors du développement de ce service de transport à la demande en périphérie du canton de Genève, plusieurs résidents ne s'attendaient pas à ce que ce service puisse leur être destiné, pensant que cette nouvelle offre serait réservée au versant suisse du territoire :

CW : J'avais déjà un peu entendu parler de ces Flexi. Je ne savais pas trop comment est-ce que ça fonctionnait et puis... Et puis c'est vrai, j'ai souvenir d'avoir lu par contre, parce que je lis aussi des articles dans la Tribune, j'ai souvenir d'avoir lu qu'ils allaient arrêter quelques lignes ici, ce qu'on appelle la Champagne, et mettre plus d'options mais... Mais j'ai pas du tout pensé que ça pouvait être transfrontalier en fait...

FB : Vous pensiez que ça resterait du côté Suisse ?

CW : Oui oui ! Bien sûr !

Camilla Widmann – Responsable ressource humaine entre 35 et 49 ans, habite à Malagny depuis 10 ans

La surprise de Camilla d'une offre transfrontalière et non pas uniquement genevoise traduit un sentiment latent d'être délaissée des politiques menées du fait d'habiter sur le territoire français de l'agglomération. Cette impression d'être une sorte d'exception dans les plans des autorités genevoises se retrouve également dans la perception de la tarification de l'offre de transports publics. En effet, alors que l'ensemble de Genève est compris dans une même zone (la zone 10), des tarifs locaux s'appliquent sur les secteurs périphériques français. Connaissant ou pas cette spécificité frontalière, certains habitants interrogés disent ne pas trouver normal de devoir payer plus cher juste en raison d'un passage de frontière, comme dans le cas de Varda Nauer :

VN : Par exemple, [Éléonore] elle m'avait parlé que le fait qu'elle s'arrête à Perly, après elle était obligée de payer un autre prix quand elle était sur France. [...] Par contre, ça je trouve ça aberrant de payer ! À partir du moment où on est dans le même bus et qu'on passe à la frontière, qu'on doit payer un surplus. Non moi je ne trouve pas ça normal ! [...] Bah il faut que ça reste logique : si c'est TPG qui le propose, comment il peut appliquer un autre prix parce qu'il a passé la frontière ? Bah oui, mais t'as passé la frontière mais t'es toujours TPG quoi ! C'est toujours la même société mais qui est du côté français quoi.

Varda Nauer – Femme au foyer entre 50 et 64 ans, habite à Messery depuis 13 ans

N'étant jusqu'à peu pas au courant de ce supplément tarifaire en zone française, Varda considère ce surplus non justifié au point où elle se dit ne pas être intéressée par une telle offre dans ces conditions. Ce traitement différencié est mal accueilli par de nombreuses personnes se sentant avant tout appartenir à la région plus qu'à un côté ou un autre de la frontière. Cette distinction tarifaire marque alors une séparation entre les versants suisse et français, distinction qui peut alors être interprétée par certains comme un statut spécifique des frontaliers en marge de la stratégie principale sur le territoire suisse. Loin d'être pensé pour l'ensemble des habitants du Grand Genève, le réseau apparaît alors comme un réseau suisse auquel des ajouts auraient été faits pour essayer de tenir compte des frontaliers. Plus largement, ce réseau semble adapté à la marge pour tenter de s'adapter au déséquilibre structurel existant entre emplois et logements sans pour autant pleinement investir les territoires concernés. En plus de ce sentiment d'une politique à la marge matérialisée par l'existence d'un tel tarif « complémentaire » pour les zones françaises, ce décalage est accentué par une forte différence en termes de prix suscitant l'incompréhension chez plusieurs enquêtés :

LT : Je peux comprendre qu'ils facturent aussi pour l'autre zone, mais... l'échelle de prix n'a pas de sens ! Enfin, la différence de prix... Ça veut dire que la zone 10... Je pense que le prix de la zone 10 est tout à fait honnête : 400 francs pour le service qui est fourni, c'est tout à fait correct ! Même quand on compare à d'autres endroits. Mais, par contre, de rajouter 300 francs pour 2 arrêts de

bus, c'est quand même cher et ça je trouve ça vaut pas trop le coup... [...] Si c'était proportionnel, si c'était 100 francs de plus, ça se comprendrait. Mais le fait que ce soit le double pour une zone qui est toute petite, c'est ça qui est un peu difficile à comprendre.

Loïc Tournier – Étudiant entre 16 et 24 ans, habite à Cervonnex depuis 15 ans

Bien qu'un tarif plus élevé puisse être concédé par certains habitants, l'importante différence de prix n'est pas acceptée, jugée non proportionnelle par rapport au tarif de base sur Suisse. Cette incompréhension souligne encore davantage l'impression d'une intégration partielle des frontaliers dans la stratégie de Genève. Cela révèle alors un sentiment de manque de considération des autorités genevoises à leur égard et, plus largement, d'une incapacité de ces dernières à pouvoir les représenter et à répondre à leurs attentes particulières en tant qu'habitants frontaliers de l'agglomération.

En parallèle de ce sentiment de manque d'égard côté suisse, les habitants des territoires français du Grand Genève ont l'air de ne pas se sentir correctement représentés par les différentes autorités françaises, aussi bien à l'échelle régionale ou départementale qu'au niveau intercommunal ou local. Entre manque d'intérêt, situation financière délicate et enjeux organisationnels, l'ensemble des niveaux politiques semble être en décalage avec les attentes de la population.

Tout d'abord, les habitants frontaliers se sentent plus que simplement peu ou mal représentés par les instances régionales ou départementales : selon les témoignages recueillis, ces derniers se sentent totalement ignorés de la Région ou des départements de l'Ain ou de la Haute-Savoie. Ils expliquent que ces niveaux politiques ont d'autres priorités que celle de se préoccuper de la situation genevoise, comme le mentionne monsieur Lambert :

LL : Mais déjà, tu discutes avec le Département de la Haute-Savoie, ils sont à Annecy, ils s'en foutent ! La région, alors là... Oh Oh là là ! On s'en fout de la région genevoise. Et puis, côté Pays de Gex, ils sont peut-être un peu plus réactifs, je ne me rends pas compte et voilà c'est... Autant tu peux avoir des gens qui sont impliqués ici, autant de l'autre côté, côté France... Enfin autant côté Suisse, ils sont impliqués, autant côté France, tout ça leur semble bien loin de leurs préoccupations.

Luc Lambert – Ingénieur civil entre 50 et 64 ans, habite à Saint-Julien depuis 35 ans

Loin des réalités du Grand Genève, les autorités régionales et départementales renvoient l'image d'une totale absence d'intérêt vis-à-vis des préoccupations de l'agglomération, notamment de celles des habitants des territoires français qui la composent, et de s'intéresser à d'autres villes plus importantes, comme Annecy, Bourg-en-Brest ou encore, à l'échelle régionale, Lyon.

Ensuite, les intercommunalités françaises ne figurent pas non plus comme particulièrement actives en matière de mobilité. En raison notamment d'une plus faible notoriété, les habitants les mentionnent beaucoup moins fréquemment et, lorsqu'ils le font, c'est justement pour regretter un manque d'engagement et d'efficacité de leur part en termes de gestion des transports :

LB : Il y a les communautés de communes aussi, oui, donc des rassemblements de communes. Donc ça, bah il pourrait euh se mettre d'accord... Mais c'est souvent un problème de budget et puis ils disent : « Ah bah non, ça c'est pas à nous de gérer ! C'est à la Région ! Ah bah non, ça c'est au département ! » Bah au bout d'un moment il n'y a personne qui fait parce que chacun se renvoie la balle quoi. [...] On avance sur des pistes vertes mais qui s'arrêtent en plus à la fin d'un village. Donc, par exemple, on ne peut pas aller à vélo avec la piste verte jusqu'à Saint-Jean-De-Gonville, on peut pas. Enfin... Donc chaque village a décidé de faire ou non cette piste verte sur la ligne de chemin de fer, mais elle ne va pas jusqu'au bout non plus. Donc Perron a fait ! Saint-Jean-de-Gonville non ! Thoiry a fait ! Enfin...

FB : C'est par morceau comme ça ?

LB : Ouais ouais ouais... Donc là non plus il n'y a pas eu d'accord on va dire entre Communauté de communes pour se dire : « On la fait jusqu'au bout ».

Lucie Baume – Scientifique experte en polymères entre 50 et 64 ans, habite à Thoiry depuis 18 ans

Participant d'un renvoi de responsabilités entre autorités, les communautés de communes peinent à s'imposer comme autorité de référence en matière de mobilité aux yeux de leurs habitants. Bien qu'elles ne soient pas accusées de désintéressement, ces entités sont toutefois considérées comme peinant à développer et appliquer une stratégie globale, conduisant à des projets réalisés « par morceaux » en fonction des volontés locales, à l'échelle communale.

Finalement, ce dernier niveau institutionnel, le niveau communal, ne parvient pas non plus à convaincre les habitants. Dans la plupart des cas, les individus n'ont pas l'impression d'autorités indifférentes ou sans volonté mais plutôt que les maires sont tributaires de considérations économiques ainsi que d'enjeux de synergie pour réussir à défendre conjointement un projet de mobilité. Ayant échangé avec le maire de Viry, Tania Viars relate un isolement de son maire vis-à-vis des autres communes contrairement au versant suisse de l'agglomération :

TV : Typiquement, le maire de Viry, il est tout seul. Si on va de l'autre côté, le maire de Soral, il est avec le maire d'Avusy, avec le maire d'Avully, il est avec le maire de Perly. Quand ils écrivent une lettre d'intention, ils l'écrivent à plusieurs. On a vu la lettre d'intention pour les petites douanes, ils étaient beaucoup autour de la table. Côté français, le maire de Viry, il le dit, il le dit : « Je suis seul » ! Donc il ne peut rien faire seul. Si le maire de Valleiry s'y met pas, si le maire de Challex s'y met pas, ... Il faut qu'il y ait une cohésion entre les communes, j'ai pas l'impression que ce soit le cas.

Tania Viars – Responsable ressources humaines entre 35 et 49 ans, habite à Veigy depuis 2 ans

Face au désintérêt du département ou de la Région, les communes renvoient l'image de ne pas arriver à s'aligner sur une même vision partagée de sorte à plus efficacement proposer des solutions en matière de mobilité. Ce manque de coordination des maires français induit un sentiment d'incapacité à défendre de façon efficace les intérêts de leurs résidents et, plus largement, d'incarner une autorité de confiance pouvant véritablement les représenter.

En parallèle de ces différents niveaux institutionnels, un manque de dynamisme côté français en matière de service public en général est regretté par différents enquêtés, malgré certaines initiatives locales. En effet, en plus d'une certaine réserve des habitants frontaliers vis-à-vis de leurs autorités, plusieurs personnes s'étonnent d'un faible investissement des acteurs français alors même que ces derniers reçoivent la rétribution liée à la compensation financière genevoise²⁵ :

TF : Oui ! Bah les Français, ils n'ont pas juste à dire : « Bah les Suisses ont de l'argent, ils ont qu'à payer ! » Non ! Parce que les Français, ils reçoivent quand même beaucoup d'impôts de notre part en tant que frontaliers. Le reversement, la redevance qu'ils reçoivent est quand même conséquent. Je trouve qu'ils pourraient quand même faire de leur côté des actions pour les frontaliers et pour la qualité de vie et pour la mobilité. Et pas juste dire : « On va prendre l'argent et puis on va construire des immeubles pour faire du fric pour des promoteurs ». Parce que c'est ça un peu la région maintenant ! C'est faire de l'argent à tout prix. On construit des immeubles. On ne construit pas de structures. Il n'y a pas de crèche, il y a pas d'école, il y a rien... Il y a rien ! C'est une catastrophe. Mais c'est quand même pas les Suisse qui vont venir construire les écoles en France, quoi ? Il y a un moment, il va falloir les faire aussi...

²⁵ Compensation financière de Genève versée aux départements de l'Ain et de la Haute-Savoie par rapport à l'imposition à la source des travailleurs frontaliers vivant au sein de ces deux départements.

Tiphanie Frey – Comptable au département des finances entre 50 et 64 ans, habite depuis son enfance à Thoiry

Ces problématiques apparaissant loin de leurs préoccupations, les autorités françaises suscitent l'idée de profiter de la rétribution suisse pour le travail frontalier sans pour autant s'appliquer à proposer des services publics sur leur territoire, aussi bien en termes de mobilité que, plus largement, en termes de santé, d'éducation, de voirie et de services publics en général. Cette critique, formulée par de nombreuses personnes, souligne encore davantage le sentiment de délaissement et de manque de représentation par les autorités françaises.

Peu considérés par les autorités suisses et mal représentés, voire totalement oubliés des politiques françaises, les résidents frontaliers se retrouvent alors institutionnellement isolés, appartenant à aucune communauté clairement définie. À l'image de « l'absence de centralité périphérique » pour le manque de perspectives, ce manque de repères institutionnels peut jouer un rôle prépondérant dans la position des individus face aux autorités et, plus largement, face aux politiques menées. De fait, ne permettant pas à l'individu d'adhérer à une communauté, cette situation peut renforcer le désintérêt des habitants vis-à-vis des transports publics, voire les détourner des solutions collectives proposées par les autorités. Se dissociant des stratégies publiques, les habitants s'intéressent alors à des alternatives individuelles, comme la voiture ou le vélo.

Dans le contexte de la recherche d'alternatives à la voiture, le vélo représente en effet pour beaucoup d'habitants frontaliers une solution personnelle crédible pour les déplacements quotidiens. Adapté à leur situation spécifique, ce mode permet à la fois de répondre à une grande partie des enjeux de fonctionnalité du bus, notamment concernant la lenteur et la contrainte, mais s'avère aussi offrir la possibilité de se libérer des contrariétés de la voiture, en termes notamment de fatigue et d'énervement, permettant de se « changer les idées » comme expliqué par Raphaël Jeantet :

FB : Pourquoi tu choisis le vélo ? C'est le fait de pouvoir te dépenser... Enfin le côté sportif un petit peu ?

RJ : C'est d'abord le plaisir !

FB : Ouais, OK.

RJ : C'est le plaisir de... Effectivement, tu pédales et t'es à l'air et des choses comme ça. Après, c'est en termes d'efficacité. Je trouve ça vraiment très très efficace. Versus une voiture, y aller en voiture le matin, il y a pas photo. Même si on va à la vitesse, à la vitesse des bus, on est tranquille et je trouve ça plutôt sympa.

FB : Et du coup ces qualités que t'as dans le vélo, tu ne les retrouves pas dans le bus ?

RJ : Bah le bus on est... Il y a une certaine contrainte ! Contrainte de temps, contrainte de passer d'un endroit particulier, contrainte d'attendre le bus, contrainte de prendre son ticket. Et le vélo, il y a un côté liberté quoi !

Raphaël Jeantet – Consultant en logistique entre 50 et 64 ans, habite à Saint-Julien depuis 2 ans

Libre de nombreuses contraintes, le vélo répond aux enjeux de la situation particulière frontalière, contrairement au « système » de transports publics qui, au lieu d'être pensé dans la perspective des besoins frontaliers, figure davantage comme une extension d'un réseau existant essayant de tenir compte des habitants des territoires français du Grand Genève. Afin de susciter l'intérêt des frontaliers, il semble alors nécessaire à ce que les autorités, suisses comme françaises, considèrent pleinement ces habitants ainsi que leurs contraintes particulières en leur proposant des solutions véritablement dédiées, que ce soit en termes de transports publics ou d'autres modes de transports.

Encore que peu développées, certaines mesures dédiées existent toutefois, parmi lesquelles le Léman Express ainsi que « HéliLéman ». Souvent mentionné en entretien, ce nouveau réseau de covoiturage apparaît susciter la curiosité des habitants frontaliers du Grand Genève, cette solution étant justement pensée, à l'image du Léman Express, dans une perspective d'agglomération.

En conclusion, loin d'apparaître véritablement négative, l'image du bus est en réalité relativement nuancée, faite à la fois d'avantages et d'inconvénients, et laisse plutôt émerger une forme de désintérêt des individus face à ce mode. Ce désintérêt, lié aux manquements de fonctionnalité du bus, est, en outre, renforcé par un manque de confiance des habitants envers aussi bien les autorités suisses que françaises. En effet, se sentant peu considérés ou mal représentés, les résidents français développent le sentiment d'être institutionnellement isolés, aucune autorité ne semblant mener une politique de mobilité répondant pleinement à leurs problèmes et à leurs attentes. Ce manque de repères institutionnels les conduit alors à se détacher des solutions proposées pour se concentrer sur d'autres types de réponses, comme la voiture ou le vélo.

5.4 DEVENIR USAGER DES TRANSPORTS PUBLICS : UN PROCESSUS NÉCESSAIRE POUR CHANGER SA MOBILITÉ

Dernier frein identifié au sein de l'agglomération, les difficultés d'adaptation agissent au travers du processus d'adhésion au système de transports publics, entravant l'individu dans sa démarche pour se saisir et se projeter au sein du réseau de bus existant. Socialement situées car différemment ressenties selon le profil de l'individu, les difficultés d'adaptation se révèlent d'autant plus fortes que les individus possèdent des difficultés d'abstraction et une moins grande aisance dans l'usage des outils numériques, tel que les applications et les sites internet. Malgré une prépondérance des déterminants sociaux, le contexte frontalier participe également des difficultés rencontrées, par la complexification d'un « système » pouvant déjà s'avérer relativement difficile d'appréhension lorsque l'on est « étranger » de l'utilisation régulière de ce mode de transport.

Dans cette dernière section, nous parcourons les différentes étapes du « devenir usager », processus nécessaire afin de pouvoir comprendre, s'identifier et se projeter dans les transports publics, en relevant les enjeux inhérents au « système » considéré et ceux induits par le contexte frontalier du Grand Genève.

5.4.1 ÊTRE ÉTRANGER AU SYSTÈME DES TRANSPORTS PUBLICS OU L'ENJEU DE LA SENSIBILISATION

À l'image de la voiture ou du vélo, le bus nécessite un processus d'adaptation afin de passer du statut d'« étranger » à celui d'« habitué » des transports publics. En effet, alors qu'il est nécessaire d'apprendre à faire du vélo et à conduire ou, encore, qu'il faille réussir à déceler les meilleurs itinéraires cyclables et les quartiers où il est possible de stationner en voiture pour pouvoir entièrement utiliser ces modes, les transports publics demandent également différentes étapes d'adaptation afin de pleinement saisir la portée et les possibilités offertes par ce « système » de transport. Pouvant s'avérer relativement difficile d'appréhension, le système de transports publics sous-entend à la fois le mode de transport en tant que tel, à savoir le matériel roulant et, dans notre cas principalement le bus, mais aussi tout ce qui entoure son usage, partant du réseau et des horaires jusqu'aux façons d'utiliser ce mode, en passant par la structuration tarifaire et les applications qui y sont liées. Devant être pensé sous cette forme afin de considérer l'ensemble de ce qui a trait aux bus, le « système » de transports publics exige de l'individu de nombreuses phases d'adaptation et autant de difficultés pour, qu'à terme, ce dernier puisse se projeter dans les transports publics.

La première étape réside en la décision de s'intéresser aux transports publics par la découverte du réseau et de ses possibilités. Nécessitant, pour commencer, une considération du mode et, plus largement, des solutions proposées, cette étape est alors fonction de la position de l'individu à la fois face aux transports publics en général ainsi que vis-à-vis des autorités. En effet, ne répondant que peu aux attentes des individus, le bus conduit ainsi ces derniers à facilement s'en désintéresser. De ce fait, le bus s'avère faire face à des enjeux de persuasion, d'autant plus que les solutions proposées peuvent être ignorées en raison du détachement des habitants vis-à-vis des autorités. Alors que l'indifférence du bus peut être compensée par la recherche de solutions pour toujours plus « détendre le quotidien », la position face aux autorités peut s'avérer plus critique, une déconsidération des actions menées pouvant empêcher un pas vers le statut d'usager. De ce fait, en plus des arguments précédemment avancés, il apparaît d'autant plus essentiel de répondre à ce manque institutionnel et pleinement intégrer les résidents frontaliers au sein de l'agglomération.

Ensuite, figurant comme à l'initiation du processus, cette étape nécessite également que l'individu soit, dans une certaine mesure, sensibilisé à l'offre afin de se décider à lancer les recherches. En cela, l'information au sujet des relations existantes joue un rôle primordial et ne doit pas être négligée. Malgré une relativement bonne connaissance du réseau des TPG, peu de résidents frontaliers sont au

courant de l'ensemble des relations transfrontalières à leur disposition et encore moins des réseaux de desserte français. En effet, à l'ombre des principales liaisons transfrontalières, certaines lignes apparaissent moins bien connues comme les lignes interurbaines transfrontalières 271 et 272. Bien que ces dernières puissent être intéressantes, voire totalement correspondre aux trajets de certains usagers, les connaissances à leur sujet sont inexistantes ou, à la limite, très sommaires, comme dans le cas de Maude Quinet qui se dit intéressée par une ligne directe entre Messery et son lieu de travail aux Eaux-Vives alors que cet itinéraire est justement effectué par la ligne 271 :

MQ : Moi je pense que je serai plus près du Léman Express, à la limite...

FB : Si vous aviez une ligne de bus qui était... qui fait quelques arrêts mais... ?

MQ : Qui va direct aux Eaux-Vives ? Pareil !

FB : Ouais ça c'est pas un problème pour vous donc ?

MQ : Non !

Maude Quinet – Employée dans une agence immobilière entre 50 et 64 ans, habite à Messery depuis 12 ans

N'étant apparemment pas consciente du potentiel de cette ligne de bus, Maude ne peut alors s'intéresser à une offre qui pourrait, potentiellement, lui correspondre. D'autres habitants, dont Luc Lambert, pensent que ces lignes sont des « lignes de campagne » et ne sont pas faites pour eux :

LL : Disons, on a plus l'impression que c'est plus une ligne de campagne pour les gens qui sont loin de Saint-Julien. Donc c'est pour ça qu'on ne la regarde pas. D'ailleurs, je sais pas si elle est indiquée sur l'application TPG...

Luc Lambert – Ingénieur civil entre 50 et 64 ans, habite à Saint-Julien depuis 35 ans

Alors même que ces lignes existent, le manque de sensibilisation à leur sujet conduit à négliger des relations pouvant, tout du moins ponctuellement, s'avérer intéressantes. La méconnaissance est encore plus forte au sujet des lignes de desserte locale qui, malgré une offre extrêmement réduite, pourraient tout de même être connues des habitants, ce qui n'est très souvent pas le cas. Dans le contexte du Grand Genève, le réseau des TPG étant identifié comme « le » réseau de l'agglomération, les résidents ne vont pas penser à s'intéresser à d'autres potentiels réseaux locaux.

En parallèle d'une sensibilisation au réseau actuel, l'information sur l'évolution de ce dernier apparaît également essentielle. En effet, au cours de nos entretiens, plusieurs enquêtés nous ont indiqué avoir découvert « par hasard » qu'une nouvelle offre était apparue à proximité, comme dans le cas de Tania Viars ayant découvert sans s'y attendre un nouvel arrêt de bus à côté de chez elle :

TV : Bon, déjà, il faut savoir qu'il n'y a eu aucune communication ! Ça c'est dommage ! Moi, j'ai découvert le tpgFlex en allant déposer la poubelle. Tiens un arrêt de bus ! Je ne comprends pas, il n'était pas là hier... [Rires] tpgFlex, qu'est-ce que c'est ? Je ne connaissais même pas le tpgFlex...

Tania Viars – Responsable ressources humaines entre 35 et 49 ans, habite à Veigy depuis 2 ans

Avant même d'expliquer en quoi consiste cette offre tpgFlex, Tania commence par souligner et regretter le manque d'information autour de ce nouvel arrêt. Bien que, dans son cas comme dans celui d'autres enquêtés ayant vécu de pareilles découvertes, cette nouvelle option ait finalement été identifiée, d'autres personnes pourraient ne pas y prêter attention et passer à côté d'une solution pouvant leur convenir. De plus, le système de transports devant s'entendre de façon élargie, de nouveaux horaires ou de nouvelles offres tarifaires sont plus difficilement connues sans un minimum de recherche.

Dans la plupart voire l'intégralité des cas, les enquêtés disent regretter l'absence de communication autour des transports publics et souhaitent être davantage sensibilisés. Ces témoignages traduisent alors un manque pouvant faire écho au déficit de considération des autorités à leur sujet. Toutefois, en parallèle de ces critiques, ces requêtes révèlent aussi une ouverture des habitants à l'utilisation des transports publics. Une meilleure information au réseau et à ses évolutions s'avère donc importante.

Après s'être décidé à s'intéresser à l'alternative offerte par le bus, l'individu doit réussir à savoir comment chercher et où trouver les renseignements qui lui sont nécessaires. Bien que cette deuxième étape de recherche d'information ne représente, pour une grande partie des enquêtés, pas un point d'accroche, certaines personnes expliquent avoir de la peine à savoir, par exemple, quel site consulter ou quelle application utiliser, comme dans le cas de Laurence :

LT : Alors, en fait déjà, je ne trouvais pas évident de savoir sur quel site aller. Quand vous ouvrez, vous tapez CEVA, il y a plein de trucs, des articles, des... Enfin moi je suis pas la plus douée hein. Donc... Après, quand j'ai voulu prendre mon billet de train, au niveau des tarifs, je trouve que c'était pas si évident que ça... Après, m'inscrire sur un horaire, c'était pas simple. Les promotions, je ne comprenais pas trop comment fallait s'inscrire. Et puis les horaires, je trouvais qu'ils étaient pas forcément adaptés à ce que j'aurais voulu.

Laurence Taconnat – Enseignante en soins infirmiers entre 50 et 64 ans, habite à Saint-Cergues depuis 44 ans

Ces personnes, principalement des femmes de plus de 50 ans, peuvent se sentir perdues face à un accès à l'information nécessitant une certaine aisance des outils informatiques, ce dont elles peuvent parfois manquer. Un effet de genre couplé à un décalage générationnel peut en effet intervenir sous la forme d'une acculturation moindre des femmes plus âgées aux outils numériques. Cette tendance peut notamment s'expliquer en raison d'une utilisation moins fréquente de tels outils qui sont liés à des tâches desquelles elles peuvent, parfois, être exclues. En parallèle de ces effets individuels, ces difficultés apparaissent renforcées par l'existence d'une multitude de sites et d'applications. De fait, il peut parfois exister à la fois des outils suisses et français pour une même offre mais aussi des outils spécifiques pour chaque réseau de bus, conséquence de plusieurs réseaux indépendants au sein d'une même agglomération. Le premier problème, découlant de logiques sociologiques, se voit alors accentué par des difficultés territoriales liées au contexte frontalier de l'agglomération.

Par conséquent, le début du processus d'adaptation au « système » de transports publics s'entend principalement par une nécessité de sensibilisation des individus aux solutions existantes mais aussi, bien que dans une moindre mesure, par une facilitation de l'accès à l'information. Bien que figurant simplement comme l'initiation du processus, ces premières étapes sont néanmoins essentielles pour aller vers une adaptation aux transports publics.

5.4.2 DE COMPRENDRE À SE PROJETER : SE FAMILIARISER AVEC LES TRANSPORTS PUBLICS

Utiliser régulièrement les transports publics implique de devoir se plonger dans un système pour en comprendre les rouages, les subtilités et, également, les opportunités. Entre simple formalité et véritable casse-tête, cette troisième étape se trouve différemment accueillie en fonction de l'individu et du système étudié. En effet, comprendre un nouveau « système » sous-entend à la fois une confrontation de la personne aux difficultés inhérentes de ce dernier mais aussi un dépassement de son manque d'aisance, pouvant varier selon le profil de cette dernière. Alors que dans certains cas, cette étape ne suscite aucun problème particulier, l'individu se sentant alors parfaitement à l'aise, dans d'autres, cela peut générer un sentiment d'inconfort, de stress, voire d'illégitimité. Comprendre un système ne demande donc pas uniquement de trouver l'information mais bien de s'y confronter pour la déchiffrer et en déceler toutes les particularités.

Ces difficultés peuvent, tout d'abord, se trouver dans la compréhension des lignes du réseau. De fait, bien que de nombreux supports existent (plans, itinéraire GPS, etc.), l'individu peut néanmoins se retrouver en difficulté pour déchiffrer les lignes du réseau ou, tout du moins, certaines d'entre elles. C'est le cas de Liam Quinet qui, malgré sa longue expérience des bus, notamment à Lausanne, n'a pas bien saisi l'itinéraire de la ligne 271 qu'il utilise occasionnellement pour se rendre sur Genève :

LQ : Alors celui [l'itinéraire] du 271, alors il est un peu bizarre... Parce que, dans un sens, donc Thonon-Douvaine ou dans l'autre, il ne passe pas par Messery. Euh, je sais plus quel sens c'est... Je crois que ouais... Quand on fait Thonon... Enfin Messery-Genève, on peut le faire. Mais faire Genève-Messery, on peut pas ! Il prend un autre chemin. Mais sinon, il passe à Messery-Centre et donc là je marche 15 minutes.

Liam Quinet – Étudiant entre 16 et 24 ans, habite depuis son enfance à Messery

De par son expérience du réseau, Liam a assimilé les particularités de l'itinéraire de la ligne 271 sans pour autant véritablement comprendre le fonctionnement de cette ligne à deux branches. Loin de présenter de pareilles difficultés en général, il semble alors que ce soit davantage la construction spécifique de cette ligne qui suscite chez lui, comme chez d'autres enquêtés, cette incompréhension. Cet exemple montre que la présentation de l'information joue un rôle central, pouvant faciliter ou fortement complexifier la lecture du potentiel du réseau. En parallèle de difficultés liées à des lignes de bus particulières, la présence de différents réseaux indépendants rend d'autant plus compliqué la possibilité de se projeter dans l'entier du territoire, une aisance vis-à-vis de l'ensemble de ces réseaux s'avérant alors nécessaire. Bien que le profil sociologique de l'individu agisse pour accentuer un manque d'aisance dans la lecture du réseau, ce dernier apparaît également fonction de la qualité de la présentation de l'information, information complexifiée du fait de la situation disparate en périphérie frontalière du Grand Genève.

En plus de l'enjeu de la compréhension des lignes en tant que telles (itinéraires, horaires, etc.), des difficultés peuvent aussi se situer au niveau de la compréhension du système tarifaire, système rendu d'autant plus compliqué par le foisonnement des zones tarifaires frontalières, comme nous l'explique Sylvain Roulier, souvent perdu face aux différentes zones du réseau :

FB : OK ! C'est à dire que la question de savoir quel type de zone etc. Grand Genève, ça c'était un truc que t'avais plutôt avant ? Enfin, tu ressens moins cette difficulté maintenant ?

SR : Non, ça j'ai l'impression que ça c'est assez complexifié avec le temps ! J'ai l'impression que quand j'étais jeune, c'était simple. Tu payais à l'heure, t'avais 3 arrêts ou t'avais 1h et puis là, j'ai l'impression que c'était clair ! 3 arrêts c'est tant, 1h c'est tant et puis boum. Et puis là, il y a eu le concept de zones qui est arrivé, puis les zones transfrontalières et puis les zones... Et pfffou... Des fois, je me repose la question. Chaque fois que je dois prendre un ticket, je me dis : « Attends, je suis où ? Je vais où ? Quelles sont les zones que ça couvre ? Euh est-ce que je... » Des fois, j'ai le doute d'est-ce que j'ai pris le bon ticket ou pas. Enfin des trucs un peu comme ça.

Sylvain Roulier – Informaticien entre 50 et 64 ans, habite à Prévessin-Moëns depuis 25 ans

Disant ne pas éprouver de telles difficultés tarifaires dans d'autres villes, Sylvain souligne une complexification des tarifs avec le développement des zones frontalières. Relevé par de nombreux enquêtés, ce système multizone rend l'utilisation du réseau moins aisée surtout pour les habitants frontaliers justement confrontés à ces différents tarifs, contrairement aux résidents suisses.

En plus, aux tarifs du réseau « classique » Léman Pass s'ajoutent les tarifs des autres réseaux de l'agglomération ainsi qu'une tarification différenciée pour les lignes interurbaines transfrontalières. En effet, alors que le système de zones frontalières Léman Pass puisse être tout de même saisi, les usagers

expliquent ne pas comprendre la tarification appliquée sur ces lignes interurbaines apparemment « différentes » :

FB : Le bus 272, ça c'est un bus que tu utilises ?

LT : Alors ça c'est un bus que je pourrais prendre mais il n'est pas inclus dans l'abonnement... Et donc, il faudrait que je paye à chaque fois séparément, donc... Ce serait bien parce qu'en plus, il s'arrête devant chez moi, certains. Il s'arrête devant Cervonnex ! Mais, je l'ai jamais pris parce que j'ai eu... La fois où j'ai demandé pour monter, ils m'ont dit : « Non c'est pas dans l'abonnement TPG. Il faut payer séparément ». Donc vraiment, je pense que c'est un truc... Je ne sais pas comment ça se passe mais c'est séparé. [...] Ouais, je pense que ce bus, il y a peu d'informations. Hormis qu'il fait Annecy-Genève et que... Bah moi ou les autres gens, personne ne le prend parce que bah on sait qu'il faut payer plus et on sait pas trop comment ça se passe. Je pense que ça manque peut-être un peu d'information par rapport à ça... et d'intégration avec le reste du réseau !

Loïc Tournier – Étudiant entre 16 et 24 ans, habite à Cervonnex depuis 15 ans

Malgré une forte utilité affichée de cette ligne pour ses déplacements quotidiens, Loïc n'y a pas recours, étant freiné, comme beaucoup d'autres, par le système de tarification différencié appliqué. De fait, bien que valable sur une partie du territoire français, le billet complémentaire des TPG ne couvre qu'une partie de l'itinéraire de cette ligne, pour laquelle une tarification spécifique s'applique.

L'enjeu de compréhension de la tarification et, plus largement, de compréhension du système de transports publics, est donc fortement induit par le contexte frontalier et de multi-réseaux décidé par les opérateurs et autorités de l'agglomération. Cependant, bien que ces logiques institutionnelles créent le cadre des difficultés rencontrées, il apparaît que ces dernières soient plus ou moins fortement ressenties selon le profil de l'individu. De fait, alors que l'ensemble des enquêtés frontaliers sont, en principe, confrontés aux mêmes difficultés contextuelles, ces dernières peuvent conduire à des sentiments différenciés, certaines personnes n'étant pas fortement dérangées, alors que d'autres peuvent ressentir une forme d'incertitude, voire d'anxiété, comme dans le cas de Valérie Yvon :

FB : Est-ce que pour vous c'est clair le type de billet qu'il faut prendre entre ... ?

VY : Non j'ai galéré ! J'ai galéré ! Maintenant, j'ai compris. Le 250, quand je fais un « France – Suisse » et le 1h quand je vais en Suisse. Surtout avec mon petit 2 balles à 50%. Euh, maintenant, j'avoue que... Par exemple, pour la France, ça a été très compliqué, donc le billet frontalier, de savoir lequel je prenais et de pas me dire : « Mon Dieu, j'ai pas pris le bon, je vais... S'il y a un contrôleur, j'ai une amende ». Ça aussi ça a été un stress !

Valérie Yvon – Responsable ressources humaines entre 35 et 49 ans, habite à Saint-Genis-Pouilly depuis 13 ans

À l'image d'autres enquêtés, Valérie a eu de la peine à comprendre les tarifs transfrontaliers, induisant un sentiment de stress lors de leur utilisation. Cette crainte de « faire faux » liée à celle de se faire amender est particulièrement répandue chez les femmes interrogées. De fait, alors que les hommes rencontrés ne mentionnent pas d'angoisse à prendre un mauvais tarif (malgré de parfois douter comme Sylvain), plusieurs femmes interrogées expriment une telle crainte, allant de l'inquiétude à une vraie anxiété. Ces tendances apparaissent peu dépendantes de l'âge de l'enquêté et de son expérience passée de réseaux similaires, ayant rencontré aussi bien des jeunes femmes ayant connu les transports publics dans de grandes villes que des hommes plus âgés et moins coutumiers des transports publics. Cependant, un effet générationnel peut quand même ici agir en parallèle, accentuant l'écart de genre pour les tranches les plus âgées et gommant les différences pour les plus jeunes. Malgré cela, un effet de genre semble émerger pour accentuer les difficultés d'adaptation rencontrées et soulever la question de la formation sociologique de ce frein.

Plus que d'être lié au genre de l'individu, il semble que ce sentiment de crainte de l'erreur soit lié à un sentiment d'illégitimité, davantage développé chez les femmes que chez les hommes. En effet, n'étant pas à l'aise avec le « système » en présence, certaines femmes peuvent penser qu'elles ne sont pas faites, voire pas capables, d'utiliser les transports publics. Ce sentiment d'illégitimité peut être construit sur l'assimilation d'une plus faible compétence de l'utilisation de nouveaux systèmes, comme celui des transports publics. Cette assimilation conduit ces personnes à considérer que le problème dépend d'elles et non pas du système, à l'image de Laurence Tacconnat :

FB : Ça, vous trouvez que les bus ne sont pas très simples ? L'organisation des bus fait que ce n'est pas très... ?

LT : Si ! Je pense que c'est plutôt moi qui ne lis pas correctement les choses, qui ne comprend pas du premier coup l'information qui est notée quelque part. Je pense plutôt que c'est ça. L'information elle est là ! Maintenant il faut la déchiffrer, il faut la trouver, il faut bien la comprendre. Mais elle est là, elle y est toujours.

Laurence Tacconnat – Enseignante en soins infirmiers entre 50 et 64 ans, habite à Saint-Cergues depuis 44 ans

Convaincue de la présence de l'information, Laurence s'incrimine rapidement elle-même pour expliquer sa difficulté à comprendre le système de transports publics. Un tel sentiment d'illégitimité peut mener la personne à ne pas réussir à surmonter la complexité intrinsèque du système et ainsi à ne plus essayer de comprendre le système, se détournant alors de l'offre ou s'adressant à une personne extérieure pour éviter de se confronter à son manque d'aisance :

FB : Est-ce que vous diriez que vous avez des... vous pourriez avoir des difficultés à utiliser des transports publics ?

SL : Alors moi oui ! Clairement, ouais ! Je trouve que c'est pas... Quand t'appuies sur des boutons, tu sais pas ce que... Enfin, moi je sais pas.

[...]

FB : Si tu devais prendre justement les bus, ce serait aussi via l'application des TPG pour pouvoir te repérer ou bien est-ce que tu utiliserais une autre application ou... ?

SL : Bah... Moi, je... Enfin, je demande à [Blanche, (sa fille)] [Rires]. Enfin... Je lui dis : « Je veux aller là » et puis, elle, elle me cherche les trucs... Parce que sinon, je trouve que c'est un peu...

Simone Landrieux – Femme au foyer entre 50 et 64 ans, habite à Valleiry depuis 23 ans

Se sentant peu capable d'utiliser l'offre, Simone explique être tributaire de sa fille pour utiliser l'application des transports publics et donc, plus largement, le système lui-même. Dans son cas, celui de Laurence ou d'autres personnes, le recours à une connaissance (famille, ami, collègue) plus « expérimentée » s'avère être souvent la solution choisie pour tout de même réussir à utiliser le bus. De ce fait, les difficultés intrinsèques du « système » de transports publics, renforcées par le contexte frontalier de l'agglomération, sont vécues différemment par l'individu selon son profil sociologique. Ces différences d'aisance, principalement liées au genre et au niveau de formation, le poussent à se considérer plus ou moins légitime dans l'utilisation des transports publics. Alors que la plupart des individus essayeront de surmonter ces difficultés afin de pouvoir librement utiliser ce mode, les personnes ayant ce sentiment d'illégitimité ressentiront, dans de nombreux cas, le besoin d'une aide extérieure venant des proches puisqu'un tel encadrement n'existe pas autrement.

Représentant une étape essentielle, la compréhension du système ne signe pas pour autant la fin du processus d'adaptation aux transports publics. De fait, une fois l'offre considérée, identifiée et

comprise, tout du moins en partie, une dernière étape conceptuelle attend l'individu, étape figurant comme la plus essentielle de toutes : réussir à s'identifier et à se projeter dans les transports publics. Cette étape, créant un lien entre l'individu et le système qu'il cherche à rejoindre, doit se penser à la fois en la compréhension des potentiels de l'offre pour sa situation personnelle mais aussi, et surtout, par l'acceptation d'une nouvelle façon de concevoir sa mobilité.

Bien que la personne ait pu comprendre le fonctionnement « théorique » du système, il lui est encore nécessaire de saisir les potentiels de ce dernier dans sa situation personnelle. Contrairement à une simple lecture d'un réseau existant, il s'agit ici bien d'imaginer son quotidien en bus, par la conception de son potentiel itinéraire, de son horaire, de son rythme, etc. Cette projection dans un quotidien en transports publics le conduit alors à changer sa façon de concevoir sa propre mobilité, conception à laquelle il doit finalement vouloir adhérer. Le processus d'adaptation aux transports publics ne s'entend alors pas uniquement par l'identification et la compréhension d'un nouveau système mais bien par un changement de mentalité vis-à-vis de sa mobilité, et plus largement, de son mode de vie. Alors que se projeter dans un usage de la voiture peut être extrêmement facile, un tel changement étant souvent largement valorisé et facilité par l'entourage et la société, se projeter dans les transports publics peut être perçu comme une contrainte et une perte d'autonomie, de surcroît lorsque l'individu utilise depuis longtemps et apprécie les avantages de la voiture. Par conséquent, afin qu'un tel changement survienne, l'individu doit soit manifester une vraie volonté de changement, soit éprouver une lassitude avec son actuel mode de vie, ou soit, comme dans la plupart des cas, être confronté à une nouveauté ou à une contrainte le poussant à se projeter dans les transports publics. Cette situation de nouveauté se retrouve dans le cas de Christophe Laval, ayant récemment changé d'emploi et travaillant maintenant au centre-ville de Genève :

CL : Quand j'ai su que je venais travailler ici [au centre-ville] sur une longue période et que je venais ici pour prendre les infos, les papiers etc., pour pouvoir préparer les cours et je voyais que c'était une galère monstre pour se garer, je me suis dit que je n'aurais pas le choix de prendre les transports. Et finalement, en ayant pas ce choix et en prenant les transports, je trouve ça super agréable !

FB : Donc au départ, c'était plutôt une contrainte pour vous de devoir prendre les transports publics au tout début ?

CL : Pas une contrainte, mais une nouveauté on va dire.

Christophe Laval – Enseignants en soins infirmiers entre 50 et 64 ans, habite à Saint-Jean-de-Gonville depuis 6 ans

En raison d'un nouveau travail et des difficultés de stationnement au centre-ville, Christophe a été conduit à revoir l'organisation de son quotidien et de ses déplacements. Loin d'avoir vécu ce changement comme une « contrainte », cette situation a été pour lui l'occasion d'un « nouveau » quotidien, sous-entendant, implicitement, une acceptation de sa nouvelle mobilité. Liliane décrit également un tel changement de mentalité au moment où elle a commencé à prendre le bus, ne pouvant plus avoir accès à sa place de parking à l'hôpital :

LL : Alors, au départ, bah quand t'as l'habitude de faire, d'aller au boulot en une demi-heure, tu fais de chez toi jusqu'au lieu de travail, t'es garée, machin, et tu rentres dans ton bureau, c'est un certain confort. Après, quand tu dois t'arrêter, prendre ta voiture, t'arrêter au parking, garer ta voiture, ressortir, aller prendre ton bus... Quand il fait froid, un froid de canard, en hiver, t'es là, t'attends ton bus... Après tu prends un premier bus, tu t'arrêtes, tu dois attendre de nouveau 10 minutes – un quart d'heure le bus suivant et que tu mets 1h15 par rapport à une demi-heure, ça change quoi ! Tu vois ? Et puis pareil pour le retour, où tu dois t'habituer à des horaires. Tu te dis : « Ah ouais tiens ! Ah, mon bus est dans combien de temps ? Ah oui, il est là. Ah bah il faut que je me dépêche

de sortir. » ou « Ah bah tiens bah la prochain il est que dans 1h quoi... ». Tu vois ? C'est quand même plus... Et puis... Ah oui, ça il te faut un petit moment d'adaptation. Au départ, moi, il m'a fallu un petit temps d'adaptation. Pas des mois hein, quand même ! Mais t'as un petit temps d'adaptation. C'est un changement assez important quand même. Puis après, tu prends l'habitude de lire ton journal dans le bus, tu prends ton bouquin, tu machin... Enfin bon, tu t'adaptes quoi !

Liliane Laneret – Retraitée, habite à Chens-sur-Léman depuis 29 ans

Contrainte à changer sa mobilité, Liliane a eu besoin d'un temps d'adaptation afin de pleinement se saisir du réseau de bus mais, aussi et surtout, de changer de façon de concevoir sa mobilité au quotidien, mobilité moins axée autour des performances horaires et plus sur la valorisation d'un temps pour soi.

Ces exemples illustrent bien qu'un tel changement n'est pas intuitif et requiert à la fois une période d'adaptation pour pleinement épouser sa nouvelle mobilité mais aussi une certaine capacité à concevoir et à se projeter dans une autre réalité. Loin d'être uniquement liée à l'individu, cette capacité dépend fortement du contexte, contexte à la fois en termes des possibilités offertes par le réseau (et donc imaginables) mais aussi au niveau de la légitimité et des possibilités à pouvoir concevoir sa nouvelle mobilité. Le contexte participe donc de la création du potentiel de capacité à se projeter dans un nouveau système, à l'image de celui des transports publics.

Passer d'étranger à potentiel usager des transports publics ne sous-entend donc pas qu'une simple compréhension des caractéristiques de l'offre en présence mais bien tout un processus d'adaptation, partant de la décision de s'intéresser à l'offre, en passant par la compréhension du système dans son ensemble pour finir par une projection et une adhésion de l'individu à la mobilité en transports publics. Tout au long de ce processus, l'individu peut être entravé dans son adaptation, confronté à différentes difficultés, aussi bien liées au contexte frontalier qu'à un manque d'aisance personnel, participant à expliquer de faibles usages des transports publics. Alors que ces difficultés apparaissent, pour la plupart, rendues possibles par le contexte de transports publics, les difficultés en tant que tel se concrétisent par leur influence sur les individus, influence non pas uniformément ressentie mais bien renforcée selon le profil sociologique de l'individu. Ce n'est donc pas leur potentialité qui leur permet d'agir mais bien leur instanciation, fonction des caractéristiques de l'individu. Toutefois, cette dernière considération ne légitime pas pour autant la complexité induite par la conception du réseau de transports de l'agglomération, complexité particulièrement forte en raison du contexte frontalier. En effet, multipliant les entraves, le contexte frontalier conduit, par conséquent, à une augmentation des opportunités de freiner l'individu dans son processus d'adaptation.

Après avoir acquis un potentiel pour se saisir des transports publics, l'individu doit finalement éprouver son adaptation en se confrontant à la pratique en tant que telle du système des transports publics.

5.4.3 USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS : ENTRE ABSENCE DE FIABILITÉ ET MANQUE DE LÉGITIMITÉ

Ce processus d'adaptation, pouvant s'avérer très rapide ou nécessiter plus de temps, offre le potentiel à l'individu d'un usage régulier des transports publics. Fort de ce potentiel, l'individu doit alors se confronter à la pratique du système considéré afin de pouvoir le concrétiser. Toutefois, impliquant une rencontre de cette capacité d'adaptation avec l'offre en question, cette confrontation peut, en fonction du contexte et de la qualité de l'offre, mener à une pleine adhésion ou à un rejet des transports publics. L'épreuve de ce potentiel par la pratique apparaît donc comme l'ultime étape permettant à l'individu de se réaliser en tant qu'usager des transports publics.

Afin de réussir à pleinement se saisir des transports publics, l'individu doit disposer d'une offre de transports de qualité, à la fois en termes de fréquence et de tracé mais aussi en termes de fiabilité, au

sens large du terme. De fait, bien que la quantité d'offre soit un élément central, sa qualité au sens de sa fiabilité est également un point à ne pas négliger. Lors de la pratique du système, la fiabilité de l'offre peut transparaître au travers d'une multitude de points dont l'aménagement des arrêts de bus, la stabilité horaire de l'offre et les possibilités permettant de tirer parti de son trajet à bord du bus.

Tout d'abord, participant de la première impression que l'individu va se faire du service, les aménagements et informations aux arrêts de bus doivent permettre à l'usager de pouvoir facilement effectuer toutes les opérations pratiques au moment de prendre le bus. L'achat du billet de transport figure comme l'une des plus importantes. Malgré les possibilités d'achat des titres de transport par SMS, les bornes de paiement restent toutefois nécessaires pour certaines catégories de personnes pouvant avoir des difficultés à utiliser ces nouvelles solutions et se retrouver désemparées si une telle possibilité ne leur est pas offerte, comme l'explique Sandrine :

SL : Et il y a aussi un autre problème à Saint-Julien. C'est que, par exemple, à Saint-Ju, Centre, il n'y a pas de machine à tickets. Donc voilà, t'es obligé d'avoir... Bon, on a des portables, on prend les tickets avec le portable. Mais pour les personnes plus âgées, c'est quand même pas très fonctionnel non plus. Comme c'est pas c'est pas... C'est pas toujours très adapté. Ou bien il y a des gamins qui ont pas encore de téléphone portable, par exemple. Des petits, voilà quoi. Moi, je vois... On a des amis, c'est : « Le téléphone portable, c'est pas avant 15 ans ! » Donc, tu fais comment pour aller à Genève ? Tu peux très bien aller te promener mais t'as pas de ticket, t'as pas... Tu vois ? Donc, il n'y a pas non plus... Il faut passer la frontière, il faut passer à Perly. À Perly, ils ont remis une machine.

Sandrine Lambert – Assistante médicale entre 50 et 64 ans, habite à Saint-Julien depuis 35 ans

Souvent le cas aux arrêts périphériques mais d'autant plus vraie au sein des intercommunalités françaises, l'absence de bornes de paiement peut apparaître comme une contrainte rédhibitoire à la fois pour les personnes âgées mais aussi pour les enfants. En effet, ces deux catégories de personnes sont particulièrement touchées, pouvant avoir de la difficulté à acheter leur billet par SMS, n'y étant que peu coutumiers, ou étant dans l'impossibilité de le faire, ne possédant pas de téléphone portable ou de forfait leur permettant un tel usage. Ce manque de borne est regretté par nombreux habitants, soulignant cet attribut caractéristique de la situation sur France, même au centre de villes de moyenne importance comme Saint-Julien-en-Genevois.

De plus, l'aménagement des arrêts permet aussi de se renseigner quant aux caractéristiques de la ligne (itinéraire, arrêts, horaires, etc.) et par rapport à d'autres éléments comme la tarification (zones & prix) ou les sites internet pour accéder aux ressources en ligne. Un faible investissement des arrêts ou un manque d'entretien implique alors une réduction des possibilités offertes aux usagers pour s'adapter aux transports publics. Pouvant toucher l'ensemble des usagers, ces déficits sont particulièrement ressentis par certaines catégories de personnes dépendant de ces ressources physiques, dont les personnes âgées et les enfants mais aussi les individus doutant dans leur usage (premiers trajets, trajet occasionnel, etc.). C'est notamment le cas de Laurence qui, n'utilisant que peu les transports publics, ressent le besoin d'une confirmation quant à son itinéraire :

LT : Ouais voilà donc... J'ai besoin de me dire : « Ah, c'est celui-là, oui ! ». On me répond : « Oui c'est le bon », voilà ça me va. Quand on ne répond pas, je me dis : « Bon bah on verra bien... » Ça ne m'est jamais arrivé de le prendre dans l'autre sens ou de me tromper. J'ai besoin d'être rassurée. Voilà.

Laurence Taconnat – Enseignante en soins infirmiers entre 50 et 64 ans, habite à Saint-Cergues depuis 44 ans

Loin d'être futile, ce besoin de confirmation de l'information peut jouer un rôle relativement décisif, agissant sur l'expérience de l'individu et donc, plus largement, sur son adaptation aux transports

publics. L'aménagement des arrêts, aussi bien au sens des possibilités d'achat que des renseignements à disposition (sans parler de l'entretien et la salubrité des équipements) apparaît donc essentiel dans la perspective d'une confrontation au service.

Ensuite, la fiabilité de l'offre s'entend aussi par la fiabilité horaire des bus sous-tendant la confiance que l'individu accorde au système. Fortement influencée par des expériences passées, la confiance de l'individu quant à la ponctualité du bus à l'arrêt influence son adhésion à l'offre proposée. Plus qu'une simple question de ponctualité, la stabilité horaire agit en effet inconsciemment sur le sentiment de l'individu d'être en adéquation ou en décalage avec le système de transports. Cette confiance peut être fonction du réseau considéré, comme l'explique Lucie vis-à-vis des bus de l'Ain :

LB : Donc c'est les bus de l'Ain ou je sais pas quoi... Enfin voilà ! Et alors là... Non, une fois sur deux, il passe pas. Donc le nombre de fois où les enfants m'ont appelé : « Je peux pas aller à l'école, le bus est pas passé ! » C'est arrivé vraiment très souvent. Donc ceux-là ne sont clairement pas fiables. Par contre, justement, ils mettent le... S'il y a pénurie de chauffeurs, ils les mettent sur les TPG. Et donc là, les TPG sont plutôt fiables !

Lucie Baume – Scientifique experte en polymères entre 50 et 64 ans, habite à Thoiry depuis 18 ans

Regrettant le manque de fiabilité de ce réseau français, Lucie introduit la question de la pénurie de chauffeurs au sein de l'agglomération. Comme nous l'ont confirmé les experts rencontrés, la difficulté à employer de nouveaux conducteurs est l'un des actuels enjeux majeurs de la région. Loin d'être totalement indépendante du contexte du Grand Genève, cette pénurie s'explique, en partie, par une différence de conditions de travail de part et d'autre de la frontière, menant à terme les travailleurs français à postuler sur Suisse plutôt que de continuer à travailler sur France. En cela, l'organisation actuelle de la mobilité de l'agglomération du fait de la multitude de réseaux indépendants en présence et de la sous-traitance d'une partie des services à des opérateurs français peut indirectement influencer sur la fiabilité horaire des services et conduire, dans la perspective de l'adaptation aux transports publics, à un déficit de confiance des systèmes en présence.

Bien que, prise dans son ensemble, cette difficulté soit principalement le fait de la qualité du service proposé, cette dernière peut, dans la pratique du réseau, être interprétée par l'utilisateur comme une incapacité de sa part à se saisir de l'offre. Cette impression peut alors se traduire en un sentiment de manque de légitimité, à nouveau plus ou moins fortement selon le profil de l'individu. En effet, n'ayant pas toujours connaissance des raisons d'une absence du bus, la personne peut penser avoir manqué le bus ou s'être trompé d'arrêt ou d'horaire et donc perdre confiance dans sa capacité à utiliser le bus. En cela, l'information en temps réel par les applications ou par les horaires peuvent apparaître comme une solution intéressante en milieu périphérique. Cependant, comme Liam en a fréquemment fait l'expérience, ce service doit lui aussi bénéficier d'une certaine fiabilité afin de s'avérer utile :

LQ : Les bus en Suisse, que ce soit à Lausanne, à Genève ou que ce soit, ça n'a rien à voir avec ceux en France. Ceux en France, t'as l'impression qu'ils manquent d'organisation, de moyens, ... Je sais pas, mais c'est très mal organisé. [...] Je pense que ça va avec le manque de moyens... Le fait qu'il y en ait très peu durant la journée, que des fois il y en a qui passent pas, on sait pas pourquoi. Même pour les appels, du coup. S'il y en a un qui a 20 min de retard, on peut appeler. La compagnie, c'est SAT en France, qui gère les bus. Et ils disaient : « Ouais, on sait pas. On ne peut pas trop vous aider etc. ». Et ça, c'est quand ils répondaient ! Donc là, il y a un peu [un problème] d'organisation, je pense.

Liam Quinet – Étudiant entre 16 et 24 ans, habite depuis son enfance à Messery

Malgré avoir tenté de s'informer de la situation sur le moment, aucune réponse ne lui a été apportée, traduisant, comme il l'exprime lui-même, une mauvaise fiabilité du service proposé. Cette forme de

déficit de fiabilité peut, selon la personne considérée, induire une perte de confiance dans le système confronté menant, plus largement, à un sentiment de manque d'adaptation à l'offre (ou de l'offre à l'utilisateur).

Finalement, bien que le concept de qualité de l'offre se limite très souvent aux deux premiers points présentés, les possibilités offertes à l'utilisateur pour profiter de son trajet apparaissent comme un dernier élément permettant à l'individu de pleinement s'accomplir en tant qu'utilisateur. De fait, l'un des principaux avantages cités par les enquêtés concernant le bus est la possibilité que ce mode offre pour se reposer, lire et occuper son temps. De ce fait, un service de qualité sous-entend de permettre à l'utilisateur de pouvoir pleinement tirer parti de son trajet, en lui offrant un espace suffisant pour en profiter, mais aussi en l'accompagner (en tant que nouvel utilisateur) pour l'aider à pleinement identifier et saisir les potentiels de cette mobilité. Dans cette logique, de nombreux réseaux, dont celui des TPG, développent des campagnes de publicité pour valoriser l'usage du bus face à la voiture, comme l'illustre Odile, ayant elle-même aperçu l'une de ces publicités :

OQ : D'ailleurs, il y a pas mal de pubs là, je sais pas si tu as vu [Kévin] en ce moment, où t'as... Alors, c'est quoi les slogans... ? T'as : « Ah bah tiens, je vais faire ça demain » ou « Je vais me prévoir mes vacances » machin, et t'as la personne qui est dans le bus et puis t'as l'autre qui est dans la voiture et tu vois qu'il grogne. Et je trouve que ces images c'est tellement la réalité, en fait. [Rires] C'est bien foutu, en fait. J'ai trouvé ça plutôt chouette !

Odile Quettier – Employée à la Ville de Genève entre 50 et 64 ans, habite à Saint-Julien depuis 7 ans

Présentées ici sous forme d'anecdote, l'accompagnement de l'individu dans son adhésion à une certaine forme de mobilité joue un rôle essentiel, faisant écho au changement de mentalité précédemment développé. Cependant, souvent pensé dans une optique de centre d'agglomération, le soutien proposé ne répond pas forcément aux spécificités du contexte périphérique, et à plus forte raison à la situation frontalière. De fait, alors que les déplacements en cœur de ville peuvent prendre que quelques minutes, et donc être adaptés à un certain type d'usage, les déplacements pendulaires périphériques, et donc notamment depuis les zones françaises, peuvent être plus long, nécessitant alors d'autres types d'aménagements. Alors que l'accompagnement peut se révéler peu adapté à la situation périphérique, comme dans le cas de cet exemple, il peut en particulier s'avérer inadapté dans le contexte frontalier. Ne se limitant pas qu'à la valorisation des avantages d'expérience du mode, l'encadrement de l'individu peut également s'entendre par une aide quant au choix d'abonnement en zone française le plus avantageux ou quant à l'explication des relations transfrontalières les plus adéquates. Un manque d'accompagnement vis-à-vis de telles difficultés propres au contexte frontalier peuvent induire un sentiment de faible adéquation à l'offre et, par conséquent, se traduire comme des difficultés d'adaptation. Des solutions spécifiques au contexte peuvent alors être développées de sorte à, finalement, susciter chez l'utilisateur un sentiment d'adhésion au système de transports publics.

De ce fait, la fiabilité de l'offre, aussi bien en termes de qualité des aménagements extérieurs, que de la stabilité horaire ou encore de l'accompagnement proposé, s'avère essentielle afin que la confrontation du potentiel acquis par l'individu avec le service proposé concrétise son adhésion pleine et entière à une mobilité en transports publics et conduise ainsi à un usage des transports publics. Dans le cas contraire, les déficits du service peuvent mener à d'autant d'entraves dans son adaptation au système. Dans le contexte du Grand Genève, il apparaît qu'une grande partie de ces manques soient spécialement prononcés au sein des secteurs frontaliers, créant alors les conditions d'une complexification de l'adaptation aux transports publics. Ces potentiels de difficultés créés peuvent alors se traduire de façon plus ou moins intense selon l'individu, du fait de sensibilités différenciées. En effet, la confrontation de la personne avec le système de bus peut alors faire ressortir et s'accroître le sentiment de manque de légitimité, potentiellement déjà développé lors du processus d'adaptation.

Bien que ces déficits soient principalement la conséquence d'un manque d'investissement des opérateurs ou des autorités, leur impact sera donc différencié selon l'individu, expliquant à nouveau une construction sociale du manque d'adaptation aux transports publics.

En conclusion, à l'image d'autres systèmes comme ceux de la voiture ou du vélo, l'adhésion d'un individu inexpérimenté au « système » de transports publics ne se réduit pas simplement en la lecture d'un réseau et d'horaires mais bien en la réalisation d'un processus, de plus ou moins longue durée, lui permettant de s'intéresser, découvrir, comprendre et se projeter dans une nouvelle forme de mobilité. En effet, ne devant être pensé uniquement en termes d'utilisation d'un « mode de transport » à un instant ponctuel, l'usage régulier des transports publics implique, plus largement, une pleine adhésion au « système » des transports publics et une façon différente de concevoir sa mobilité, sous-tendant alors un processus d'adaptation sur le long cours. Bien que le processus « théorique » soit la première composante de cette adaptation, l'individu doit ensuite confronter son potentiel d'adaptation au service proposé par la pratique de ce dernier. C'est seulement une fois ce potentiel concrétisé que l'individu peut se sentir pleinement faire partie et profiter de cette mobilité. Tout au long de ce processus se déclinant en plusieurs étapes complémentaires, différentes entraves peuvent se présenter et constituer autant de difficultés d'adaptation pouvant chacune mettre en péril l'adhésion de l'individu aux transports publics. Principalement générées par le contexte de transports publics de l'agglomération, ces difficultés ne prennent réellement forme qu'en contact avec l'individu, selon son degré de sensibilité. De fait, alors que ces entraves peuvent se manifester chez tout potentiel usager, elles agissent différemment selon le profil sociologique de l'individu, notamment en lien avec le genre, l'âge et le niveau de formation. Alors que, pour certains, ces difficultés induisent un sentiment d'inadéquation de l'offre, elles peuvent, pour d'autres, notamment chez les femmes les plus âgées ou chez les personnes ayant plus de difficultés d'abstraction, se traduire en un manque de capacité ou en un sentiment d'illégitimité aux transports publics. En cela, les difficultés d'adaptation revêtent une composante pleinement sociologique et influent sur l'usage des transports publics. Toutefois, bien qu'impactant différemment l'individu selon son degré de sensibilité, ces entraves apparaissent en premier lieu suscitées par la structuration du système de transports publics, et ce tout particulièrement dans le contexte frontalier de l'agglomération. Confrontés à d'autant plus de potentielles difficultés, les habitants frontaliers peuvent alors plus facilement présenter des difficultés d'adaptation les conduisant à se détourner des transports publics.

5.5 DES FREINS FAÇONNÉS À LA CROISÉE DES PARCOURS INDIVIDUELS ET DU CONTEXTE FRONTALIER

Alors que les analyses quantitatives nous ont permis d'identifier les freins à l'usage des transports publics les plus distinctifs, grâce à des approches descriptives, et de saisir l'influence et la prégnance ainsi que d'esquisser la construction de ces derniers, à l'aide de modélisations mathématiques, les résultats des entretiens de parcours de vie réalisés auprès d'habitants des intercommunalités françaises du Grand Genève nous ont permis d'approfondir la question de leur émergence en l'individu, grâce à la prise en compte de logiques contextualisées et de dynamiques de long cours perceptibles du fait de cette approche. De ce fait, après avoir pu apporter une réponse aux deux premières questions de recherche, à savoir l'identification des freins agissant au sein du Grand Genève et l'analyse du rôle que jouent ces derniers dans les usages des individus, ce dernier chapitre nous a permis de répondre à la troisième et dernière question de recherche et ainsi rendre compte de la formation de ces freins, formation devant s'entendre par la façon dont ces derniers émergent en l'individu sujet à de multiples processus de socialisation. Bien que les entretiens réalisés puissent laisser en suspens certaines interrogations et même en susciter de nouvelles, ces derniers permettent de tirer des enseignements sur les dynamiques contextuelles entourant les freins étudiés.

Premièrement, le manque de perspectives dans les transports publics ne doit pas être considéré uniquement vis-à-vis du mode de transport en tant que tel mais bien resitué dans le contexte résidentiel et d'aménagement du territoire du Grand Genève. De fait, le manque de perspectives dans les transports publics découle de la confrontation d'une aspiration à un cadre de vie périurbain et à un mode de vie urbain mettant alors sous tension des quotidiens individuels et fondant ainsi un sentiment d'incompatibilité chez les habitants. Dans ce contexte, l'absence d'un aménagement du territoire pensé en termes de « centralité périphérique » accentue ces tensions quotidiennes et, ainsi, le manque de perspectives dans les transports publics. Ce frein, relevé comme largement partagé par les enquêtés interrogés, est alors à la fois tributaire des aspirations individuelles mais aussi de l'aménagement du territoire conduit au sein des secteurs frontaliers de l'agglomération.

Deuxièmement, contrairement à ce qui peut parfois être avancé, il n'existe pas de vision négative du bus largement répandue chez les habitants des territoires français périphériques de l'agglomération. Au contraire, une vision relativement modérée voire positive est relevée dans la plupart des entretiens effectués. Loin de s'organiser selon une lecture binaire directement fonction des caractéristiques socio-économiques de l'individu, la représentation du bus se structure autour de registres socialement construits auxquels l'individu accorde un poids plus ou moins important selon son profil personnel. L'influence indirecte des déterminants sociologiques, au travers l'accentuation des registres utilisés par l'individu pour qualifier le bus, explique un positionnement nuancé, traduisant davantage une incompatibilité du mode à répondre aux attentes de l'individu plus qu'une position véritablement opposée de ce dernier aux transports publics. Dans le contexte du Grand Genève, le manque de fonctionnalité du bus nuancé par une appréciation relativement favorable du mode explique une certaine forme de désintérêt sans néanmoins impliquer une véritable vision négative. En revanche, le manque de considération des autorités, aussi bien suisses que françaises, exprimé par les habitants frontaliers quant à leur situation spécifique conduit ces derniers à développer une forme de manque de repères institutionnels les conduisant à déconsidérer les solutions proposées par les autorités. De ce fait, malgré une vision relativement nuancée du bus, le contexte institutionnel en présence conduit les habitants frontaliers à se désintéresser du réseau de bus de l'agglomération.

Troisièmement, les difficultés d'adaptation aux transports publics prennent la forme d'entraves au processus d'assimilation permettant à l'individu de pouvoir s'identifier et se projeter dans une mobilité en transports publics. Principalement générées par l'organisation choisie des transports publics et accentuées du fait du contexte frontalier des intercommunalités françaises de l'agglomération, ces

difficultés sont différemment vécues selon l'individu, conduisant certains à développer un sentiment de manque de légitimité vis-à-vis du « système » de transports publics. Toutefois, bien que socialement différemment distribuées, ces difficultés restent le fait d'un manque de structuration globale de l'offre de transports publics proposée, menant à une situation particulièrement complexifiée au sein des territoires français de l'agglomération. Soumis à un contexte peu favorable, les résidents frontaliers peuvent alors avoir d'autant plus de peine à comprendre, à s'identifier et à s'essayer au bus dans la perspective d'un usage régulier des transports publics.

Bien que les présentes conclusions aient pu être tirées sur la base des entretiens réalisés, certaines questions restent néanmoins en suspens, aussi bien du fait des limites de la méthode qualitative utilisée que de la construction des freins identifiées en tant que tel.

Tout d'abord, bien que les entretiens avec des habitants aient l'avantage de pouvoir explorer des caractéristiques contextuelles et des concepts latents difficilement modélisables et donc peu adaptés à une approche quantitative, leur identification et leur compréhension n'implique pas pour autant de pouvoir les mesurer et ainsi pleinement saisir leur rôle dans la formation des freins étudiés. De fait, malgré avoir souligné certaines dynamiques contextuelles, nous n'avons pas pu en quantifier les effets.

Ensuite, les entretiens ont été effectués avec des habitants vivant actuellement au sein de l'un des trois territoires d'étude. Des dynamiques par rapport à leur parcours de vie et à la situation territoriale ont pu être étudiées. Cependant, de telles considérations n'ont pas pu être abordées vis-à-vis d'individus ayant vécu dans l'un de ces secteurs mais l'ayant quitté, par choix ou par nécessité. Par conséquent, certaines tendances peuvent ne pas avoir, ou que partiellement, été traitées. En cela réside une limitation du champ de vision de notre approche.

Finalement, les résultats obtenus vis-à-vis de l'émergence des freins eux-mêmes laissent encore un grand champ de recherche inexploré. De fait, alors que les aspirations du cadre et du mode de vie aient pu être identifiées comme agissant à la source du manque de perspectives, leur propre construction sociale, voire territoriale, n'a pas été plus en avant investiguée. De même, les mécanismes cognitifs et la construction sociale des registres à l'origine de la qualification d'un mode de transport, en particulier du bus, restent dans l'ombre de nos analyses. Pour finir, le changement de mentalité de l'individu pour passer à un usage régulier des transports publics reste en grande partie inconnu de même que le rôle du contexte pour expliquer un tel changement.

Par conséquent, bien que les mécanismes à la source des freins considérés dans ce travail aient pu être abordés, ces derniers peuvent être davantage affinés et approfondis. Des considérations psychologiques et de normes sociales, sortant du champ de recherche de ce travail, pourraient être apportées afin de mieux cerner l'ensemble des déterminants d'un faible usage des transports publics.

6. CONCLUSION

Dans la perspective de réduire l'usage de la voiture dans les déplacements quotidiens au sein du Grand Genève, aussi bien pour des questions de saturation des infrastructures que de dérèglement climatique ou encore de cohésion d'agglomération, les transports publics représentent à la fois une opportunité mais également un défi afin de réussir à s'illustrer comme une alternative crédible, en particulier pour les habitants des territoires français de l'agglomération transfrontalière. En effet, malgré le développement des réseaux transfrontaliers au cours des dernières années, la part modale des transports publics des habitants frontaliers reste encore faible face aux usages relevés côté suisse. À l'ombre des explications fonctionnalistes et essentialistes couramment employées, des facteurs psychosociaux latents peuvent exister et participer des comportements observés. Formés à la suite d'un processus de socialisation, ces facteurs peuvent s'approcher comme des freins à l'usage des transports publics, à savoir des effets latents agissant sur les individus et les conduisant à limiter leur usage des transports publics. Dans l'objectif de parvenir à une compréhension d'ensemble des principaux déterminants de la mobilité en transports publics, ce travail s'est donc attaché à identifier les principaux freins à l'usage des transports publics, à comprendre leur rôle respectif et leur emprise au sein de chaque territoire étudié et à saisir la logique qui sous-tend leur émergence chez les habitants des territoires frontaliers de l'agglomération. Grâce au recours à différentes méthodes, aussi bien quantitatives que qualitatives, cette étude permet de dégager certains enseignements principaux quant aux dynamiques en présence au sein de l'agglomération.

TROIS FREINS À L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS AU SEIN DU GRAND GENÈVE

Premièrement, les analyses descriptives et géométriques réalisées ont fait émerger trois freins comme étant les plus distinctifs au sein de la population, à savoir le manque de perspectives, la vision négative et les difficultés d'adaptation. Existants en parallèle les uns des autres, ces trois freins sont de natures différentes et captent chacun un facteur psychosocial spécifique : le manque de perspectives traduit l'inadéquation des transports publics avec les activités de l'individu dans le contexte d'un quotidien mis sous tension à la fois par des aspirations individuelles et l'aménagement territorial ; la vision négative reflète la déconsidération du bus développée par les individus en lien avec leur positionnement vis-à-vis des autorités en présence ; et, finalement, les difficultés d'adaptation incarnent les entraves imposées aux individus dans leur processus de compréhension, d'identification et d'adhésion au système des transports publics. Se saisissant d'un effet latent spécifique, chaque frein doit alors être considéré pour ce qu'il est et pour ce qu'il permet de comprendre de la logique d'usage des transports publics.

Deuxièmement, les modèles de choix proposés ont montré que, loin de simplement exister, ces freins agissent significativement au cœur des logiques sous-tendant les comportements individuels observés. De plus, malgré leur rôle déterminant, chacun influence différemment les individus selon leur degré de sensibilité à son encontre. De fait, alors que la vision négative du bus peut vivement impacter les individus, en raison d'une sensibilité accrue à ce frein, le manque de perspectives et les difficultés d'adaptation agissent de façon plus modérée sur les habitants du Grand Genève, présentant une susceptibilité plus réduite à ces freins. Toutefois, bien que chaque frein impacte différemment les individus, leur influence reste uniformément ressentie au travers des différents territoires de l'agglomération. Ensuite, en parallèle de leur effet sur les usages, chaque frein est, de plus, différemment développé au sein de la population, aussi bien les uns par rapport aux autres qu'au travers des territoires de l'agglomération. Ainsi, alors que le manque de perspectives s'illustre comme le frein le plus prégnant mais également le frein le plus territorialisé, particulièrement développé au sein de Thonon Agglomération, modérément au sein du Pays de Gex et de la CCG et bien moins dans Genève/Vaud périphérique, les difficultés d'adaptation et la vision négative du bus apparaissent bien

moins présentes et plus uniformément réparties sur le territoire de l'agglomération. En plus de capturer un effet spécifique, chaque frein présente donc une influence et une prégnance qui lui sont propres, selon ses caractéristiques.

Troisièmement, les analyses qualitatives menées ont révélé qu'en marge d'une nature, d'une influence et d'une prégnance distinctes, chaque frein manifeste également une structuration spécifique et, plus largement, une logique propre quant à son émergence en l'individu. De fait, le manque de perspectives découle à la fois du cycle de vie et du niveau d'acculturation urbaine de l'individu mais également du contexte résidentiel et de l'aménagement territorial de l'agglomération. En parallèle, la vision de l'individu des transports publics s'avère davantage s'articuler autour de registres socialement construits utilisés par les individus pour qualifier un mode de transport, en l'occurrence celui des transports publics routiers. Toutefois, loin d'être uniquement le fait de mécanismes cognitifs, le positionnement de l'individu face aux transports publics dépend aussi de son rapport plus large aux autorités suisses et françaises, pouvant participer de sa déconsidération des solutions proposées. Finalement, les difficultés d'adaptation émergent des entraves créées par la stratégie de transports publics de l'agglomération, se manifestant différemment selon le genre, le niveau de formation ou encore le niveau de revenu de l'individu. Ces trois freins possèdent alors un processus d'émergence propre, faisant intervenir des facteurs sociaux et territoriaux différenciés.

Bien que diverses conclusions aient pu être tirées aussi bien sur la nature, l'influence, la prégnance et l'émergence de ces trois différents freins, certaines limites existent quant aux analyses effectuées qui doivent être précisées dans la perspective de futurs approfondissements.

Tout d'abord, l'approche choisie, à savoir celle de freins à l'usage des transports publics formés à la suite d'un processus de socialisation à la mobilité, n'est qu'une tentative de conceptualisation, parmi d'autres, de la complexité des logiques individuelles d'usage des transports publics. Malgré sa grande utilité, cette approche ne peut atteindre, comme tout concept, une représentation parfaite de la réalité, certains déterminants demeurant toujours en marge de la méthode utilisée. De ce fait, cet angle doit être considéré conjointement avec d'autres approches dans la perspective d'une vision plus complète des dynamiques de mobilité en prise avec le Grand Genève.

Ensuite, dans le cadre de ce travail, les trois freins à l'usage des transports publics les plus distinctifs ont été considérés pour approcher les principaux déterminants des comportements des individus. Cependant, ces freins n'expliquant de loin pas l'ensemble des tendances observées, d'autres pourraient exister en parallèle et être analysés. Afin de combler ces lacunes et d'arriver à une compréhension plus complète des enjeux en présence, de nouveaux freins pourraient être explorés dans la perspective de futures pistes de recherche.

De plus, cette étude se concentrant sur les transports publics routiers, les trois freins étudiés ont été envisagés spécifiquement dans l'optique de ce mode de transport. Cependant, bien qu'ils puissent être caractéristiques de ce mode en particulier, ces freins pourraient également s'avérer valables pour d'autres, comme pour le train ou le vélo. Pouvant conduire à de nouveaux enseignements et à préciser encore davantage les déterminants de ces freins, le sujet de leur « transmodalité » pourrait être abordé et faire l'objet de futurs travaux de recherche.

En outre, les trois freins retenus ont été analysés dans la perspective de leur singularité, chacun captant un effet latent distinct ne pouvant être assimilé aux deux autres. Toutefois, malgré leurs spécificités, ces trois freins peuvent ne pas être totalement indépendants les uns des autres et présenter une forme de complémentarité. Par exemple, en marge de leurs différences, la vision du bus peut faire écho à certaines considérations concernant le manque de perspectives, voire participer à accentuer ce deuxième frein. Si elles existent, ces dynamiques d'interdépendance peuvent s'avérer très précieuses

dans la compréhension plus globale des logiques sous-tendant l'émergence de ces freins à l'usage des transports publics. Toutefois, ce travail se focalisant avant tout sur les particularités des freins considérés, leur colinéarité figure encore inexplorée et pourrait alors être approfondie dans le cadre de futures recherches.

Finalement, bien que les principales dynamiques à la source de ces trois freins aient pu être relevées, d'autres tendances peuvent encore rester inexplorées de même qu'un approfondissement de celles identifiées peut encore être mené. En effet, premièrement, malgré les tendances sociologiques et territoriales mises en exergue, d'autres facteurs peuvent participer de la définition du manque de perspectives, de la vision négative et des difficultés d'adaptation. Le recours à un échantillon qualitatif plus complet, aussi bien en taille qu'en diversité, pourrait permettre de révéler des tendances jusqu'ici non mentionnées. Deuxièmement, malgré leur capacité à expliquer l'émergence des freins considérés, les facteurs à la source de ces freins n'ont en eux-mêmes pas été pleinement approfondis. Par exemple, les aspirations individuelles dans le cadre du manque de perspectives ont été contextualisées mais pas davantage étudiées du point de vue de leur construction sociale. En effet, bien qu'elles aient été identifiées comme agissant à la source de ce frein, nous n'avons pas exploré la raison de leur existence, très probablement liée à un effet de norme sociale. De même, les mécanismes cognitifs et la construction sociale des registres utilisés pour qualifier un mode de transport n'ont pas été davantage explorés à l'image des logiques psychologiques sous-tendant un changement de mentalité de l'individu vis-à-vis d'une nouvelle forme de mobilité. Bien que les principaux déterminants des logiques à la source des freins aient été relevés, ceux-ci pourraient alors encore être davantage examinés.

Figurant comme limites de ce travail, les différentes pistes d'analyses évoquées, à savoir l'étude de nouveaux freins, l'exploration de leur transmodalité et de leur complémentarité, l'approfondissement des logiques à la source des freins considérés ainsi que l'utilisation d'une nouvelle approche de conceptualisation des effets latents pourraient faire l'objet de futures recherches dans la perspective d'aboutir à une meilleure compréhension des dynamiques sous-tendant l'usage des transports publics.

VERS DES MESURES POUR FAVORISER L'USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS DANS LE GRAND GENÈVE

Malgré les limites auxquelles cette étude fait face, les résultats obtenus permettent néanmoins d'accéder à une vision suffisamment large pour pouvoir développer des recommandations visant à limiter la formation de ces freins à l'usage des transports publics. Bien que découlant de dynamiques sociales et territoriales spécifiques, l'émergence du manque de perspectives, de la vision négative et des difficultés d'adaptation est aussi fonction de la situation transfrontalière de l'agglomération du Grand Genève. En effet, bien que les contextes territoriaux, institutionnels et opérationnels ne soient pas les seuls déterminants des logiques à la source des freins considérés, ces trois cadres y participent au premier plan par la création de conditions propices à leur émergence. C'est donc dans l'objectif de créer les conditions limitant leur formation que les trois recommandations suivantes ont été élaborées.

Premièrement, découlant d'aspirations individuelles peu conciliables, le manque de perspectives se voit renforcé par le contexte résidentiel et d'aménagement du territoire du Grand Genève. En effet, ne pouvant envisager une installation répondant à leurs attentes sur le versant suisse de l'agglomération, les individus sont conduits à s'établir au sein des intercommunalités françaises périphériques dont la structuration territoriale accentue encore davantage l'incompatibilité entre le cadre et le mode de vie souhaité. Afin de limiter la formation de ce frein, il serait bénéfique de proposer un aménagement du territoire en accord avec les aspirations de ses habitants tout en étant pensé dans la perspective d'une forme de centralité périphérique compatible avec l'usage régulier des transports publics. Cette recommandation s'articule alors autour des mesures suivantes :

- Tout d'abord, avant même de chercher à répondre aux enjeux liés à l'aménagement des intercommunalités françaises, il serait propice d'accompagner l'installation des habitants au sein du canton de Genève et de la Région de Nyon. En effet, une installation en plus forte proximité du centre de l'agglomération permet de diminuer les tensions entre cadres et modes de vie et ainsi favoriser le recours aux transports publics. Toutefois, afin que les individus puissent pleinement se projeter, il est nécessaire de veiller à répondre à la fois au mode de vie mais aussi au cadre de vie souhaité. Ainsi, une des actions envisageables pourrait être de créer de nouveaux quartiers de vie offrant un accès à la propriété dans un cadre périurbain et à un prix raisonnable tout en maintenant une certaine centralité permettant une vie locale de proximité et un accès à la ville en transports publics.
- Ensuite, malgré son utilité, cette première mesure ne peut à elle seule répondre aux besoins résidentiels des habitants. Ne devant pas être écartée, l'installation au sein des territoires français pourrait être accompagnée au travers d'un aménagement du territoire plus concentré visant la création d'une certaine forme de centralité périphérique. De fait, alors que le développement de nombreuses zones de villas individuelles et la dispersion des activités et des services a été suivi au sein des intercommunalités françaises, un changement de stratégie d'aménagement du territoire peut s'avérer utile afin de marquer la rupture avec les pratiques actuelles. Une nouvelle organisation territoriale pourrait être suivie favorisant la création de quartiers de vie plus concentrés et pleinement intégrés au sein des communes, la densification des activités et des services au centre des localités de sorte à en permettre localement l'accès à pied et, finalement, le déploiement d'un réseau de bus facilement accessible et utilisable aussi bien pour la desserte interne que pour les déplacements transfrontaliers.
- Finalement, bien qu'étant chacune très utile, ces deux mesures devraient être envisagées ensemble afin de permettre une certaine coordination de l'aménagement du territoire et, plus largement, la poursuite d'une vision partagée d'agglomération. Dans cette optique, la vision territoriale transfrontalière (VTT 2050) pourrait être modifiée afin de tendre encore davantage vers une stratégie de « centralité périphérique » mais aussi, et surtout, devrait représenter une ligne directrice véritablement contraignante pour l'ensemble du Grand Genève.

Une planification globale et un aménagement coordonné du territoire permettraient le développement de centralités périphériques créant alors le cadre propice à l'émergence, chez les habitants, de davantage de perspectives d'usage des transports publics.

Deuxièmement, l'impression de manque de considération des autorités suisses et françaises envers les habitants frontaliers, notamment en matière de stratégie de mobilité, conduit certains d'entre eux à développer un sentiment de déficit de repères institutionnels, considérant ne pas être véritablement représentés par quelque autorité que ce soit, et ainsi à se détourner des solutions collectives proposées. Bien que ce sentiment puisse être plus ou moins fortement partagé, ce dernier apparaît néanmoins et participe d'une forme de vision négative des politiques menées. Afin de limiter l'émergence d'un tel frein, il serait utile de créer une autorité transfrontalière, compétente en matière de mobilité et incarnant le statut d'autorité de référence pour l'ensemble des habitants du Grand Genève. Afin d'y arriver, les différentes conditions suivantes devraient être remplies :

- Tout d'abord, afin que cette entité transfrontalière puisse figurer comme compétente en matière de mobilité, il serait nécessaire de lui en attribuer la prérogative régionale, aussi bien en termes de planification que de mise en œuvre des mesures élaborées. Cette entité, constituée de membres provenant des territoires du canton de Genève, de la Région de Nyon et des intercommunalités françaises, développerait une seule stratégie globale commune, à laquelle l'ensemble des membres participerait, et gérerait des organes exécutifs, notamment

en termes d'administration et de développement des lignes de bus transfrontalières. Loin de remplacer les autorités locales, cette entité existerait en parallèle et se concentrerait sur des enjeux à l'échelle de l'agglomération.

- Ensuite, afin de permettre à cette entité de déployer sa stratégie de mobilité régionale, un budget devrait lui être alloué, alimenté par l'ensemble des territoires membres de l'agglomération. Les projets portés par cette nouvelle entité transfrontalière ne seraient donc pas uniquement financés par les territoires directement concernés, en fonction des moyens et des volontés locales, mais par l'ensemble des territoires du Grand Genève dans une perspective de mise en œuvre de la politique globale de l'agglomération.
- Finalement, en plus de permettre sa création et son financement, les autorités de l'agglomération devraient lui reconnaître une certaine légitimité dans la conduite de ses missions et accepter de collaborer avec elle afin d'assurer la coordination des mesures régionales et locales. Cette reconnaissance est essentielle, à la fois pour permettre une bonne collaboration entre institutions mais aussi afin de favoriser son adoption par l'ensemble des habitants de l'agglomération.

S'illustrant comme une autorité menant une politique pour l'ensemble des habitants du Grand Genève, cette nouvelle entité conduirait les habitants frontaliers à se sentir pleinement représentés et à davantage considérer les solutions collectives proposées, réduisant ainsi une forme de vision négative vis-à-vis de la stratégie de mobilité menée.

Troisièmement, se manifestant différemment selon le profil sociologique de l'individu, les difficultés d'adaptation sont en premier lieu le fait d'entraves induites par l'organisation des réseaux de transports publics de l'agglomération. De natures diverses, ces entraves apparaissent particulièrement accentuées au sein des territoires français de l'agglomération. Afin de limiter l'émergence de telles difficultés, il serait alors intéressant de simplifier au maximum le « système » de transports publics de l'agglomération dans la perspective de réduire le plus possible, voire d'éliminer, les entraves existantes. Cette dernière recommandation s'articule alors autour des mesures suivantes :

- Tout d'abord, un réseau de transports publics unique devrait être développé afin de proposer une offre globale interopérable dans une pleine perspective d'agglomération. En effet, bien que le réseau le plus développé et le plus connu reste celui des TPG, plusieurs autres réseaux indépendants coexistent au sein de la même agglomération, complexifiant ainsi l'usage des différentes offres proposées. Dans l'objectif d'inciter les habitants à recourir à l'ensemble de l'offre à leur disposition, un réseau unique d'agglomération devrait alors être développé.
- Ensuite, une zone tarifaire unique devrait couvrir l'entier du réseau de transports publics de l'agglomération. En effet, en plus de représenter une contrainte économique, la présence de différentes tarifications au sein de l'agglomération complexifie la compréhension du système et génère un sentiment de traitement différencié des secteurs frontaliers face au versant suisse. Une simplification de la tarification favoriserait une meilleure compréhension et, plus largement, une plus forte adhésion à l'offre proposée. De plus, afin d'inciter les habitants à un usage occasionnel du réseau, des actions promotionnelles sur les billets uniques pourraient être menées favorisant ainsi l'adaptation des individus au système.
- En outre, une plateforme unique (site & application) devrait exister pour ce réseau d'agglomération. En effet, en plus d'être confronté à plusieurs offres et à différents systèmes tarifaires distincts, l'usager doit actuellement naviguer entre plusieurs sites et une multitude d'applications, ce qui complexifie l'accès à l'ensemble de l'information et entrave l'adaptation aux transports publics en présence. Un unique outil participerait à simplifier la lisibilité de l'offre et faciliterait l'usage des transports publics de l'agglomération.

- Finalement, une meilleure sensibilisation à l'offre existante et une meilleure information quant à l'évolution du réseau devraient être menées afin que les habitants soient pleinement conscients des possibilités au sein de l'agglomération et à proximité de leur domicile. Cette mesure permettrait de limiter les cas de mésinformation et favoriserait les usages occasionnels, voire réguliers, des transports publics. En parallèle, un accompagnement pourrait être proposé par la création de points d'information et de vente au sein de chaque intercommunalité de l'agglomération. En effet, certaines personnes pouvant être insécurisées et peu à l'aise avec l'offre proposée, cette mesure permettrait alors de créer un cadre rassurant leur permettant d'approcher plus sereinement les solutions à disposition et ainsi de plus facilement s'adapter au système des transports publics.

Un système unique, appliquant une tarification unique, réunissant l'ensemble de l'information et des services au sein d'un outil unique et accompagnant les individus dans leur processus d'adaptation s'avérerait fortement utile afin de réduire les entraves existantes et ainsi limiter l'émergence de difficultés d'adaptation aux transports publics.

Ces trois recommandations contribueraient donc à modifier le contexte de l'agglomération afin de limiter l'émergence des freins à l'usage des transports publics analysés dans ce travail. Malgré le potentiel de ces mesures, certaines interrogations restent en suspens quant à leur mise en œuvre.

Tout d'abord, bien que ces mesures s'attaquent directement aux conditions d'émergence des freins identifiés, il serait nécessaire de démontrer leur véritable efficacité une fois implémentées. De fait, les recommandations proposées présentent des pistes de mesures pour lutter contre le développement des freins considérés sans toutefois préciser leur capacité à véritablement réduire leur formation. Une analyse de leur efficacité serait alors nécessaire et pourrait être réalisée grâce à l'usage d'enquêtes longitudinales comme celle du Panel Lémanique.

Ensuite, même si ces mesures se révèlent pertinentes, il serait également important d'étudier plus en avant leur impact concret sur l'émergence de tels freins et, plus largement, sur la fréquence d'usage des transports publics. En effet, en marge de leur efficacité, une caractérisation plus fine de leur influence sur chacun des trois freins serait nécessaire afin de déterminer les mesures à renforcer.

Finalement, outre les questions liées à leur faisabilité, à leur coût d'implémentation et à leur acceptation autant par les autorités que par la population, certains effets rebonds pourraient survenir à la suite de leur mise en application. Afin de limiter ou, tout du moins, d'encadrer les conséquences négatives des mesures proposées, l'évaluation de leur efficacité et de leur impact devrait être complétée par une analyse globale des conséquences de leur mise en œuvre au sein des territoires du Grand Genève.

Afin d'encadrer la mise en application de ces recommandations, une étude plus fine de chacune des mesures proposées pourrait être envisagée et faire l'objet de futures recherches.

En conclusion, ce travail a permis d'identifier les freins les plus distinctifs à l'usage des transports publics, de déterminer leur nature, leur influence et leur prégnance et de saisir les principales dynamiques conduisant à leur émergence en l'individu. À la suite des enseignements tirés, différentes pistes de recommandations ont finalement été proposées, permettant non seulement de lutter contre la formation de ces freins mais, plus largement, de contribuer à l'essor d'une dynamique collective d'agglomération. Car, en effet : Plus qu'un problème de mobilité, il s'agit ici bien de l'enjeu de l'émergence du Grand Genève.

BIBLIOGRAPHIE

- Authier, J.-Y., Belton Chevallier, L., & Cacciari, J. (2022). Éditorial. Pour une étude des socialisations aux et par les mobilités dans l'espace: *Espaces et Sociétés*, n° 184-185(1), 9–16.
<https://doi.org/10.3917/esp.184.0009>
- Bacqué, M.-H., & Fol, S. (2007). L'inégalité face à la mobilité: Du constat à l'injonction. *Revue Suisse de Sociologie*, 33(1), 89–104.
- Baudelle, G., Darris, G., Ollivro, J., & Pihan, J. (2004). Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité: Pratiques et représentations des ménages. *Cybergeog.*
<https://doi.org/10.4000/cybergeog.3430>
- Belton-Chevallier, L., Oppenchaim, N., & Vincent-Geslin, S. (2019). *Manuel de sociologie des mobilités géographiques*. Presses universitaires François-Rabelais.
- Bierlaire, M. (2003). BIOGEME: A free package for the estimation of discrete choice models. *Swiss Transport Research Conference*.
- Bouscasse, H. (2018). *Integrated choice and latent variable models: A literature review on mode choice*. <https://hal.science/hal-01795630>
- Brun François. (2024). *Dans l'ombre du Grand Genève: Appréhender les cadres institutionnels et territoriaux de socialisation à l'usage des transports publics* [Rapport préliminaire]. EPFL.
- Cacciari, J. (2020). Les Mobility Biographies Research et les Travel Socialization Studies sous le regard de la sociologie de la socialisation: Vers l'examen de la production sociale des choix de mobilité spatiale. *EspacesTemps.Net*. <https://doi.org/10.26151/espacestemp.net-k2p5-kq19>
- Cailly, L., Huyghe, M., & Oppenchaim, N. (2020). Les trajectoires mobilitaires: Une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements ? : *Flux*, N° 121(3), 52–66. <https://doi.org/10.3917/flux1.121.0052>
- Cailly, L., Huyghe, M., & Oppenchaim, N. (2022). Trajectoires mobilitaires et résidentielles des habitants du périurbain et du rural: Des socialisations tout au long de la vie: *Espaces et Sociétés*, n° 184-185(1), 17–32. <https://doi.org/10.3917/esp.184.0017>
- Carton, V. (2018). Offre et fréquentation des transports publics bruxellois de 1950 à 2017. *Brussels Studies*. <https://doi.org/10.4000/brussels.1760>
- Coutard, O., Dupuy, G., & Fol, S. (2002). La pauvreté périurbaine: Dépendance locale ou dépendance automobile. *Espaces et Sociétés*, 108(109), 155–176.
- Darmon, M., & Singly, F. de. (2016). *La socialisation* (3e éd). Armand Colin.
- Depeau, S., Ramadier, T., & Koebel, M. (2011). *Se déplacer pour se situer: Places en jeu, enjeux de classes*. Presses universitaires de Rennes.
- Duval, J. (2017). Analyse des correspondances multiples. *Politika*.

- Flamm, M. (2005). Se passer de la voiture demande beaucoup de savoir-faire. *La Revue Durable*, 18, 31–34.
- Fol, S., & Gallez, C. (2013). Mobilité, accessibilité et équité: Pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville. *Colloque International Futurs Urbains : Enjeux Interdisciplinaires Émergents Pour Comprendre, Projeter et Fabriquer La Ville de Demain*. <https://shs.hal.science/halshs-00780292>
- Joxe, L. (2022). Le capital de mobilité: Un capital bourgeoisien ? L'expérience des membres de Médecins sans frontières: *Espaces et Sociétés*, n° 184-185(1), 115–130. <https://doi.org/10.3917/esp.184.0115>
- Kaufmann, V. (2003). Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain: Des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique: *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, février(1), 39–58. <https://doi.org/10.3917/reru.031.0039>
- Kaufmann, V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité: Bouger, s'enraciner*. Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Motte-Baumvol, B. (2007). La dépendance automobile pour l'accès des ménages aux services: Le cas de la grande couronne francilienne: *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, décembre(5), 897–919. <https://doi.org/10.3917/reru.075.0897>
- Offner, J.-M. (1993). Les « effets structurants » du transport: Mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace géographique*, 22(3), 233–242. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1993.3209>
- Orfeuil, J.-P. (2008). Gabriel Dupuy, La Dépendance à l'égard de l'automobile, 2006 – Benjamin Motte, La Dépendance automobile pour l'accès aux services aux ménages en grande couronne francilienne, 2006. *Strates*, 14, 273–275. <https://doi.org/10.4000/strates.6709>
- Orfeuil, J.-P. (2010). La mobilité, nouvelle question sociale ? *SociologieS*. <https://doi.org/10.4000/sociologies.3321>
- Paulssen, M., Temme, D., Vij, A., & Walker, J. L. (2014). Values, attitudes and travel behavior: A hierarchical latent variable mixed logit model of travel mode choice. *Transportation*, 41(4), 873–888. <https://doi.org/10.1007/s11116-013-9504-3>
- Pinson, D., & Thomann, S. (2002). VIVRE DANS UNE CAMPAGNEdots URBAINE. *Sciences Humaines*, 39, 24–27.
- Ramadier, T. (2002). Rapport au quartier, représentation de l'espace et mobilité quotidienne: Le cas d'un quartier périphérique de Québec-ville: *Espaces et Sociétés*, n°108(1), 111–132. <https://doi.org/10.3917/esp.g2002.108n1.0111>
- Rau, H., & Manton, R. (2016). Life events and mobility milestones: Advances in mobility biography theory and research. *Journal of Transport Geography*, 52, 51–60. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.02.010>

- Ravalet, E., Drevon, G., & Kaufmann, V. (2019). Des pratiques et représentations genrées de la voiture chez les adolescents: Le cas européen [Pdf]. *RTS - Recherche Transports Sécurité*, 14 pages. https://doi.org/10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2019-01
- Rougé, L. (2011). L'installation périurbaine entre risque de captivité et opportunités d'autonomisation. *Articulo*, 5. <https://doi.org/10.4000/articulo.1440>
- Rubens, L., Gosling, P., & Moch, A. (2011). Favoriser le report modal: Connaître les raisons liées au choix d'un mode de déplacement pour le changer. *Pratiques Psychologiques*, 17(1), 19–29. <https://doi.org/10.1016/j.prps.2009.12.002>
- Salomon, I., & Ben-Akiva, M. (1983). The Use of the Life-Style Concept in Travel Demand Models. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 15(5), 623–638. <https://doi.org/10.1068/a150623>
- Schiebel, J. (2018). Quelle place pour la durabilité dans les représentations sociales de la mobilité ? Vers une meilleure compréhension des actions mises en œuvre. *Développement Durable et Territoires*, Vol. 9, n°1. <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.12069>
- Vij, A., & Walker, J. L. (2016). How, when and why integrated choice and latent variable models are latently useful. *Transportation Research Part B: Methodological*, 90, 192–217. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2016.04.021>
- Vincent-Geslin, S., & Ravalet, E. (2015). La mobilité dans tous ses états. Représentations, imaginaires et pratiques: Introduction du Dossier. *SociologieS*. <https://doi.org/10.4000/sociologies.5134>

ANNEXES

ANNEXE A1.1

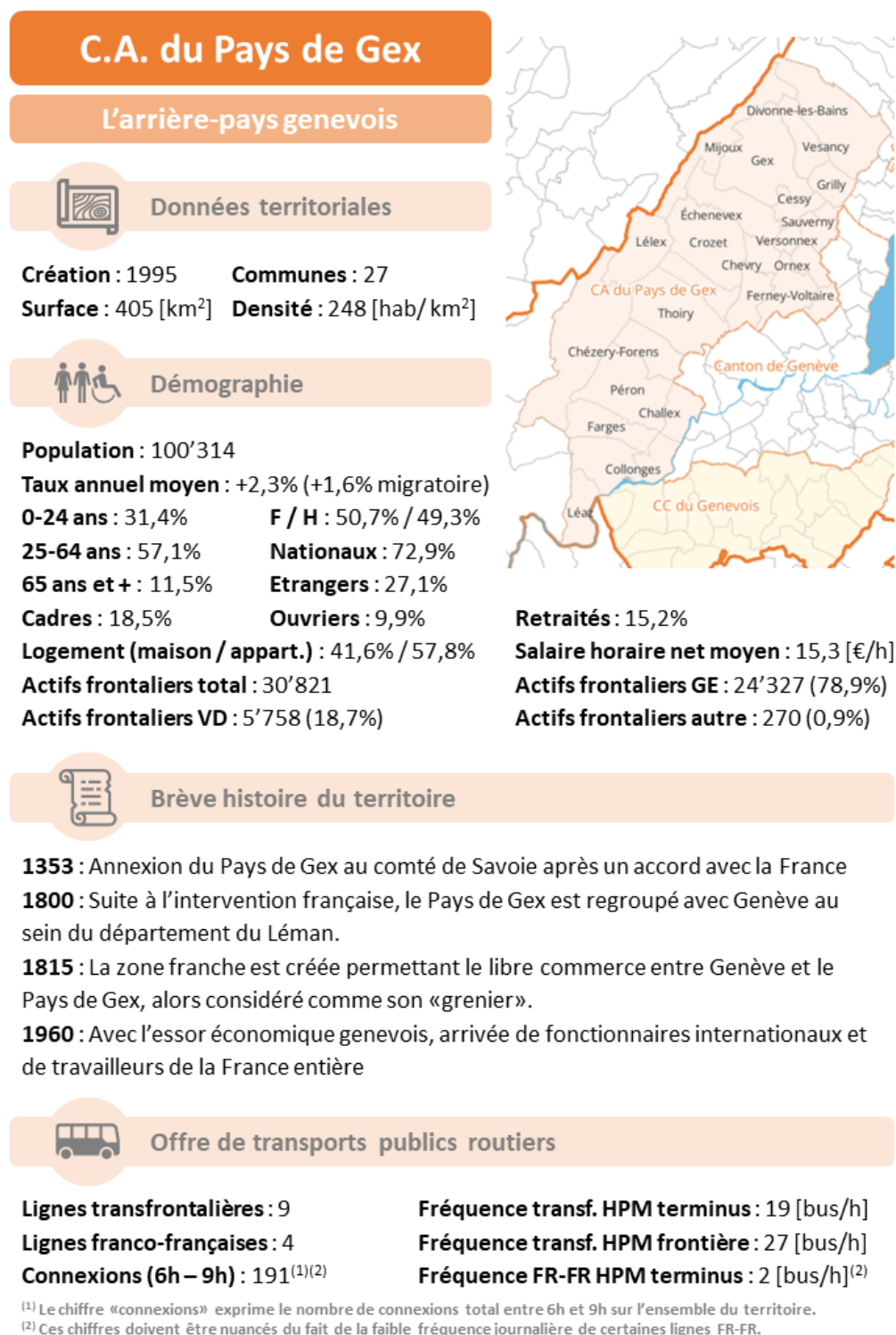


FIGURE 37 – FICHE TERRITORIALE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GEX

ANNEXE A1.2

C.C. du Genevois

L'antichambre de Genève



Données territoriales

Création : 1996 **Communes** : 17
Surface : 152 [km²] **Densité** : 321 [hab/ km²]



Démographie

Population : 48'578
Taux annuel moyen : +2,7% (+1,9% migratoire)
0-24 ans : 30,9% **F / H** : 50,8% / 49,2%
25-64 ans : 56,8% **Nationaux** : 77,6%
65 ans et + : 12,3% **Etrangers** : 22,4%
Cadres : 14,3% **Ouvriers** : 12,3%
Logement (maison / appart.) : 40,9% / 58,6%
Actifs frontaliers total : 15'423
Actifs frontaliers VD : 854 (5,5%)
Retraités : 15,7%
Salaire horaire net moyen : 15,1 [€/h]
Actifs frontaliers GE : 14'364 (93,1%)
Actifs frontaliers autre : 146 (0,9%)



Brève histoire du territoire

XV^{ème} siècle : La Maison de Savoie s'établit dans la région et encercle alors Genève.
1602 : Tentative de prise de Genève, soldée par un échec et par le Traité de paix de Saint-Julien, assurant notamment aux Genevois la liberté de commerce dans la région.
1800 : Le Genevois est regroupé avec Genève au sein du département du Léman.
1815 : La zone franche favorise les échanges agricoles et industriels avec Genève apportant prospérité à la population.
1950 : Croissance démographique impliquant la création de nouveaux équipements



Offre de transports publics routiers

Lignes transfrontalières : 5 **Fréquence transf. HPM terminus** : 22 [bus/h]
Lignes franco-françaises : 4 **Fréquence transf. HPM frontière** : 21 [bus/h]
Connexions (6h – 9h) : 208⁽¹⁾⁽²⁾ **Fréquence FR-FR HPM terminus** : 5 [bus/h]⁽²⁾

⁽¹⁾ Le chiffre «connexions» exprime le nombre de connexions total entre 6h et 9h sur l'ensemble du territoire.

⁽²⁾ Ces chiffres doivent être nuancés du fait de la faible fréquence journalière de certaines lignes FR-FR.

FIGURE 38 – FICHE TERRITORIALE DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GENEVOIS

ANNEXE A1.3

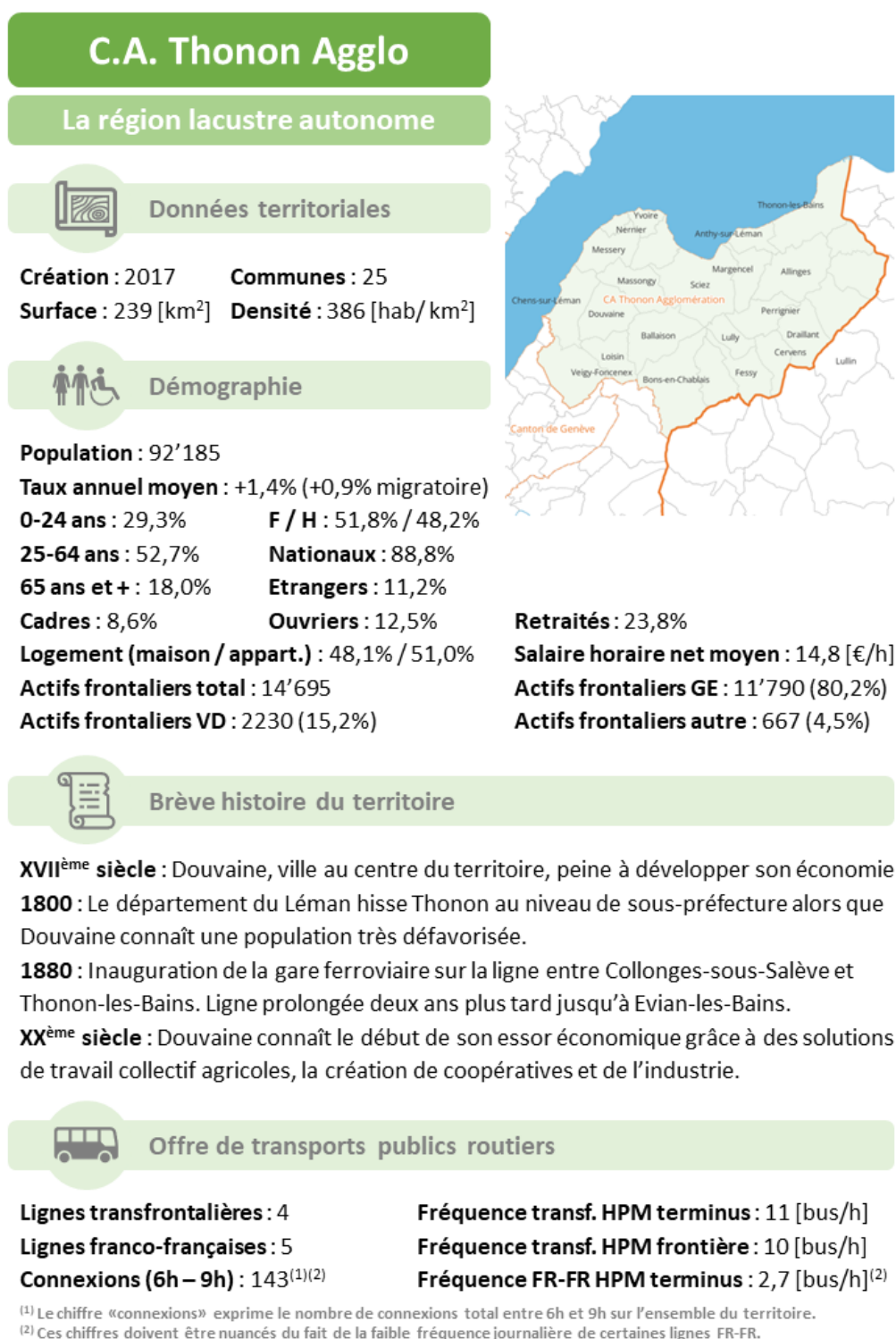


FIGURE 39 – FICHE TERRITORIALE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE THONON

ANNEXE A1.4

Sources et références



Données territoriales

Création & Communes

- Pays de Gex Agglo, « L'agglo en quelques mots ». <https://www.paysdegexagglo.fr/9304-l-agglo-en-quelques-mots.htm#:~:text=La%20Communaut%C3%A9%20d'agglom%C3%A9ration%20du,commune%20pour%20plus%20d'efficacité%C3%A9>
- Communauté de communes du Genevois, « 17 communes unies pour un territoire ». <https://www.cc-genevois.fr/fr/la-collectivite-et-son-territoire/carte-didentite-des-17-communes>
- Thonon Agglo, « Le territoire ». <https://www.thononagglo.fr/33-le-territoire.htm#:~:text=25%20communes%2C%20une%20m%C3%Aame%20dynamique>
- République française, l'Annuaire des Entreprises, « Communauté d'agglomération du Pays de Gex ». <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/communaute-d-agglomeration-du-pays-de-gex-240100750>
- République française, l'Annuaire des Entreprises, « Communauté de communes du Genevois ». <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/communaute-de-communes-du-genevois-247400690>
- République française, l'Annuaire des Entreprises, « Thonon Agglomération ». <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/thonon-agglomeration-200067551>

Surface & Densité

- Institut national de la statistique et des études économiques, « Comparateur de territoires ». <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=EPCI-240100750+EPCI-247400690+EPCI-200067551>



Démographie

Population (2020), Taux annuel moyen (entre 2014 et 2020), Sexe (2020), Données socioprofessionnelles (2020), Logement (2020) & Salaire horaire net moyen (2021)

- Institut national de la statistique et des études économiques, « Dossier complet - Intercommunalité-Métropole de CA du Pays de Gex (240100750) ». <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-240100750>
- Institut national de la statistique et des études économiques, « Dossier complet - Intercommunalité-Métropole de CC du Genevois (247400690) ». <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-247400690>
- Institut national de la statistique et des études économiques, « Dossier complet - Intercommunalité-Métropole de CA Thonon Agglomération (200067551) ». <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=EPCI-200067551>

Âges (2020), Nationalités (2020) & Actifs frontaliers (2020)

- Observatoire statistique transfrontalier, « Atlas statistique du canton de Genève et de la région transfrontalière ». <https://statistique.ge.ch/atlas/index.php#c=indicateur>

FIGURE 40 – FICHES TERRITORIALES - SOURCES ET RÉFÉRENCES (PAGE 1)

Sources et références



Brève histoire du territoire

- Henri Menabrea, « Histoire de la Savoie ». https://books.google.fr/books?hl=fr&lr=&id=axDT0xus5GQC&oi=fnd&pg=PA13&dq=histoire+de+la+savoie&ots=aw2y rxwLFk&sig=p-BVCOefpfaF5bGK6cSrrkG_zxA&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
- République et canton de Genève, Archives, « L'annexion à la France en 1798 ». <https://ge.ch/archives/8-lannexion-france-en-1798>
- Ville de Gex, « Histoire de Gex ». <https://www.gex.fr/historique-gex/#~:text=GEX%2C%20capitale%20r%C3%A9gionale%20depuis%20le%20XI%C3%A8me%20si%C3%A8cle&text=En%2058%20avant%20J%C3%A9sus%20Christ,autorit%C3%A9%20du%20comte%20de%20Gen%C3%A8ve>
- Département de l'Ain, Patrimoine[s] de l'Ain, « Identité culturelle du Pays de Gex ». <https://patrimoines.ain.fr/n/identite-culturelle-du-pays-de-gex/n:126>
- Saint Julien-en-Genève, « Histoire ». <https://www.st-julien-en-genevois.fr/ville-institution/ville-en-mouvement/histoire-796.html>
- Pascal Roman, « Thonon-les-Bains des origines à nos jours ». https://www.editions-astronome.com/wp-content/uploads/2017/11/THONON_9782916147451_extrait.pdf
- Vivez Thonon, « Thermes de Thonon-les-Bains ». <https://www.thononlesbains.com/patrimoine-culturel/thermes-de-thonon-les-bains-thonon-les-bains/>
- Douvaine, « Découvrir Douvaine et le Chablais ». <https://douvaine.fr/douvaine/decouvrir-douvaine-et-le-chablais/#~:text=La%20premi%C3%A8re%20mention%20de%20Douvaine,mariage%20au%20ch%C3%A2teau%20de%20Troches>
- Douvaine Animations, « Histoire de Douvaine ». <http://www.douvaine-animations.fr/notre-ville/l-histoire-de-douvaine/au-fil-du-xviii-siecle>



Offre de transports publics routiers

Offre de transports publics routiers

- Transports de l'Ain, « Réseau car.ain.fr ». <https://transportsdelain.fr/reseau-car-ain-fr/>
- Transports de l'Ain, « Horaires Lisha ». <https://transportsdelain.fr/horaires-lihsa/>
- Communauté de communes du Genevois, « Les bus et cars ». <https://www.cc-genevois.fr/fr/vie-pratique-et-services/vous-deplacer/vos-transports-publics>
- Léman Pass, « Plan du périmètre Léman Pass ». <https://www.lemanpass.com/plans/>
- Thonon Agglomération, « Transport urbain et interurbain ». <https://www.thononagglo.fr/85-transports-en-commun.htm>
- Ligne 33, « Divonne/Ferney Bellegarde ». https://www.ligne33.fr/sites/default/files/page/plx33-2022_0.pdf
- Transports de l'Ain, « Horaires lignes régulières ». <https://transportsdelain.fr/horaires-lignes-regulieres-car-ain-fr/>
- SAT, « Annemasse, Genevois et Vallée de l'Arve ». <https://www.sat-annemasse.com/accueil/actualites.aspx>
- Service de Thonon Agglomération réseau de transports, « Lignes et horaires ». <https://www.star-t.fr/se-deplacer/lignes-et-horaires>
- Transports publics genevois, « Vos horaires par arrêt pour la ligne ». <https://www.tpg.ch/fr/lignes>
- Odier Excursions, « LIGNES TRANSFRONTALIÈRES : ALSA BUSTOURS GEX ». <https://www.odier-excursions.ch/nos-services/lignes-transfrontalieres-18.html>

FIGURE 41 – FICHES TERRITORIALES - SOURCES ET RÉFÉRENCES (PAGE 2)

ANNEXE A2

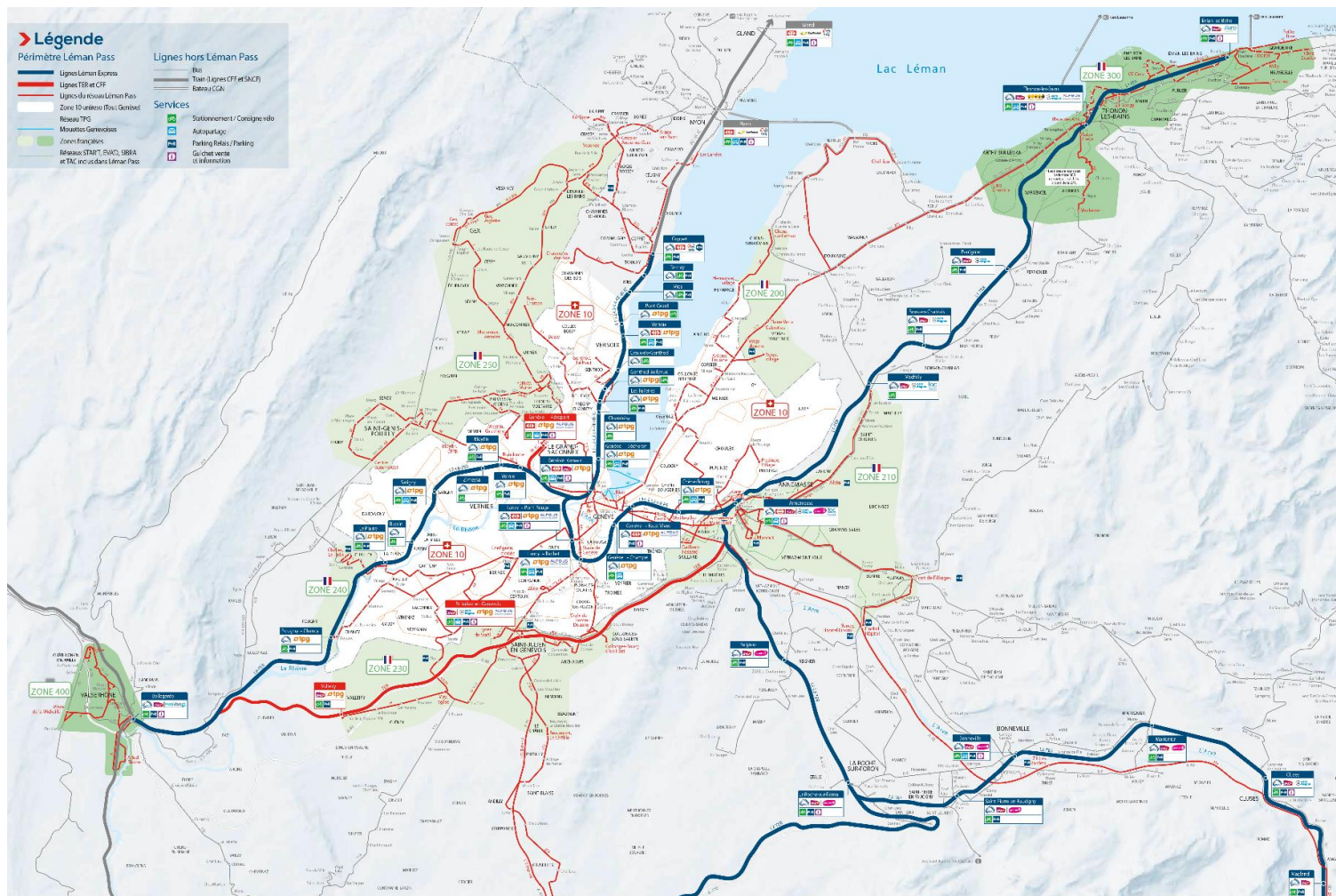
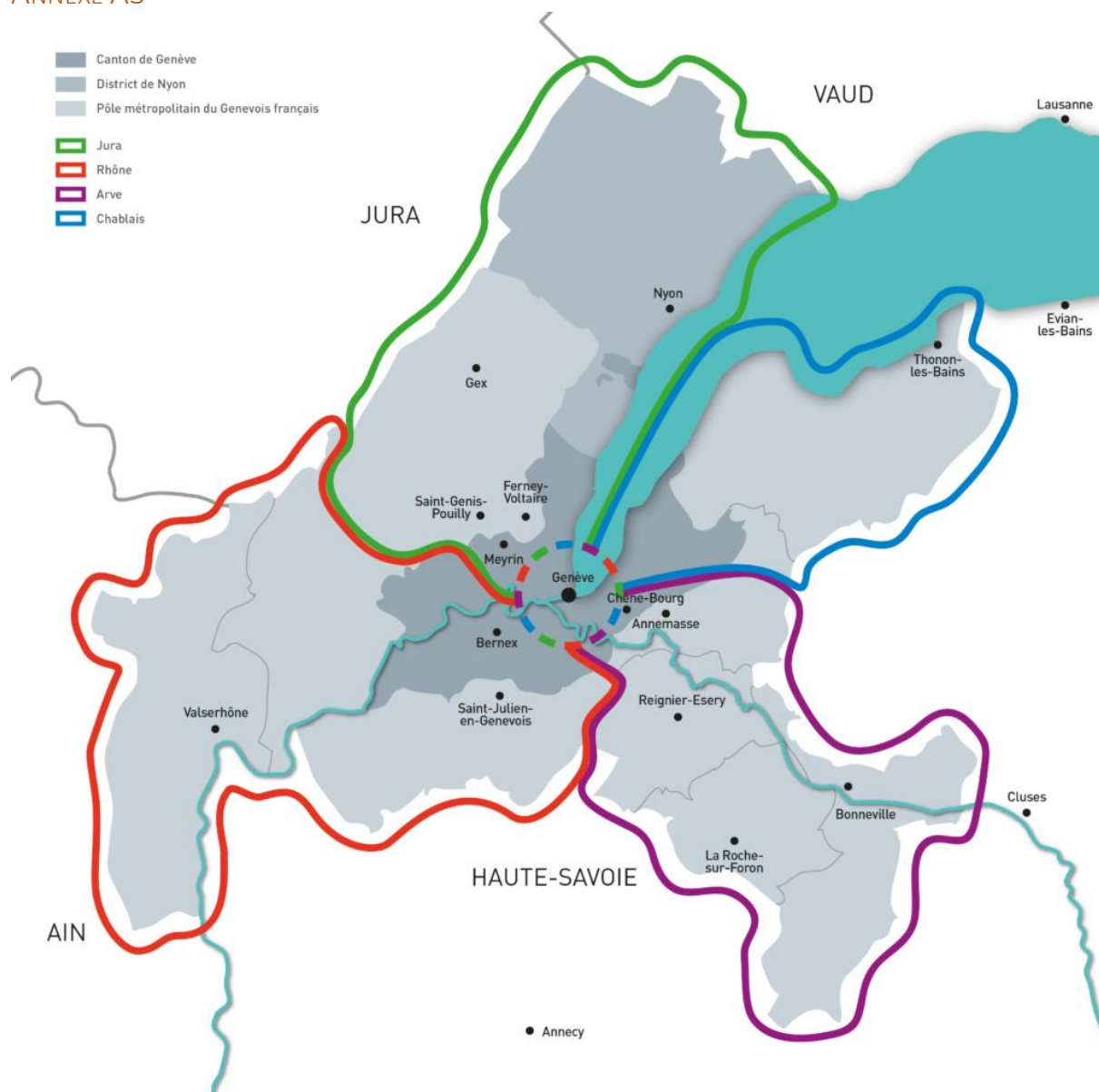


FIGURE 42 – PLAN DU RÉSEAU LÉMAN PASS²⁶

²⁶ GCT – Gestion Communautés Tarifaires. « Plan du périmètre Léman Pass ». Léman Pass, 9 octobre 2023. <https://www.lemanspass.com/plans/>.

ANNEXE A3

FIGURE 43 – PÉRIMÈTRES D'AMÉNAGEMENT COORDONNÉ D'AGGLOMÉRATION (PACA)²⁷

²⁷ Grand Genève Agglomération franco-valdo-genevoise. « VISION TERRITORIALE TRANSFRONTALIÈRE ». Grand Genève Agglomération franco-valdo-genevoise, 2023. <https://www.grand-geneve.org/vision-territoriale-transfrontaliere/>.

ANNEXE B1.1

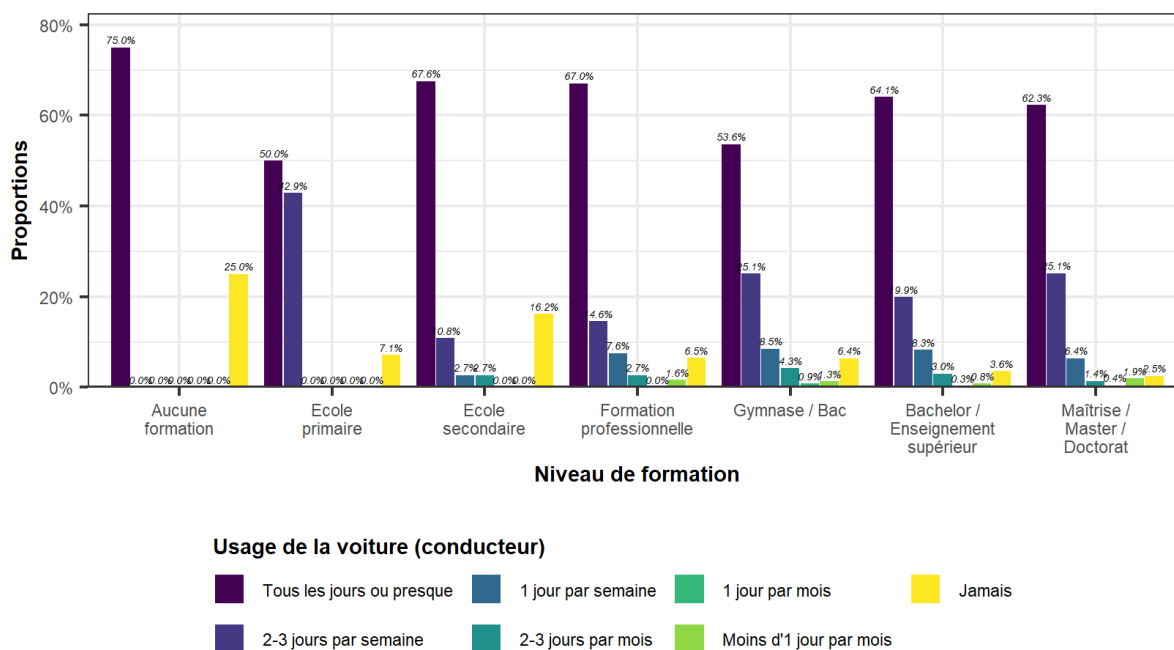


FIGURE 44 – USAGE DE LA VOITURE (CONDUCTEUR) EN FONCTION DU NIVEAU DE FORMATION

ANNEXE B1.2

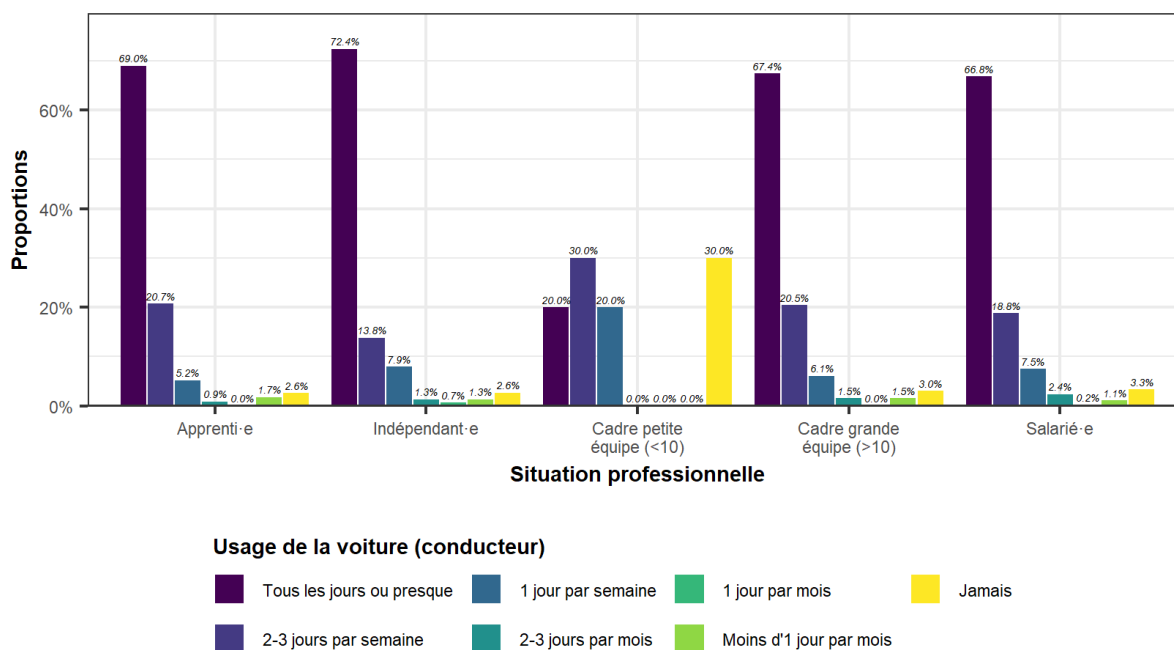


FIGURE 45 – USAGE DE LA VOITURE (CONDUCTEUR) EN FONCTION DE LA SITUATION PROFESSIONNELLE

ANNEXE B1.3

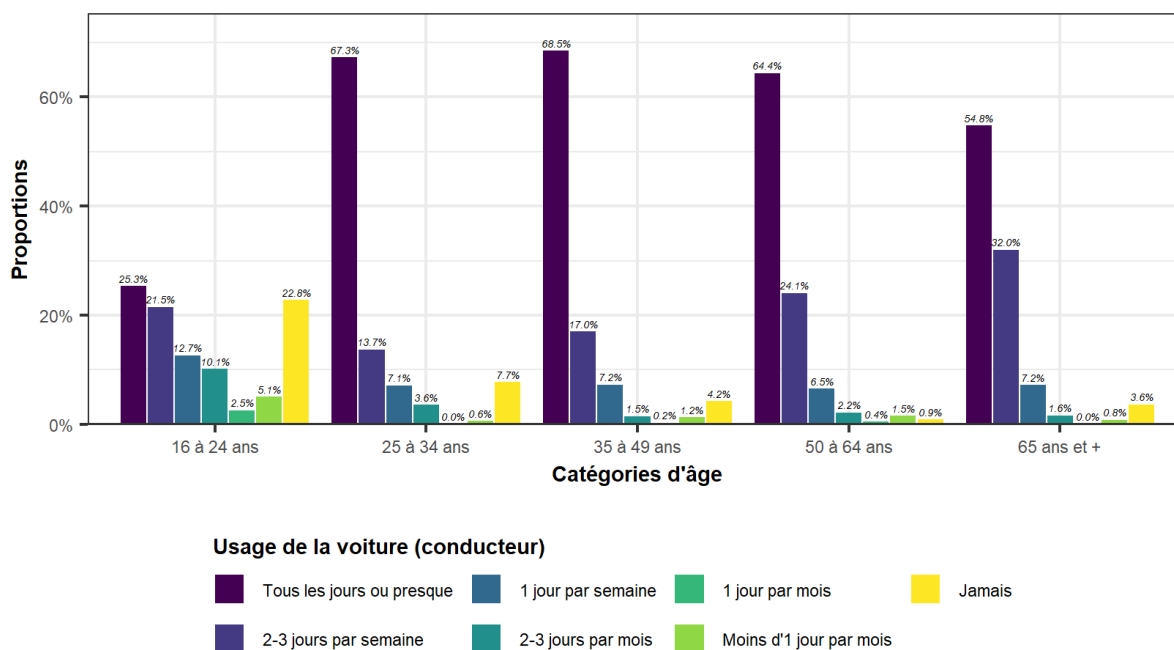


FIGURE 46 – USAGE DE LA VOITURE (CONDUCTEUR) EN FONCTION DE LA CATÉGORIE D'ÂGE

ANNEXE B1.4

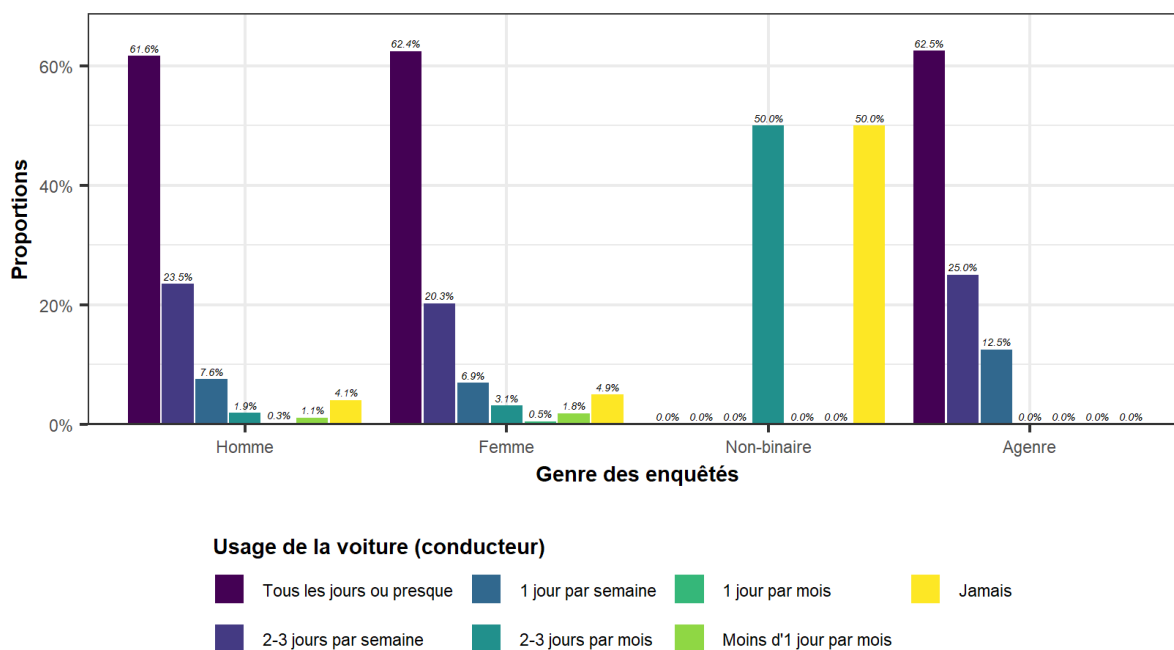


FIGURE 47 – USAGE DE LA VOITURE (CONDUCTEUR) EN FONCTION DU GENRE

ANNEXE B1.5

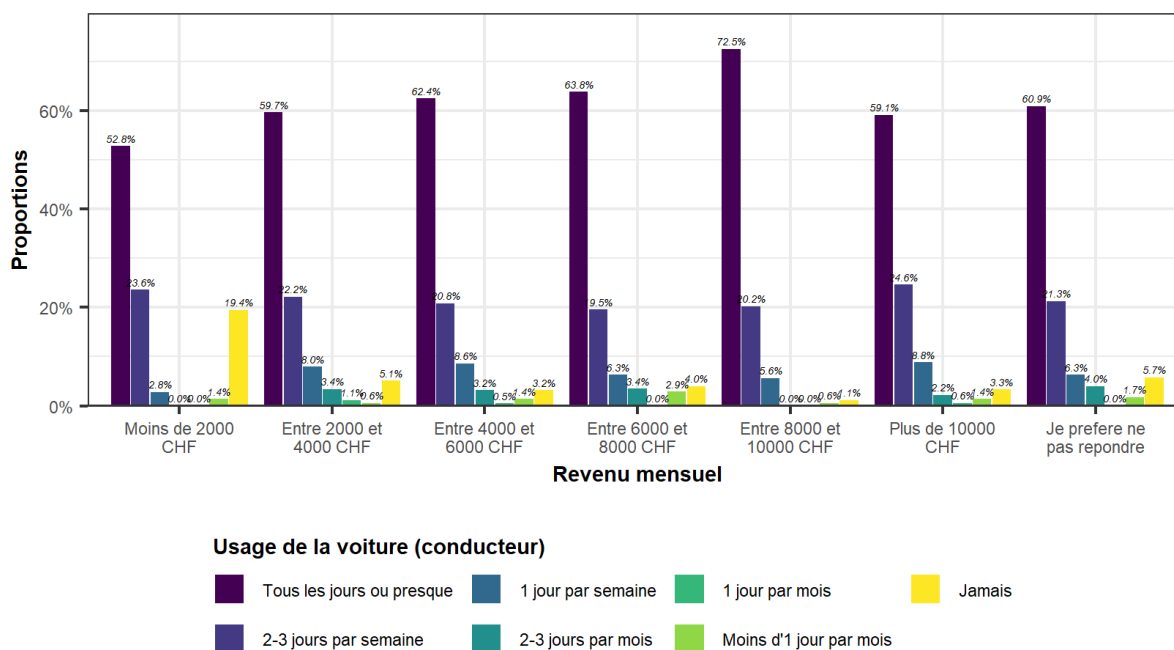


FIGURE 48 – USAGE DE LA VOITURE (CONDUCTEUR) EN FONCTION DU REVENU MENSUEL

ANNEXE B1.6

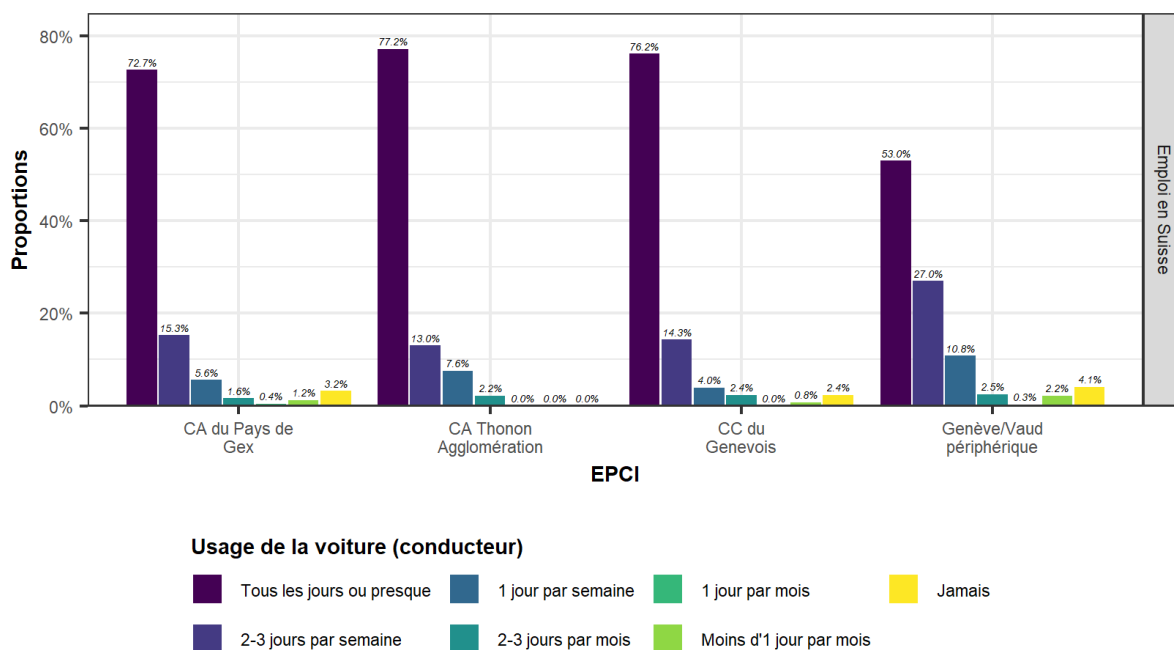


FIGURE 49 – USAGE DE LA VOITURE (CONDUCTEUR) EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE (FRONTALIERS)

ANNEXE B2.1

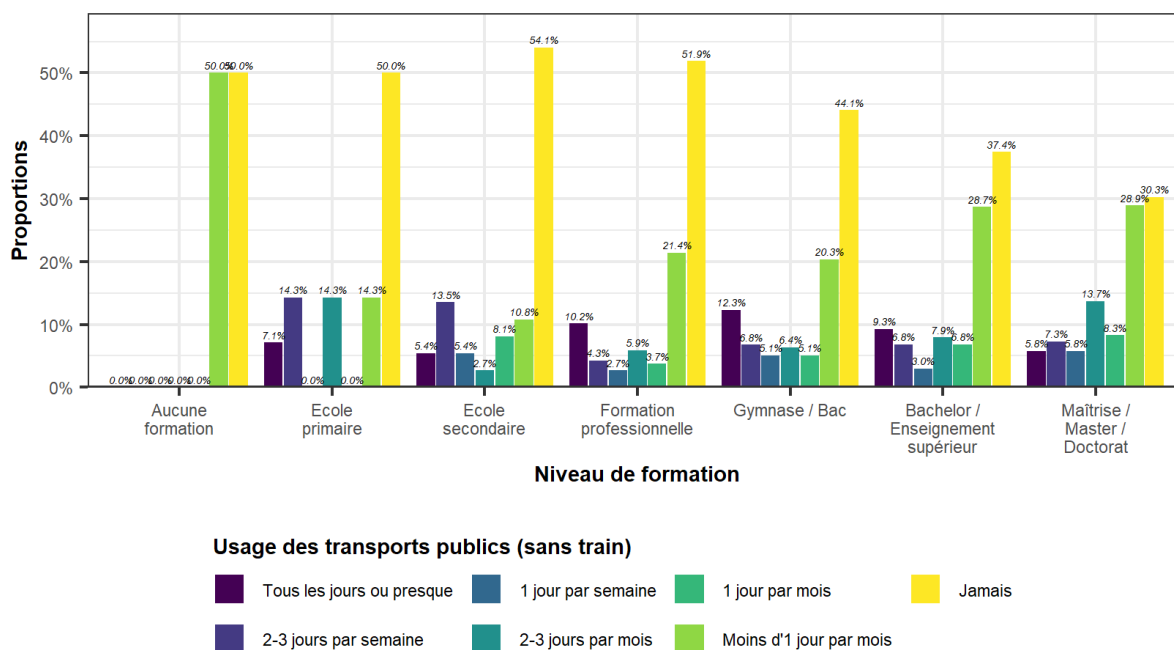


FIGURE 50 – USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN) EN FONCTION DU NIVEAU DE FORMATION

ANNEXE B2.2

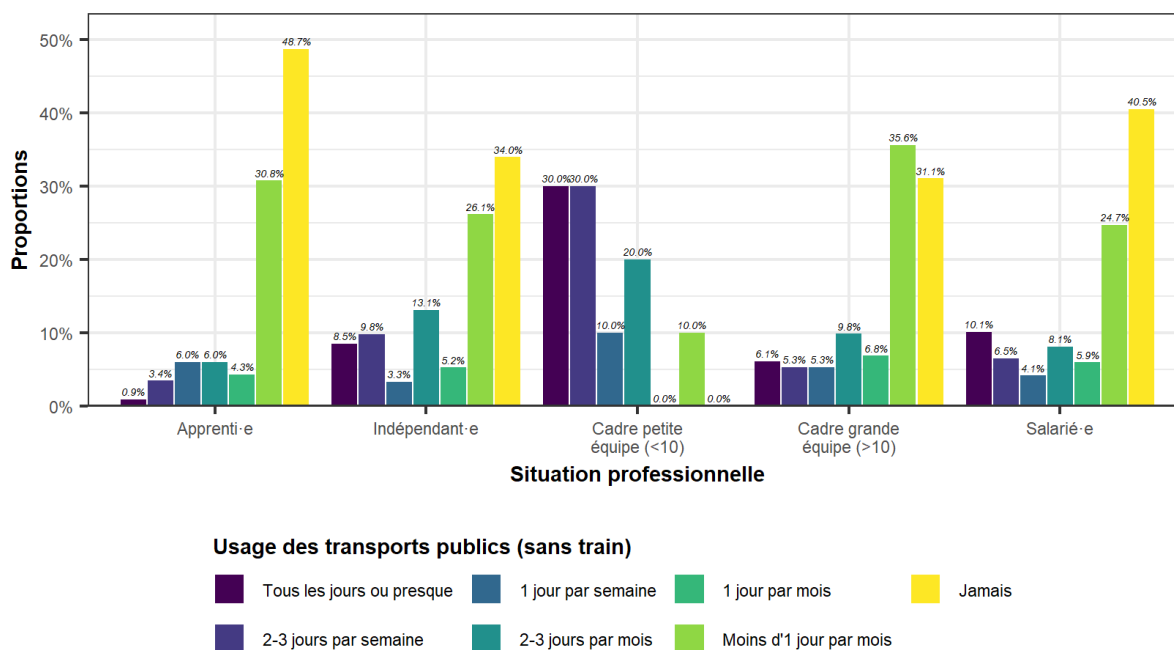


FIGURE 51 – USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN) EN FONCTION DE LA SITUATION PROFESSIONNELLE

ANNEXE B2.3

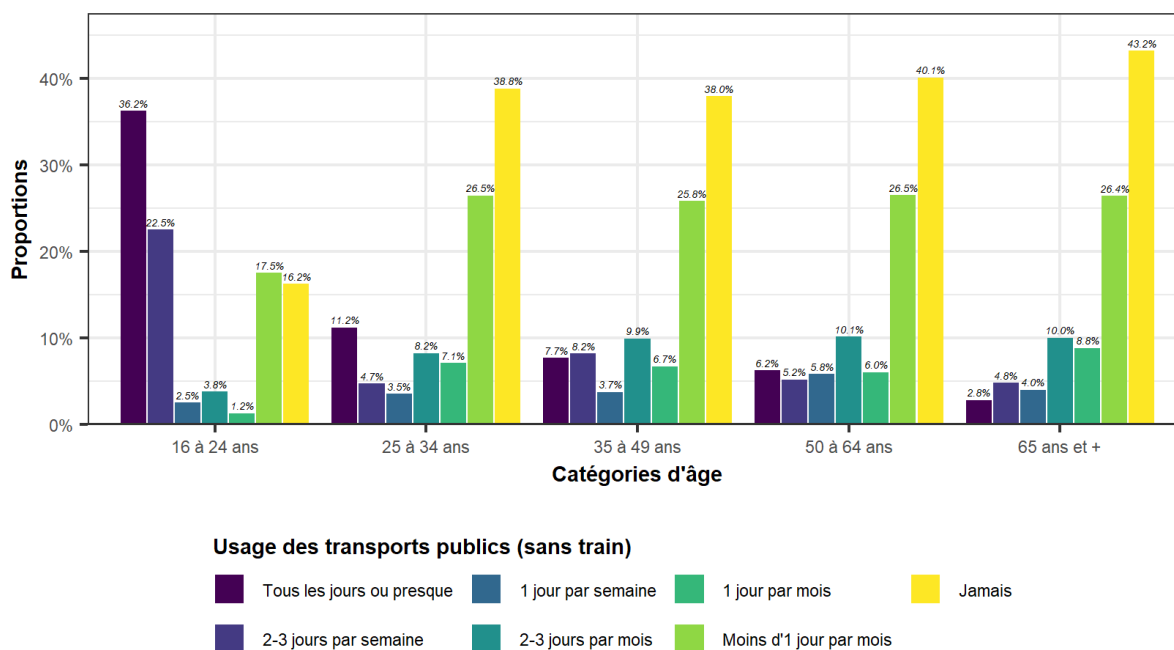


FIGURE 52 – USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN) EN FONCTION DE LA CATÉGORIE D'ÂGE

ANNEXE B2.4

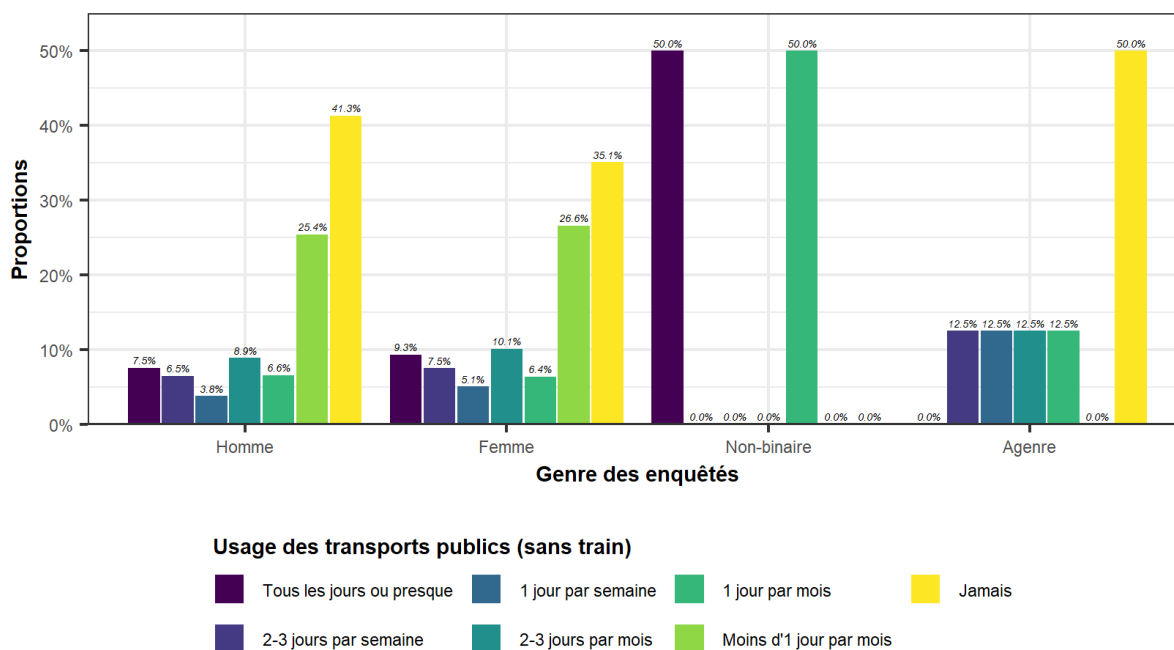


FIGURE 53 – USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN) EN FONCTION DU GENRE

ANNEXE B2.5

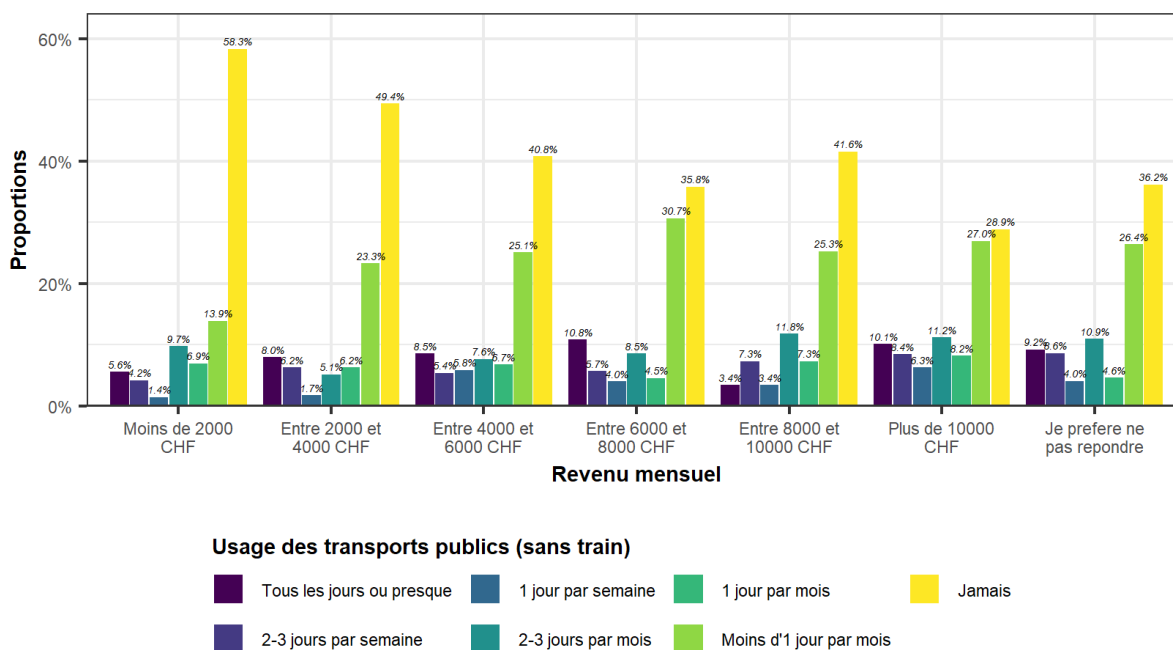


FIGURE 54 – USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN) EN FONCTION DU REVENU MENSUEL

ANNEXE B2.6

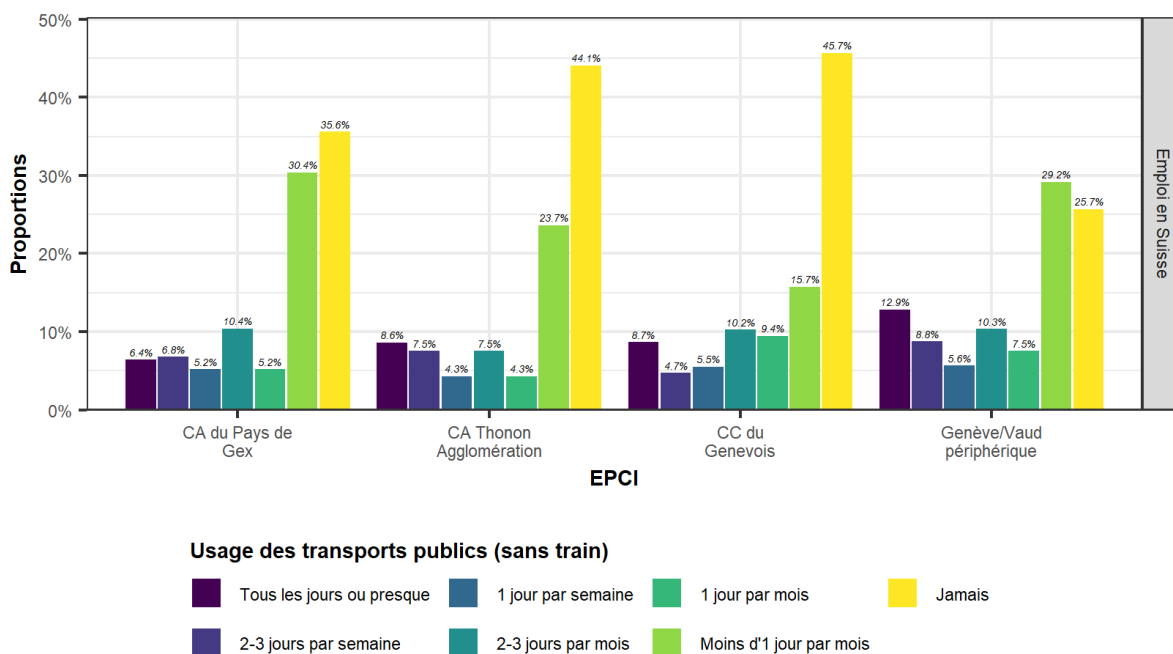


FIGURE 55 – USAGE DES TRANSPORTS PUBLICS (SANS LE TRAIN) EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE (FRONTALIERS)

ANNEXE B3.1

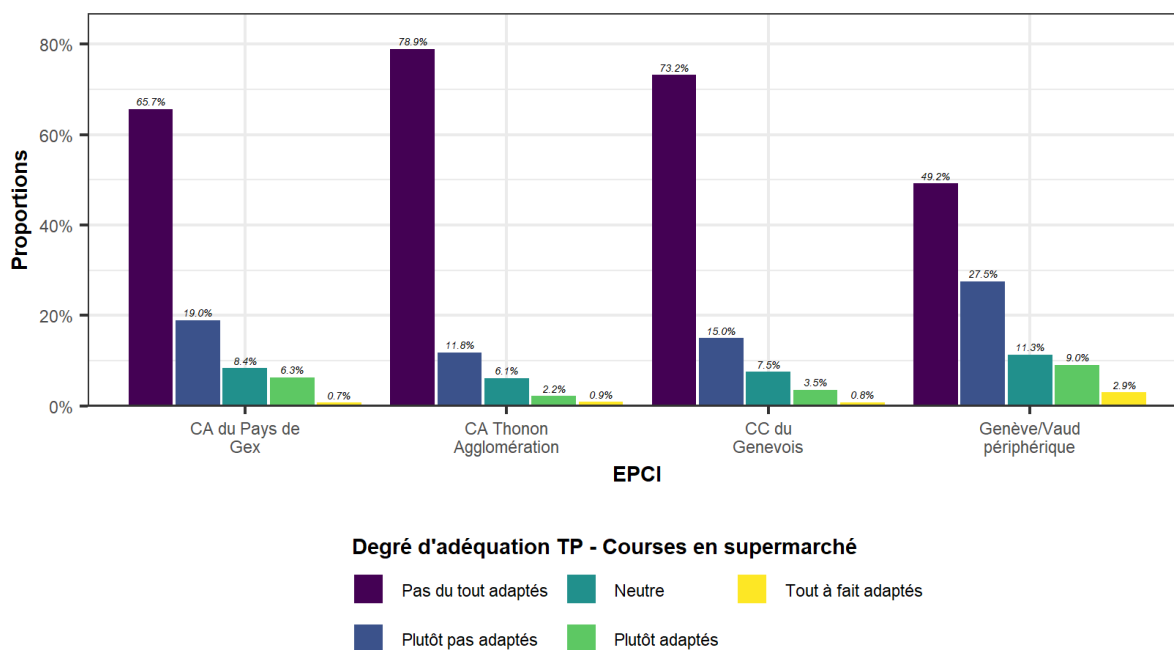


FIGURE 56 – DEGRÉ D'ADÉQUATION DES TRANSPORTS PUBLICS AVEC LES COURSES EN SUPERMARCHÉ EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

ANNEXE B3.2

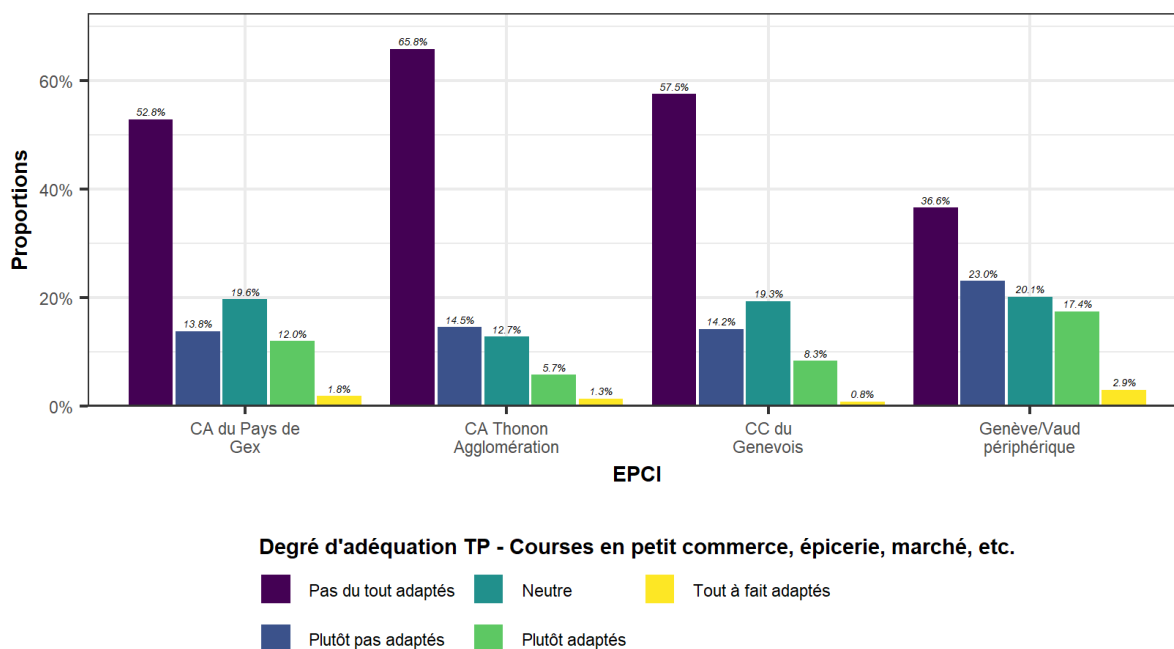


FIGURE 57 – DEGRÉ D'ADÉQUATION DES TRANSPORTS PUBLICS AVEC LES COURSES EN PETIT COMMERCE EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

ANNEXE B3.3

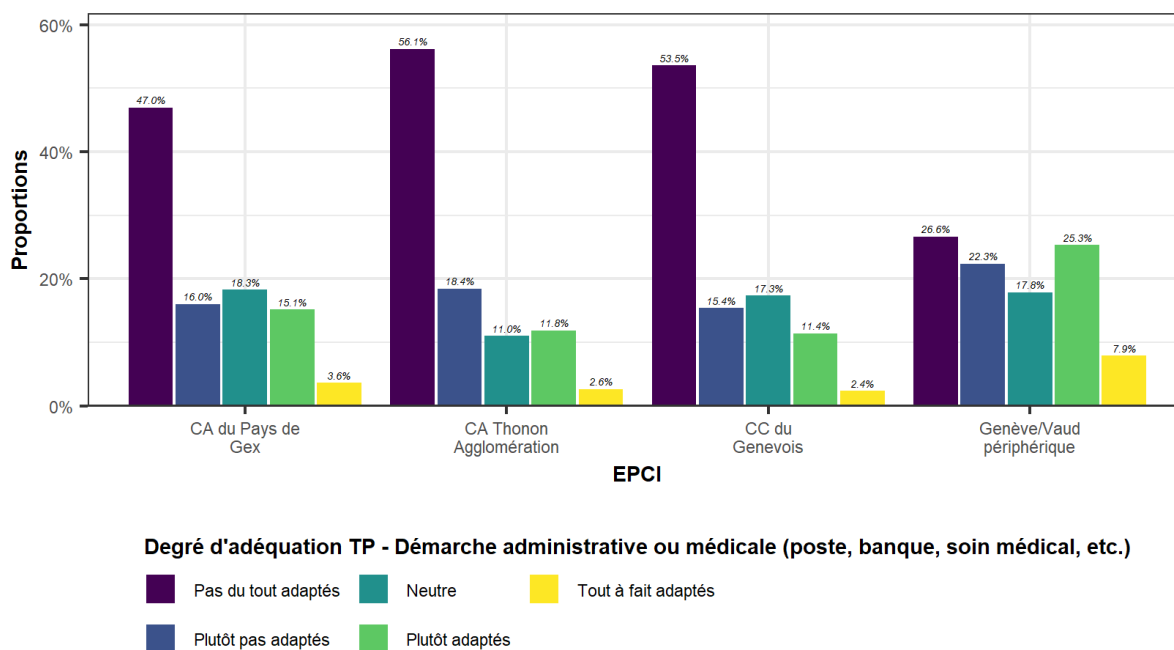


FIGURE 58 – DEGRÉ D'ADÉQUATION DES TRANSPORTS PUBLICS AVEC LES DÉMARCHES ADMINISTRATIVES EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

ANNEXE B3.4

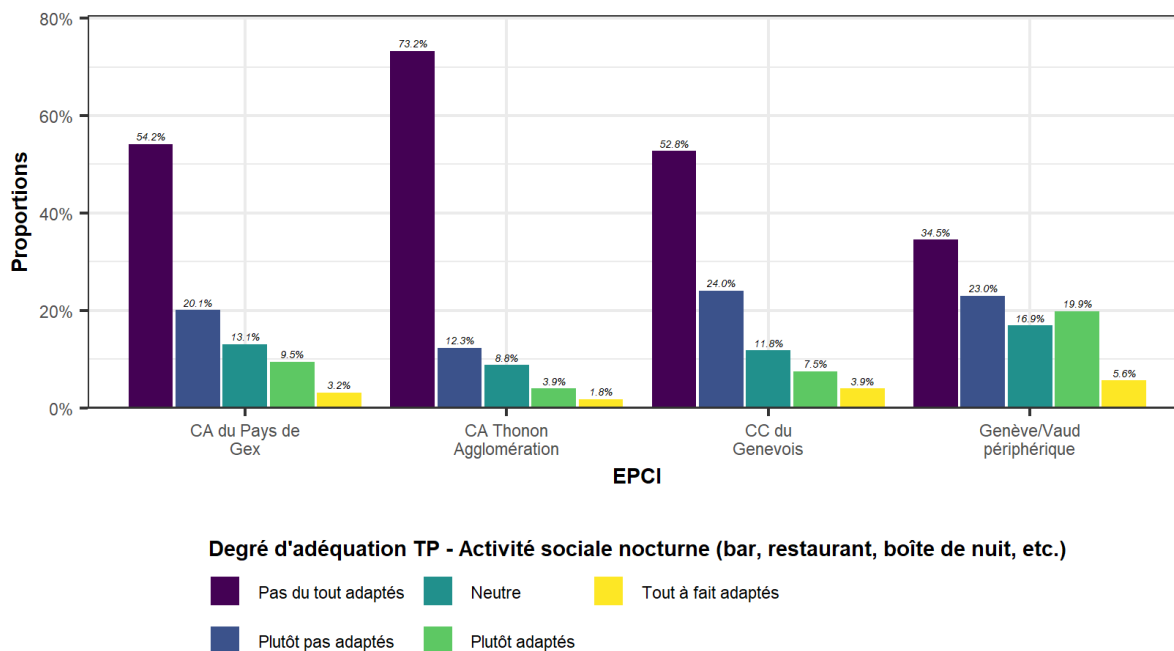


FIGURE 59 – DEGRÉ D'ADÉQUATION DES TRANSPORTS PUBLICS AVEC LES ACTIVITÉS SOCIALES NOCTURNES EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

ANNEXE B4.1

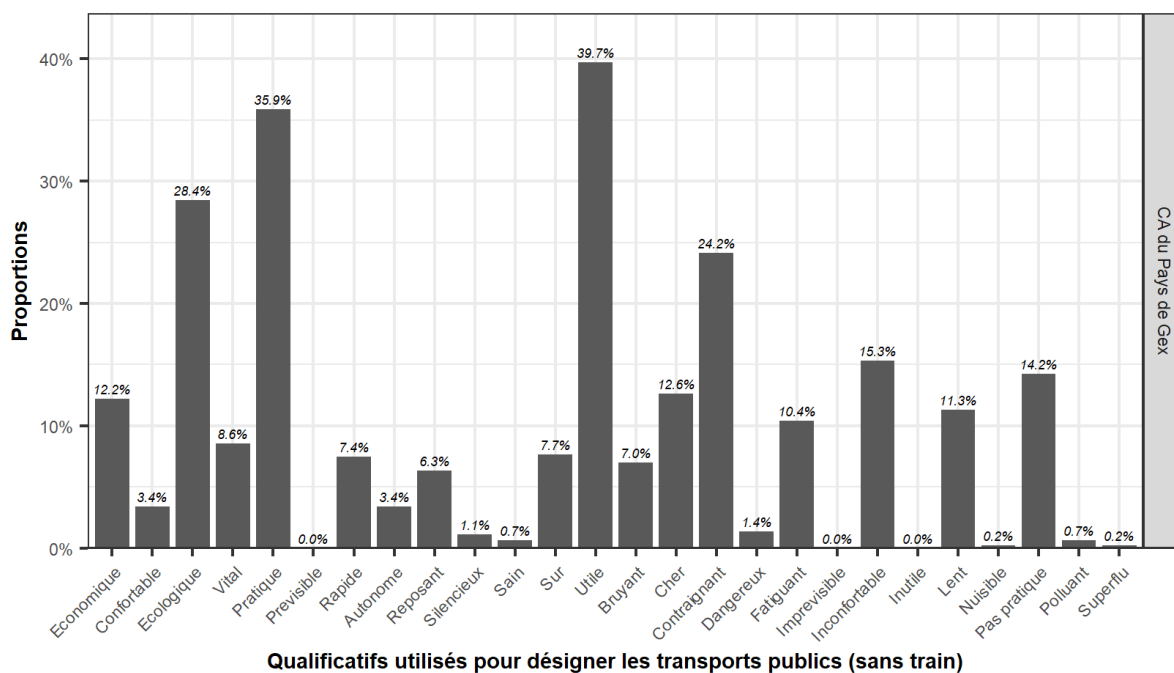


FIGURE 60 – QUALIFICATIFS UTILISÉS PAR LES HABITANTS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU PAYS DE GEX

ANNEXE B4.2

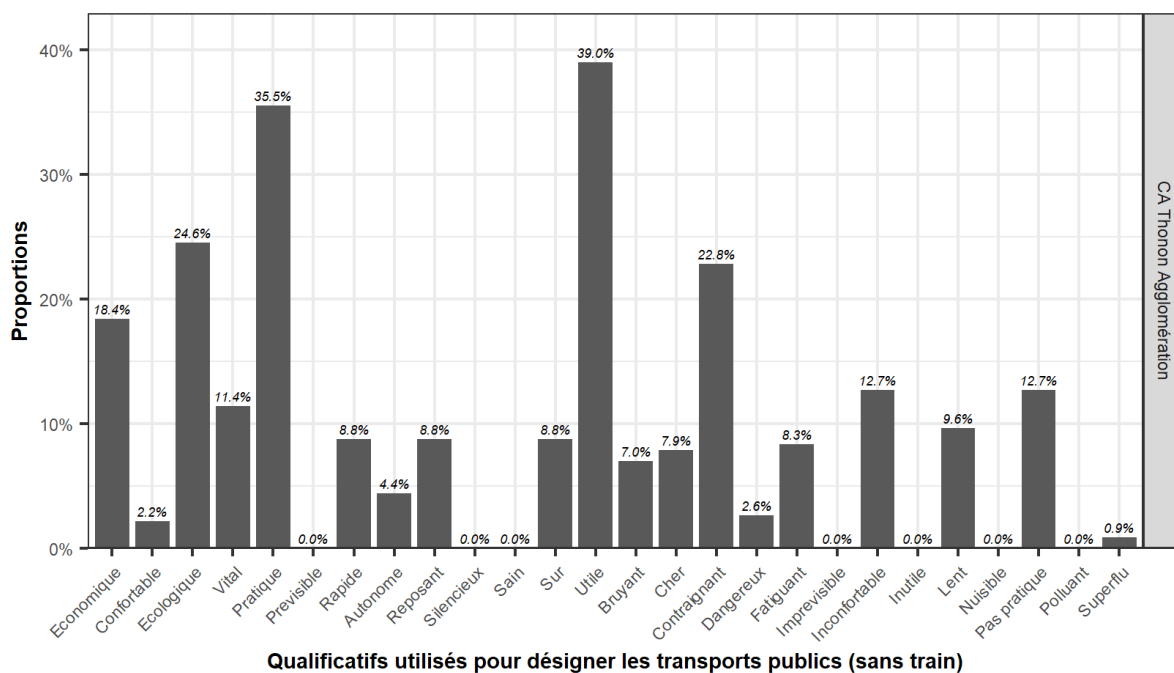


FIGURE 61 – QUALIFICATIFS UTILISÉS PAR LES HABITANTS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE THONON

ANNEXE B4.3

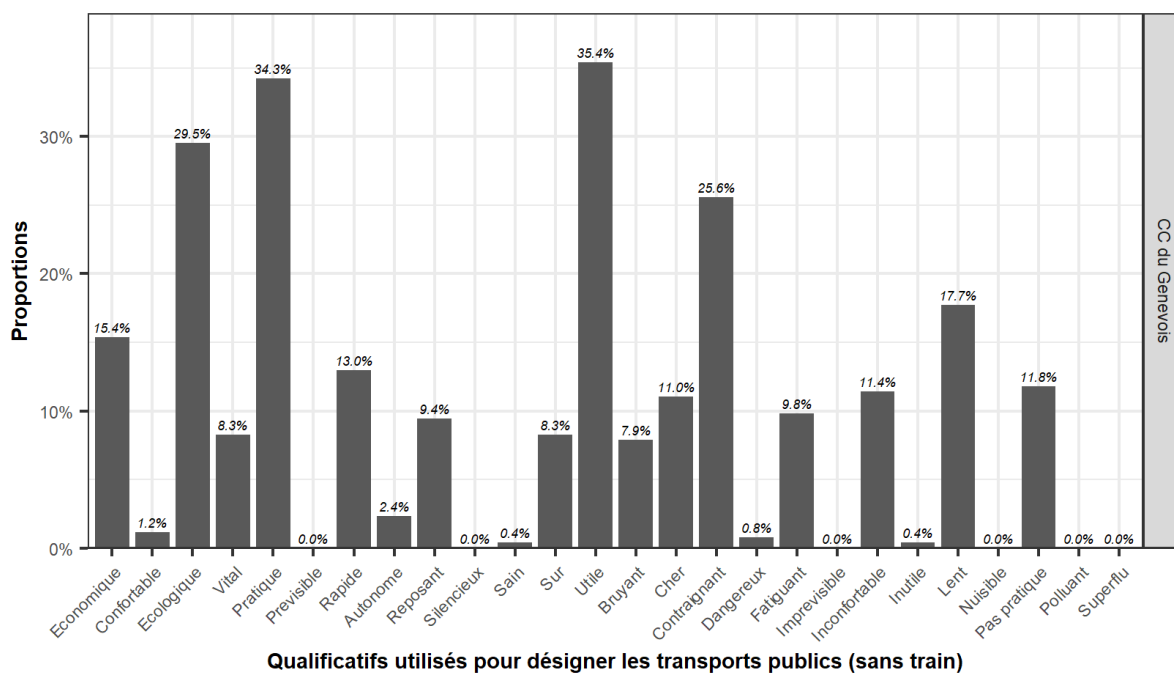


FIGURE 62 – QUALIFICATIFS UTILISÉS PAR LES HABITANTS DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU GENEVOIS

ANNEXE B4.4

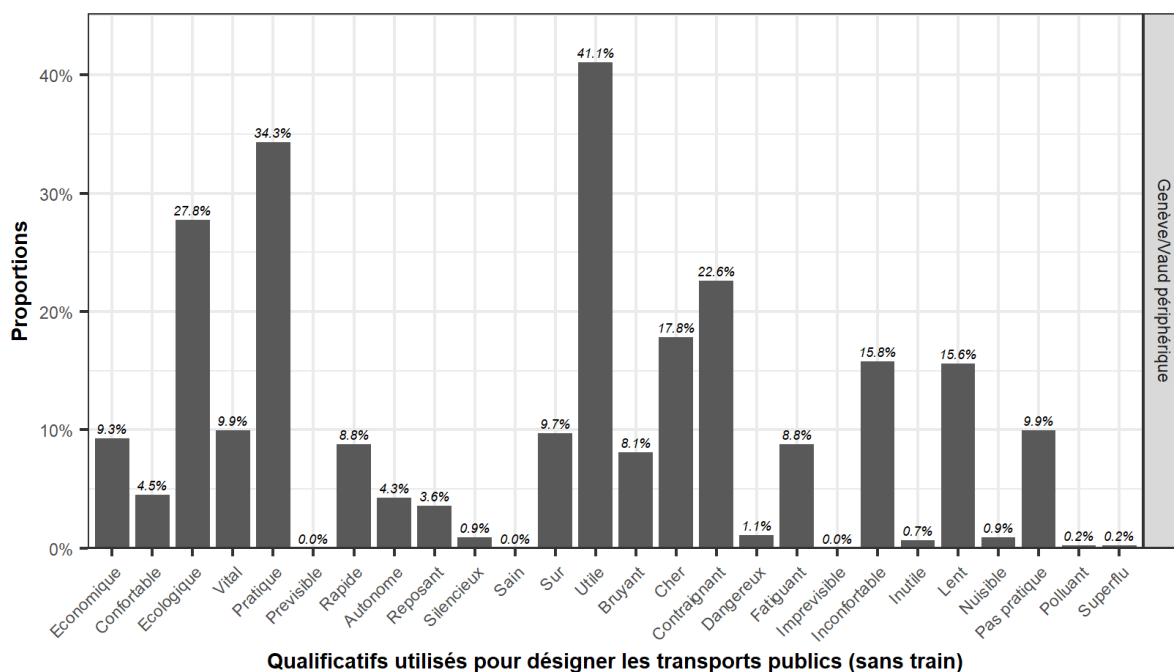


FIGURE 63 – QUALIFICATIFS UTILISÉS PAR LES HABITANTS DE GENÈVE/VAUD PÉRIPHÉRIQUE

ANNEXE B5.1

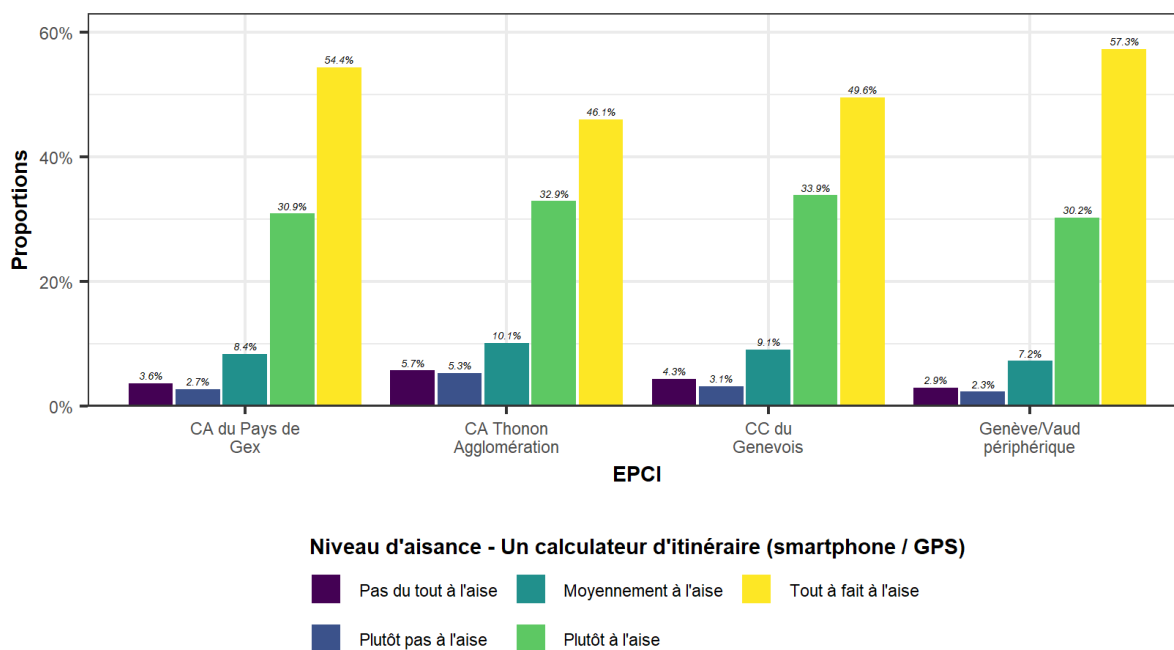


FIGURE 64 – NIVEAU D'AISANCE AUX GPS EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

ANNEXE B5.2

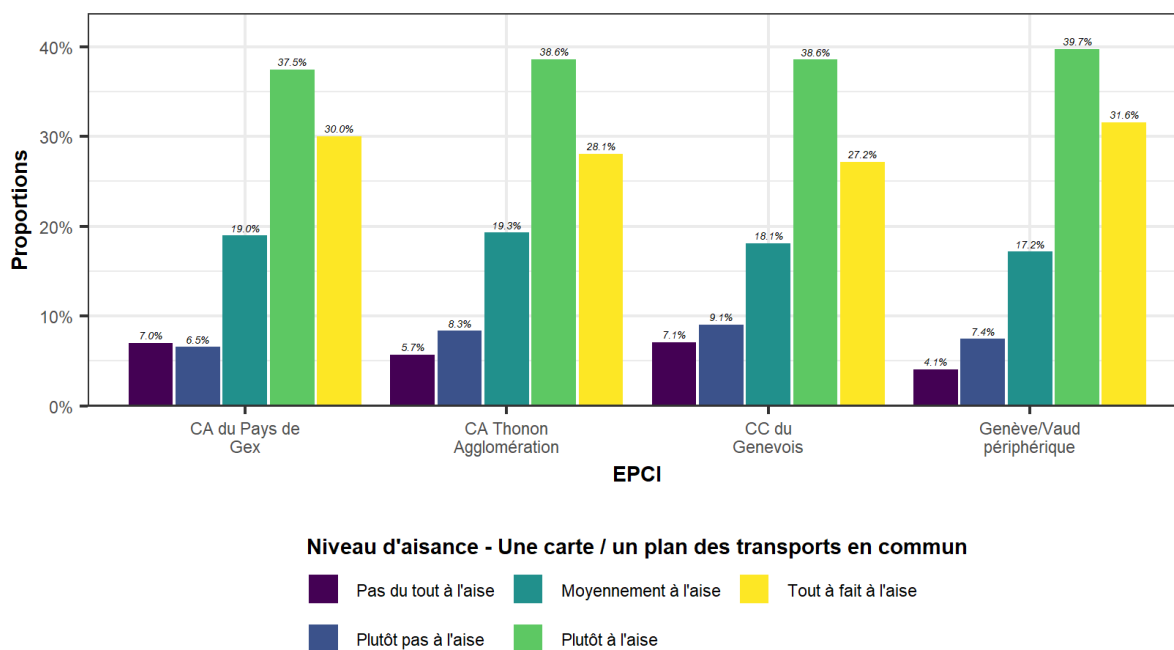


FIGURE 65 – NIVEAU D'AISANCE AUX PLANS EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

ANNEXE B5.3

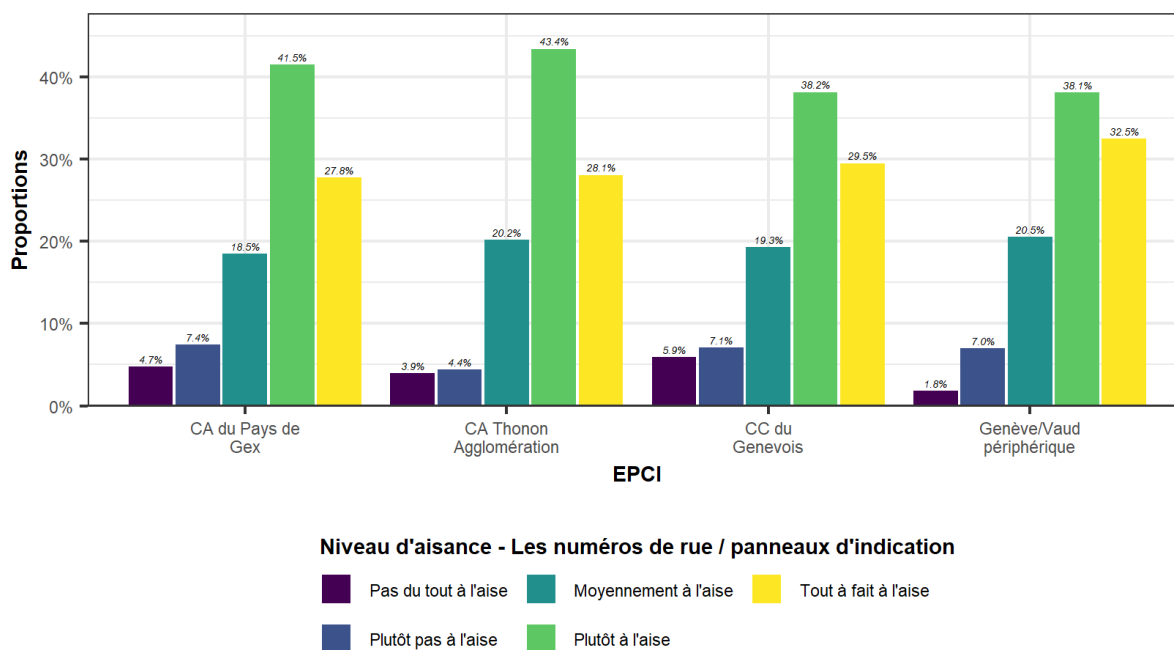


FIGURE 66 – NIVEAU D'AISANCE AUX PANNEAUX D'INDICATIONS EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

ANNEXE B5.4

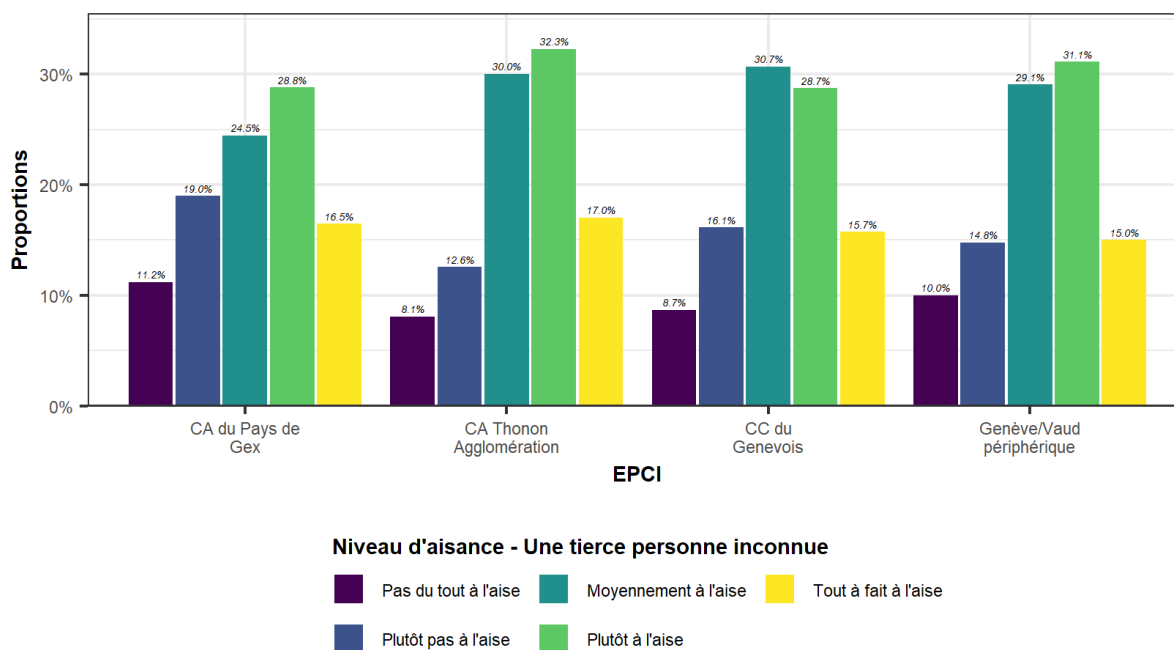


FIGURE 67 – NIVEAU D'AISANCE À DEMANDER DES INFORMATIONS À UNE TIERCE PERSONNE INCONNUE EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

ANNEXE B5.5

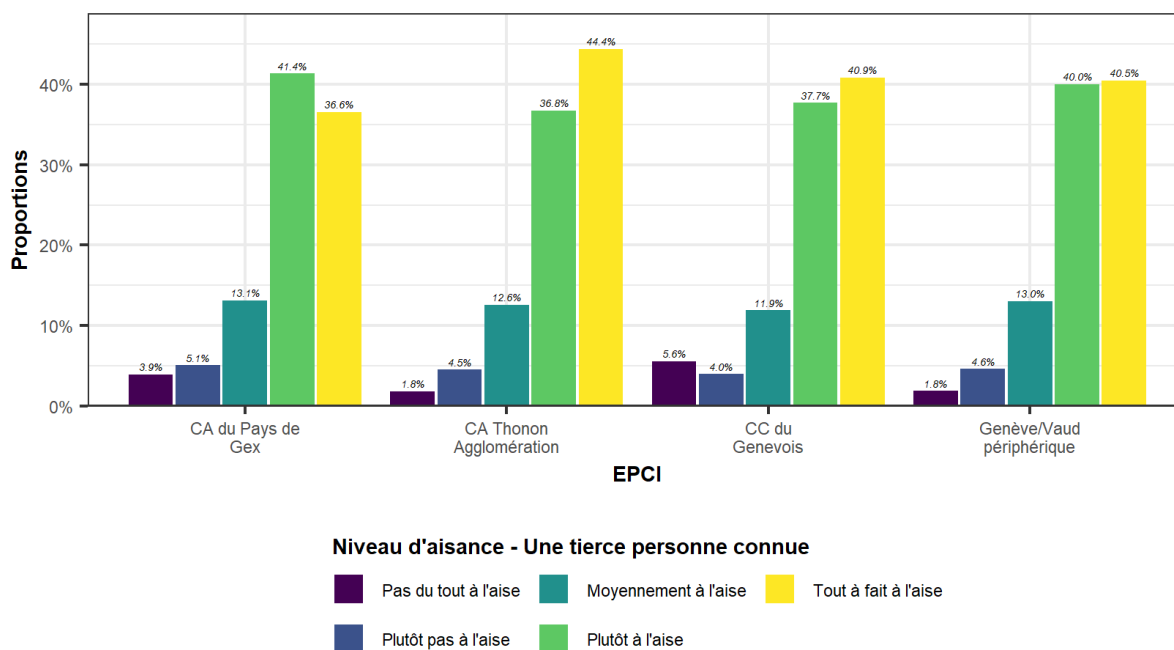


FIGURE 68 – NIVEAU D'AISSANCE À DEMANDER DES INFORMATIONS À UNE TIERCE PERSONNE CONNUE EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

ANNEXE B5.6

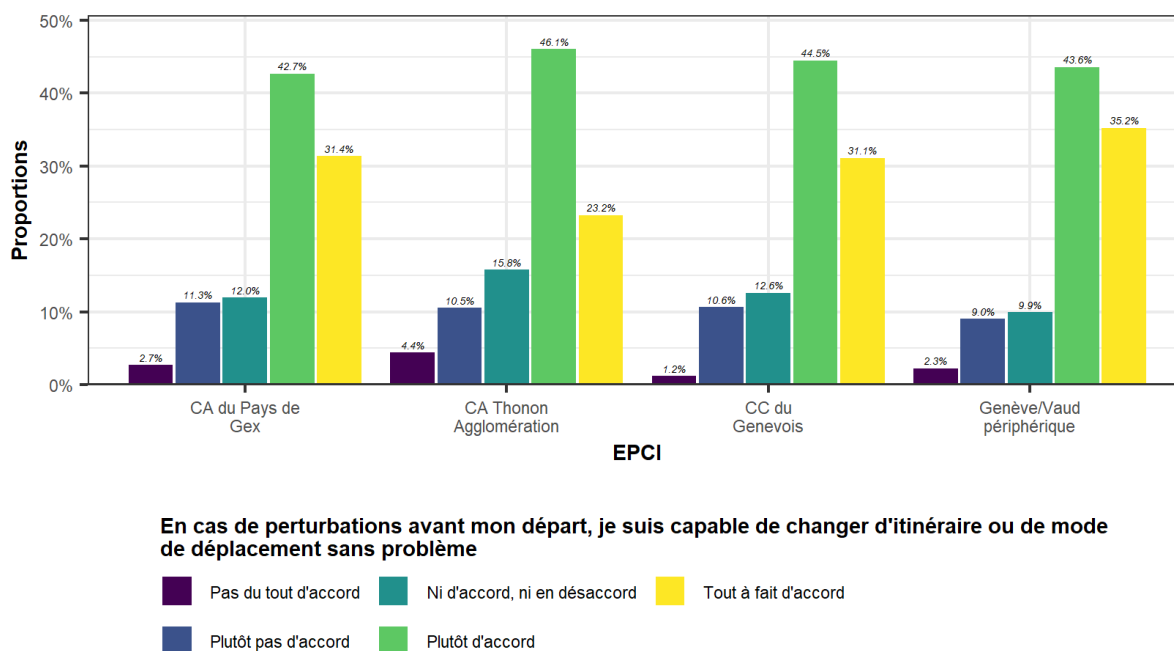


FIGURE 69 – FLEXIBILITÉ D'ITINÉRAIRE OU DE MODE EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

ANNEXE B5.7

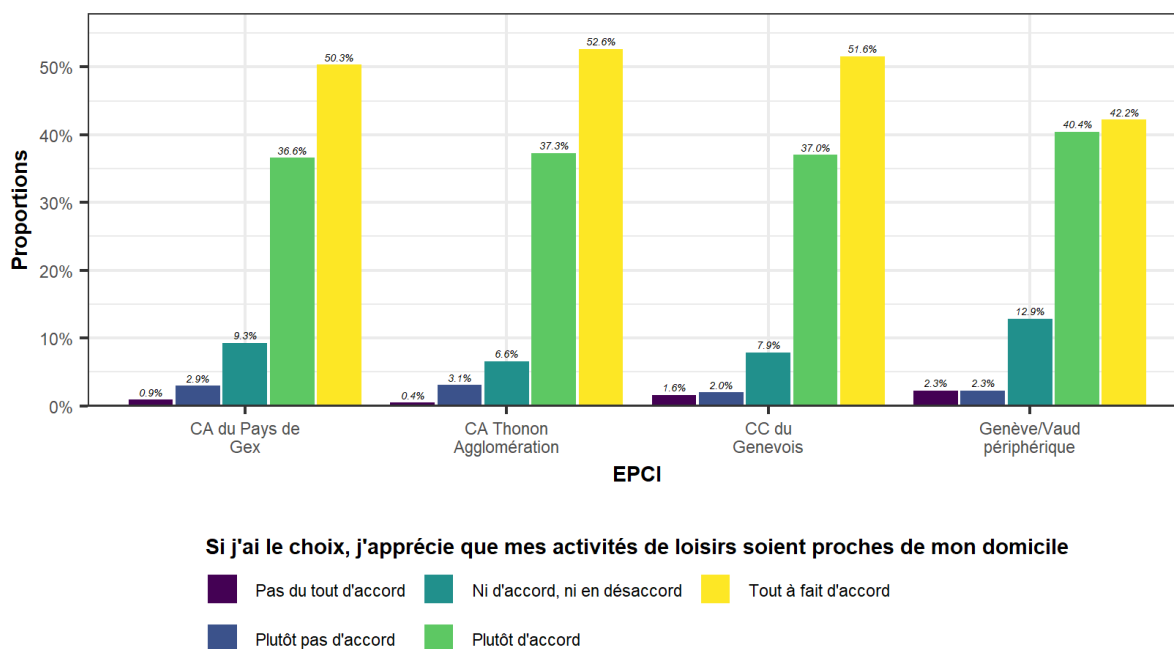


FIGURE 70 – PRÉFÉRENCE D'ACTIVITÉS À PROXIMITÉ DU DOMICILE EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

ANNEXE B5.8

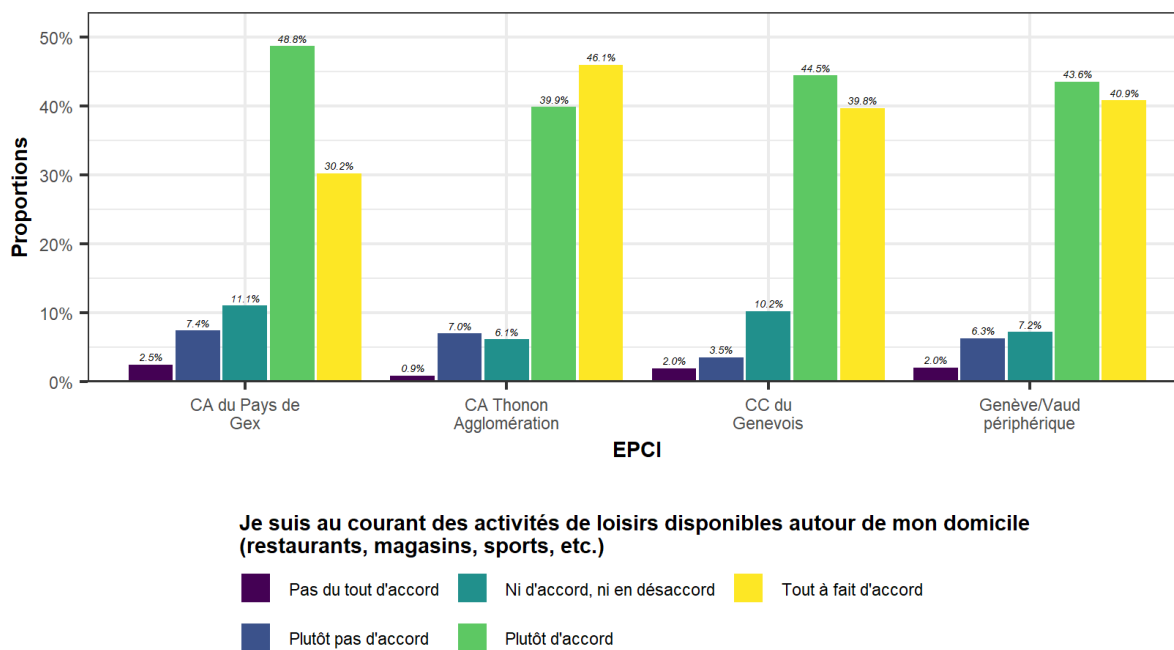


FIGURE 71 – CONNAISSANCE DES ACTIVITÉS DE LOISIRS À PROXIMITÉ DU DOMICILE EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

ANNEXE B5.9

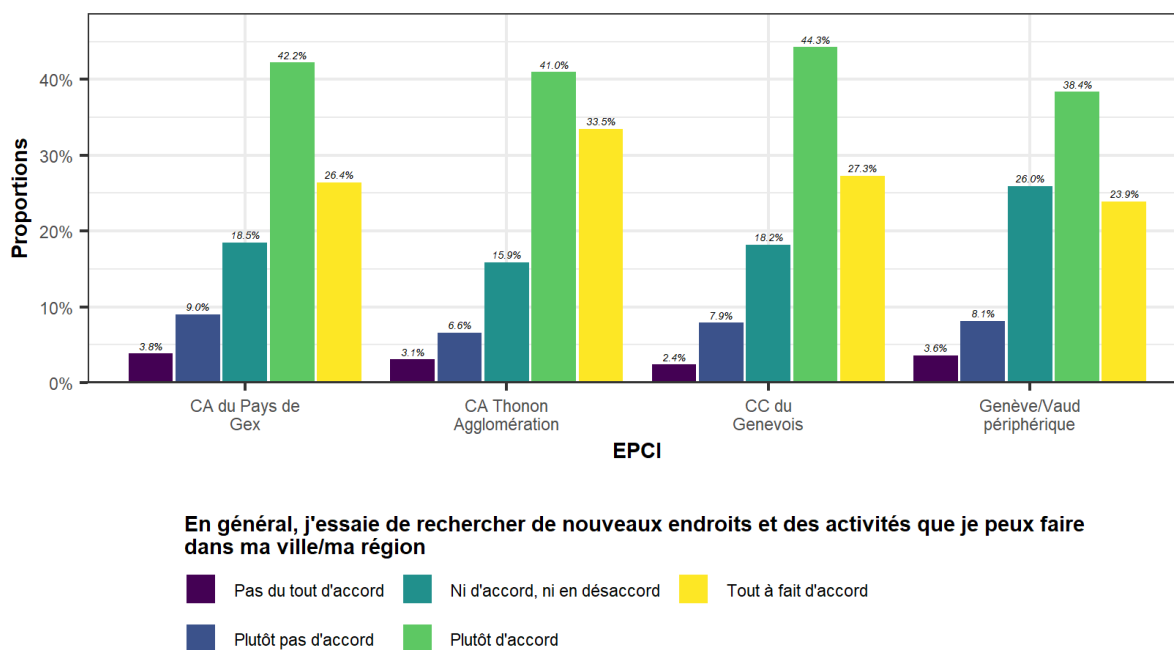
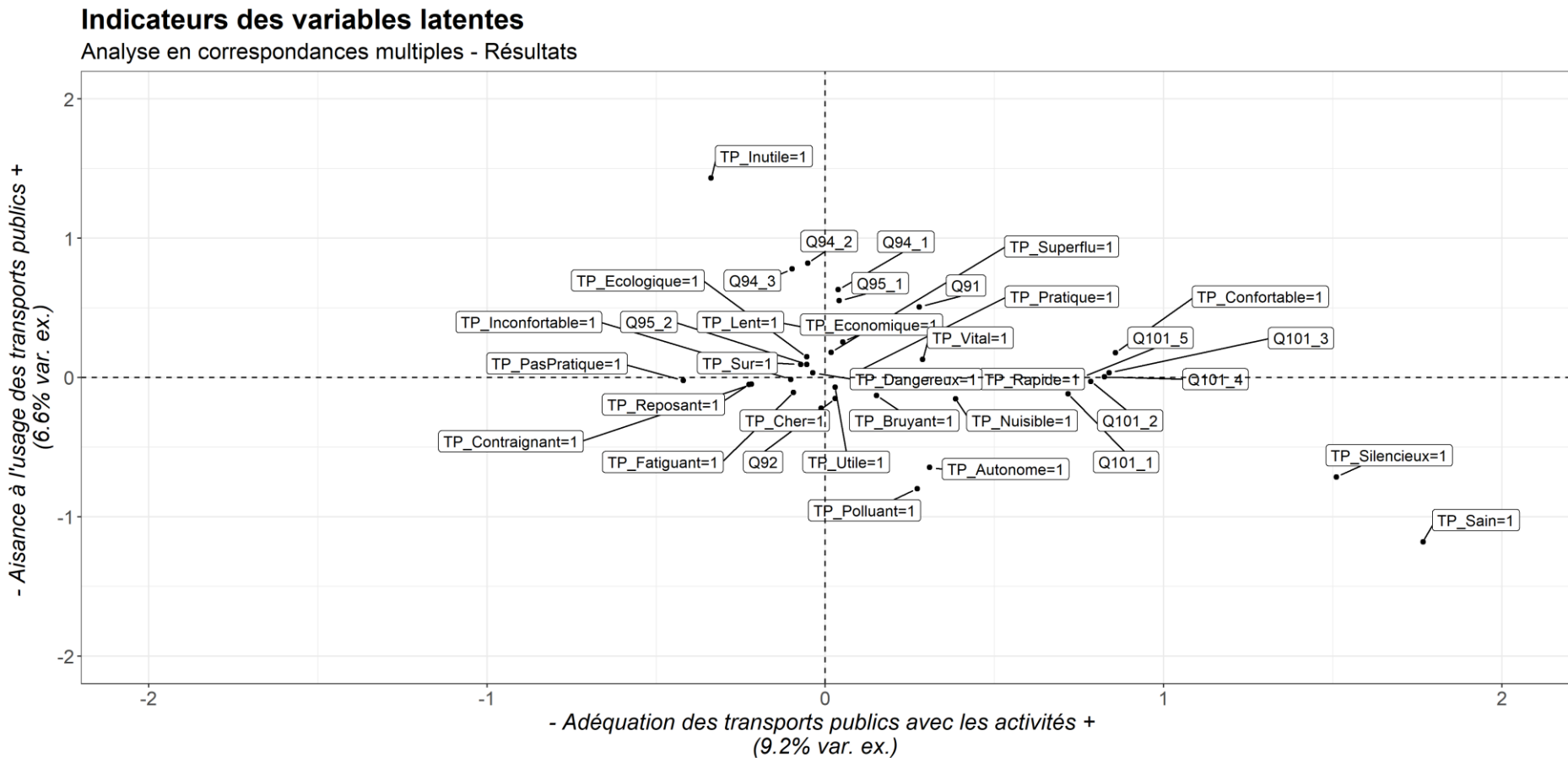


FIGURE 72 – RECHERCHE D'ENDROITS ET D'ACTIVITÉS DE LA VILLE OU DE LA RÉGION EN FONCTION DES TERRITOIRES D'ANALYSE

ANNEXE B6.1



Source: Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 73 – ACM : COORDONNÉES DES INDICATEURS SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 1)

Indicateurs des variables latentes

- Perception de l'expérience de l'usage des transports publics + (4.3% var. ex.)

- Perception de la praticité des transports publics + (5.2% var. ex.)

Variables and their approximate coordinates (X, Y) in the biplot:

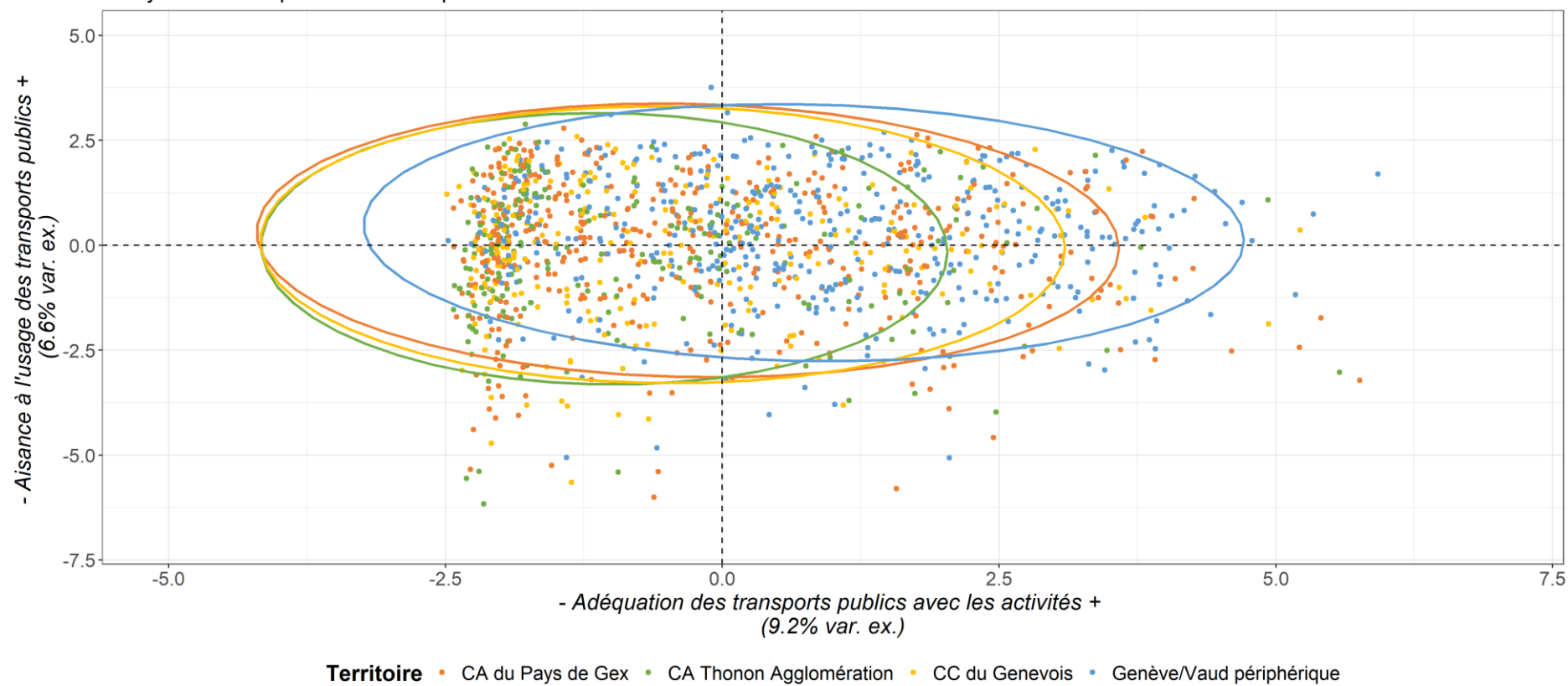
- TP_Superflu=1: (5.5, 5.5)
- TP_Inutile=1: (6.5, 6.0)
- TP_Reposant=1: (1.5, 4.5)
- TP_Polluant=1: (3.5, 3.5)
- TP_Nuisible=1: (4.5, 2.5)
- TP_PasPratique=1: (4.5, 1.5)
- TP_Contraignant=1: (3.5, 0.5)
- TP_Q94_2: (4.5, -0.5)
- TP_Q94_1: (3.5, -1.5)
- TP_Dangereux=1: (2.5, -2.5)
- TP_Fatigant=1: (2.5, -3.5)
- TP_Inconfortable=1: (2.5, -4.5)
- TP_Bruyant=1: (1.5, -4.5)
- TP_Q101_3: (1.5, -5.5)
- TP_Q101_1: (1.5, -6.5)
- TP_Economique=1: (-1.5, -4.5)
- TP_Q95_1: (-1.5, -5.5)
- TP_Q91: (-2.5, -6.5)
- TP_Vital=1: (-3.5, -4.5)
- TP_Autonyme=1: (-3.5, -3.5)
- TP_Rapide=1: (-3.5, -2.5)
- TP_Pratique=1: (-4.5, -1.5)
- TP_Utile=1: (-4.5, 1.5)
- TP_Ecologique=1: (-3.5, 2.5)
- TP_Q101_2: (-3.5, 3.5)
- TP_Confortable=1: (-1.5, 4.5)
- TP_Sur=1: (-1.5, 5.5)
- TP_Q94_3: (1.5, 5.5)
- TP_Sain=1: (2.5, 4.5)
- TP_Silencieux=1: (2.5, 3.5)
- TP_Q92: (2.5, 2.5)

FIGURE 74 – ACM : COORDONNÉES DES INDICATEURS SELON LES DIMENSIONS 3 ET 4 (APPROCHE 1)

ANNEXE B6.3

Enquêtes des territoires d'analyse du Grand Genève

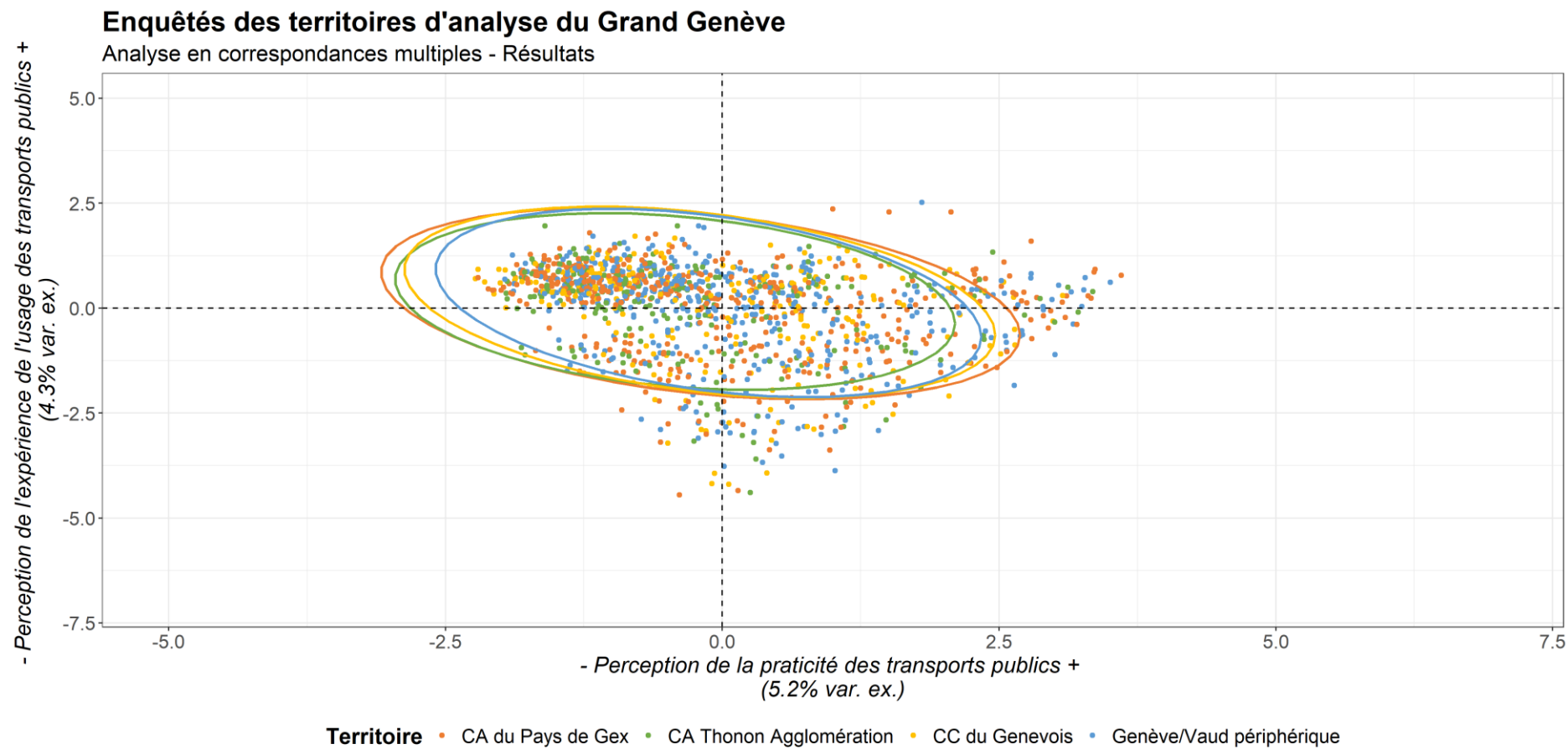
Analyse en correspondances multiples - Résultats



Source: Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 75 – ACM : COORDONNÉES DES ENQUÊTES SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 1)

ANNEXE B6.4



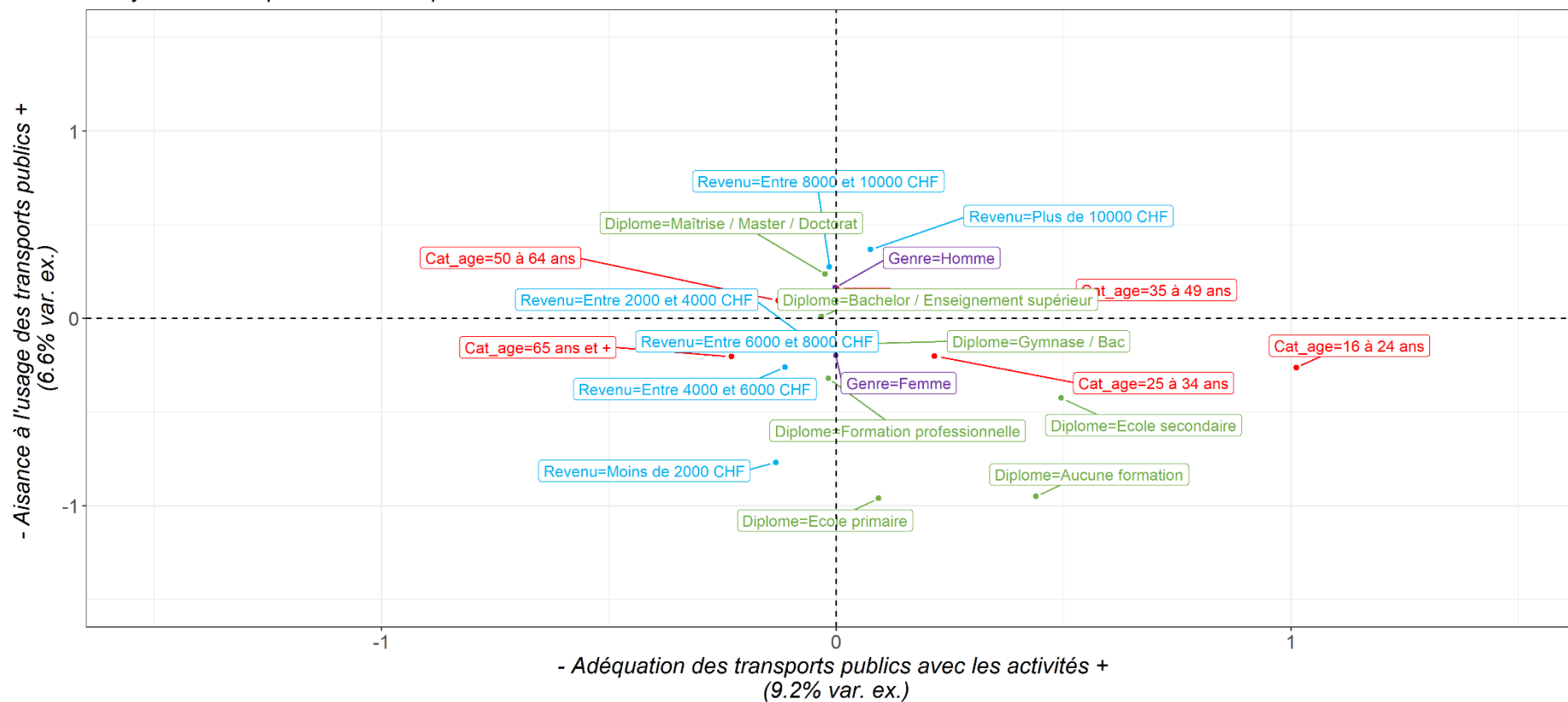
Source: Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 76 – ACM : COORDONNÉES DES ENQUÊTÉS SELON LES DIMENSIONS 3 ET 4 (APPROCHE 1)

ANNEXE B6.5

Projection des variables socio-économiques

Analyse en correspondances multiples - Résultats



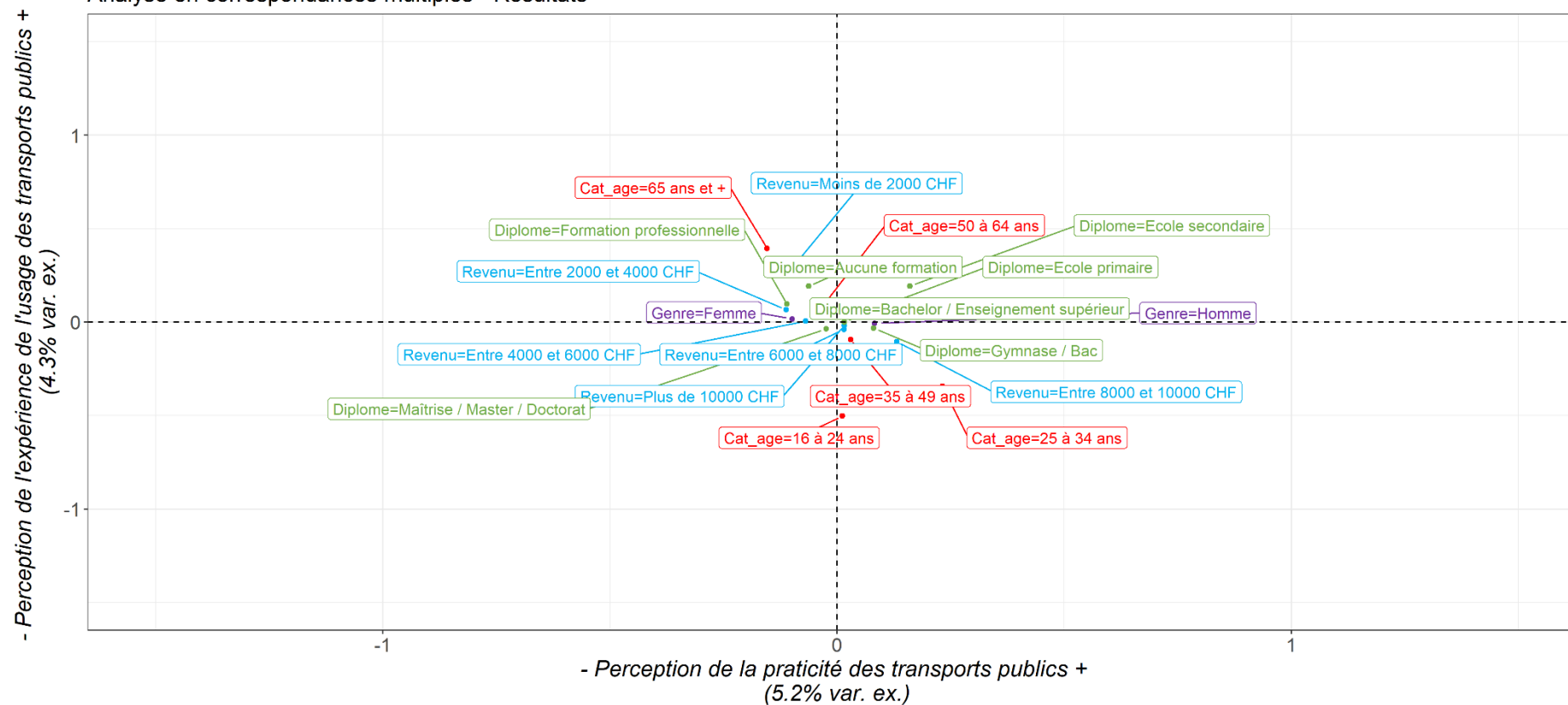
Source: Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 77 – ACM : COORDONNÉES DES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 1)

ANNEXE B6.6

Projection des variables socio-économiques

Analyse en correspondances multiples - Résultats



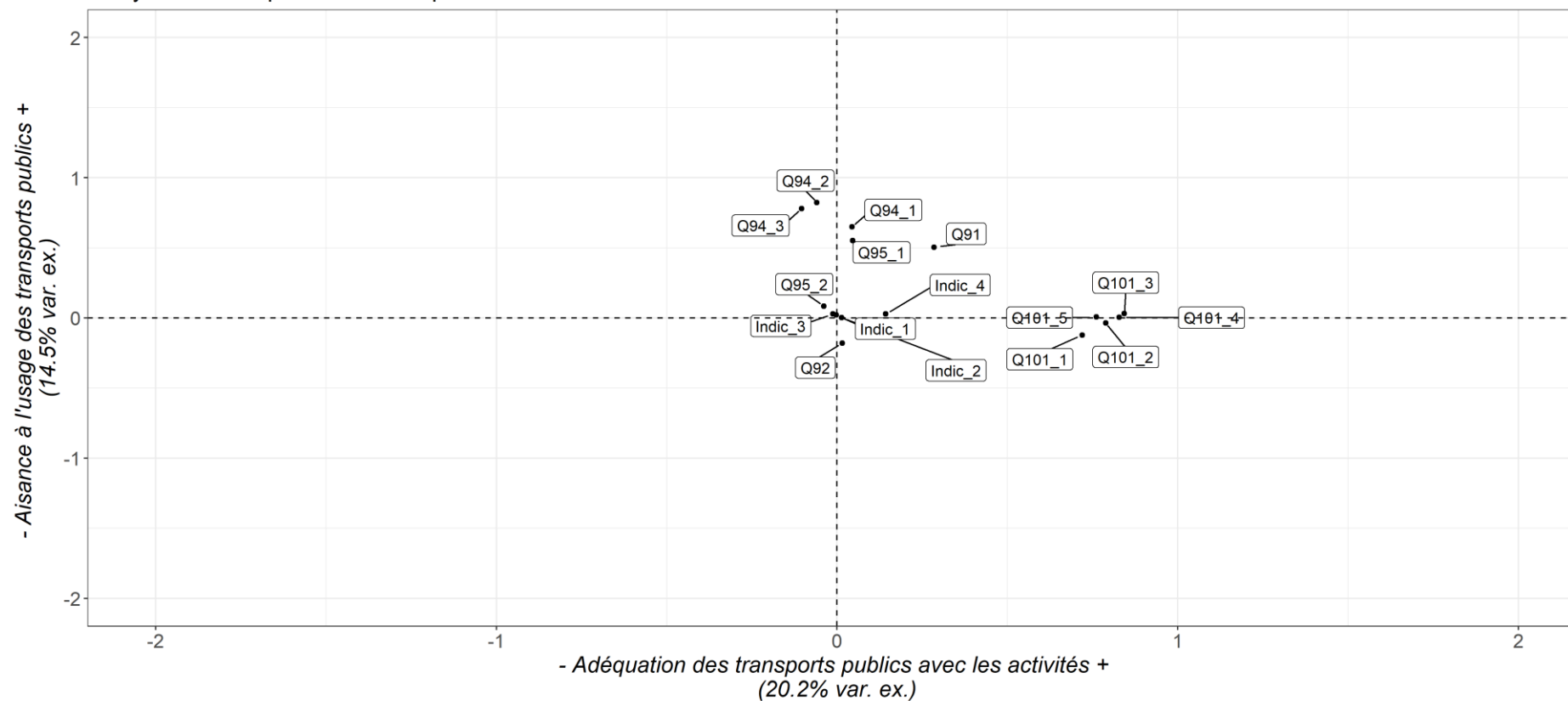
Source: Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 78 – ACM : COORDONNÉES DES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES SELON LES DIMENSIONS 3 ET 4 (APPROCHE 1)

ANNEXE B6.7

Indicateurs des variables latentes

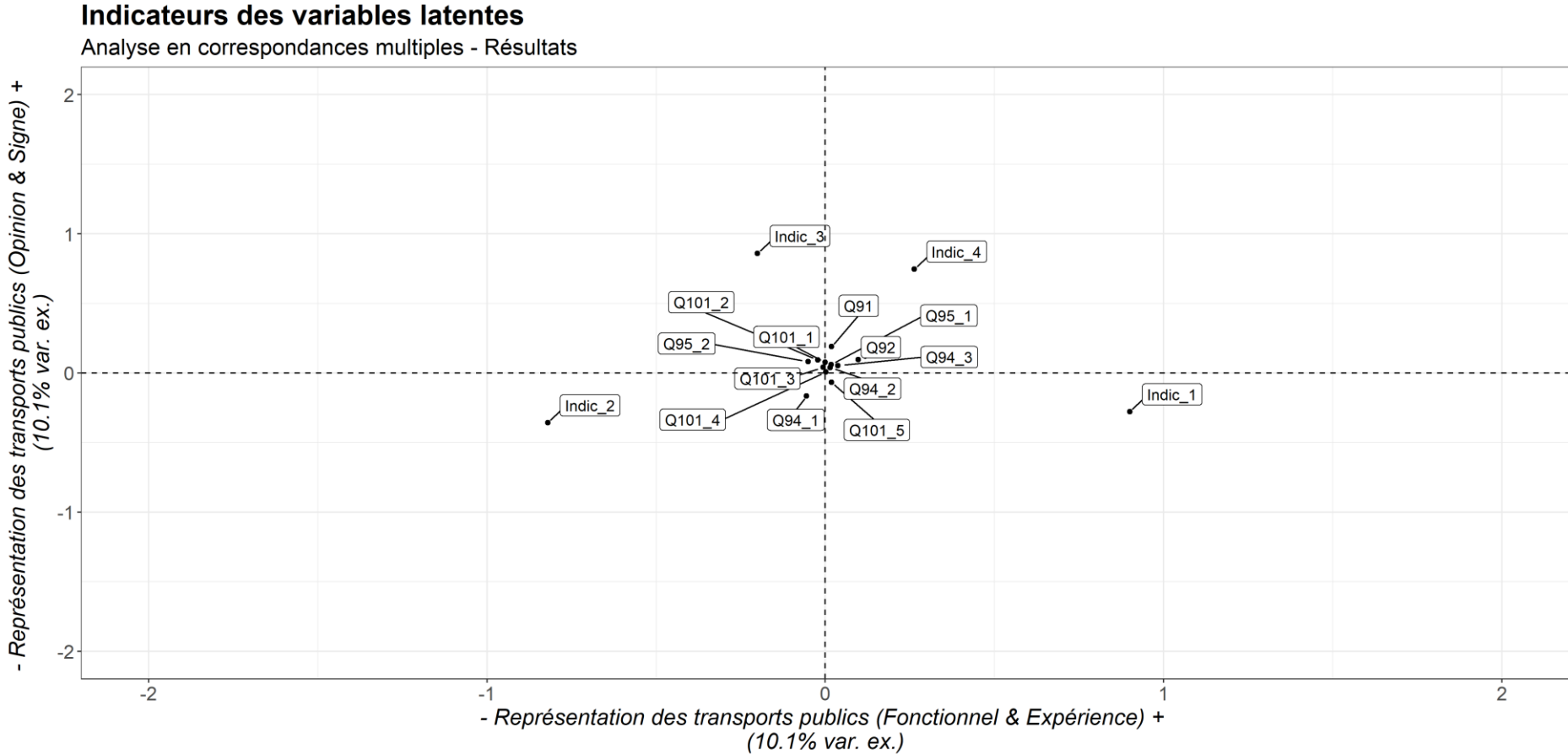
Analyse en correspondances multiples - Résultats



Source: Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 79 – ACM : COORDONNÉES DES INDICATEURS SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 2)

ANNEXE B6.8



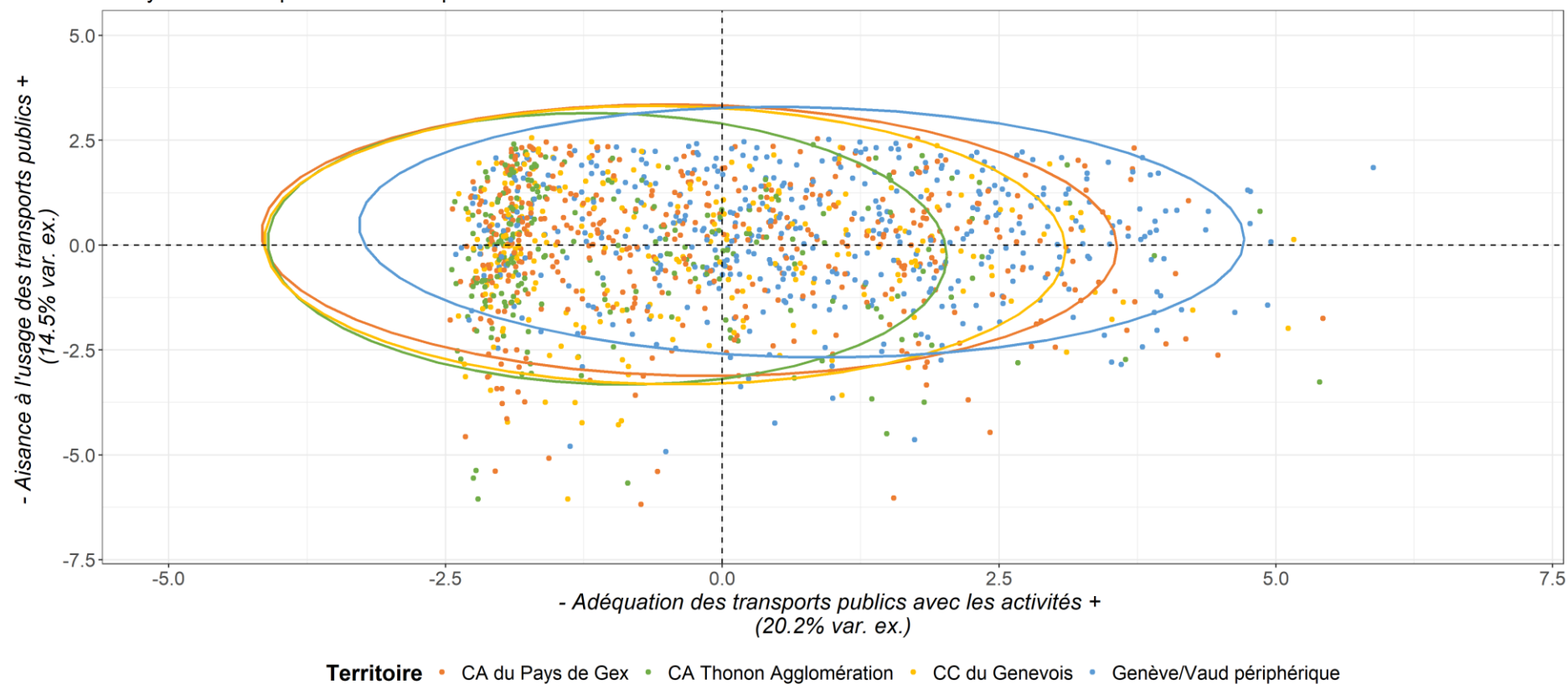
Source: Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 80 – ACM : COORDONNÉES DES INDICATEURS SELON LES DIMENSIONS 3 ET 4 (APPROCHE 2)

ANNEXE B6.9

Enquêtes des territoires d'analyse du Grand Genève

Analyse en correspondances multiples - Résultats



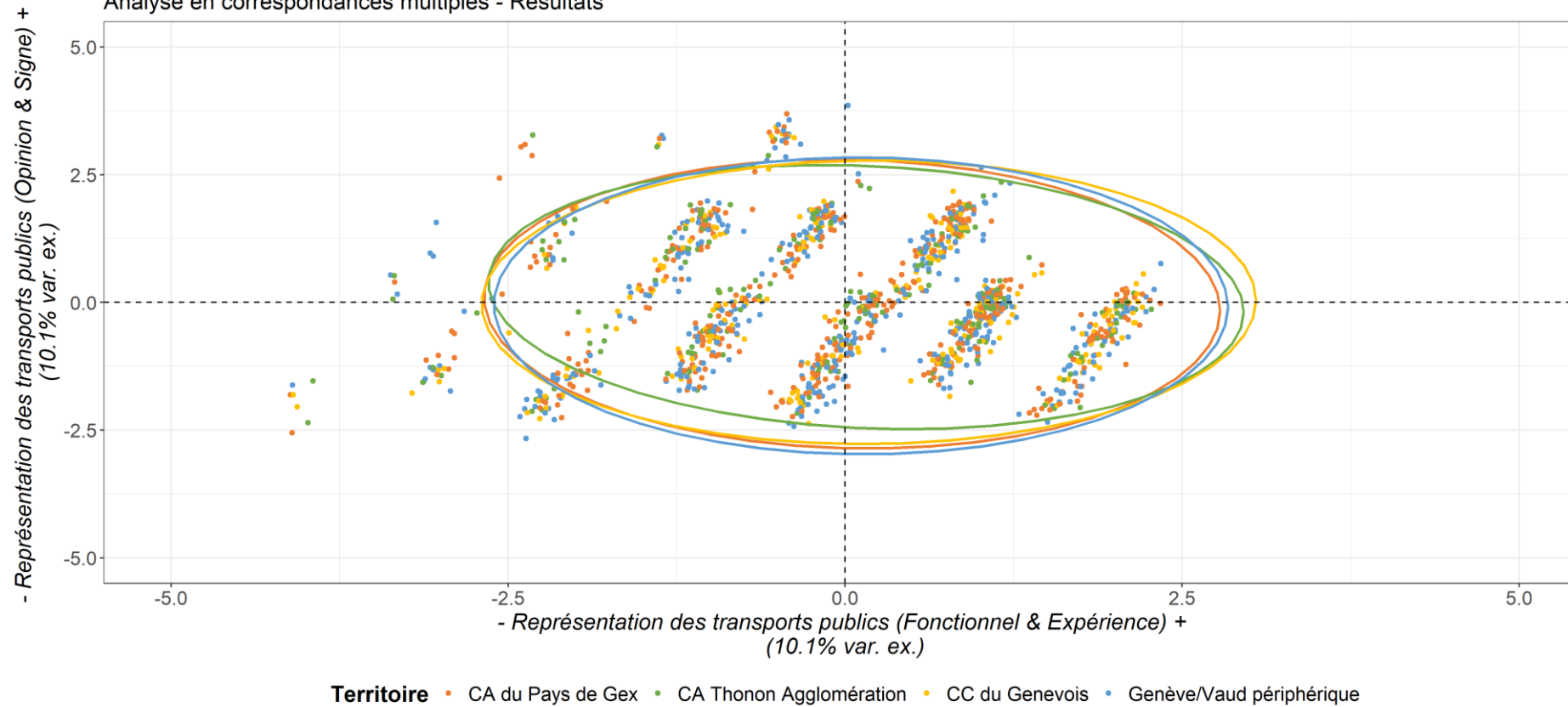
Source: Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 81 – ACM : COORDONNÉES DES ENQUÊTÉS SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 2)

ANNEXE B6.10

Enquêtes des territoires d'analyse du Grand Genève

Analyse en correspondances multiples - Résultats



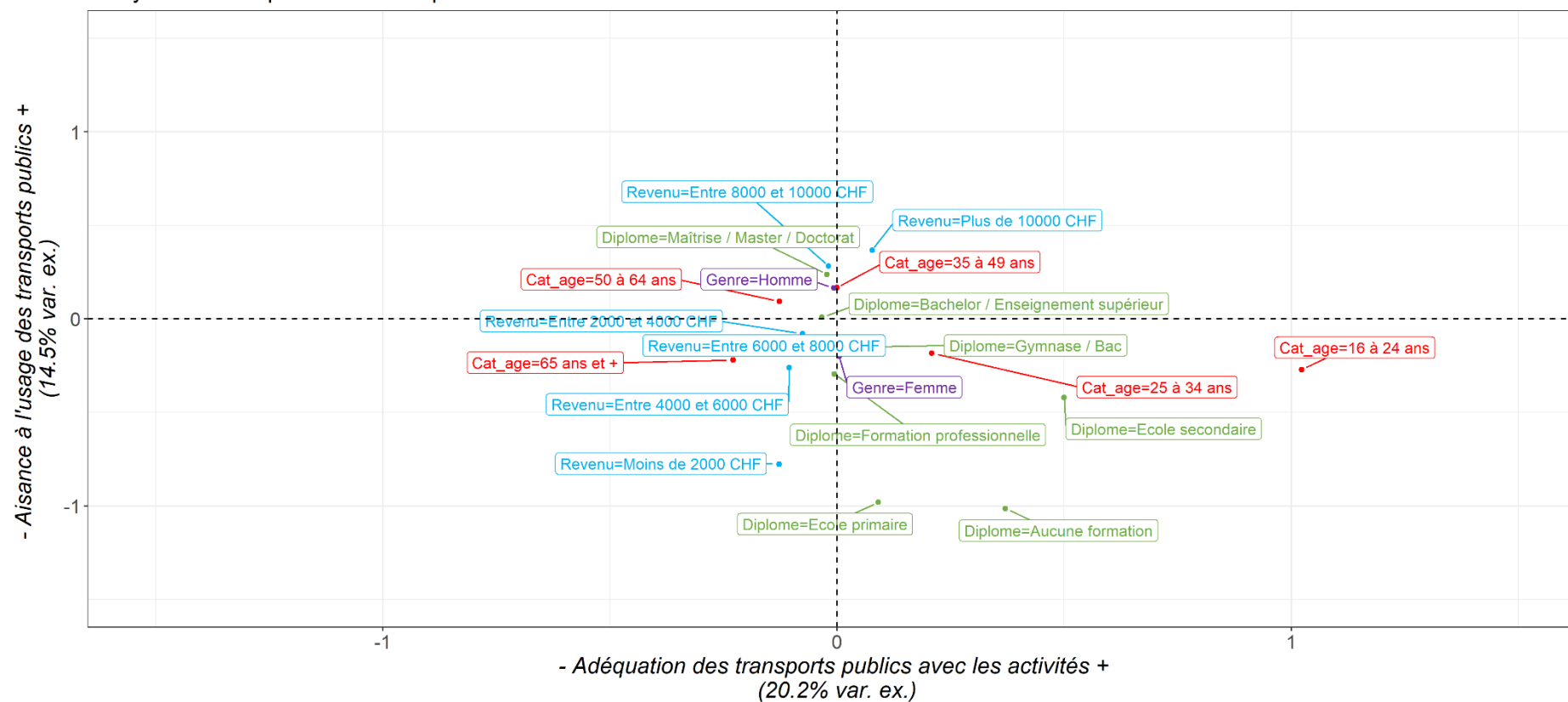
Source: Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 82 – ACM : COORDONNÉES DES ENQUÊTÉS SELON LES DIMENSIONS 3 ET 4 (APPROCHE 2)

ANNEXE B6.11

Projection des variables socio-économiques

Analyse en correspondances multiples - Résultats



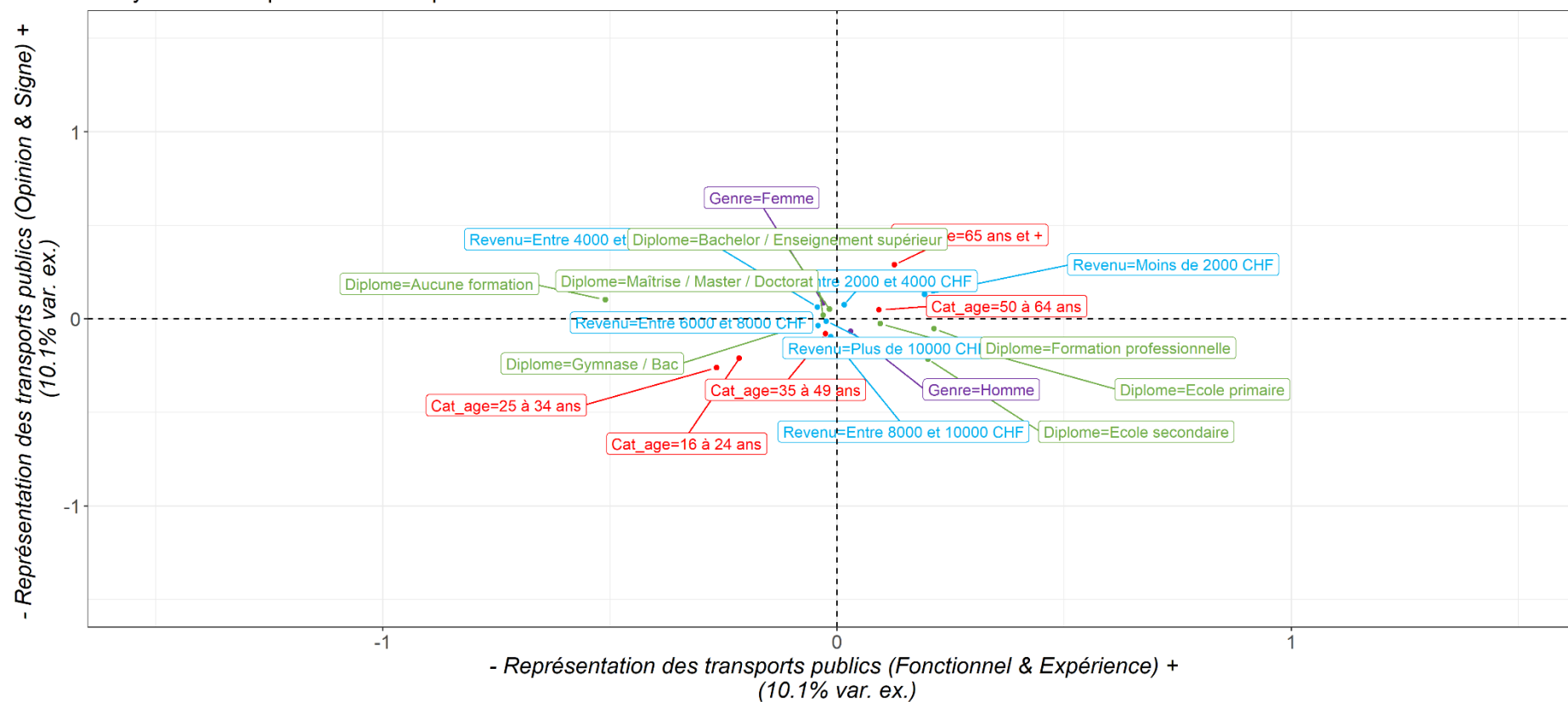
Source: Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 83 – ACM : COORDONNÉES DES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES SELON LES DIMENSIONS 1 ET 2 (APPROCHE 2)

ANNEXE B6.12

Projection des variables socio-économiques

Analyse en correspondances multiples - Résultats



Source: Panel Lémanique - Vague 1

FIGURE 84 – ACM : COORDONNÉES DES VARIABLES SOCIO-ÉCONOMIQUES SELON LES DIMENSIONS 3 ET 4 (APPROCHE 2)

ANNEXE C

Indicateur de la qualité de desserte à l'échelle communale des territoires d'analyse

Territoire	Localité	Surface [km ²]	Note	Territoire	Localité	Surface [km ²]	Note
Genève/Vaud périphérique	Collonge Bellerive	6,14	4,98	Genève/Vaud périphérique	Céligny	4,67	-0,42
Genève/Vaud périphérique	Hermance	1,46	4,03	CA du Pays de Gex	Sauverny	1,89	-0,43
Genève/Vaud périphérique	Anières	3,82	3,94	CC du Genevois	Neydens	6,96	-0,44
Genève/Vaud périphérique	Corsier	2,8	2,65	CA Thonon Agglomération	Anthy sur Léman	4,62	-0,44
Genève/Vaud périphérique	Troinex	3,45	2,64	CA du Pays de Gex	Thoiry	28,93	-0,44
Genève/Vaud périphérique	Presinge	4,72	2,53	Genève/Vaud périphérique	Chavannes des Bois	2,13	-0,45
Genève/Vaud périphérique	Rolle	2,71	2,32	Genève/Vaud périphérique	Saint George	12,32	-0,45
CA du Pays de Gex	Ferney Voltaire	4,78	2,09	Genève/Vaud périphérique	Commugny	6,53	-0,45
Genève/Vaud périphérique	Vandoeuvres	4,43	2,00	Genève/Vaud périphérique	Bursins	3,4	-0,46
Genève/Vaud périphérique	Copet	1,85	1,83	Genève/Vaud périphérique	Chésereux	10,56	-0,46
Genève/Vaud périphérique	Choulex	3,92	1,61	Genève/Vaud périphérique	Burtigny	5,69	-0,47
Genève/Vaud périphérique	Avully	4,62	1,47	CA du Pays de Gex	Divonne les Bains	33,88	-0,48
Genève/Vaud périphérique	Avusy	5,17	1,45	CA du Pays de Gex	Versonnex	5,89	-0,49
CC du Genevois	Saint Julien en Genevois	10,59	1,34	CA Thonon Agglomération	Excenevex	6,66	-0,49
Genève/Vaud périphérique	Meinier	6,94	1,16	CA Thonon Agglomération	Margencel	7,38	-0,50
Genève/Vaud périphérique	Bardonnex	5,02	1,13	Genève/Vaud périphérique	Bassins	20,82	-0,51
Genève/Vaud périphérique	Crassier	2,02	1,01	CA Thonon Agglomération	Loisin	7,86	-0,51
Genève/Vaud périphérique	Gy	3,2	0,96	Genève/Vaud périphérique	Essertines sur Rolle	7,01	-0,51
Genève/Vaud périphérique	Satigny	18,9	0,85	Genève/Vaud périphérique	Marchissy	11,94	-0,51
Genève/Vaud périphérique	Laconnex	3,81	0,78	CA Thonon Agglomération	Messery	9,22	-0,51
Genève/Vaud périphérique	Signy Avenex	1,93	0,69	Genève/Vaud périphérique	Gingins	12,59	-0,52
Genève/Vaud périphérique	Cartigny	4,42	0,59	CA Thonon Agglomération	Cervens	6,36	-0,52
Genève/Vaud périphérique	Soral	2,93	0,51	CC du Genevois	Chênex	5,38	-0,53
Genève/Vaud périphérique	Aire la Ville	2,88	0,44	CC du Genevois	Beaumont	9,74	-0,53
Genève/Vaud périphérique	Dardagny	8,6	0,43	CA du Pays de Gex	Pougny	7,77	-0,53
Genève/Vaud périphérique	Begnins	4,8	0,35	CA Thonon Agglomération	Chens sur Léman	10,87	-0,53
Genève/Vaud périphérique	Chancy	5,39	0,33	CA Thonon Agglomération	Massongy	9,81	-0,54
Genève/Vaud périphérique	Dully	1,63	0,32	CA du Pays de Gex	Grilly	7,5	-0,54
Genève/Vaud périphérique	Vinzel	1,09	0,32	CA Thonon Agglomération	Draillant	10,41	-0,54
Genève/Vaud périphérique	Collex Bossy	6,86	0,27	Genève/Vaud périphérique	Longirod	9,48	-0,54
Genève/Vaud périphérique	Jussy	11,35	0,27	CA du Pays de Gex	Chevry	5,84	-0,55
Genève/Vaud périphérique	Mont sur Rolle	3,85	0,18	CA Thonon Agglomération	Fessy	8,53	-0,55
CA du Pays de Gex	Ornex	5,46	0,15	CA du Pays de Gex	Lélex	17,63	-0,56
CA du Pays de Gex	Saint Genis Pouilly	9,77	0,10	CA Thonon Agglomération	Ballaison	13,3	-0,56
Genève/Vaud périphérique	Chavannes de Bogis	2,86	0,10	CA du Pays de Gex	Léaz	11,4	-0,56
Genève/Vaud périphérique	Bursinel	1,8	0,05	CC du Genevois	Vers	5,91	-0,56
Genève/Vaud périphérique	Coinsins	2,96	-0,01	CC du Genevois	Jonzier Épagny	7,16	-0,57
Genève/Vaud périphérique	LeVaud	3,13	-0,07	CA Thonon Agglomération	Bons en Chablais	19,09	-0,57
CA du Pays de Gex	Prévessin Moëns	12,07	-0,09	Genève/Vaud périphérique	LaRippe	16,56	-0,57
Genève/Vaud périphérique	Borex	1,96	-0,09	CA Thonon Agglomération	Brenthonne	8,38	-0,57
Genève/Vaud périphérique	Russin	4,94	-0,10	CA Thonon Agglomération	Allinges	15,01	-0,58
Genève/Vaud périphérique	Tartegnin	1,09	-0,14	CC du Genevois	Bossey	3,88	-0,58
Genève/Vaud périphérique	Duillier	4,05	-0,17	CA Thonon Agglomération	Perrignier	7,85	-0,58
Genève/Vaud périphérique	Crans	4,3	-0,21	CA du Pays de Gex	Collonges	16,25	-0,58
CA du Pays de Gex	Challex	8,67	-0,22	CA du Pays de Gex	Échenevex	16,44	-0,58
CA Thonon Agglomération	Douvaine	10,54	-0,22	CA du Pays de Gex	Saint Jean de Gonville	12,36	-0,58
CC du Genevois	Collonges sous Salève	6,13	-0,25	CC du Genevois	Présilly	8,66	-0,58
Genève/Vaud périphérique	Perroy	2,87	-0,25	CA du Pays de Gex	Péron	26,01	-0,58
CA Thonon Agglomération	Nernier	1,82	-0,28	CA Thonon Agglomération	Orcier	9,39	-0,59
CA du Pays de Gex	Cessy	6,39	-0,29	CA Thonon Agglomération	Lully	4,86	-0,59
CA du Pays de Gex	Ségny	3,24	-0,29	CA du Pays de Gex	Mijoux	22	-0,59
Genève/Vaud périphérique	Founex	4,78	-0,34	CA du Pays de Gex	Farges	14,28	-0,59
Genève/Vaud périphérique	Gilly	7,74	-0,34	CA du Pays de Gex	Chézery Forens	46,57	-0,59
CA Thonon Agglomération	Veigy Foncenex	12,99	-0,36	CA Thonon Agglomération	Armoy	4,95	-0,60
CA Thonon Agglomération	Thonon les Bains	16,21	-0,36	Genève/Vaud périphérique	Arzier	51,88	-0,60
Genève/Vaud périphérique	Arnex sur Nyon	2,09	-0,36	CC du Genevois	Chevrier	5,35	-0,60
CA du Pays de Gex	Gex	32,02	-0,38	CA du Pays de Gex	Crozet	27,47	-0,60
CA du Pays de Gex	Sergy	9,46	-0,38	CC du Genevois	Dingy en Vuache	7,18	-0,60
CA Thonon Agglomération	Sciez	20,47	-0,38	CC du Genevois	Feigères	7,66	-0,60
CC du Genevois	Viry	26,16	-0,39	Genève/Vaud périphérique	Genolier	4,85	-0,60
CA Thonon Agglomération	Yvoire	3,12	-0,39	Genève/Vaud périphérique	Givrins	3,94	-0,60
Genève/Vaud périphérique	Bogis Bossey	2,43	-0,40	CA Thonon Agglomération	Lyaud	9,17	-0,60
CC du Genevois	Archamps	10,69	-0,40	Genève/Vaud périphérique	Mies	3,51	-0,60
Genève/Vaud périphérique	Grens	2,55	-0,41	Genève/Vaud périphérique	Saint Cergue	24,27	-0,60
Genève/Vaud périphérique	Luins	2,64	-0,41	CC du Genevois	Savigny	10,52	-0,60
Genève/Vaud périphérique	Tannay	1,78	-0,42	Genève/Vaud périphérique	Trélex	5,85	-0,60
CC du Genevois	Valleiry	6,95	-0,42	CA du Pays de Gex	Vesancy	10,7	-0,60
				CC du Genevois	Vulbens	12,53	-0,60

Sources : Observatoire statistique transfrontalier; TPG; TPN; CarPostal; Transports de l'Ain; CCG; STAR'T

FIGURE 85 – INDICATEUR DE LA QUALITÉ DE DESSERTE À L'ÉCHELLE COMMUNALE DES TERRITOIRES D'ANALYSE

ANNEXE D

Projet de master (PDM)

Grille d'entretien habitants du Grand Genève

Projet de master – Grand Genève

Grille d'entretien habitants du Grand Genève

Présentation & introduction à l'entretien

Travail

- PDM : Relation entre offre de transports publics & demande habitants de l'agglomération (PDG, TA, CCG, GVP)
- Entretien avec habitants : Parler usage des TP & habitudes du quotidien
- OBJECTIF : Pouvoir comprendre la formation de freins à l'usage des transports publics

Entretien

- Parler un peu des habitudes / du quotidien en général et en lien avec les transports publics (style bus, car, navette, ...)
- Format sous forme d'une discussion → N'hésitez pas à dire ce que vous pensez et à me couper si quelque chose vous vient à l'esprit.
- Pas de réponse juste ou fausse → parler librement de la situation et de ce qui peut aller ou de ce qui vous dérange

Conditions

- Entretien utilisé **uniquement** dans le cadre de ce projet de master
- Les noms des participants sont **anonymisés**
- L'entretien serait **enregistré** pour permettre de s'y référer par la suite → Est-ce que ces conditions conviennent à la personne ?

Informations pour l'enquêteur :

- Favoriser les échanges par couple → faire les deux personnes ensemble
- Lors de l'entretien : Si au cours d'une question sur un frein la personne commence à parler d'un déménagement/de la venue d'un enfant/..., il serait intéressant de rebondir dessus pour qu'elle détaille cet événement (suivi à faire au fur et à mesure de l'entretien)
- Causes des freins : Soit rebondir sur ce qui peut être dit durant les freins, soit poser la question en conclusion

INFORMATIONS ENTRETIEN

ID Entretien	Date
Nom, Prénom	Téléphone
Contact (autre)	Durée
Territoire (EPCI)	Commune
Adresse	
Lieu rencontre	

Projet de master (PDM)

Grille d'entretien habitants du Grand Genève

Temps	Notes	Autres
INTRODUCTION : INFORMATIONS PERSONNELLES & MISE EN CONTEXTE		
Q1.1 Résidentiel (historique)	Depuis quand habitez-vous à [commune] et qu'est-ce qui vous a conduit à y habiter ? <i>Relance</i> : Depuis combien de temps habitez-vous dans la région et pourquoi ici ?	
	▪ Profession/activité ▪ Changement d'activité/métier ? ▪ Événements de vie ?	
Q1.2 Résidentiel (historique)	Où avez-vous habité durant votre vie (en donnant les grandes étapes clefs de votre enfance jusqu'à maintenant) ? (Si bcp de lieux, mentionner origine, lieux importants et lieu actuel)	
Q1.3 Résidentiel (historique)	Est-ce que l'accessibilité aux TP était un critère pour choisir votre domicile ?	
Q1.4 Résidentiel (actuel)	Êtes-vous content d'habiter à [commune] et vous projetez-vous ici dans le futur ? <i>Relance</i> : Est-ce que votre situation résidentielle vous satisfait et vous verriez vous toujours ici dans les prochaines années ?	
Q1.5 Usages au quotidien	Racontez-moi une journée « type » de votre semaine. Racontez-moi une journée « type » de votre week-end <i>Relance</i> : Quelles sont les activités que vous faites régulièrement ?	
	▪ Courses → grosses courses ou quotidien ? Marché/Pt commerce/Supermarché ? ▪ Sport / Musique / Danse / Théâtre / ... → Où ? Quand ? ▪ Cinéma / Restaurant / Bar / Aller chez amis / ... → Où ? Quand ? ▪ Accompagnement enfants (crèche, école, ...) / personnes âgées (visite, aider, ...)	
Q1.6 Usages au quotidien (TP)	Utilisez-vous les transports publics (routiers (bus, cars, navettes, ...)) pour faire ces activités ? Si non : Pourquoi ? <i>Relance</i> : Quel est votre usage des transports publics dans votre quotidien ?	

Projet de master (PDM)

Grille d'entretien habitants du Grand Genève

THÈME 1 : VISION NÉGATIVE DES TRANSPORTS PUBLICS	
Q1.1 Freins	Est-ce que vous diriez que vous aimez les transports publics ? <i>Relance : Si vous deviez me citer quelques adjectifs sur les transports publics, lesquels ce serait ?</i>
Q1.2 Freins	Et est-ce que vous diriez que vous aimez la voiture ? <i>Relance : Quels sont les adjectifs qui vous semblent les plus adaptés pour décrire la voiture ?</i> Vous ne retrouvez pas ces qualités dans les transports publics ?
Q1.3 Enfance	Avez-vous été habitué à utiliser les transports publics durant votre enfance (bus scolaire, bus std, ...) ? <i>Relance : Vos parents utilisaient-ils souvent les transports publics dans leurs déplacements au quotidien ?</i>
Q1.4 Origine	Avez-vous été habitué à utiliser les transports publics à [origine] ? <i>Relance : Quelle était la perception des transports publics à [origine] ?</i>
Q1.5 Enfance	Quelle était l'opinion sur les transports publics dans votre famille (cercle restreint : parents, frères et sœurs) ? <i>Relance : Quelle était la perception des TP durant votre enfance ?</i>
Q1.6 Évolution	Avez-vous toujours eu cette vision des transports publics ? <i>Relance : Depuis quand avez-vous cette vision des transports publics ?</i>
Q1.7 Moment critique	Y a-t-il eu un événement dans votre vie (divorce, enfant, ...) qui aurait pu provoquer ce changement de position/renforcer cette position ? <i>Relance : Avez-vous eu une expérience ou une modification dans votre vie qui a changé/renforcé votre idée des transports publics ?</i>
Q1.9 Séjour/Voyage	Avez-vous utilisé les transports publics durant votre voyage ? À quelle fréquence ? Comment ça s'est passé ? Est-ce que ça vous a mené à commencer à les utiliser dans votre quotidien ? Pour quelles activités ? À quelle fréquence ? Comment ça se passe ?
TRANSITION	Du coup, on a surtout parlé de votre vision des transports publics mais est-ce qu'il aurait autre chose qui vous ferait que vous n'utilisez pas les TP ?

Projet de master (PDM)

Grille d'entretien habitants du Grand Genève

THÈME 2 : MANQUE DE PERSPECTIVES	
Q2.1 Freins	Est-ce que, dès demain, vous pourriez mener vos activités du quotidien uniquement avec les transports publics ? <i>Relance</i> : Est-ce que vous diriez que les transports publics sont en mesure de répondre à vos besoins de tous les jours ?
Q2.2 Enfance	Les transports publics étaient-ils adaptés à vos activités durant votre enfance ? <i>Relance</i> : Pour quels déplacements utilisiez-vous les transports publics au quotidien dans votre famille ?
Q2.3 Origine	Est-ce que les transports publics étaient adaptés à vos activités lorsque vous vivez à [origine] ? <i>Relance</i> : Pour quels déplacements utilisiez-vous les transports publics au quotidien à [origine] ?
Q2.4 Enfance	Est-ce que les transports publics étaient considérés comme adaptés à vos activités dans votre famille ? <i>Relance</i> : Comment jugeait-on les possibilités offertes par le réseau de transports publics dans votre enfance ?
Q2.5 Évolution	Avez-vous toujours eu ce sentiment que les transports publics n'étaient pas adaptés à vos activités du quotidien ? Est-ce que c'est parce que vos besoins ont évolué que les transports publics ne sont plus adaptés ? <i>Relance</i> : Depuis quand avez-vous de la difficulté/facilité à concilier l'offre de transports publics avec vos activités quotidiennes ?
Q2.6 Moment critique	Y a-t-il eu un événement dans votre vie (divorce, enfant, ...) qui a conduit à ce que les transports publics ne soient plus adaptés à vos activités ? <i>Relance</i> : Avez-vous eu une rupture dans votre situation personnelle (enfant, déménagement, emploi, ...) qui a changé les possibilités offertes ?
Q2.8 Séjour/Voyage	Avez-vous utilisé les transports publics durant votre voyage ? À quelle fréquence ? Comment ça s'est passé ? Est-ce que ça vous a mené à commencer à les utiliser dans votre quotidien ? Pour quelles activités ? À quelle fréquence ?
TRANSITION	Du coup, on a surtout parlé du manque de correspondance entre les transports publics existants et vos activités mais est-ce qu'il aurait autre chose qui vous ferait que vous n'utilisez pas les TP ?

Projet de master (PDM)

Grille d'entretien habitants du Grand Genève

THÈME 3 : DIFFICULTÉS D'UTILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS	
Q3.1 Freins	Éprouvez-vous des difficultés à utiliser les transports publics ? <i>Relance</i> : Avez-vous le sentiment d'avoir de la peine à vous saisir de l'offre de transports publics au quotidien ? (Un sentiment de manque de familiarité ?)
Q3.2 Freins	Si oui, ces difficultés vous semblent-elles plutôt liées à un manque d'accessibilité aux transports publics (financier, horaires, avoir infos, ...) ou à des difficultés à savoir comment utiliser l'offre (achat ticket, lecture plan, correspondances, accès PMR, difficultés physiques, ...) ? Ou un peu des deux ? <i>Relance</i> : Si oui, avez-vous de la peine plus en raison d'un manque de possibilités à utiliser l'offre de transports publics ou en raison d'un manque de capacité à comprendre ou à concrètement utiliser l'offre ?
	▪ Prix (trop cher, trajets occasionnels, ...) ▪ Tarification (Système de tarification clair, position par rapport à la tarification, ...) ▪ Achat billet (Usage distributeur billets, SMS, application (TPG/CFF), au conducteur, ...) ▪ Achat abonnement (Compréhension types abonnements, achat en ligne/sur place/..., ...) ▪ Support abonnement (Carte SwissPass, autre, ...) ▪ Application (Type d'application (TPG/CFF/Maps/...), type d'usage, lisibilité, existence, ...) ▪ Information sur retard/suppression (Accès à l'information, moyen transmission information, ...) ▪ Orientation réseau (Facilité d'orientation dans le réseau, mode d'orientation, ...) ▪ Orientation gare/arrêts d'importance (Facilité d'orientation quai, mode d'orientation, ...) ▪ Information réseau (Information réseau existant/projeté, moyen d'information, information sur subventions, ...) ▪ Difficultés physiques (PMR/âgé/...) (Difficultés à accéder à l'offre, difficultés à utiliser l'offre, ...)
Q3.3 Enfance	Avez-vous été habitué à utiliser les transports publics durant votre enfance ? <i>Relance</i> : Vos parents utilisaient-ils souvent les transports publics dans leurs déplacements au quotidien ?
Q3.4 Origine	Avez-vous été habitué à utiliser les transports publics lorsque vous vivez à [origine] ? <i>Relance</i> : À [origine] utilisiez-vous souvent les transports publics dans vos déplacements au quotidien ?
Q3.5 Enfance	Est-ce que l'usage des transports publics était difficile dans votre famille ? <i>Relance</i> : Vos parents avaient-ils de la peine à utiliser les transports publics ?

FIGURE 90 – GRILLE D'ENTRETIEN HABITANTS DU GRAND GENÈVE (PAGE 5)

Projet de master (PDM)

Grille d'entretien habitants du Grand Genève

Q3.6 Évolution	Avez-vous toujours eu de la difficulté à utiliser les transports publics ? <i>Relance : Depuis quand avez-vous de la peine/facilité à recourir aux transports publics de votre région ?</i>
Q3.7 Moment critique	Si non, y a-t-il eu un événement dans votre vie (divorce, enfant, ...) qui a provoqué vos actuelles difficultés d'utilisation ? <i>Relance : Avez-vous eu une rupture dans votre situation personnelle qui a changé votre accessibilité aux transports publics ?</i>
Q3.9 Séjour/Voyage	Avez-vous utilisé les transports publics durant votre voyage ? À quelle fréquence ? Comment ça s'est passé ? Est-ce que ça vous a mené à commencer à les utiliser dans votre quotidien ? Pour quelles activités ? À quelle fréquence ? Est-ce que cette expérience vous a aidé à mieux comprendre/mieux savoir comment utiliser l'offre ici ?
TRANSITION	Du coup, on a surtout parlé de vos difficultés à utiliser les TP mais est-ce qu'il aurait autre chose qui vous ferait que vous n'utilisez pas les TP ?
CONCLUSION : Ouverture & Recherche de nouveaux contacts	
QC.1	Imaginons qu'en un claquement de doigt on puisse améliorer les transports publics pour demain. Qu'est-ce qu'il faudrait changer pour que vous preniez les transports publics et laissez votre voiture/moto/scooter/vélo ?
QC.2	Pour finir, à quel point pensez-vous que vos difficultés avec les transports publics sont liées au fait que vous habitez dans [CA/CC/commune] ? <i>Relance : Pensez-vous qu'il y ait un lien entre vos difficultés des transports publics et le fait que vous habitez à dans [CA/CC/commune] ?</i>
QC.3	Connaîtriez-vous des personnes habitant les territoires du Pays de Gex, du Genevois français ou de l'agglomération de Thonon qui pourraient participer à cet entretien ?
QC.4	Connaîtriez-vous des personnes habitant plus précisément les communes de : Pays de Gex : Ferney, Saint-Genis-Pouilly, Prévessin, Gex, Divonne-les-Bains ? CCG : Saint-Julien, Beaumont, Viry, Valleiry, Collonges-s/s-Salève ? Thonon : Thonon, Sciez, Douvaine, Veigy, Loisin, Bons-en-Chablais, Ballaison, Machilly, Chens-sur-Léman, Messery ?
QC.5	Quels sont leur adresse mail / numéro de téléphone / autre ?

FIGURE 91 – GRILLE D'ENTRETIEN HABITANTS DU GRAND GENÈVE (PAGE 6)