

LOGEMENT ET MOBILITÉ

L'IMPACT DU
SECTEUR
INTERNATIONAL
SUR GENÈVE ET
L'ARC LÉMANIQUE

CAHIER N°2



L'OBSERVATOIRE DE LA FONDATION POUR GENÈVE
«IMPACT» – Cahier N°2



Fondation pour Genève



UNIVERSITÉ
DE GENÈVE



ÉCOLE POLYTECHNIQUE
FÉDÉRALE DE LAUSANNE



UNIVERSITÉ
DE GENÈVE



UNIL | Université de Lausanne

LOGEMENT ET MOBILITÉ

L'IMPACT DU SECTEUR INTERNATIONAL SUR GENÈVE ET L'ARC LÉMANIQUE

CAHIER N°2

UNE ÉTUDE ACADÉMIQUE
MENÉE CONJOINTEMENT PAR



Sommaire

Préface	4
Par Ivan Pictet, Président de la Fondation pour Genève	
<hr/>	
Avant-propos	8
Par Michael Meier, Secrétaire général adjoint, Département présidentiel, République et canton de Genève	
<hr/>	
L'étude en résumé	12
Par Yves Flückiger, Professeur, Vice-recteur, Université de Genève et Jacques Levy, Professeur, Directeur Laboratoire Chôros, EPFL	
<hr/>	
Résultats de l'étude	16
Par Vahan Garibian, Université de Genève et Manouk Borzakian, EPFL	
- Marché du logement genevois et impact du secteur international par Vahan Garibian	22
- Mobilité du secteur international et aménagement de l'agglomération genevoise par Manouk Borzakian	40
<hr/>	
Données et méthode	73
<hr/>	
Postface	
Par Vincent Kaufmann, Professeur à l'EPFL	77
<hr/>	
Le Grand Genève	
Par Robert Cramer, Conseiller aux Etats et ancien président du Conseil d'Etat de la République et canton de Genève	81
<hr/>	
Remerciements	85
<hr/>	

PRÉFACE

PAR IVAN PICTET

Genève devra choisir : l'ouverture ou le repli

Genève est un lieu connu dans le monde entier qui dans la réalité des faits ne se limite ni à la frontière de la ville ni à celle du canton.

En effet, cette région dans laquelle opère la Genève internationale doit pouvoir occuper un plus large espace si elle veut continuer à aspirer jour après jour à devenir le lieu clé de la résolution des problèmes globaux et du développement des normes internationales.

Mais les femmes et les hommes qui portent ce projet et qui font véritablement la Genève internationale ne sont pas seulement dans leur laboratoire, leur salle de conférences et les salons feutrés des ambassades. Pour une durée plus ou moins longue, plus de dix ans en moyenne selon les chiffres officiels, ces milliers de personnes deviennent des Genevois d'adoption. Ils se déplacent, échangent, habitent – en un mot – ils vivent dans notre belle région.

Ce deuxième Cahier de la série «Impact» s'intéresse spécifiquement à deux dimensions essentielles de la Genève internationale: le logement et la mobilité. Parmi les éléments qui composent la qualité de vie de chacun, habiter dans un environnement agréable et pouvoir se déplacer avec aisance et confort, principalement pour se rendre à son travail, sont certainement deux dimensions importantes. Cet aspect de la qualité de vie, jugé par ailleurs jusqu'ici favorablement par une large majorité des habitants de la région, doit faire l'objet constant d'une pesée d'intérêts avec la prospérité économique de notre canton et son rayonnement international. La prospérité a aussi son «revers de la médaille».

Le caractère fondamental du logement et de la mobilité se reflète dans leur omniprésence en matière de politique communale, cantonale et fédérale. Les loyers hors de prix et les trams bondés sont de toutes les discussions. Face à un débat politique souvent acharné, l'étude proposée dans ce Cahier est marquée par l'objectivité des chiffres et des constats. Dans l'esprit de notre série, seuls ceux-ci sont capables d'assurer calme et raison dans les questions politiques autour de la Genève internationale et de son avenir.

Quels messages principaux ce Cahier adresse-t-il à la population et aux décideurs genevois? Un premier message : plus jamais on ne devrait pouvoir dire ou lire «la spéculation immobilière, c'est la faute des internationaux qui peuvent s'offrir de hauts loyers». Cette étude prouve que tel n'est pas le cas. En effet, ils sont «logés» à la même enseigne que les Genevois et rencontrent les mêmes difficultés, ce qui oblige la moitié d'entre eux à s'exiler en France voisine ou dans le canton de Vaud. Or, face à la rude concurrence internationale en matière d'accueil, il y a de quoi être inquiet.



Dans notre premier Cahier, nous avons démontré que les seules multinationales étrangères représentaient 22% de la valeur ajoutée totale genevoise et 17% des emplois du canton. Elles contribuent en outre par leurs impôts à 27% du revenu prélevé par l'Etat. Nous nous devons de garder ces réalités à l'esprit.

Le deuxième message de ce Cahier nous enjoint à prendre de l'altitude et à continuer à penser le développement de Genève au-delà des frontières. Pour renforcer notre qualité de vie, il nous faut approcher les défis de manière fonctionnelle. Les résultats présentés ici montrent clairement que les internationaux se logent et se déplacent là où une possibilité s'ouvre à eux: le plus souvent à l'extérieur du canton, en France voisine ou sur le canton de Vaud. Faute de transports publics permettant de rejoindre leur poste de travail, ils sont contraints de prendre la voiture. Le cercle vicieux est en marche, ne laissant d'autre choix aux bonnes volontés que de participer aux problèmes de transport.

Dans la postface de ce Cahier, la formule de Vincent Kaufmann sonne juste: le Grand Genève doit savoir faire preuve de générosité. Les chiffres rassemblés ici ont le mérite de rappeler que nous sommes une communauté. Une communauté géographique transnationale comme aiment à le rappeler les décideurs politiques de tout bord. Mais avant tout une communauté de destins humains dont les multiples visages forment la mosaïque d'une Genève que tous souhaitent belle, agréable et attractive. Pour nous, mais aussi pour tous ceux qui, à travers le monde, profitent des avancées réalisées à Genève.

Pour conclure, il serait fort dommageable que les employés internationaux y regardent à deux fois avant de s'installer à Genève et que les organisations internationales et les multinationales cèdent au chant des sirènes des villes leur proposant de meilleures conditions cadre. En un mot, notre canton doit revoir sa copie en matière de mobilité, de logement et de fiscalité. Pour le bien des internationaux comme du nôtre.

Ivan Pictet

Président de la Fondation pour Genève



AVANT-PROPOS

PAR MICHAEL MEIER

L'initiative prise par la Fondation pour Genève de lancer cette série d'études destinée à mieux identifier les spécificités du secteur international à Genève est salubre. D'une part, elle adopte une démarche résolument pluridisciplinaire en mobilisant les expertises complémentaires de quatre institutions académiques romandes de premier plan. D'autre part, elle cherche à lever le voile sur un secteur de Genève encore peu étudié et souvent entouré de préjugés. Les enjeux considérables auxquels fait face le développement de la Genève internationale donnent une actualité certaine à cette série d'études. Leur lecture donne bien la preuve qu'il était urgent et nécessaire de les produire.

Elles constituent en effet une source d'information incontournable sur la Genève internationale d'aujourd'hui, et leurs conclusions pourront servir à orienter les politiques futures. Que la Fondation pour Genève, son équipe, son président et ses partenaires en soient chaleureusement remerciés!

Il est de coutume de dire qu'aux grands maux, les grands remèdes. On aurait donc pu s'attendre à ce que ce travail d'analyse soit suivi de pistes de réflexion plus radicales, sur la base d'exemples qui ont fait recette ailleurs. Fort heureusement, les auteurs de l'étude ne se sont pas hasardés à calquer sur Genève des solutions qui, adaptées ailleurs, peuvent certes inspirer la réflexion, mais non la dicter.

Cette étude se veut donc résolument pragmatique. Elle aboutit ainsi à des conclusions proches des objectifs poursuivis par les autorités du canton: le besoin de construire plus de logements au centre de l'agglomération et la nécessité d'améliorer l'offre en transports publics constituent, en effet, des axes essentiels de la planification territoriale.

Dans ce contexte, le plan directeur de quartier du «Jardin des Nations»¹ donne les grandes orientations en matière d'urbanisation pour la région de la rive droite, comprise entre les parcs du bord du lac et l'aéroport, et qui concentre la plupart des organisations internationales, à l'exception du CERN. Il s'agit pour l'essentiel de préserver et rendre plus accessibles au public les grands espaces verts de ce périmètre, d'une dimension historique et paysagère exceptionnelle, tout en facilitant une densification structurée permettant de développer la vocation internationale du site et d'améliorer la mobilité dans le secteur.

Après plusieurs années de négociations, ce périmètre a récemment fait l'objet d'une loi² qui permettra de valoriser plusieurs grandes propriétés, avec également la possibilité de construire des logements pouvant être réservés aux fonctionnaires internationaux.

¹ Le plan a été adopté en 2005 par le Conseil d'Etat, et les conseils municipaux de la Ville de Genève, du Grand-Saconnex et de Pregny-Chambésy.

² Il s'agit de la loi du plan de modification de limites de zones «Jardin des Nations», adoptée en 2013 par le Grand Conseil.



De même, la mobilité est au cœur des enjeux du développement de la Genève internationale. La politique cantonale, qui se veut multimodale, souhaite diversifier les modes de transport qui permettront d'accéder au secteur. La stratégie «Mobilités 2030», adoptée par le Conseil d'Etat en 2013, consiste à favoriser l'usage des modes de transports les plus efficaces en fonction de la distance à parcourir, des infrastructures existantes tout en faisant une place de choix aux transports publics et à la mobilité douce.

Le Canton a prévu des efforts très importants - pas loin de 40% de ses investissements pour la prochaine décennie - en vue d'améliorer l'offre en mobilité, notamment transfrontalière, autour de l'infrastructure centrale que sera, d'ici quelques années, la liaison ferroviaire CEVA. Pour le seul périmètre du Jardin des Nations, plus de 500 millions de francs seront investis dans le développement d'infrastructures de transport d'ici à 2025. De leur côté, les organisations internationales prévoient d'investir plus de 1.5 milliard de francs dans la rénovation ou la construction de leurs bâtiments, avec le soutien financier de la Confédération, du Canton et de la Ville de Genève. L'assistance technique de la Fondation des immeubles pour les organisations internationales (FIPOI)³ donne la mesure de cette volonté conjointe de la Suisse en tant qu'Etat-hôte et du Canton de faciliter l'installation et le développement des organisations internationales à Genève.

Une mobilité efficace est un élément déterminant de la qualité de vie, mais aussi de la productivité du personnel des différentes organisations. Dans cette perspective, l'Etat de Genève, sous les auspices bienveillants de la Mission permanente de la Suisse auprès de l'Office des Nations Unies et des autres organisations internationales à Genève, a mis en place une prestation dédiée aux organisations internationales. Celle-ci vise à accompagner les organisations volontaires pour l'élaboration d'une stratégie de mobilité inter-entreprises, qui a déjà fait ses preuves dans d'autres contextes. Cette démarche sera étendue ultérieurement à d'autres employeurs internationaux importants, sachant que certaines organisations disposent déjà de politiques de mobilité progressistes, qui peuvent représenter des sources d'inspiration.

On le voit, la problématique est complexe et les efforts de la part tant des autorités publiques que des acteurs économiques sont multiples. Les rapports entre travail, mobilité et logement méritent d'interroger en profondeur notre pratique du territoire⁴.

Genève et sa région bénéficient d'un fort dynamisme économique et d'une qualité de vie inégalée, et c'est là une raison de se réjouir. Les très nombreuses organisations internationales et multinationales qui ont choisi de s'installer à Genève ne s'y sont

³ La FIPOI gère par ailleurs le Centre Internationale de Conférences de Genève et un parc d'immeubles locatifs offrant des bureaux aux organisations et missions diplomatiques étrangères.

⁴ http://www.ge.ch/conseil_etat/2013-2018/communications/20131210.asp



pas trompées. En décidant de maintenir et de développer ici leurs activités, elles nous réitèrent leur inestimable marque de confiance dans un contexte de concurrence internationale croissante.

Le rôle des autorités publiques est de travailler en partenariat avec toutes les composantes de la société, publiques et privées, pour identifier et mettre en place des solutions permettant de développer Genève en préservant durablement la qualité de vie de ses habitants. Nos autorités s'y engagent et ont d'ailleurs attesté, dans le discours inaugural de la Législature 2013-2018, leur volonté d'accroître leurs efforts dans ce domaine.

Michael Meier

Secrétaire général adjoint
Département présidentiel
République et canton de Genève



L'ÉTUDE EN RÉSUMÉ

PAR YVES FLÜCKIGER
ET JACQUES LEVY

Ce Cahier est la deuxième publication issue d'une vaste étude sur le secteur international à Genève menée par une équipe pluridisciplinaire de chercheurs issus des quatre principales institutions académiques de l'arc lémanique, l'Université de Genève, l'Université de Lausanne, l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et l'Institut de hautes études internationales et du développement (IHEID). Elle porte en l'occurrence sur deux thématiques d'une actualité brûlante, le logement et la mobilité. Elles occupent en permanence l'espace médiatique et politique et elles figurent aussi parmi les principales préoccupations exprimées par la population genevoise.

Si le premier Cahier de cette série de publications sur la Genève internationale, paru au début de l'année 2013, avait permis de battre en brèche une série d'idées reçues, le deuxième confirme une nouvelle fois que les employés du secteur international ne se distinguent pas fondamentalement du reste de la population genevoise. Ils connaissent en particulier les mêmes difficultés à trouver un logement ce qui les pousse fréquemment à aller chercher en-dehors leur lieu de résidence. Ils éprouvent les mêmes problèmes de mobilité que les Genevois. Ils les subissent plus qu'ils ne les créent.

Contrairement à l'une de ces idées reçues, les employés internationaux n'exercent pas une pression particulièrement importante sur le marché du logement et ne peuvent être dès lors tenus pour seuls responsables des loyers élevés observés à Genève. Plusieurs raisons à cela. Tout d'abord parce que près de 45% d'entre eux se tournent vers des logements localisés en-dehors du canton. D'autre part, parce que leur demande se manifeste surtout sur des segments du marché (6 pièces et plus notamment) différents de ceux où l'on trouve les résidents genevois et où le taux de vacances est plus élevé. Finalement, parce que leur poids sur le marché du logement genevois ne représente guère que 12% de la demande globale, un pourcentage bien inférieur au poids de leurs emplois. En revanche, parce qu'une partie d'entre eux sont récemment arrivés à Genève, les employés internationaux s'acquittent de loyers largement supérieurs au reste de la population pour un logement de taille et de situation comparable. Cette différence est particulièrement marquée pour les logements de plus petite taille (de 1 à 3 pièces). Cela s'explique en bonne partie par le fait que la régulation imposée aux loyers de ce segment du marché est plus importante qu'elle ne l'est pour les logements de grande taille, ce qui contribue à creuser la pénalité subie par les nouveaux arrivés qui occupent des appartements de 3 pièces ou moins.

En ce qui concerne la mobilité des internationaux, très comparable à celle de la population genevoise dans son ensemble, elle apparaît non pas comme un facteur aggravant mais comme un symptôme, un révélateur des problèmes structurels. En l'occurrence, les principales difficultés actuelles en matière de circulation automobile concernent moins l'engorgement du centre-ville que l'accessibilité aux espaces centraux, pourvoyeurs d'emplois, depuis les périphéries de l'agglomération. Deux grandes faiblesses caractérisent la mobilité de la population que nous avons spécifiquement étudiée: l'insuffisance de l'offre en transports publics dès qu'on quitte la zone centrale et en particulier lorsqu'on franchit la frontière, ce qui aboutit à un usage contraint de l'automobile individuelle; la structure monocentrique de l'aire urbaine genevoise, qui s'accompagne de spécialisations excessives en matière soit d'emplois d'un certain type, soit de logements d'une certaine catégorie dès qu'on sort du centre de l'agglomération. Or ces problèmes ne sont pas propres au secteur international mais sont très exactement ceux du Grand Genève dans son ensemble.



Derrière ces dysfonctionnements, on discerne des enjeux. On peut en effet considérer que Genève tarde à mettre en œuvre la «transition mobilitaire» que son statut de métropole désormais presque millionnaire implique. Cette transition, qu'on observe dans les villes de taille comparable en Suisse alémanique, en Allemagne ou en France, se caractérise par l'émergence d'un consensus général sur la priorité à la mobilité publique (transports publics et marche) dans les grandes agglomérations. À Genève, cependant, la conflictualité sur la mobilité reste vive sur la scène politique cantonale, tandis que la fragmentation des pouvoirs et des décisions empêche la mise en place d'une conception et d'une politique publique cohérentes à l'échelle de l'aire urbaine.

En matière de logement comme de mobilité, la Genève internationale nous parle, à sa manière, des défis du Grand Genève.

Yves Flückiger

Professeur à l'Université de Genève

Jacques Lévy

Professeur à l'EPFL



RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

PAR VAHAN GARIBIAN
ET MANOUK BORZAKIAN

POINTS FORTS

La synthèse qui suit propose une série d'énoncés résumant les principaux éléments à retenir de cette étude.

- 1) Les employés internationaux paient un prix en moyenne largement supérieur au reste de la population pour un logement de taille et de situation comparable. Suivant les segments, le prix peut atteindre le double de la moyenne cantonale. Cette différence s'estompe très fortement sur le marché des logements de plus de 6 pièces. Ces derniers n'étant pas soumis à une régulation cantonale des loyers.
- 2) Les employés internationaux sont très nombreux à se tourner vers la France ou le canton de Vaud pour trouver un logement. En effet, ils sont 45% à s'orienter vers un logement à l'extérieur du canton, contre seulement 37% parmi la population active sur le territoire du canton de Genève.
- 3) Les internationaux établis depuis moins de 10 ans occupent seulement 5.9% des logements à l'intérieur du canton. Ce nombre s'élève à 12% en prenant en compte les effets indirects. Dès lors, si cette population exerce effectivement une certaine pression sur le marché du logement, elle reste quantitativement relativement faible.
- 4) L'étude de satisfaction qui a été menée dans le cadre de cette recherche révèle que les employés internationaux se déclarent généralement très satisfaits des conditions de vie, notamment dans le cadre géographique, mais sont extrêmement insatisfaits en ce qui concerne la facilité à trouver un logement et le montant du loyer.
- 5) Les principales difficultés actuelles en matière de circulation automobile ne concernent plus l'engorgement du centre-ville, mais l'accessibilité des espaces centraux pourvoyeurs d'emplois depuis les périphéries de l'agglomération.



- 6) Parmi les difficultés, la mobilité des internationaux, très comparable à celle de la population genevoise dans son ensemble, apparaît bien moins comme un facteur aggravant que comme un symptôme, un révélateur des problèmes structurels.
- 7) La faiblesse de l'offre en transports publics – en particulier sur des axes transversaux et à destination des communes françaises – constitue un obstacle considérable à tout infléchissement de l'utilisation majoritaire des modes de transports individuels motorisés, en grande partie contrainte.
- 8) L'automobile demeure la matrice des projets d'aménagement futurs et de l'ordre des priorités de ces derniers.
- 9) La saturation des axes de communication est aussi le fait de la pénurie de logements dans le centre, que des efforts très limités de construction ne peuvent résoudre. Pendant ce temps, les élus français encouragent de nouvelles constructions et le nombre d'emplois progresse dans les communes centrales.

Vahan Garibian,

Economiste, attaché de recherche au Laboratoire
d'économie appliquée de l'Université de Genève

Manouk Borzakian,

Géographe, chercheur au laboratoire Chôros de l'EPFL



1 INTRODUCTION AUX RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

■ *Périmètre de l'étude*

Quelques précisions sémantiques s'imposent pour clarifier le périmètre statistique et géographique de l'étude.

■ *Les internationaux, une catégorie pertinente?*

Dans ce qui suit, «secteur international» désigne l'ensemble des multinationales étrangères – et, dans la mesure de la disponibilité des données, suisses – implantées à Genève, ainsi que ce qu'on appelle communément la «Genève internationale», soit les organisations internationales gouvernementales (OI) et non gouvernementales (ONG) et les missions diplomatiques. La catégorie des «internationaux» désigne l'ensemble des employés de ce secteur, bien qu'il faille préciser qu'une part importante de cette population est originaire de l'agglomération et de nationalité suisse ou française.

On pourrait reprocher à ce découpage d'isoler du reste de la société genevoise une catégorie d'individus, participant de fait à y enfermer ses membres et à en faire une réalité homogène, objectivement distincte du reste. Dans cette optique, il est important de préciser que cette étude ne relève pas d'une entreprise de stigmatisation de certains acteurs, auxquels seraient reprochées les difficultés rencontrées par Genève depuis quelques années. Bien au contraire, son but est d'étudier objectivement une population qui, au sein du débat public actuel, se trouve au cœur de discours par ailleurs très hétérogènes.

Emplois du secteur international

Emplois multinationales suisses (2008)	30'081
Emplois multinationales étrangères (2008)	46'096
Emplois OI, ONG, missions permanentes, consulats (2010)	28'464
Total	104'641

■ *Où commence et où finit l'agglomération genevoise?*

Une autre difficulté provient du découpage spatial de l'étude. On laissera ici de côté le débat complexe portant sur l'existence ou non d'une métropole lémanique multipolaire, réunissant les agglomérations genevoise et lausannoise, ainsi que leurs prolongements français, du pays de Gex au Chablais haut-savoyard, en passant par Annecy.

En revanche, il a fallu résoudre la question épineuse des limites de l'agglomération genevoise, pour définir un périmètre d'étude cohérent. Le champ d'étude retenu comprend la totalité du canton de Genève et du district de Nyon et une partie des départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie, pour un total de 272 communes et un peu plus de



900'000 habitants en 2010. Sauf cas particuliers, ces 272 communes constituent le fond utilisé pour les cartes de ce Cahier 2.

Sur cette base, semblable à celle du premier Cahier de la série «IMPACT», publié début 2013, ce deuxième volume s'attaque à deux thèmes à la fois indissociables et fondamentaux: la mobilité et le logement, autrement dit l'«habiter» des internationaux.

2 OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

■ *Mobilité et logement, le coeur de la ville*

Se déplacer et se loger sont des activités indissociables, qui participent à l'identité socioculturelle des acteurs, en lien avec leur âge, leur sexe, leur revenu, leur niveau de formation, etc. Les arbitrages en matière de logement et de mobilité se trouvent ainsi pris dans un vaste tissu de préférences qui contribuent de manière décisive à définir des modes de vie, des échelles de valeurs, des attentes. On voit que l'habitat et l'habiter ne se réduisent pas, dans cette optique, au logement, envisagé comme un nombre de mètres carrés et de pièces.

C'est l'ambition de ce Cahier – même si les problématiques traitées et les hypothèses avancées demeurent parfois très techniques en apparence – que d'investiguer l'habiter des internationaux et de le comparer à celui de la population genevoise dans son ensemble, afin d'envisager la question de l'aménagement genevois en échappant à des approches purement mécaniques et utilitaristes.

D'autre part – et c'est là la deuxième raison de traiter des deux thématiques dans un même volume – on peut affirmer sans crainte d'exagération que ces deux aspects du quotidien que sont la mobilité et le logement, s'ils sont au cœur des pratiques des individus, occupent une place au moins aussi importante dans la ville comme réalité matérielle et idéale. Les choix des pouvoirs publics – mais aussi le rôle des divers groupes de pression et des professionnels impliqués dans les plans et les travaux d'aménagement – en matière de desserte en transports publics, d'aménagement de la voirie, de construction de logements subventionnés ou non, ou encore de réglementation sur la hauteur des bâtiments – la liste est longue – donnent à la ville sa personnalité, lui confèrent les «prises» avec lesquelles les individus vont pouvoir interagir au quotidien. Ce sont donc autant l'efficacité économique de la ville que son attractivité et que le bien-être de ses habitants qui sont en jeu.

En somme, ce Cahier 2 occupe une place importante dans la série «IMPACT», puisqu'il s'attarde sur la manière dont la ville est construite au quotidien par les internationaux, sur leur poids dans l'identité et la définition même de Genève et de son agglomération.



■ *Plan de l'étude*

Concernant le logement comme la mobilité, le principal objectif de ce qui suit consiste d'une part à dresser un état des lieux sur le marché du logement et les questions relatives à la mobilité dans l'agglomération, et d'autre part, à évaluer le poids des employés du secteur international sur les difficultés que rencontre aujourd'hui l'agglomération dans ces deux domaines.

Le premier chapitre traite du logement et vise à analyser les caractéristiques du marché, à décrire la demande induite par la présence des internationaux et le montant des loyers pratiqués, ainsi qu'à faire état du niveau de satisfaction des employés internationaux vis-à-vis des différents attributs de ce marché.

Consacré à la mobilité, le second chapitre a pour enjeu de cerner les pratiques mobiles des internationaux, de les comparer à celles de la population genevoise et, enfin, de les analyser à l'aune du réseau genevois de transport privé et public, et des possibilités qu'il offre aux usagers.

Autrement dit, chaque chapitre repose sur une logique d'aller-retour entre, d'une part, les internationaux et, d'autre part, les causes structurelles des difficultés actuelles.



PREMIÈRE PARTIE

MARCHÉ
DU LOGEMENT
GENEVOIS
ET IMPACT
DU SECTEUR
INTERNATIONAL

PAR VAHAN GARIBIAN

3 INTRODUCTION

Hausse des loyers, pénurie, reclassements territoriaux, le marché genevois du logement fait passablement parler de lui. Ces dernières années en particulier, ce marché a été soumis à d'importantes pressions, accentuées encore par la croissance démographique, la diminution de la taille moyenne des ménages, l'augmentation de la demande de m² par habitant et la baisse des taux d'intérêt.

Mais quel rapport avec les internationaux ? D'abord, se loger est un besoin absolument essentiel. Ainsi ce marché revêt une importance toute particulière pour la population résidente, y compris les internationaux. De plus, et pour la même raison, il constitue également une des clés de voûte de l'attractivité internationale de la région. Mais alors, de quelle manière les internationaux se positionnent-ils par rapport à ce marché ?

■ *Objectifs du chapitre*

Ce chapitre s'intéresse à l'interaction entre le secteur international et le marché du logement. En particulier, le premier objectif est de caractériser la demande de logements induite par ce secteur, c'est-à-dire d'identifier les segments les plus demandés et de quantifier la demande totale générée par la présence de ces entreprises et organisations. Le deuxième but de ce chapitre est d'examiner si les employés internationaux subissent une éventuelle pénalité de loyer pour les logements qu'ils obtiennent. Pour ce faire, une analyse rigoureuse des loyers payés par la population est effectuée. Finalement, dans une perspective d'évaluation de l'attractivité de la région par rapport au marché du logement, le dernier objectif de ce chapitre est d'apprécier le niveau de satisfaction des employés internationaux par rapport à différentes questions relatives au marché du logement.

■ *Plan du chapitre*

Ce premier chapitre présente quatre parties distinctes. La première vise à faire état des spécificités du marché du logement genevois. Cette partie traite notamment de l'état actuel du marché, de ses aspects juridiques les plus déterminants, ainsi que de l'évolution récente de ce dernier. La deuxième partie décrit en détail la nature de la demande immobilière générée par la présence du secteur international. La partie suivante vise, quant à elle, à quantifier précisément cette demande et à la mettre en relation avec le parc de logement existant. Ensuite, il est question de prix. Les loyers payés par les internationaux sont comparés à ceux du reste de la population, pour des logements comparables. En dernier lieu, c'est la satisfaction des employés internationaux vis-à-vis de l'offre de logement qui est exposée et analysée.



4 NATURE DU MARCHÉ DU LOGEMENT GENEVOIS

■ Logements vacants

Le marché du logement du canton de Genève est caractérisé par un manque important de logements. En effet, le taux de logement vacant est de 0.36%, le plus bas de toute la Suisse. Il est également largement en dessous du taux de 2%, considéré par la législation genevoise comme étant le seuil de la pénurie (LDTR, art. 25). Il est notable que le taux de vacance est significativement plus élevé pour les grands logements, en particulier pour les 6 pièces et plus¹.

Tableau 1: Taux de vacance

GE	1 à 3 pièces	4-5 pièces	6+pièces	Agglo. France*	VD**
0.36%	0.30%	0.26%	0.81%	7.11%	0.46%

* Communes françaises de l'agglomération genevoise

Source: OCSTAT 2013, INSEE 2013, STATVD 2013

** District limitrophe au canton de Genève

Cette pénurie relativement sévère témoigne non seulement de la demande excessive par rapport à l'offre disponible, mais aussi de la saturation et du manque d'attractivité des marchés voisins. En effet, l'immobilier étant un bien de première nécessité, l'élasticité de la demande, à savoir la variation de la quantité demandée en fonction du prix, dépend essentiellement de l'attrait des possibilités de substitution. Or, non seulement les marchés voisins sont éloignés géographiquement, mais certains présentent également des signes importants de saturation. Par exemple, le taux de logements vacants du district de Nyon est seulement de 0.46%. Il est intéressant de noter que de l'autre côté de la frontière, ce taux est fondamentalement plus élevé. Il est de 7.11% en moyenne pour les communes de la partie française de l'agglomération. Ce dernier résultat s'explique en premier lieu par les politiques de construction et par le fait que ces communes sont moins bien desservies par les infrastructures de transport.

■ Régulation des prix

Le marché du logement genevois est caractérisé par d'importantes restrictions en matière de fixation des prix. En particulier, la loi protège le preneur, c'est-à-dire le locataire entrant, contre les loyers dits abusifs en fixant un prix plafond. Les critères fixés par le législateur pour déterminer cette limite sont multiples, mais le critère du rendement sur les fonds propres investis est prépondérant (CO, art. 269; Lachat, 1996).

Depuis le premier juillet 1986, la limite de rendement est fixée à un taux de 0.5% supérieur au taux d'intérêt hypothécaire de référence publié par le Département fédéral de l'économie (ATF 112 II 149, art.12a OBLF). Depuis le 2 septembre 2013, ce taux est de 2%, ce qui correspond à un rendement maximal de 2.5% sur les fonds propres investis.

¹ Dans cette étude, la cuisine est systématiquement considérée comme une pièce.



■ *Régulation et marché*

Bien qu'il soit très difficile de porter des estimations précises quant à la proportion de baux qui respectent le critère de rendement raisonnable, les professionnels du droit considèrent généralement qu'une part importante des logements ne satisfait pas cette exigence. Par conséquent, le clivage entre les logements qui respectent et ceux qui ne respectent pas la législation en vigueur, génère une hétérogénéité importante en matière de loyers.

En ce qui concerne les effets de la législation elle-même, celle-ci a pour effet de prévenir l'envolée des loyers, et ce, malgré les pressions très importantes qui se manifestent sur le marché.

Cependant, la régulation est également à même de provoquer des effets pervers, notamment de potentiellement décourager l'investissement immobilier et ainsi d'exercer une pression à la baisse sur le nombre de logements disponibles. Par ailleurs, celle-ci est également susceptible d'entretenir une demande disproportionnée pour les logements genevois respectant la législation (relativement aux autres logements du canton ainsi qu'aux marchés voisins). Ainsi, faute de pouvoir discriminer par le prix, cet important excédent de demande encourage les propriétaires et régies à attribuer ces logements, relativement bon marché, par le biais de leurs propres réseaux.

■ *Évolution récente du marché*

Le prix réel des logements non neufs à loyer libre est resté relativement constant depuis 2000: la hausse des loyers a été stable et se situe aux alentours de 1.7% (OCSTAT 2012). En revanche, le prix des logements suite à un changement de locataire a explosé durant cette période. La hausse des loyers, pour cette catégorie particulière, est ainsi passée d'environ 9% au début des années 2000 à 19% au début des années 2010 (OCSTAT 2012). La population qui a récemment été amenée à changer d'appartement ou à s'installer à Genève est donc particulièrement susceptible d'être exposée à des loyers très élevés.



5 CARACTÉRISATION DE LA DEMANDE DE LOGEMENT INDUITE PAR LE SECTEUR INTERNATIONAL

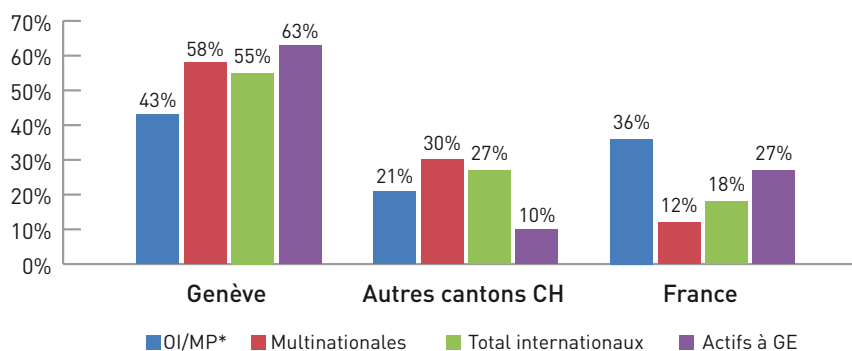
5.1 NATURE DE LA DEMANDE

■ *Lieu de résidence*

Le diagramme 1 représente le lieu de résidence des employés internationaux et celui de l'ensemble de la population active sur le canton de Genève. Les données montrent que près de la moitié des employés internationaux ne résident pas sur le territoire du canton (45%). À titre de comparaison, seuls 37% de la population active à Genève habitent à l'extérieur du canton, ce qui montre que les employés internationaux font davantage appel au marché périphérique pour satisfaire leur besoin de logement.

Par ailleurs, il est intéressant de constater que les internationaux qui choisissent d'habiter en dehors du canton se tournent plus volontiers vers les autres cantons suisses, alors que l'ensemble de la population active à Genève fait plus fréquemment usage du marché français. Ce dernier phénomène résulte principalement du comportement des employés des multinationales, qui sont plus nombreux à s'établir dans les autres cantons suisses (30%), le canton de Vaud en particulier.

Diagramme 1: Lieu de résidence



* MP: missions permanentes

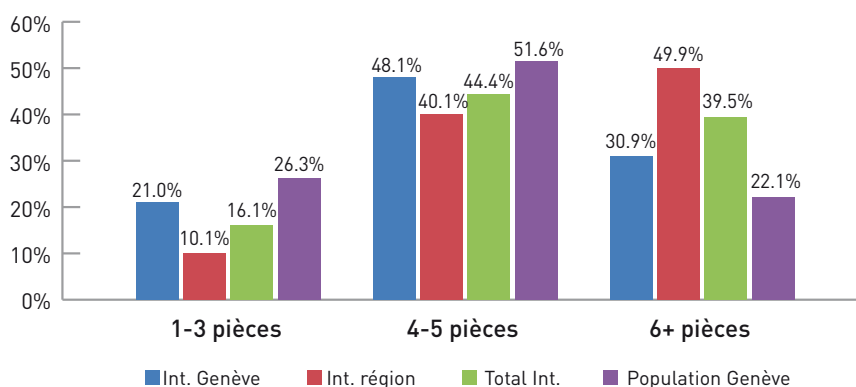
Sources: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013, et OCSTAT, 2013



■ Taille du logement

Le diagramme 2 illustre la sollicitation du marché genevois et du marché extra-cantonal. Dans ce cas de figure, les employés des OI/MP et des multinationales sont considérés conjointement. Les données relatives à la population sont estimées sur la base de diverses données de l'OCSTAT (parc de logement et nombre d'habitants par pièce selon la taille du logement).

Diagramme 2: Taille du logement



Sources: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013, et OCSTAT, 2013

Ainsi, il est possible de constater que les employés internationaux se tournent préférentiellement vers les marchés périphériques du logement pour les grands logements (6 pièces et plus). En effet, la moitié des employés internationaux habitant à l'extérieur du canton ont investi de grands logements, contre seulement 30.9% à Genève. À l'inverse, les employés internationaux se tournent davantage vers les logements de taille petite et moyenne lorsqu'ils résident sur le territoire du canton.

En comparaison avec l'ensemble de la population, les employés internationaux résidant sur le territoire du canton occupent beaucoup plus souvent des logements de grande taille (30.9% contre 22.1%) et moins des logements de taille petite et moyenne. Ainsi, ces observations nous permettent de conclure que la demande en logement des employés du secteur international fait appel à des segments du marché sensiblement différents de ceux du reste de la population.

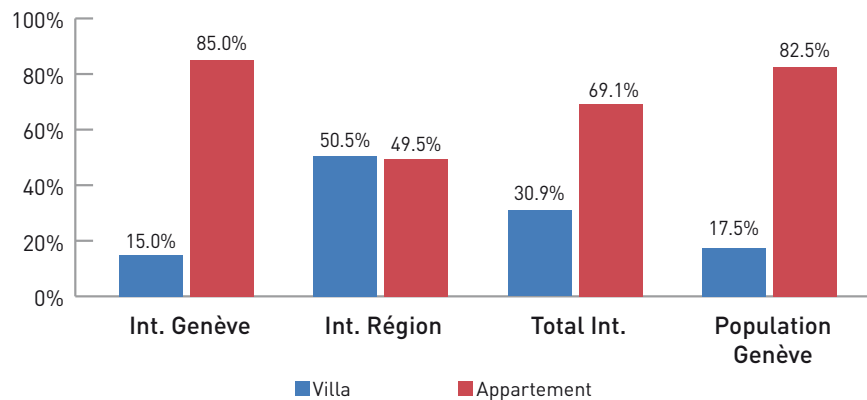
■ Type de résidence

Le diagramme 3 montre que bien que les employés internationaux se tournent plus souvent vers les appartements pour se loger, près d'un tiers d'entre eux (30.9%) choisissent de résider dans une villa. Cette tendance est très différente selon le lieu d'habitation puisque les employés internationaux ne sont que 15% à résider dans une villa sur le canton de



Genève, contre 50.5% aux alentours. Il est également possible de voir que sur le territoire du canton, la demande pour les villas est comparable à celle de la population genevoise ², voire même inférieure. Ces données illustrent le fait que la population des employés internationaux ne se distingue pas du reste des résidents genevois en termes de type de logement, les employés qui souhaitent trouver une villa se tournent également vers les territoires extra-cantonaux.

Diagramme 3: Type de résidence



Sources: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013, et OCSTAT, 2013

■ Statut d'occupation

Le diagramme 4 présente le statut d'occupation du logement des employés internationaux et de la population genevoise. Concernant les premiers, il est notable que la majorité d'entre eux est constituée de locataires (59.8%) et que seule une très petite minorité d'entre eux est logée gratuitement par son employeur (0.8%) ³. On remarque également que la proportion de propriétaires est considérablement moins importante parmi les habitants du canton que celle du reste de la région (19.5% contre 58.4%). Ce résultat laisse ainsi penser que les personnes désirant devenir propriétaires sont encouragées à se tourner vers des logements en dehors du canton pour trouver des conditions plus favorables.

En comparaison avec la population genevoise ⁴, les employés internationaux vivant sur le territoire du canton sont un peu plus souvent propriétaires (19.5% contre 15.8%), mais aussi plus fréquemment logés gratuitement par leur entreprise (1.4% contre 1.2%), même si, sur ce plan, les différences ne sont pas très importantes.

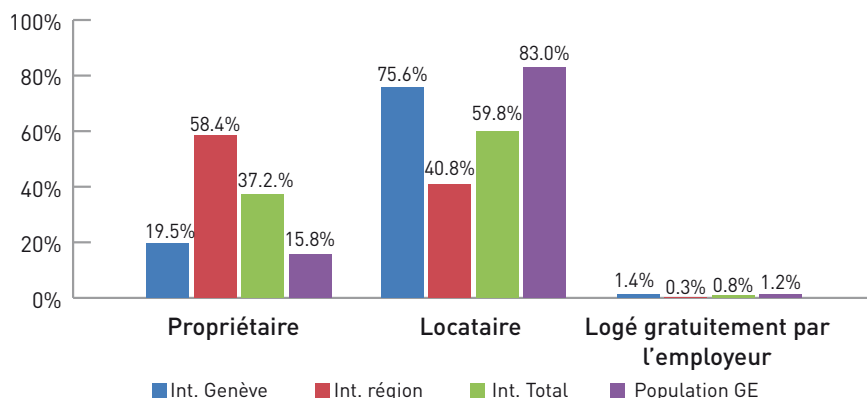
² Estimation effectuée sur la base de données de l'OCSTAT.

³ Il est à noter que les personnes qui bénéficient d'une subvention au logement de l'employeur ne sont pas comptabilisées dans cette catégorie.

⁴ Données OCSTAT 2000.



Diagramme 4: Statut d'occupation



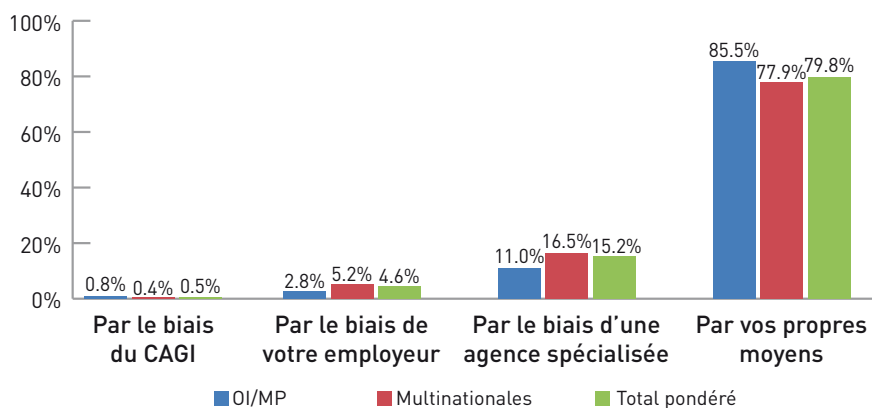
Sources: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013, et OCSTAT, 2013

■ Recherche de logement

La présente sous-section s'intéresse à la manière dont le logement actuellement habité a été trouvé. Le diagramme 5 permet de constater que la grande majorité des employés internationaux ont trouvé leur logement par leurs propres moyens (79.8%). Cependant, un certain nombre d'entre eux sont passés par une agence spécialisée (15.2%), leur employeur (4.6%) ou par le CAGI ⁵ (0.5%).

On notera que les employés des multinationales font relativement plus souvent appel à leur employeur ou à une agence spécialisée.

Diagramme 5: Recherche de logement



Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013

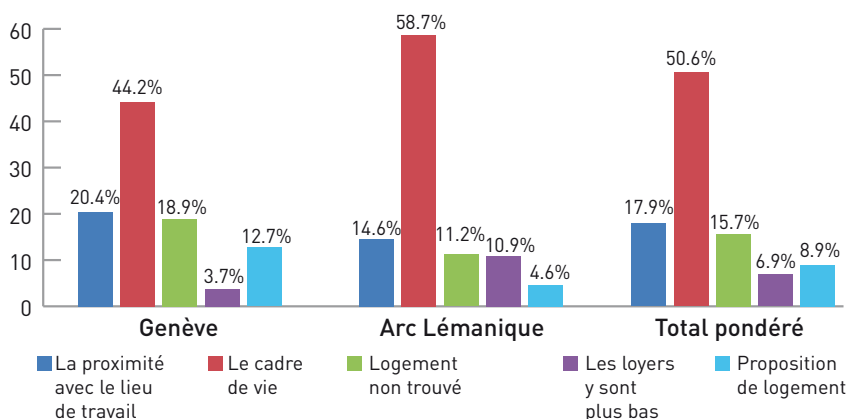
⁵ Centre d'accueil Genève-Internationale.



■ *Raison du choix de la commune de résidence*

Comme on peut le constater sur le diagramme 6, le cadre de vie est la raison première du choix de la commune de résidence. Ce résultat montre que les employés accordent beaucoup d'importance à la localisation de leur logement. La proximité du lieu de travail et l'impossibilité de trouver du logement ailleurs sont également mentionnées.

Diagramme 6: Choix de la commune de résidence



Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013

De manière générale, les raisons du choix de la commune de résidence sont comparables entre les internationaux résidant sur le territoire du canton et ceux habitant le reste de la région. Cependant, ces derniers mentionnent plus souvent le cadre de vie et le niveau des prix comme raison première de leur choix. En revanche, ils sont proportionnellement moins nombreux à révéler que la proximité du lieu de travail et la difficulté à trouver un logement ont été les facteurs déterminants de leur choix.

5.2 ESTIMATION DE LA DEMANDE GÉNÉRÉE PAR LE SECTEUR INTERNATIONAL

Malheureusement, il n'existe pas de données précises faisant état de la population internationale travaillant sur le territoire du canton de Genève en 2013. Pour estimer la demande, nous nous sommes basés sur les données les plus récentes. Les employés des multinationales se montaient à 76'177 personnes en 2008⁶. À ceux-ci s'ajoutent les employés des organisations internationales, des ONG, des missions permanentes et des consulats, qui étaient 28'464 en 2010⁷. Comme la population internationale n'a que peu augmenté depuis lors, nous avons considéré que la population actuelle est proche du total calculé sur la base de ces données, à savoir 104'641 personnes.

⁶ OCSTAT (http://www.ge.ch/statistique/tel/compresse/2011/geneve_cp_2011_04.pdf)

⁷ OCSTAT (http://www.ge.ch/statistique/tel/publications/2010/hors_collection/autres_partenariats/hc-ap-2010-01.pdf)



Le tableau 2 montre l'estimation de la part de logement occupée par les internationaux établis à Genève, à l'exclusion des personnes originaires de la région ou y travaillant depuis plus de 10 ans ⁸. Les deux premières colonnes sont calculées sur la base du questionnaire et présentent une estimation de la demande générée par ces internationaux, sur le canton de Genève, et pour chaque segment de marché (relatif à la taille du logement). Les deux colonnes suivantes constituent une estimation de la demande totale en logements sur le territoire du canton. Cette dernière est calculée, séparément pour chaque segment de marché, sur la base du nombre de logements occupés, pour chaque segment de marché, et du nombre moyen d'habitants par pièce habitable selon le type de logement (données OCSTAT). Finalement, la dernière colonne exprime la part de la demande des internationaux dans la demande totale. Il est postulé que le nombre d'habitants par pièce est comparable entre les employés internationaux et la population genevoise dans son ensemble.

Tableau 2: Part de la demande en logement induite par le secteur international

	Logement employés internationaux		Logement population		Part demande
	Pop.	Pourcent	Pop.	Pourcent	Pourcent
Demande totale	47'769	100%			
...dont canton GE	27'974	58.56%	474'138	100.00%	5.90%
...dont 1-3 pièces	8'336	29.80%	124'698	26.30%	6.69%
...dont 4-5 pièces	12'717	45.46%	244'655	51.60%	5.20%
...dont 6 pièces et plus	6'921	24.74%	104'784	22.10%	6.60%

Sources: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013, et OCSTAT, 2013

Sur la base des résultats des questionnaires, il est possible d'estimer que sur les 104'350 employés internationaux, seuls 47'769 ne sont pas des personnes originaires de la région ou établies de longue date. Parmi elles, quelques 27'974 personnes habitent sur le territoire du canton, ce qui représente 58.6% d'entre eux et 5.9% de la demande totale en logement. La demande induite par le secteur international n'est pas distribuée uniformément à travers les différents segments du marché. La demande pour les logements de taille moyenne est relativement un peu plus faible (5.2%) que pour les autres segments.

Les résultats présentés dans le tableau 2 sont réducteurs dans la mesure où ils ne tiennent compte que des effets directs. Or, l'augmentation de la demande de logement imputable à la présence des institutions internationales dépasse largement ce seul aspect. Une des raisons les plus importantes pour expliquer ce phénomène est que le secteur concerné a généré des emplois qui ont à leur tour généré une arrivée d'employés, nationale ou internationale. En effet, une partie des emplois dans le secteur international étant occupés par des habitants locaux, d'autres emplois sont indirectement rendus disponibles par la simple présence de ces organisations. De ce fait, cette arrivée totale générée par l'activité internationale, c'est-à-dire celle qui comprend les effets directs et les effets indirects, est probablement plus proche de l'ensemble des emplois générés. Il est à noter que dans ce cas de

⁸ Pour des raisons liées à la nature de la base de données, les internationaux originaires de la région genevoise qui y sont revenus suite à un séjour à l'étranger sont également inclus dans cet échantillon.



figure, l'immigration totale fait référence à l'ensemble des habitants qui se sont installés à Genève pour profiter des opportunités d'emplois, y compris les Suisses originaires des autres cantons. Bien entendu, cette estimation reste imprécise puisque l'immigration dépend également de facteurs non économiques. Ceci étant, la méthode utilisée constitue une approximation tout à fait raisonnable.

Les résultats de l'impact total sur la demande de logement sont décrits dans le tableau 3. Nous émettons l'hypothèse que les personnes indirectement établies à Genève par l'effet de la présence du secteur international montrent la même propension à habiter sur le territoire du canton que les employés internationaux. Dans ce cas, la part de la demande totale imputable à la présence du secteur international atteindrait 12%⁹.

Tableau 3: Part de la demande en logement induite par le secteur international

	Logement employés internationaux		Logement population		Part demande
	Pop.	Pourcent	Pop.	Pourcent	Pourcent
Demande totale	104'641	100%			
... dont canton GE	57'165	54.63%	474'138	100.00%	12.06%

Sources: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013, et OCSTAT, 2013

⁹ L'effet sur les différents segments du marché du logement n'a pas été estimé en raison du manque d'information quant au comportement de la population concernée.



6 PRIX DU LOGEMENT

■ Loyers payés par les employés internationaux

L'objectif de cette section est de rendre compte du niveau des prix auxquels font face les employés internationaux. Le tableau 4 présente les loyers moyens payés par cette population (locataires uniquement). Il est notable que les employés résidant en dehors du canton se tournent vers des logements moins chers lorsqu'il s'agit de logements de taille petite ou moyenne alors qu'ils choisissent des logements en moyenne plus onéreux lorsque ces derniers sont grands. Les loyers étant en moyenne, et pour un objet comparable, moins chers à l'extérieur du canton, ces résultats indiquent que le marché extra-cantonal est utilisé à plusieurs fins par la population internationale. Il sert d'une part à trouver des alternatives moins chères pour les habitants de logements de taille petite et moyenne. Il est d'autre part utilisé par les employés internationaux pour trouver des logements plus spacieux et de plus haut standing.

Tableau 4: Loyers moyens selon la taille du logement et le lieu de résidence

	Genève	Région	Total pondéré
1-3 pièces	CHF 1'671	CHF 1'233	CHF 1'552
4-5 pièces	CHF 2'338	CHF 2'103	CHF 2'259
6+ pièces	CHF 3'188	CHF 3'686	CHF 3'333

Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013

■ Comparaison avec les loyers payés par la population genevoise

Comme développé dans la section 4, le marché du logement genevois est caractérisé par une grande hétérogénéité des loyers pratiqués. De ce fait, une comparaison entre les loyers payés par les employés internationaux et ceux du reste de la population revêt un intérêt tout particulier. En effet, celle-ci permet de rendre compte d'un éventuel désavantage que les internationaux pourraient subir sur ce marché.

Ainsi, l'analyse subséquente compare les loyers moyens payés par les employés internationaux résidant sur le territoire du canton avec ceux de l'ensemble de la population genevoise. Afin de garantir la validité de l'analyse, seuls les locataires qui résident dans un appartement locatif ont été inclus.

Le tableau 5 présente les résultats de l'analyse effectuée. La colonne «population» se réfère au loyer moyen que paierait la population genevoise si elle avait été géographiquement distribuée de la même manière que la population internationale. La colonne «écart» rapporte la différence entre le loyer payé, en moyenne, par un employé international et celui payé par un citoyen de la même commune et vivant dans un logement de taille comparable.



Tableau 5: Comparaison des loyers payés

	Employés	Population	Ecart	Ecart (%)
OI/ONG/MP				
1-3 pièces	CHF 1'750	CHF 854	CHF 896	-51.19%
4-5 pièces	CHF 2'440	CHF 1'546	CHF 894	-36.65%
6+ pièces	CHF 3'234	CHF 2'685	CHF 549	-16.99%
Multinationales				
1-3 pièces	CHF 1'651	CHF 842	CHF 809	-49.00%
4-5 pièces	CHF 2'238	CHF 1'505	CHF 734	-32.78%
6+ pièces	CHF 2'874	CHF 2'508	CHF 366	-12.75%
Total pondéré				
1-3 pièces	CHF 1'677	CHF 845	CHF 832	-49.60%
4-5 pièces	CHF 2'280	CHF 1'513	CHF 767	-33.64%
6+ pièces	CHF 2'941	CHF 2'541	CHF 401	-13.62%

Sources: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013, et OCSTAT, 2013

L'analyse met en évidence le fait que les employés internationaux paient des loyers considérablement plus élevés que l'ensemble de la population pour un logement comparable. De manière frappante, ce sont pour les habitants des petits logements que ce phénomène est le plus marqué. Pour ces biens immobiliers, la population internationale paye près du double de plus que la moyenne cantonale. À l'inverse, pour les logements de plus de 6 pièces, l'écart est notablement plus faible, inférieur à 14% en moyenne.

Les résultats ont été calculés séparément pour les employés des OI/ONG/MP et ceux des multinationales. Cette procédure se justifie en premier lieu par la possibilité que nous avons eue de pouvoir recalibrer l'échantillon en fonction de la distribution réelle des revenus (voir la section sur la méthode). Ainsi, il est attendu que les résultats pour les employés des multinationales constituent une estimation méthodologiquement plus valide. Toutefois, bien que les écarts observés soient inférieurs pour les employés des multinationales, la différence entre les deux populations reste de faible amplitude.

Afin de mieux comprendre l'origine des disparités observées, une analyse de régression logistique a été effectuée. Les résultats de ce traitement statistique montrent que toutes choses étant égales par ailleurs, les foyers francophones paient des loyers significativement plus faibles que leurs homologues allophones. L'ampleur de ce phénomène est tout à fait notoire puisque l'écart de loyer des foyers francophones est réduit de 48% par rapport aux autres foyers. De plus, ce résultat n'est probablement pas imputable à une différence dans la durée d'établissement, car cette variable a été contrôlée dans l'analyse.

Ainsi, ce résultat s'explique vraisemblablement par la nature des réseaux de connaissances entretenus, les francophones étant beaucoup plus susceptibles de profiter de ce réseau plus étendu au sein de la population genevoise et d'une meilleure compréhension du marché ce qui leur permet ainsi de trouver des offres de logement plus avantageuses¹⁰.

¹⁰ Il est notable que c'est le réseau social existant au moment du dernier changement d'appartement qui est en réalité susceptible d'influencer le loyer payé.



En effet, comme expliqué dans la section 4, la conjonction d'un état de pénurie de logements et d'une régulation des prix incomplètement respectée est susceptible de favoriser un système dans lequel le prix des logements présente une grande hétérogénéité. Les logements bon marché sont ainsi attribués aux individus au bénéfice de connexions, directes ou indirectes, avec le milieu des propriétaires et des régisseurs.

La proposition développée au paragraphe précédent explique également pourquoi les écarts de loyers ne concernent pas, ou peu, les grands logements. En effet, ces derniers ne sont pas soumis à une régulation du loyer, ce qui entraîne la fixation d'un prix le plus élevé possible, rendant ainsi impossible pour le propriétaire ou le régisseur de choisir le locataire.

Toutefois, il est possible que les écarts de loyer observés soient également imputables au fait que la population étudiée est, de manière générale, plus aisée financièrement que le reste de la population genevoise. Par conséquent, à nombre de pièces égal, les employés internationaux sont davantage susceptibles d'occuper des logements plus spacieux et de plus haut standing. De plus, un revenu plus élevé accroît aussi le coût d'opportunité d'une recherche de logement.



7 SATISFACTION DES EMPLOYÉS INTERNATIONAUX

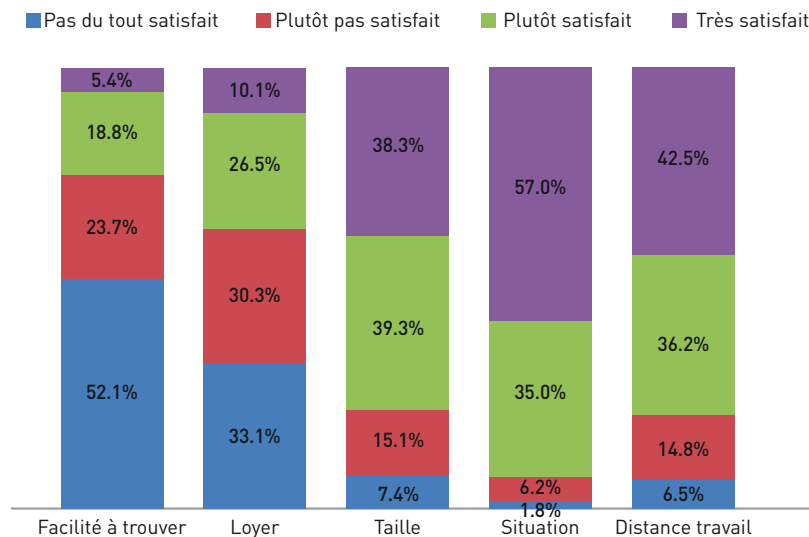
■ Méthode

Les résultats de cette section se basent sur le questionnaire qui a été élaboré dans le cadre de cette étude, ainsi que sur des données de l'Office cantonal de la statistique de Genève (OCSTAT). Ces résultats sont d'abord analysés de manière descriptive, puis une série de régressions logistiques ordonnées a été effectuée. Ce traitement statistique permet d'analyser plus systématiquement et plus rigoureusement la relation entre le degré de satisfaction et un certain nombre de variables, par exemple le lieu de résidence. Les variables qui ont été introduites dans le modèle sont: le montant du loyer de l'appartement habité, le nombre de pièces, la localisation (canton de Genève ou région), le type de résidence (villa ou appartement), le revenu et le secteur d'activité (OI/ONG/MP ou multinationales).

■ Résultats

Les analyses effectuées montrent que les employés du secteur international ont des avis très contrastés sur les différentes dimensions relatives au marché du logement. En effet, la majorité d'entre eux se déclare satisfaite, voire très satisfaite de son logement en ce qui concerne sa taille, sa situation géographique et sa distance du lieu de travail. En revanche, les retours sont particulièrement négatifs en ce qui concerne le montant des loyers et la facilité à trouver à louer un logement. Pour cette dernière dimension en particulier, l'insatisfaction est tout particulièrement importante et concerne plus des trois quarts de la population étudiée.

Diagramme 7: Satisfaction des employés internationaux



Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013



L'utilisation d'un modèle économétrique a permis de mettre en évidence un certain nombre de facteurs qui sont liés à ces insatisfactions de manière plus rigoureuse; en particulier, les différences qui existent entre les habitants du canton de Genève et ceux du reste de la région. Les résultats montrent que les internationaux qui résident sur le territoire du canton ont tendance à se montrer davantage satisfaits de la situation géographique de leur logement et de la distance qui les sépare de leur lieu de travail. En revanche, ils se montrent plus négatifs vis-à-vis de la facilité à trouver un logement approprié.



8 SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS

La présente recherche fait le point sur les quatre thématiques suivantes: les caractéristiques du marché du logement genevois, la quantité et la nature de la demande de logement des employés internationaux, le montant des loyers et le degré de satisfaction des employés internationaux.

Tout d'abord, le marché du logement genevois est caractérisé par un état de pénurie. Le taux de logement vacant du canton atteint le seuil alarmant de 0.36%, soit le plus bas de toute la Suisse. Ce taux est très largement en dessous du seuil des 2%, considérés par la législation genevoise comme le seuil de pénurie.

Par ailleurs, la législation genevoise possède une régulation très stricte par rapport aux montants du loyer, qui ne peut fournir un rendement sur le capital de plus de 0.5% supérieur au taux hypothécaire, soit 2.5% actuellement. En pratique cette règle n'est pas souvent respectée, ce qui entraîne un fractionnement du marché du logement. Les logements qui respectent la législation constituent de bonnes affaires pour lesquelles la demande outrepassé largement l'offre, laissant la liberté aux propriétaires ou régisseurs de choisir le locataire. Les employés internationaux, en particulier les personnes nouvellement arrivées, ne jouissant pas toujours d'un réseau étoffé parmi la population locale, sont souvent contraints de se tourner vers certains professionnels de l'immobilier qui proposent des prix très élevés.

Ainsi, nous avons pu observer que les employés internationaux paient un prix en moyenne largement supérieur au reste de la population pour un logement de taille et de situation comparable. Suivant les segments, le prix peut atteindre le double de la moyenne cantonale. De manière intéressante, cette différence s'estompe très fortement sur le marché des logements de plus de 6 pièces, ces derniers n'étant pas soumis à une régulation cantonale des loyers. Les analyses montrent que cette différence s'explique principalement par des effets de réseau, mais aussi par des effets de revenus qui poussent la population étudiée vers des logements de plus haut standing.

D'autres raisons peuvent être avancées pour expliquer cette différence dans le montant des loyers payés. En particulier, les augmentations de loyer sont beaucoup plus importantes lors d'un changement de locataire. Celle-ci est d'environ 15% par année, contre moins de 2% lorsque le locataire reste le même. Les employés internationaux étant établis depuis une durée plus courte en moyenne subissent également ce handicap sur le marché du logement.



Une des conséquences observables des phénomènes susmentionnés est que les employés internationaux sont très nombreux à se tourner vers la France ou le canton de Vaud pour trouver un logement. En effet, ils sont 45% à se tourner vers un logement à l'extérieur du canton, contre seulement 37% parmi la population active sur le territoire du canton de Genève. Le prix à payer pour cet avantage est un éloignement relativement important du lieu de travail, qui contribue à tripler le pourcentage de personnes qui se déclarent insatisfaites par la distance qui les sépare de leur travail. Ce degré d'insatisfaction provient sans doute davantage du temps de déplacement nécessaire que de la distance géographique à parcourir.

En ce qui concerne la demande de logement, les internationaux font largement appel au marché extra-cantonal. Ainsi, ils occupent seulement 5.9% des logements à l'intérieur du canton, 12% en prenant en compte les effets indirects. Dès lors, si cette population exerce effectivement une certaine pression sur le marché du logement, elle reste quantitativement relativement faible. De plus, cette demande tend à moins se concentrer sur le segment le plus mis sous pression, à savoir les logements de taille moyenne (4 à 5 pièces).

Finalement, les internationaux souffrent des mêmes problèmes que les locaux. Les premiers ne contribuent aucunement à péjorer la situation du logement, les chiffres montrant qu'ils se concentrent beaucoup sur les grands appartements, qu'ils peinent à trouver du logement, et que les prix leur sont plus défavorables au point de s'expatrier en Vaud ou en France voisine. En un mot, les internationaux sont, au même titre que les locaux, les victimes et aucunement la cause de la pénurie de logements. Enfin, l'étude de satisfaction révèle que les employés internationaux se déclarent généralement très satisfaits des conditions de vie, notamment dans le cadre géographique, mais sont extrêmement insatisfaits en ce qui concerne la facilité à trouver un logement et le montant du loyer. Par conséquent, l'amélioration des conditions de logement est un enjeu majeur pour conserver l'attractivité du canton pour le secteur international.



DEUXIÈME PARTIE

MOBILITÉ
DU SECTEUR
INTERNATIONAL ET
AMÉNAGEMENT
DE L'AGGLOMÉRATION
GENEVOISE

PAR MANOUK BORZAKIAN

9 INTRODUCTION

La mobilité est au cœur du débat public à Genève: construction du CEVA, traversée du lac et/ou de la rade, élargissement de l'autoroute de contournement, prolongements des trams vers Ferney-Voltaire, Saint-Julien-en-Genevois et Saint-Genis-Pouilly. Autant de projets en cours ou en discussion qui occupent une place importante au sein des programmes politiques, des plans d'aménagement et, surtout, des préoccupations des habitants. Tous n'ont pas les mêmes intérêts ni ne proposent les mêmes solutions, mais il semble qu'un consensus se dégage sur l'urgence de la situation quant à une saturation prochaine – voire immédiate – des principaux axes de transport de l'agglomération.

Une telle saturation, si elle était avérée, constituerait une sérieuse entrave à la productivité de l'économie genevoise et une menace pour le bien-être de ses habitants en général et son attractivité en particulier. Il faut donc tout d'abord s'interroger sur la réalité de cette crise, ses modalités, son évolution, afin de remplacer les impressions des uns et des autres par des données récentes et précises, tout en essayant d'identifier les frottements, les difficultés particulières expliquant ce sentiment général d'insatisfaction que relayent largement les médias.

■ *Objectifs du chapitre*

Dans cette optique, le premier objectif de cette étude des mobilités des internationaux à Genève correspond au plus près à celui poursuivi par la série des Cahiers de l'Observatoire de la Fondation pour Genève: estimer le poids des internationaux – au sens large: secteur diplomatique et onusien et employés des grandes multinationales étrangères – dans les difficultés que rencontre l'agglomération genevoise sur le front de la mobilité. Il s'agit de mesurer, avec le plus de précision possible, à quel point cette présence étrangère peut ou non être considérée comme un facteur aggravant, voire l'une des principales causes de la saturation de Genève et des difficultés que ses habitants rencontrent au quotidien pour effectuer le trajet reliant leur domicile à leur lieu de travail.

Le deuxième objectif découle naturellement du premier et consiste en une objectivation des pratiques des internationaux: au-delà de leur poids, ces pratiques obéissent à certaines logiques – relations entre la mobilité et le logement, entre la mobilité et le revenu, l'âge, le sexe, etc. – qu'éclairent plusieurs parties du questionnaire adressé aux internationaux.

Une fois lesdites pratiques objectivées à la lumière du traitement statistique des réponses obtenues, leur examen a permis à la fois une meilleure connaissance de la diversité de cette population considérée à tort comme un ensemble cohérent pouvant être désigné comme tel. C'est de cette diversité qu'il est question dans les pages qui suivent, ainsi que des points communs et des différences avec la population de l'agglomération genevoise prise dans son entier.



L'introduction du précédent Cahier a, par ailleurs, souligné la difficulté et l'inutilité de séparer arbitrairement du reste cette sous-population mal définie et hétérogène. Cette réserve doit donc être gardée à l'esprit lors de la lecture des résultats exposés ci-après: certes, les «internationaux» pèsent sur la situation genevoise, mais ils sont également le produit d'une situation qui les dépasse de beaucoup et, surtout, s'intègrent dans un système dont il faut identifier les problèmes structurels pour pouvoir espérer relever les défis qui s'offrent à Genève et ceux qui veulent l'aménager.

C'est cet aspect de la question qui guide le troisième et dernier objectif poursuivi: faire de l'enquête sur le secteur international un outil de diagnostic de l'aménagement genevois. Quel que soit le poids du secteur international, quelle que soit sa «responsabilité» dans les difficultés actuelles, résoudre celles-ci nécessite de prendre de la hauteur et de récolter des données de diagnostic aussi nombreuses que possible. L'enquête sur les internationaux menée par l'Observatoire de la Fondation pour Genève a été l'occasion d'une telle récolte et les résultats qui sont présentés ci-après entendent participer à ce diagnostic.

■ *Plan du chapitre*

Ce second chapitre, consacré principalement à la mobilité, se divise en trois sections. La première propose une synthèse des résultats les plus dignes d'intérêt dans la partie du questionnaire adressé aux internationaux consacrée à la mobilité, doublée d'une évaluation du poids du secteur international. Ces résultats sont intégrés dans une présentation plus générale des difficultés actuelles de Genève, sur la base des données disponibles les plus récentes.

La deuxième mobilise ces résultats pour explorer une première piste vers l'explication des difficultés actuelles: elle pose l'hypothèse que la faiblesse de l'offre de transports publics et les fortes discontinuités traversant l'agglomération entravent considérablement la mobilité. Cette approche entend apporter des éléments d'analyse nouveaux ou/et souvent négligés – y compris à leur corps défendant – par les aménageurs genevois.

Enfin, la troisième section explore une seconde piste, qui fait le lien avec le chapitre sur le logement et démontre la solidité du postulat formulé dans l'introduction générale, suivant lequel il serait absurde de s'attaquer à la question de la mobilité sans tenir compte de celle du logement. Cette piste réunit la grande hétérogénéité de l'agglomération, d'une part en termes de densité résidentielle, d'autre part en termes d'emplois et de logements: l'un des cœurs des problèmes de mobilité tient à la dissociation grandissante entre offre et demande de main-d'œuvre, ce qu'il faut toutefois détailler et préciser à la lumière de données récentes.



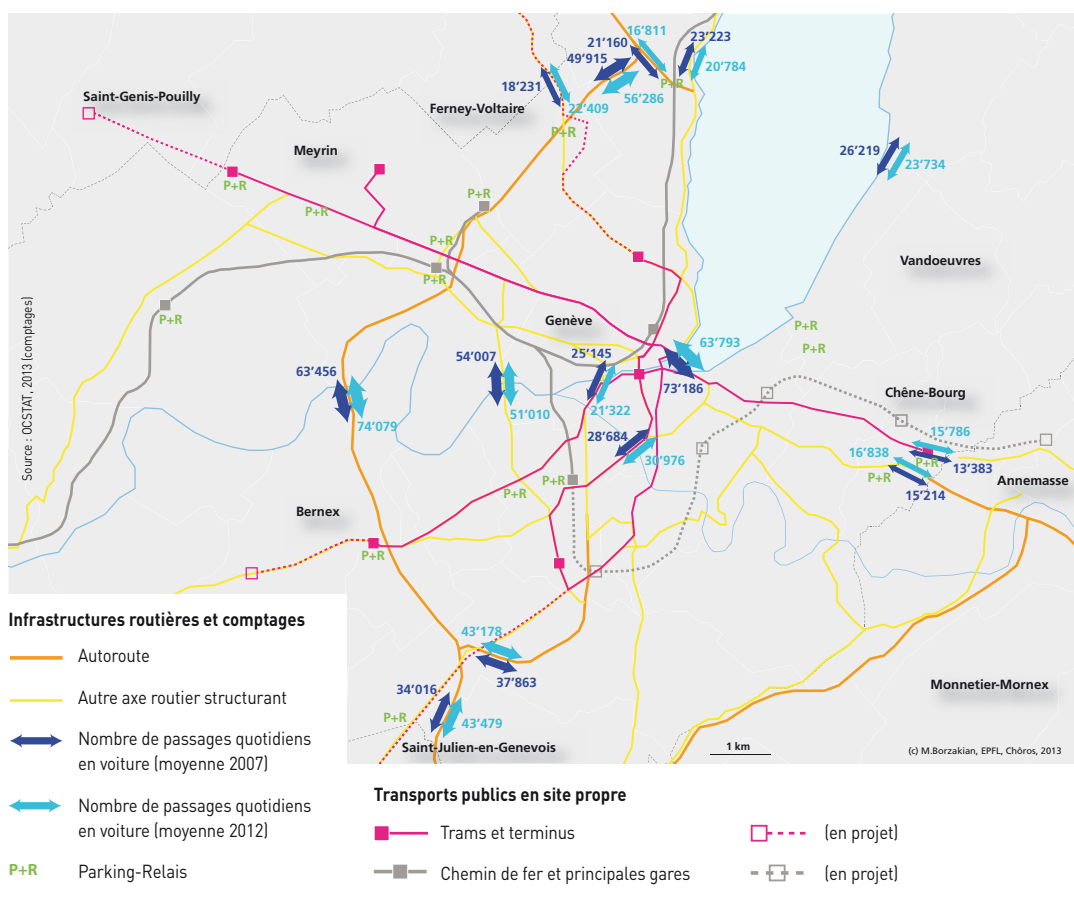
10 LES PRINCIPALES DIFFICULTÉS ACTUELLES : LE SECTEUR INTERNATIONAL À LA LUMIÈRE DU CONTEXTE GENEVOIS

10.1 LES « POINTS CHAUDS » DE LA MOBILITÉ GENEVOISE

■ Engorgement du centre et augmentation des flux aux frontières

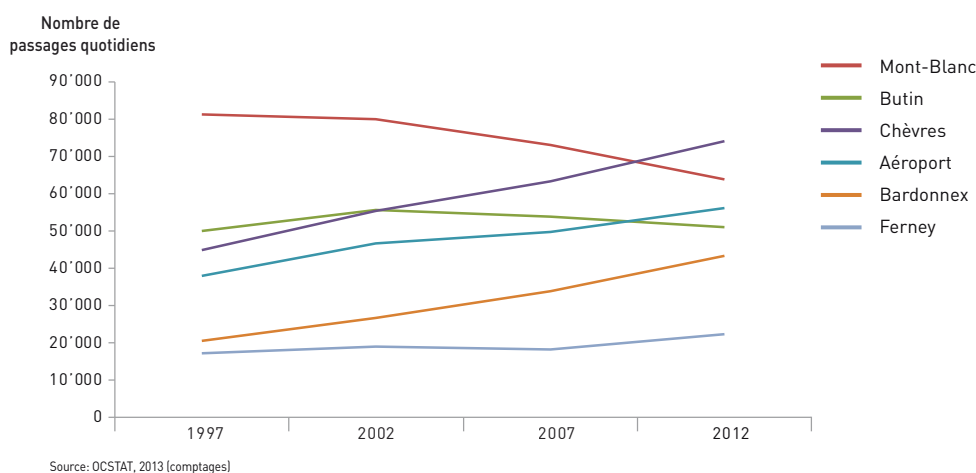
La première carte de synthèse (figure 1) permet, sur la base des comptages rendus publics par l'OCSTAT, d'identifier trois difficultés majeures: le pont du Mont-Blanc, le pont Butin et le tunnel autoroutier de Chèvres ont enregistré, en 2012, chacun plus de 50'000 passages quotidiens de voiture. On retrouve à Genève un handicap commun à de nombreuses villes bâties de part et d'autre d'un cours d'eau: les ponts y sont le lieu par excellence de la saturation de la circulation automobile.

Figure 1: Evolution du nombre de passages de véhicules



Toutefois, les données diachroniques soulignent que ces difficultés ponctuelles, aussi importantes soient-elles, sont en recul dans le centre-ville depuis cinq ans, avec en particulier une baisse de 13% du nombre de passages sur le pont du Mont-Blanc – et une baisse d'autant plus importante si l'on remonte au-delà, comme l'atteste la figure 1. Cette évolution tient en particulier à l'absorption d'une large part du trafic par l'autoroute de contournement inaugurée en 1993 – avec, en quinze ans, 65% de passages supplémentaires au tunnel de Chèvres.

Graphique 1: Evolution du nombre de passages de véhicules



Par ailleurs, c'est aux frontières que l'on observe une croissance substantielle du trafic avec, toujours entre 2007 et 2012, une augmentation de 23% (4'178 passages quotidiens en plus) au tunnel de Ferney et de 28% (9'463 passages) à la douane de Bardonnex – avec là encore des évolutions encore plus spectaculaires sur le long terme, puisque le nombre de passages a été multiplié par deux à la douane de Bardonnex. À cet égard, il faut souligner l'évolution qu'a connue le tronçon d'autoroute menant à l'aéroport depuis Pregny-Chambésy (+13%, 6'371 passages supplémentaires): celui-ci concentre des voitures en provenance du district de Nyon – et au-delà en Suisse – mais aussi de la France voisine via le canton de Vaud.

Est ainsi mis en évidence un fait important: l'augmentation des flux est notamment le fait d'automobilistes en provenance de la France voisine. D'où l'hypothèse que l'essentiel du trafic – et des difficultés corollaires – consiste en flux quotidiens des périphéries de l'agglomération vers son centre, ce que viennent appuyer les diverses enquêtes menées sur la mobilité des Genevois.

Le questionnaire adressé aux internationaux va lui aussi dans ce sens. En effet, d'une part, s'y exprime une importante insatisfaction concernant la circulation automobile dans l'agglomération – 39% des enquêtés se déclarent peu ou pas du tout satisfaits. D'autre part – et ce point est autrement plus important pour comprendre la situation genevoise, on y reviendra à propos des transports publics (TP) – le degré d'insatisfaction varie sensi-



blement en fonction du domicile. Notamment, les difficultés d'accès au centre depuis la France voisine, plus particulièrement la Haute-Savoie, se traduisent par un taux d'insatisfaction atteignant 47% parmi les habitants de ce département, cependant qu'on approche 45% dans le cas des personnes domiciliées dans les communes périurbaines du canton ¹¹.

■ *La voiture: moyen privilégié pour accéder au centre*

En réunissant plusieurs enquêtes récentes disponibles, il est possible de préciser ces premiers éléments de synthèse. Parmi les près de 4 millions de déplacements réalisés quotidiennement au sein de l'agglomération, on peut commencer par exclure les trois quarts, effectués sur de courtes distances et très majoritairement à pied. Restent un peu plus de 900'000 déplacements, dont il faut retenir les points suivants:

- 70% se font en échange avec le centre de l'agglomération (communes de Genève, Vernier et Carouge);
- Un peu plus de la moitié sont à destination du centre et proviennent du reste du canton;
- Un quart se répartissent équitablement entre déplacements depuis les parties française et vaudoise de l'agglomération vers le centre et vers le reste du canton;
- Enfin, les échanges externes au canton sont peu nombreux et, plus important, se font très majoritairement sans passer par le centre.

Concernant les choix modaux, la voiture apparaît comme le moyen de transport de loin le plus prisé pour les déplacements vers le centre, représentant près de 90% de ceux en provenance de la France et environ la moitié de ceux venant du reste du canton.

Des résultats qui viennent confirmer ce que montrent toutes les enquêtes sur la mobilité, non seulement à Genève, mais également dans le reste de la Suisse et des pays voisins: l'intensité d'utilisation de la voiture est fortement corrélée à la distance entre le lieu de domicile et le centre urbain le plus proche. Dans le cas de Genève, ce sont environ un tiers des habitants du centre-ville qui utilisent un moyen de transport individuel motorisé pour se rendre au travail, plus du double de ceux domiciliés dans la deuxième couronne suburbaine et les communes périurbaines.

¹¹ Puisqu'on retrouve – voir ci-après – les plus forts taux d'insatisfaction parmi les habitants de la Haute-Savoie également à propos des transports publics, il vaut peut-être la peine de vérifier une hypothèse qui, si elle relève de l'image d'Épinal, pourrait bien être formulée par certains lecteurs: indépendamment de la situation réelle, les employés français du secteur international – très surreprésentés parmi les répondants de Haute-Savoie, alors que c'est beaucoup moins net pour l'Ain – ne seraient-ils pas les plus enclins à se plaindre? La contextualisation des résultats en tenant compte des nationalités contredit cette hypothèse et confirme que c'est bien le domicile qui joue à plein, allant dans le sens de l'hypothèse défendue ici: c'est depuis la Haute-Savoie que le problème de l'accessibilité au centre se pose avec la plus grande acuité.



10.2 LES INTERNATIONAUX, BOUCS-ÉMISSAIRES DE LA SATURATION

■ *Le poids limité des internationaux*

Avant de revenir sur ces données et leur interprétation, il reste à compléter le diagnostic de notre vue d'ensemble en proposant une estimation du poids des employés du secteur international. Si l'on additionne ces derniers – en retenant toutes les multinationales, y compris suisses, soit 76'177 personnes, et en y ajoutant les employés de la «Genève internationale», environ 28'173, on obtient, selon les chiffres les plus récents, un total de 104'641 personnes.

En considérant – ce que tend à confirmer l'enquête dont les résultats sont détaillés ci-après – que leurs pratiques en termes de mobilité sont similaires à celles de la population genevoise dans son ensemble, cela représente 340'000 déplacements quotidiens, soit un peu moins de 10% du total évoqué plus haut.

En tenant compte du domicile des employés afin d'exclure, comme on l'a fait plus haut pour la population genevoise dans son ensemble, les déplacements de proximité (40% du total), on reste avec 205'000 déplacements quotidiens sur des distances moyennes ou longues, soit un peu plus du cinquième des mouvements enregistrés dans l'agglomération ¹².

Si, en s'appuyant sur le questionnaire, on compare les choix modaux des internationaux en fonction de leur domicile avec la moyenne genevoise, on observe que l'usage de la voiture est un peu moins répandu: pour les habitants du centre, environ un quart utilisent un transport individuel motorisé – pour 30% des Genevois, moyenne des diverses enquêtes réalisées depuis dix ans.

■ *Diversité des situations et similitudes avec la population genevoise*

Également sur la base du questionnaire, il est possible d'examiner un peu plus en détail les pratiques de mobilité des internationaux et d'identifier les variables déterminant ces pratiques. Autrement dit, il s'agit d'établir si certaines variables socioéconomiques influent de manière décisive sur les arbitrages des internationaux en matière de mobilité.

Dans un environnement où la notion d'internationaux recouvre une réalité très ambiguë – suivant qui l'emploie et dans quel contexte – il semble nécessaire de s'attarder en premier lieu sur la nationalité. Il est certes possible, sur cette base, d'identifier quelques tendances, comme la surreprésentation des enquêtés allemands parmi les utilisateurs

¹² On voit poindre l'un des enjeux majeurs mis en avant dans ce Cahier: mobilité et logement sont inextricablement liés et, en l'occurrence, les pratiques des internationaux sont informées par leur tendance à vivre plus loin du centre de l'agglomération que la moyenne de la population genevoise.



de vélo. Cependant, les autres corrélations s'avèrent le plus souvent peu significatives sur le plan statistique et, surtout, le croisement avec d'autres variables permet de s'assurer que la nationalité ne joue qu'à la marge, en particulier pour le couple transports publics / transports individuels motorisés ¹³.

Dès lors, une seule variable socioéconomique influe de manière indiscutable les choix modaux: l'âge. Le tableau 6 montre de manière très explicite le lien entre âge et mode de transport, les plus jeunes privilégiant les transports publics et la marche – et de manière moins nette le vélo – tandis que la voiture et les deux-roues gagnent en popularité au fur et à mesure que l'on grimpe dans les générations ¹⁴.

Tableau 6: Mode de transport domicile-travail ¹⁵ en fonction de l'âge

	TIM*	Vélo	Marche et TP	Total
Moins de 30 ans	39,3%	11,8%	48,9%	100%
31 à 40 ans	52,9%	9,9%	37,1%	100%
41 à 50 ans	68,8%	8,5%	22,8%	100%
Plus de 50 ans	71,1%	7,4%	21,5%	100%
Total	60,2%	9,2%	30,7%	100%

Note de lecture: 39,3% des enquêtés de moins de trente ans utilisent les *transports individuels motorisés pour se rendre au travail.

Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013

En cela, les internationaux témoignent d'une réalité observable dans l'ensemble des sociétés occidentales, dans lesquelles la place de la voiture perd du terrain parmi les différents modes de transports, en particulier au sein des jeunes générations où le nombre de détenteurs du permis de conduire diminue depuis plusieurs années.

¹³ On parle dans de telles situations de variable cachée: la corrélation statistique entre deux variables A et B «cache» en réalité l'influence d'une variable C, qui participe à déterminer à la fois A et B et explique leur apparente corrélation. En l'occurrence, la surreprésentation des Français parmi les automobilistes, par exemple, doit être reliée au fait que la plupart sont domiciliés en France voisine, peu accessible (voir pages suivantes). Si l'on croise avec la variable domicile en considérant les enquêtés domiciliés dans le centre de l'agglomération, il devient évident que ce n'est pas la nationalité qui doit être retenue comme variable explicative.

¹⁴ Puisque la notion de variable cachée vient d'être évoquée, il faut ici préciser que, s'il est vrai que l'âge est également corrélé au lieu de domicile – les plus jeunes habitant plus souvent dans les communes centrales, par choix ou par nécessité selon les individus – on retrouve tout de même une forte corrélation entre âge et choix modal en rassemblant les habitants des mêmes types d'espace.

¹⁵ On n'a retenu que les déplacements domicile-travail en vue de simplifier l'information. En tout état de cause, les chiffres portant sur les autres déplacements donnent des résultats presque identiques.



En cela, les internationaux témoignent d'une réalité observable dans l'ensemble des sociétés occidentales, dans lesquelles la place de la voiture perd du terrain parmi les différents modes de transports, en particulier au sein des jeunes générations où le nombre de détenteurs du permis de conduire diminue depuis plusieurs années.

Il demeure qu'en dehors de l'âge, les variables socioéconomiques impactent très faiblement les choix modaux des internationaux et que c'est surtout la combinaison du lieu de domicile et du lieu de travail qui jouent à plein pour déterminer les arbitrages dans ce domaine: la distance entre le domicile et le centre de l'agglomération, encore une fois, constitue le principal facteur en faveur de l'utilisation des transports individuels motorisés, se combinant à une mauvaise desserte en transports publics – du lieu de travail aussi bien que du lieu de résidence. Les exemples de la section suivante permettront d'y revenir en détail.

10.3 DEUX HANDICAPS: DISCONTINUITÉS SPATIALES ET FAIBLESSE DU RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS

D'importantes discontinuités spatiales parcourent l'agglomération, à savoir:

- les frontières nationales, cantonales et départementales – et les ruptures qu'elles occasionnent, autant sur le plan administratif, juridique, économique ou technique que dans les esprits;
- les déséquilibres divers que font apparaître les données socioéconomiques, des écarts de revenu aux différences de densité résidentielle, en passant par la desserte en transports publics et le nombre d'emplois disponibles.

De tels déséquilibres ne sont certes pas le propre de Genève mais concernent toutes les métropoles, ce qui n'empêche toutefois pas de s'interroger sur les mesures susceptibles de les limiter et/ou d'en adoucir les effets.



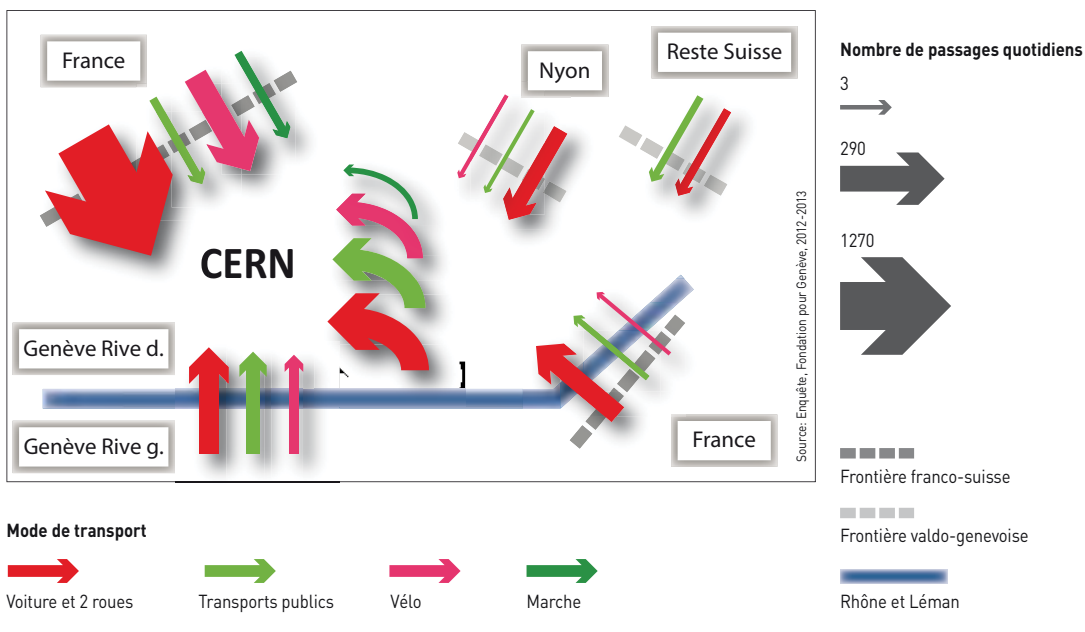
11 L'OFFRE EN TRANSPORTS PUBLICS, UNE VARIABLE CLÉ

■ Deux cas d'école sur la relation offre/demande

Un premier déséquilibre, aisé à mettre en lumière, concerne l'accessibilité des différents lieux où se concentre l'activité économique. Les résultats du questionnaire adressé au secteur international sont à cet égard particulièrement éclairants. Les deux cas présentés ci-après, retenus pour leur caractère très marqué, soulignent la grande diversité des situations et, surtout, le rôle fondamental du lieu de travail et de son accessibilité dans la détermination des choix modaux.

Le CERN, dont l'entrée principale se trouve à Meyrin¹⁷, à quelques hectomètres de la frontière avec la France, constitue un exemple paradigmatique de faible accessibilité en transports publics. En pondérant les réponses des employés du centre de recherche, on obtient les chiffres suivants (illustrés par les figures 2 et 3) : 2'800 employés, dont 2'134, soit pas moins des trois quarts, se rendent au travail en transports individuels motorisés, pour seulement 315 (11,3%) en transports publics ou à pied et 352 (12,6%) en vélo.

Figure 2: Mode de transport des employés permanents du CERN selon la zone de résidence



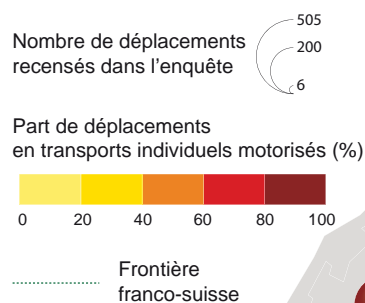
¹⁷ Voir la seconde carte de synthèse, figure 6 ci-après.



On voit bien sur la figure 2 la rupture que constitue la frontière nationale, par laquelle la majorité des déplacements se font en transports individuels motorisés, tant depuis le département de l'Ain que celui de la Haute-Savoie. De même, la figure 3, qui donne la part modale en fonction de la commune de domicile, souligne une nouvelle fois la desserte quasi-nulle côté français, d'autant plus frappante que les communes concernées sont très proches du CERN. À l'inverse, on constate que la ligne de tramway 18 reliant le CERN au centre de Genève (voir la figure 1) permet un report modal conséquent et absorbe plus de la moitié des flux.

Figure 3: Mode de transport des employés permanents du CERN selon la commune de résidence

Mode de transport (trajet domicile-travail) en fonction du domicile



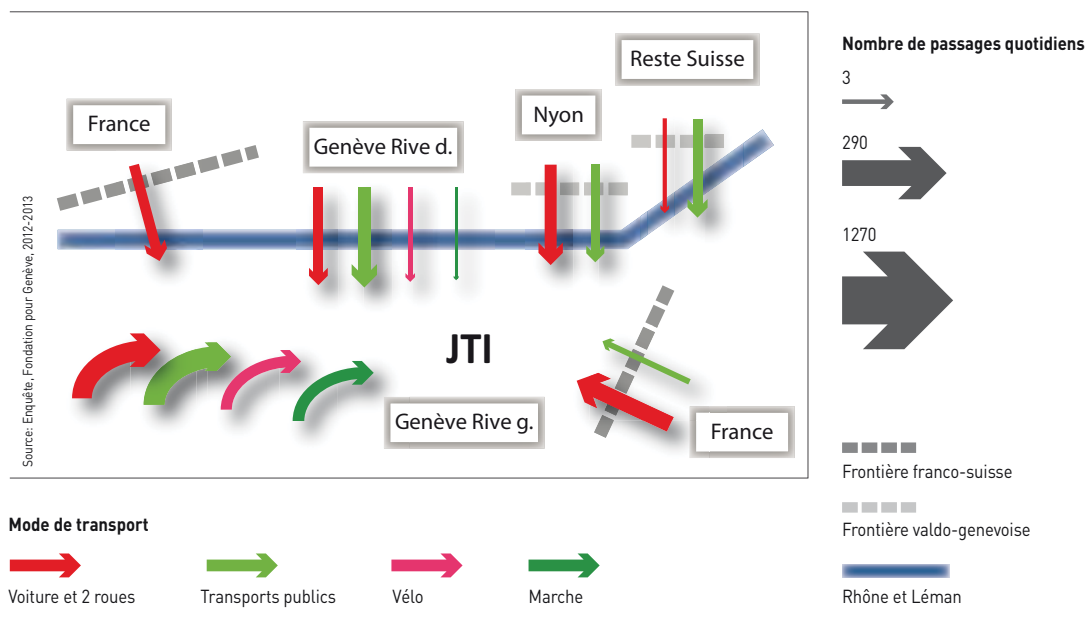
(c) M. Borzakian, Chôros, EPFL, 2013

Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013



En somme, si le caractère quelque peu excentré du centre de recherche européen joue clairement en faveur de la voiture, il est bien loin de suffire à expliquer les pratiques de ses employés : dans le domaine des mobilités, accessibilité et distance sont loin de correspondre et des transports publics efficaces suffisent à rapprocher spectaculairement les lieux entre eux.

Figure 4: Mode de transport des employés de JTI selon la zone de résidence

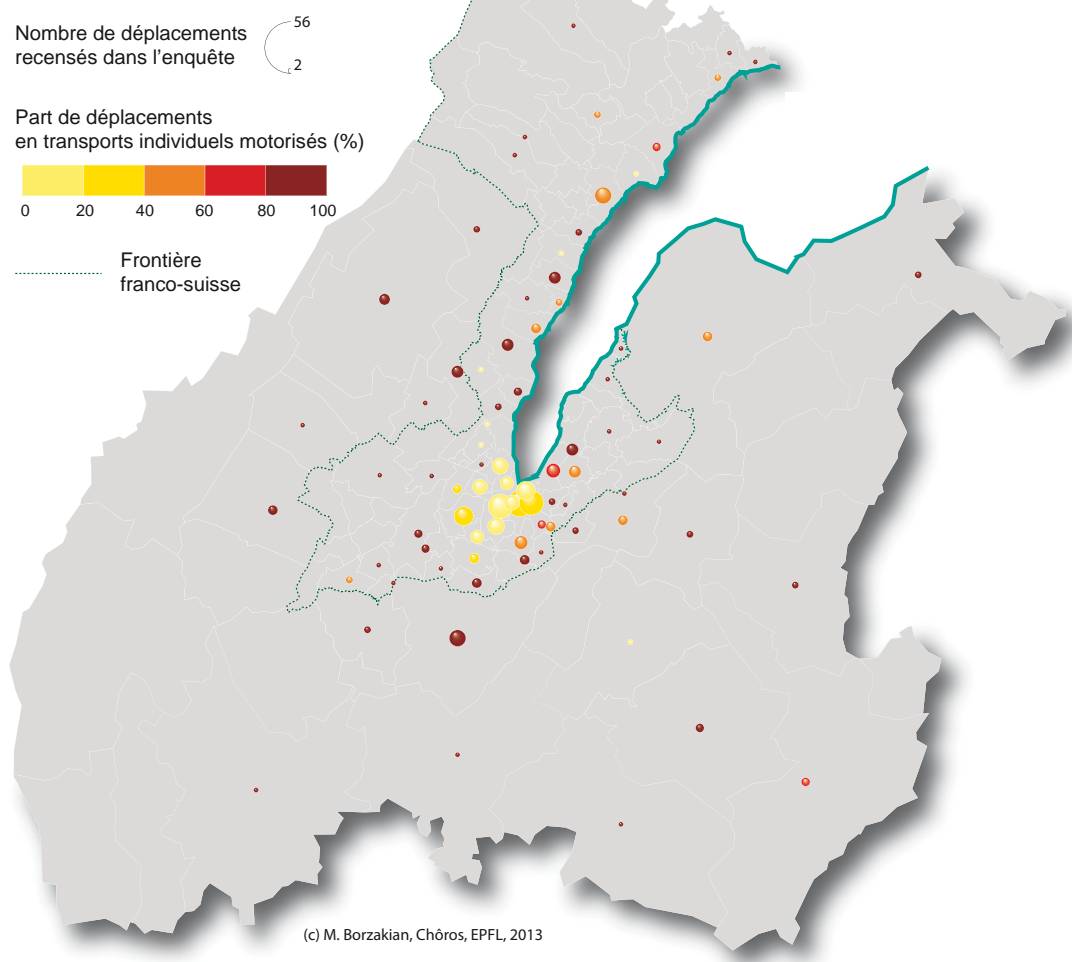


C'est ce que vient confirmer l'analyse de notre second exemple, Japan Tobacco International (JTI), dont le siège se situe à Carouge et au Petit-Lancy. D'une part, la figure 4 confirme le rôle structurant de la frontière nationale, obstacle faisant de la voiture le moyen de transport le plus sûr et le plus efficace. D'autre part, bien que la situation centrale de JTI et sa relativement bonne accessibilité en transports publics confèrent aux deux cartes un profil très différent de celui des deux précédentes, la figure 5 met tout de même en évidence, encore une fois, les importantes inégalités entre les communes genevoises en termes de desserte, ce en dépit des distances limitées. On retrouve dès lors les mêmes points chauds, en plus de la France voisine : le district de Nyon et le périurbain genevois.



Figure 5: Mode de transport des employés de JTI selon la commune de résidence

Mode de transport (trajet domicile-travail) en fonction du domicile



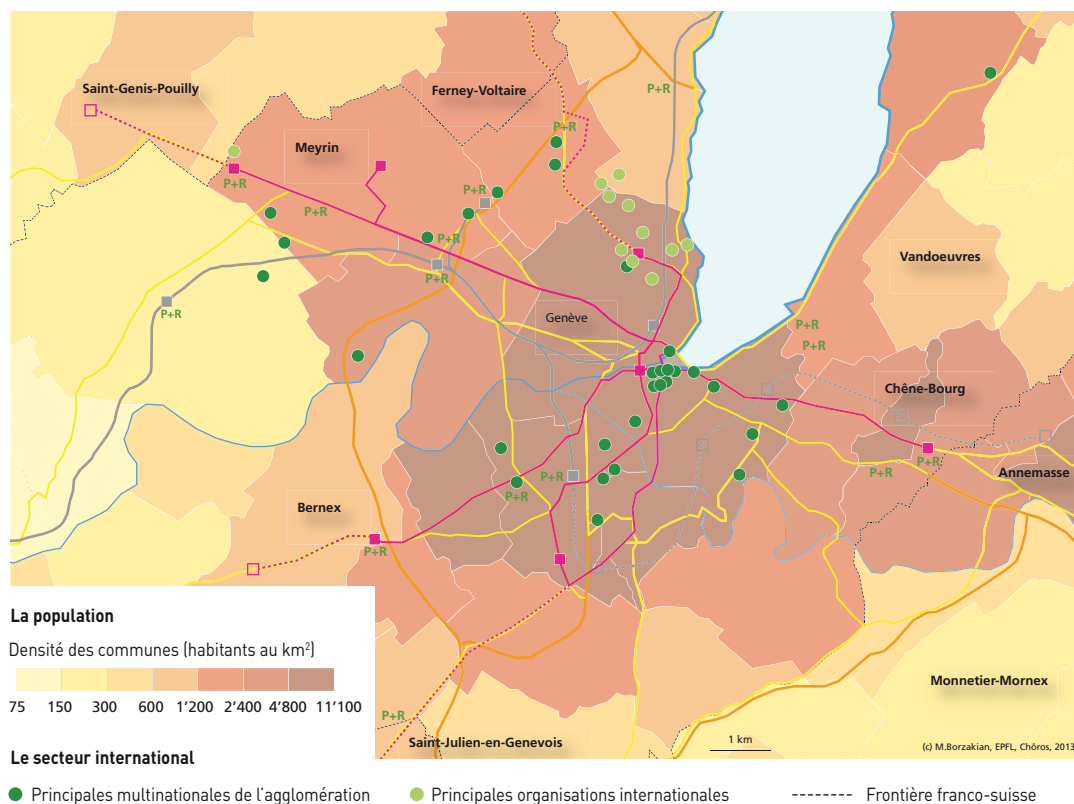
Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013

Il faut également noter un dernier point : le poids important des transports publics au sein des flux en provenance de la Suisse, au-delà du district de Nyon. Ici, la qualité du réseau CFF joue à plein – à quoi s'ajoute le fait que la longueur du trajet limite le poids du temps perdu en début et fin de parcours par d'éventuelles ruptures de charge. Mais il convient surtout de souligner que ladite qualité ne peut être évaluée seulement à l'aune du temps de trajet : les arbitrages en matières de mobilité sont aussi affaire de confort et de fiabilité, domaines dans lesquels les transports publics en site propre – tramway, métro, train – l'emportent largement sur leurs concurrents.



■ L'offre en transports publics, point faible de l'agglomération

Figure 6: Desserte des principales multinationales de l'agglomération et densité résidentielle des communes



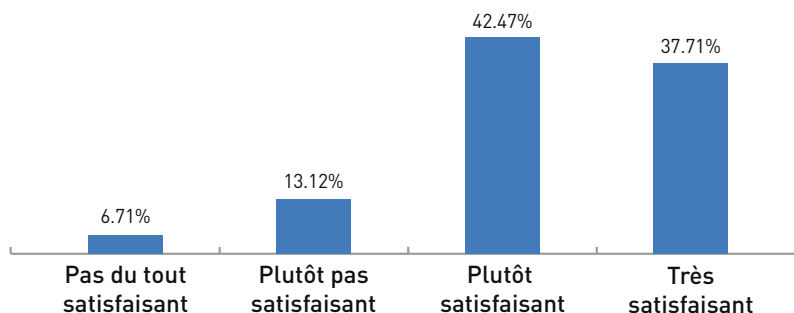
Prolongeant ces deux exemples, la seconde carte de synthèse (figure 6) permet d'affiner le diagnostic. On y observe les trois principaux problèmes de l'agglomération :

- la relativement mauvaise desserte du quartier des lieux du secteur international, des marges du quartier des Nations à l'aéroport, liée notamment à la structure radiale du réseau de transports publics genevois (TPG) ¹⁸ ;
- la très faible offre de transports publics vers la majorité des communes périphériques, particulièrement dans le district de Nyon et de France voisine ;
- le poids de la frontière, que les transports publics peinent à franchir sans rupture de charge, dans l'attente d'hypothétiques prolongements du tramway vers Ferney-Voltaire, Saint-Genis-Pouilly et Saint-Julien-en-Genevois.

Notre enquête par questionnaire apporte là encore des éléments permettant d'appuyer l'hypothèse selon laquelle l'offre de transports publics performants constitue l'enjeu crucial.

¹⁸ Structure que les projets exposés dans le projet Mobilités 2030 tendent à largement accentuer, les quelques axes tangentiels arrivant loin dans la liste des priorités (voir ci-après).



Diagramme 8: Satisfaction des enquêtés à l'égard de l'offre en transports publics

Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013

- Il convient de commencer par souligner un point important: au-delà des nuances mises en évidence par les tableaux croisés présentés ci-après, c'est bien la satisfaction qui domine à l'égard des TPG, ce qu'atteste le diagramme 8: l'insatisfaction n'est le fait que d'une petite minorité des personnes interrogées, face à plus de 80% de personnes satisfaites – tranchant avec ce qu'on a vu plus haut à propos de la circulation automobile.
- On note cependant, en second lieu, que cette insatisfaction révèle d'importantes inégalités et se révèle d'autant plus élevée dans deux cas. C'est d'abord vrai, sans surprise, dans les lieux les moins bien desservis. On atteint ainsi jusqu'à 30% d'insatisfaction en Haute-Savoie et, surtout, une proportion importante de sans opinion dans les parties de l'agglomération où l'usage des transports individuels motorisés peut, aux yeux de beaucoup, sembler aller de soi.
- Ensuite – et c'est plus inattendu – l'insatisfaction se révèle plus élevée chez les utilisateurs de transports individuels motorisés – cf. tableau 7 – confortant l'idée selon laquelle il existe une demande latente importante et que, pour beaucoup l'utilisation des transports individuels motorisés relève de la contrainte.

Tableau 7: Satisfaction des internationaux à l'égard des transports publics selon le mode de transport privilégié

	Insatisfaits	Satisfaits	Sans avis	Total
Voiture	20,7%	67,7%	11,6%	100%
Deux-roues motorisé	26,1%	69,6%	4,3%	100%
Vélo	12,5%	86,3%	1,3%	100%
Transports publics	13,9%	85,0%	1,1%	100%
Marche	18,3%	79,8%	1,9%	100%
Total	18,4%	74,4%	7,2%	100%

Note de lecture: 20,7% des utilisateurs de la voiture pour se rendre au travail, se déclarent peu ou pas du tout satisfaits par l'offre de transports publics à Genève.

Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013



Enfin, un troisième point important découle de ce qui a été vu précédemment à propos de l'âge. Cette variable joue un tel rôle qu'elle offre l'occasion d'évaluer la qualité de l'offre et d'identifier les principales difficultés de l'agglomération, au moins telles que ressenties par la population. En effet, une fois posé que les différences entre générations sont structurantes et que les plus jeunes sont plus volontiers adeptes de modes de transport alternatifs aux transports individuels motorisés, il est frappant que ces différences disparaissent dans certaines parties de l'agglomération, au profit d'une unanimité automobile.

Tableau 8: Choix modal selon l'âge, parmi les enquêtés domiciliés en Haute-Savoie¹⁹

	Score TIM = 0	Score TIM = 1	Score TIM = 2	Total
40 ans et moins	3,3%	14,9%	81,8%	100%
41 à 50 ans	1,9%	14,3%	83,8%	100%
Plus de 50 ans	1,9%	11,3%	86,8%	100%
Total	2,6%	14,1%	83,1%	100%

Note de lecture: au sein de la population des personnes interrogées domiciliées en Haute-Savoie, 3,3% des 40 ans et moins n'utilisent les transports individuels motorisés (TIM) pour aucun de leurs déplacements quotidiens.

Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013

Là encore le tableau 8 montre qu'en Haute-Savoie – c'est aussi vrai dans l'Ain mais dans des proportions beaucoup moins spectaculaires –, face à la faiblesse de l'offre en transports publics, le «champ des possibles» (Kaufmann) détermine largement les arbitrages des individus, les aptitudes et aspirations de ceux-ci ne jouant plus qu'à la marge. De légères différences entre générations subsistent mais avec des taux particulièrement faibles: la voiture est bien le seul moyen pour accéder au centre de l'agglomération depuis sa périphérie haut-savoyarde.

Un résultat qui vient renforcer l'argumentaire en faveur de l'amélioration de l'offre en transports publics comme moyen majeur d'influencer les pratiques, tout en rappelant qu'il ne suffit pas à modifier des rapports à l'urbain largement informés par l'âge.

¹⁹ Les effectifs de répondants domiciliés en Haute-Savoie étant trop faibles, on a effectué deux regroupements pour que les valeurs de toutes les cases du tableau conservent leur signification sur le plan statistique. Premièrement, sont rassemblés tous les moins de 40 ans; deuxièmement, un score a été calculé, synthétisant le choix modal i) pour le trajet domicile-travail et ii) pour les autres déplacements quotidiens (le score 2 correspond à l'utilisation des transports individuels motorisés pour les deux types de déplacements, 0 pour aucun déplacement et 1 pour l'un des deux).



■ *Quels remèdes?*

En somme, et en gardant à l'esprit les nuances que comportent les pages qui précèdent, on peut affirmer que l'offre en transports publics apparaît bien comme l'une des clés des problèmes actuels et la principale piste en vue de leur résolution, avec une demande latente difficile à chiffrer avec précision, mais sans doute importante. À cet égard, l'examen du projet Mobilités 2030, publié par le canton, se révèle particulièrement éclairant ²⁰.

Sans entrer dans des détails qui sortiraient des objectifs de cette étude, on retiendra de ce texte et des très nombreux projets qu'il contient – dont beaucoup vont certes dans le sens d'une amélioration drastique de l'offre en transports publics – deux aspects problématiques.

Premier problème, une idée domine l'ensemble du texte, selon laquelle à chaque type d'espace correspondrait un mode de transport optimal; dès lors, les transports publics et les «mobilités douces» ²¹ mériteraient un développement poussé dans le centre-ville, alors que l'accès au centre serait abandonné à la voiture et, à la rigueur, au chemin de fer. Cette conception dichotomique est d'autant plus surprenante si l'on considère les dimensions de l'agglomération genevoise, où ce qui est considéré comme central se résume à moins de 20 km².

On comprend toutefois, suivant une telle logique, que l'élargissement de l'autoroute de contournement et la traversée – en voiture – du Léman soient considérés comme des priorités plus importantes que le prolongement des lignes de tram reliant le centre aux communes françaises, sans parler de celui du CEVA.

L'autre problème est double. Premier point, la volonté de consensus affichée par le texte – sans aucun doute louable – contient en germes le risque, en voulant satisfaire tout le monde, de ne satisfaire personne et de laisser la situation empirer. Le consensus n'est jamais, faut-il le rappeler, que le résultat d'un rapport de force précédent. En l'occurrence, et cela constitue le second point, la voiture bénéficie d'un statut intouchable dans le débat public autant que dans le projet Mobilités 2030 – statut qui justifie que soit défendue «une stratégie multimodale pour Genève», selon le sous-titre du rapport, et non une stratégie véritable de report modal sur certains parcours entiers, seul moyen de convaincre les usagers de repenser leurs arbitrages en profondeur.

²⁰ Qu'on ne se méprenne pas: ce qui suit n'est pas une apologie du tout transports publics, encore moins une attaque en règle contre la politique de mobilités du canton de Genève. En revanche, il semble nécessaire, à la lumière des données qui précèdent, d'interroger la logique d'ensemble de cette politique et des projets qu'elle défend actuellement et, plus encore, d'en identifier certains impensés qui nous semblent faire obstacle à certaines réalisations en faveur d'une facilitation des déplacements à Genève.

²¹ Là aussi, le terme mériterait une discussion pour laquelle la place manque, mais l'idée, maintenant bien répandue parmi les aménageurs, selon laquelle il est cohérent de réunir marche, transports publics et vélo sous une même appellation, trahit une conception sacrifiant les logiques urbaines aux seules émissions de CO₂. En réalité, marche et transports publics d'un côté, vélo de l'autre, constituent deux rapports radicalement différents de l'individu à l'espace urbain et au collectif et les conflits d'usage ne manquent pas entre ces deux types d'usagers.



En somme, la voiture apparaît comme un impensé, une évidence de l'aménagement genevois, dans une ville qui a pourtant possédé, entre-deux-guerres, l'un des réseaux de tramways les plus denses du monde.

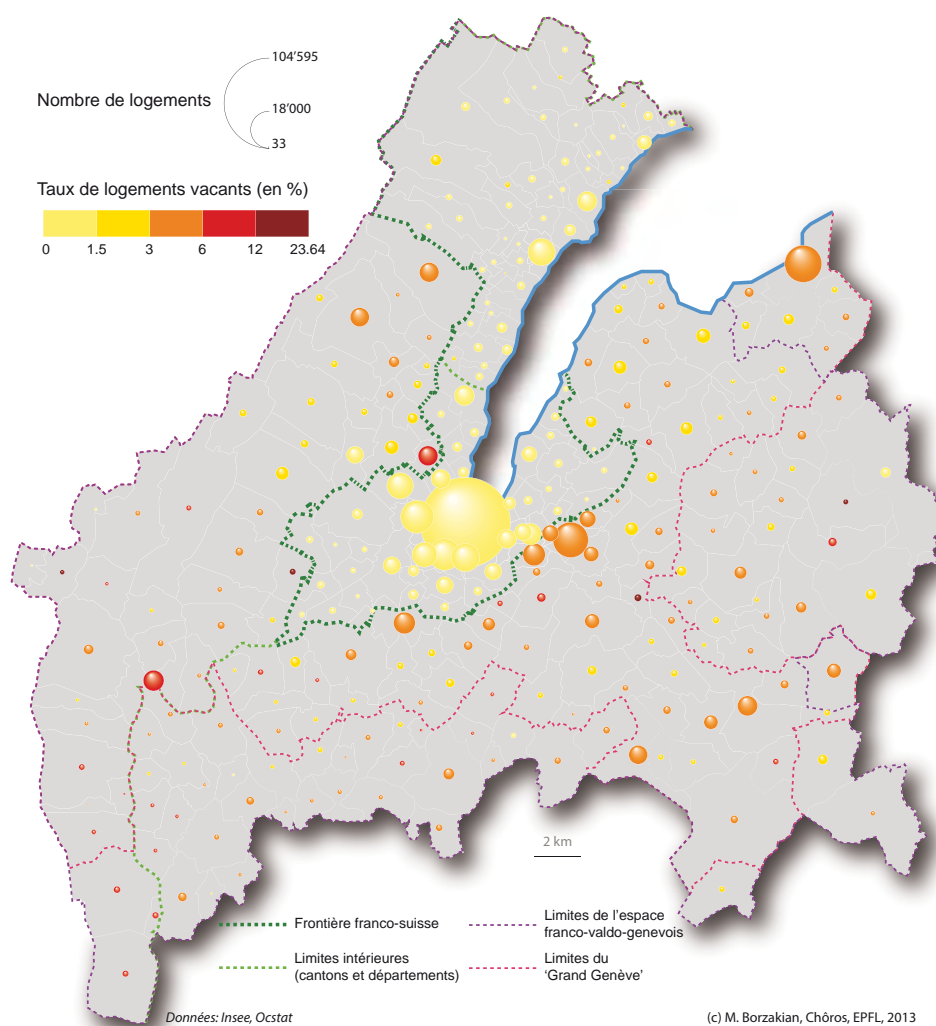
Cela posé, il serait contre-productif – et malhonnête – de traiter de la situation actuelle en se limitant à des éléments relevant seulement et strictement de la mobilité, comme si cette dernière ne s'insérait pas dans un contexte social et économique qui la détermine largement – et qu'elle participe à modifier en retour. C'est l'objet de la troisième section de ce chapitre, qui envisage le lien avec d'autres déséquilibres majeurs de l'agglomération, en particulier la dissociation croissante entre, d'une part, un centre où se développe toujours plus l'activité économique et, d'autre part, des communes périphériques se changeant progressivement en une vaste banlieue-dortoir.



12 UNE DIFFICULTÉ STRUCTURELLE : LA DISSOCIATION EMPLOIS / LOGEMENTS

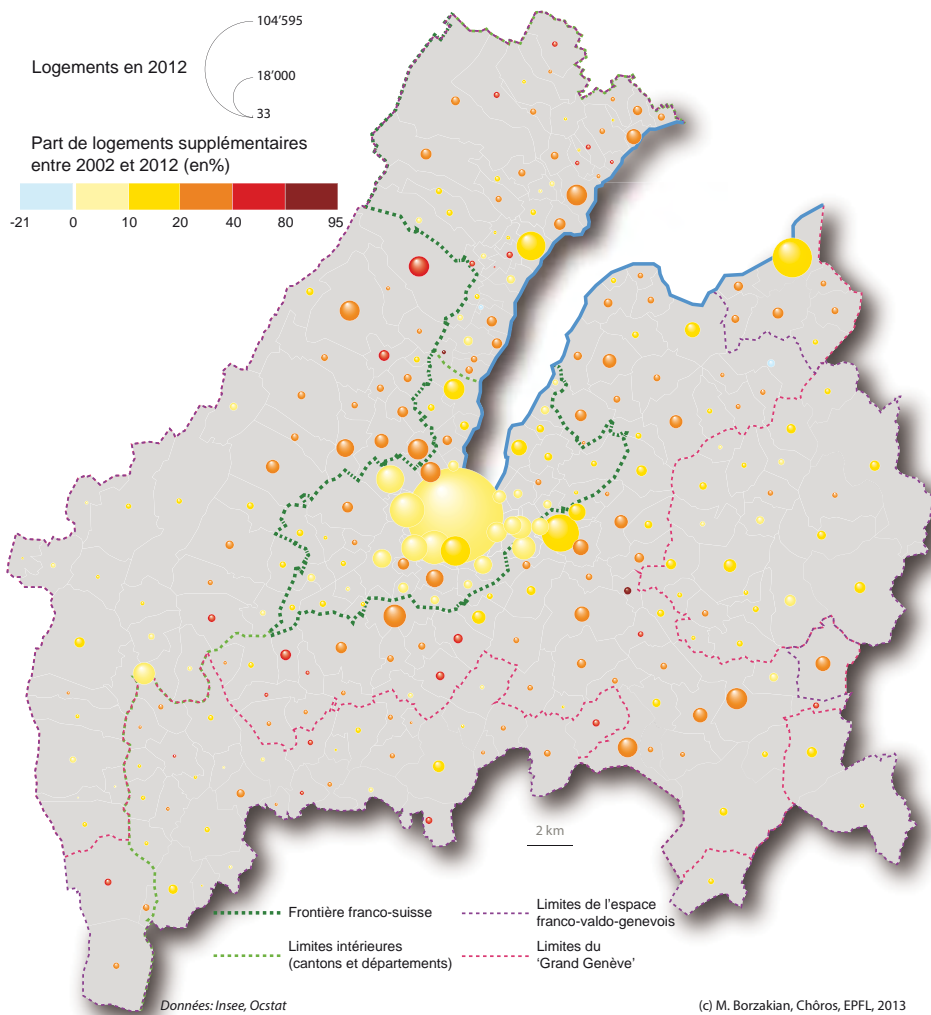
Ce chapitre nous permettra d'examiner les rapports de répartition emplois/logements dans le Grand Genève. Dans la figure 7 (comme dans la figure 6), on observe que les densités résidentielles, certes relativement élevées dans les communes les plus centrales, faiblissent rapidement dans des espaces pourtant très proches du centre, où dominent les espaces agricoles et l'habitat individuel. Parallèlement, les grandes multinationales se concentrent, hors quelques exceptions, dans les communes les plus centrales ainsi qu'un axe reliant Pregny-Chambésy à Meyrin, via l'aéroport.

Figure 7: Le taux de logements vacants: un fort contraste entre Genève et la France voisine



Mais c'est surtout sur les cartes du logement que transparait la grande hétérogénéité de l'agglomération, avec des taux de logements vacants (figure 7) inférieurs à 0,3% dans plus de la moitié des communes du canton et ne dépassant pas 1,5% en-deçà de la frontière, alors qu'on atteint 7,1% de moyenne côté français, en passant par des taux allant de 3 à 6% pour les centres secondaires de l'agglomération que sont Annemasse, Thonon-les-Bains ou Saint-Julien-en-Genevois.

Figure 8: La construction de nouveaux logements: un effort très inégalement consenti

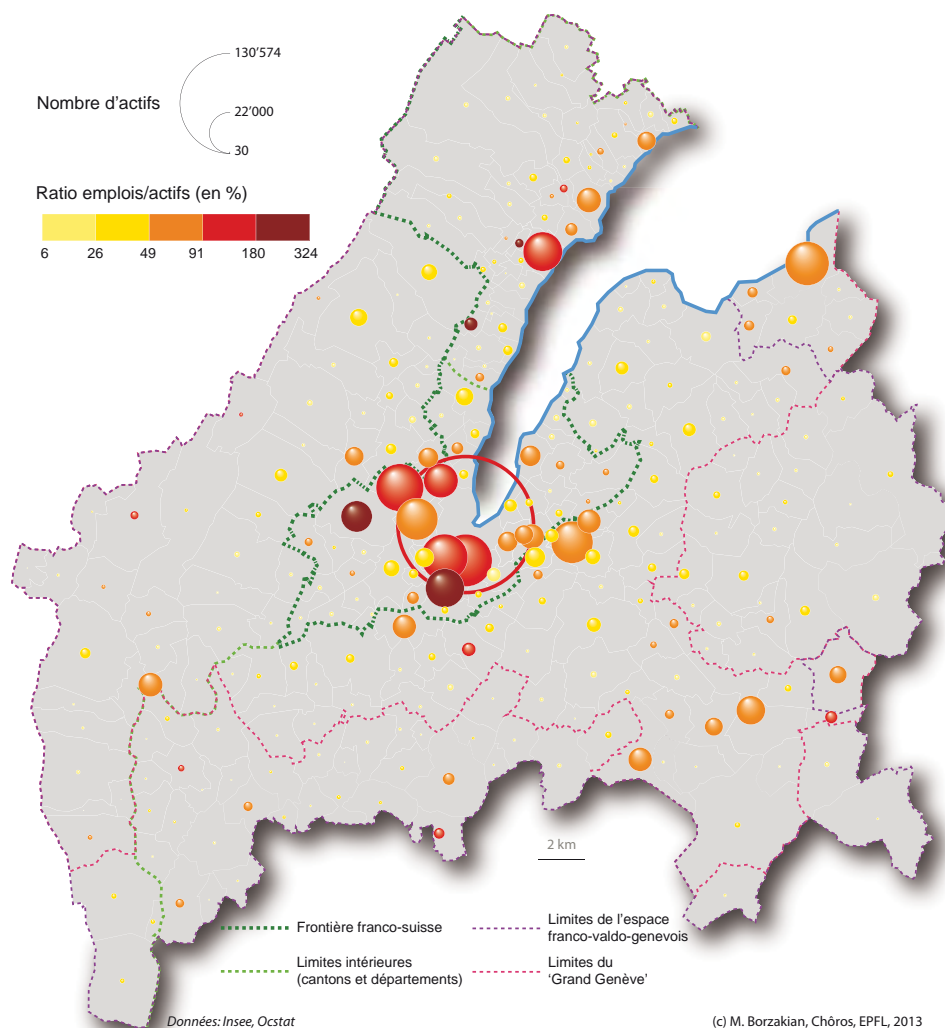


Si de tels écarts, déjà soulignés dans le premier chapitre, peuvent certes être imputés à une demande décroissant au fur et à mesure de l'éloignement du centre, l'explication est cependant loin de suffire: on voit en effet, sur la figure 8, le lien étroit entre le taux de vacance des communes et leur activité en termes de construction et, en l'occurrence, la faiblesse des efforts consentis par le Canton dans ce domaine:



- dans la partie suisse de l'agglomération, on compte 6,2% de logements supplémentaires (soit un total de 52'000), dont 1,8% en ville de Genève, alors que le nombre d'emplois a progressé cinq à six fois plus, de 12% en ville de Genève à environ 30% dans la première couronne suburbaine;
- côté français, on enregistre une augmentation totale de 51%, incluant une croissance non négligeable dans les centres secondaires de Ferney-Voltaire (+25%), Saint-Julien (+27%) ou Annemasse (+15%) – les proportions portent certes sur des ordres de grandeur moins importants qu'au centre de l'agglomération, avec un total d'environ 35'000 logements supplémentaires, mais témoignent d'un effort considérable qui permet, à l'heure actuelle, d'absorber une part importante du surplus de demande.

Figure 9: L'inégal rapport entre offre et demande de main-d'œuvre



Cette hétérogénéité de l'offre de logement, déjà évoquée au chapitre précédent, est ici mise en évidence pour la rapprocher de l'hétérogénéité, non moins remarquable, de l'offre d'emplois. La figure 9 fait ainsi apparaître une tension entre:

- un axe Satigny-Annemasse, doublé de quelques centres secondaires comme Thonon et Nyon, accueille l'essentiel des emplois de l'agglomération, avec un rapport entre emplois et personnes en âge de travailler très favorable et même souvent supérieur à 100%: Genève et sa première couronne suburbaine rassemblent 36% des actifs de l'agglomération et 52% de ses emplois;
- de larges espaces principalement résidentiels quoique parfois très proches du centre – comme les communes chic de la rive gauche et le département de l'Ain: la deuxième couronne suburbaine (qui inclut des communes vaudoises et françaises) compte 27% des actifs et 24% des emplois, mais c'est surtout dans le périurbain que le déséquilibre se creuse, avec 23% des actifs et 11% des emplois.

Cette dissociation entre emplois et logements ne constitue pas une spécificité genevoise et toutes les métropoles connaissent ce problème. Ici se pose toutefois la question du degré de cette dissociation, accentué par la politique de construction de communes qui, pour des raisons qui n'ont pas à être jugées ici, entretiennent une sorte de malthusianisme urbain. Que ce soit par l'incitation ou la contrainte, les aménageurs genevois ne pourront sans doute pas faire l'économie d'une remise en cause de ces politiques, tout en considérant la possibilité d'en faire de même à propos de l'implantation des principaux pourvoyeurs d'emplois de l'agglomération – au sein desquels multinationales et OI figurent en bonne place. Le présent travail a mis en évidence le fait que dans l'agglomération genevoise, le logement et la mobilité sont deux domaines qui présentent des défis particulièrement importants. Par ailleurs, ces deux questions n'ont pas été traitées conjointement par hasard, elles sont, en effet, très intimement liées.



13 UN ÉCLAIRAGE SUR TROIS CAS PARTICULIERS

Parmi les multinationales mobilisées pour l'enquête, JTI a enregistré le meilleur taux de réponse, avec 422 réponses exploitables sur 950 employés, permettant de dresser un portrait fiable de l'entreprise. De même, les 379 réponses récoltées auprès de Procter & Gamble (environ 3'000 employés) et les 554 auprès du CERN (environ 3'000 salariés permanents), constituent un matériau méritant une investigation plus en détail. Ci-dessous quelques éléments de synthèse.

■ Logement

Tableau 9: Le domicile des employés

	JTI (411 réponses)	P&G (367 réponses)	CERN (542 réponses)	Moyenne de l'enquête
Genève centre et 1 ^{ère} couronne	43,1%	49,6%	17,3%	39,2%
2 ^{ème} couronne suburbaine	10,5%	16,1%	6,5%	11,1%
Genève périurbain	10,0%	9,0%	2,0%	7,8%
District de Nyon	10,0%	8,2%	3,0%	12,1%
Reste de la Suisse	6,6%	2,7%	2,2%	6,2%
Département Ain	5,8%	5,5%	56,5%	9,6%
Département Haute-Savoie	14,1%	9,0%	12,6%	14,0%

Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013

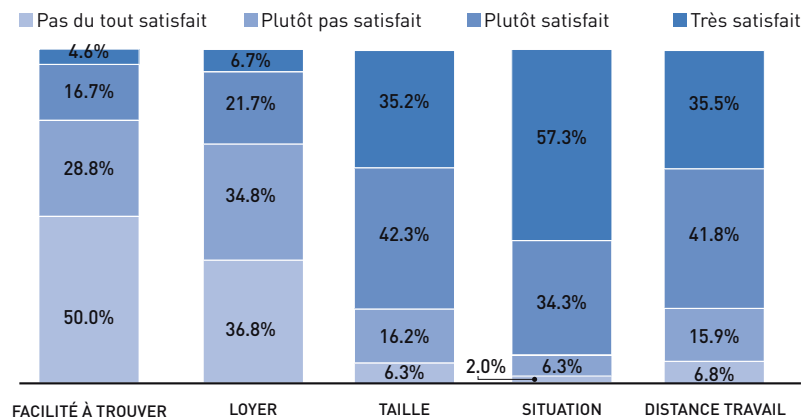
Les employés de JTI et de Procter & Gamble ont une géographie plutôt plus centrale que la population de référence des employés de multinationales interrogés dans le cadre de l'enquête, ce qui peut s'expliquer notamment par la situation des deux entreprises, à Carouge et au Petit Lancy. On observe, sans surprise, que les Français (24% des répondants de JTI, 19% de P&G) sont nettement surreprésentés en Haute-Savoie et dans l'Ain, tandis que les Suisses (22% chez JTI et 7% chez P&G) le sont dans le district de Nyon et le reste de la Confédération. Les autres nationalités (54% du total), en revanche, investissent majoritairement le centre de l'agglomération et la banlieue proche, même s'il faut signaler qu'environ un quart d'entre eux sont domiciliés en dehors du canton.

Tout au contraire, les employés du CERN, dont le caractère très international participe à expliquer que les Suisses soient très sous-représentés (moins de 5% des répondants) se concentrent dans l'Ain, confirmant le caractère déterminant du lieu de travail – en l'occurrence la frontière franco-suisse, entre Meyrin et Prévessin-Moëns – dans le choix du domicile. Ici, la difficulté d'accès en transports se combine aux trajectoires résidentielles: le périurbain et la banlieue de Genève tendent à concentrer des habitants auxquels des revenus relativement plus élevés et des réseaux étoffés permettent de quitter le



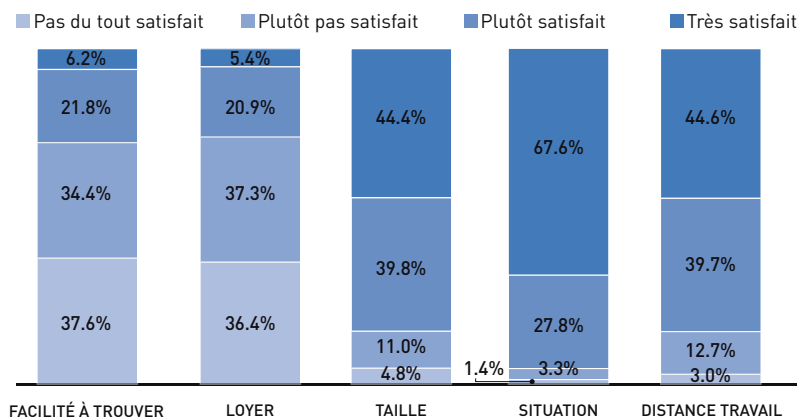
centre-ville pour s'installer dans des villas. Dans le cas du CERN, en dehors de nombreux employés français, très majoritairement domiciliés dans l'Ain – et la Haute-Savoie –, le profil très international de l'effectif et la sous-représentation de hauts et très hauts revenus expliquent le faible investissement de la partie suisse de l'agglomération.

Diagramme 9: La satisfaction des employés de JTI quant au logement



Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013

Diagramme 10: La satisfaction des employés de P&G quant au logement

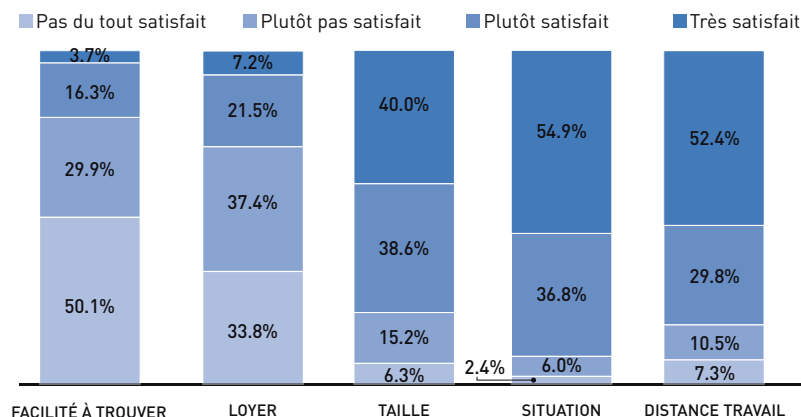


Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013

Concernant la satisfaction des employés de JTI et P&G quant au logement, on constate que les chiffres sont très similaires à ceux de l'ensemble de l'enquête, présentés en fin de premier chapitre. C'est donc encore une fois la difficulté de trouver un logement et la cherté des loyers qui, pour les deux entreprises, se trouvent au cœur des préoccupations. Les nuances observables dans le cas du CERN sont d'une ampleur négligeable, laissant supposer que, même si le marché immobilier est moins saturé en France voisine, les problèmes concernent l'ensemble de l'agglomération ¹⁶.



Diagramme 11: La satisfaction des employés du CERN quant au logement



Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013

■ Mobilité

Comme dans le cas du logement, le zoom sur trois organisations permet de confirmer des éléments identifiés à propos de l'ensemble de l'échantillon, tout en apportant quelques nuances.

Tableau 10: Comparaison du choix modal chez les employés de JTI, P&G et du CERN

	Score TIM = 0	Score TIM = 1	Score TIM = 2	Total
CERN	15,0%	16,4%	68,6%	100%
JTI	25,5%	31,2%	43,3%	100%
Procter & Gamble	26,6%	30,6%	42,8%	100%
Moyenne enquête	23,6%	24,3%	52,1%	100%

Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013

En premier lieu, on retrouve l'influence du lieu de travail – et de son accessibilité – sur les choix modaux: les transports individuels motorisés sont rois, on l'a vu, au CERN, alors que la position centrales des deux multinationales favorise l'utilisation des transports publics. Même s'il ne faut pas sous-estimer d'autres variables, comme l'âge, qui se combinent au sein de chaque entreprise et mettent en évidence la complexité des arbitrages pour chaque individu.

¹⁶ On notera, en particulier concernant les questions portant sur la satisfaction, que cette grande proximité entre les résultats des trois organisations vient confirmer la solidité de l'échantillon de l'enquête dans son ensemble.



Deuxièmement, on observe sur les trois tableaux, comme mis en évidence pour l'ensemble de l'échantillon, que l'insatisfaction à l'égard des transports publics, au-delà des nuances entre les trois organisations, est d'autant plus élevée chez les employés utilisant le plus les transports individuels motorisés. Elle croît également, en toute logique, en fonction du lieu de domicile et de la difficulté d'accès corollaire au lieu de travail.

Tableau 11: Satisfaction des employés de JTI à l'égard des transports publics selon le mode de transport privilégié

	Insatisfait	Satisfait	Sans avis	Total
Score TIM = 2	30,3%	57,6%	12,1%	100%
Score TIM = 1	19,3%	79,0%	1,7%	100%
Score TIM = 0	17,5%	81,4%	1,1%	100%
Total	23,6%	70,4%	6,0%	100%

Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013

Tableau 12: Satisfaction des employés de P&G à l'égard des transports publics selon le mode de transport privilégié

	Insatisfait	Satisfait	Sans avis	Total
Score TIM = 2	19,6%	70,3%	10,1%	100%
Score TIM = 1	8,0%	91,2%	0,9%	100%
Score TIM = 0	9,2%	89,8%	1,0%	100%
Total	13,3%	81,8%	4,9%	100%

Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013

Tableau 13: Satisfaction des employés du CERN à l'égard des transports publics selon le mode de transport privilégié

	Insatisfait	Satisfait	Sans avis	Total
Score TIM = 2	18,9%	66,4%	14,8%	100%
Score TIM = 1	16,1%	82,7%	1,2%	100%
Score TIM = 0	9,5%	89,2%	1,4%	100%
Total	17,0%	72,5%	10,5%	100%

Source: Enquête, Fondation pour Genève, 2012-2013



14 TROIS CONCLUSIONS

Sur la base de ce qui précède, il est possible de formuler une première série de réponses aux questions soulevées dans l'introduction de ce chapitre.

Premièrement, les employés du secteur international pèsent d'un relativement faible poids au sein des flux pendulaires qui parcourent l'agglomération genevoise, poids d'autant plus limité que leur utilisation des transports individuels motorisés se trouve légèrement inférieure à la moyenne régionale.

Deuxièmement, cette population des «internationaux» recouvre une grande diversité de situations, du fait non seulement des différentes nationalités représentées, mais aussi et surtout de l'âge, de l'ancienneté de la présence, du revenu, etc. Autant de variables socio-culturelles qui, toutefois, influent seulement à la marge sur les pratiques en matière de mobilité, laissant ressortir deux importantes constatations:

- les logiques à l'œuvre parmi les internationaux sont très proches de celle de la population genevoise dans son ensemble;
- les arbitrages des individus sont largement soumis à leur situation géographique et à l'offre de transports publics accessible depuis leur domicile et leur lieu de travail.

Troisièmement, un enjeu majeur semble échapper en partie aux préoccupations des élus et groupes de pression genevois: l'accessibilité du centre, autrement dit l'aptitude de la main-d'œuvre à se rendre sur son lieu de travail, constitue le principal défi actuel de la mobilité genevoise. C'est notamment ce point que tentent de souligner les pages qui suivent, consacrées aux causes structurelles des difficultés rencontrées par Genève ainsi qu'à quelques possibles remèdes à y apporter.



CONCLUSION GÉNÉRALE

En premier lieu, nous avons vu que l'agglomération urbaine se caractérise par une très forte concentration des logements dans le centre. Il en résulte que les possibilités de logement à proximité du lieu de travail sont très limitées, en particulier pour la population qui s'installe à Genève. C'est une des raisons pour lesquelles la plupart des internationaux se sont établis en dehors du centre, la moitié habitant même de l'autre côté de la frontière. L'utilisation de la voiture étant tout particulièrement importante pour les résidents des ceintures urbaines périphériques, le réseau routier de l'agglomération souffre d'une saturation notoire. Avec, en particulier, une difficulté croissante pour accéder au centre.

En outre, les difficultés qui résultent des problèmes de mobilité entraînent à leur tour une péjoration des conditions de logement. En effet, la saturation du réseau et les difficultés à se déplacer qui en découlent augmentent l'attrait pour les logements au centre-ville et accentuent encore la pénurie d'appartements. S'ajoute le fait que, contrairement à la France, le canton de Genève construit très peu de nouvelles habitations.

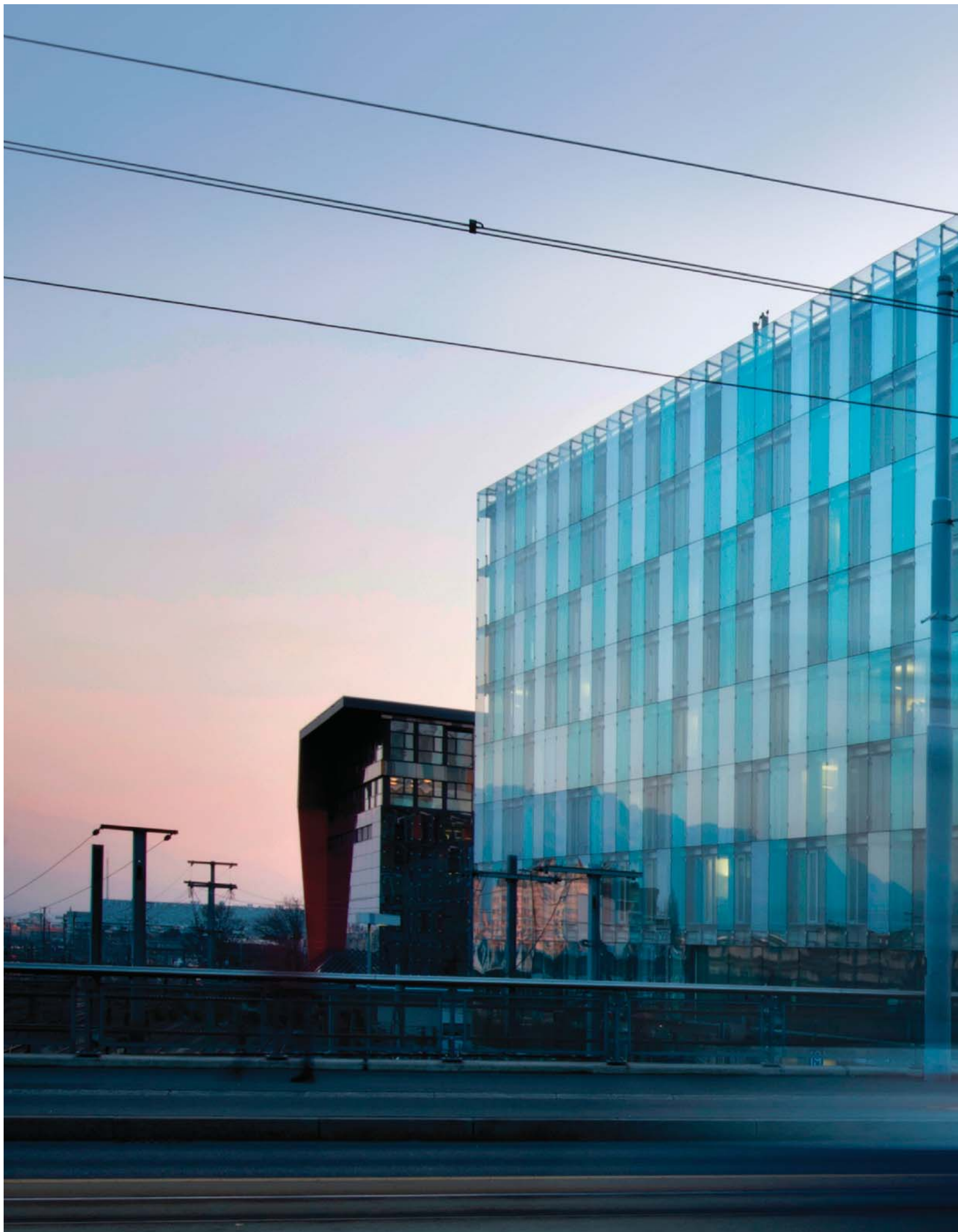
Par ailleurs, la difficulté à trouver un logement touche en particulier les personnes qui sont amenées à changer de logement et qui souffrent d'un réseau de connaissances local moins développé. Pour ces raisons, la population internationale est particulièrement touchée par cette problématique. Elle tend à se loger en périphérie et à payer des loyers considérablement plus élevés que le reste de la population pour un logement comparable.

Les études de satisfaction mettent en évidence que le logement et la mobilité sont deux points noirs pour l'attractivité internationale du canton. Les priorités qui ont été mises en évidence sont le désengorgement des axes routiers accédant au centre-ville et la construction de logements de moins de 6 pièces. Ces objectifs sont particulièrement importants pour garantir l'attractivité internationale du canton, mais aussi pour assurer de bonnes conditions de vie à la population résidente.

En somme, les analyses de ce Cahier convergent pour mettre en évidence des problèmes structurels, dont deux principaux défis auxquels Genève doit faire face:

- construire plus de logements dans le centre et à proximité, pour espérer éliminer la pénurie que connaît le canton et participer à réduire les mouvements pendulaires entre des communes périphériques très résidentielles et un centre concentrant l'emploi;
- améliorer drastiquement l'offre en transports publics, pas seulement dans le centre-ville et en tenant compte du confort et de la fiabilité autant que de la vitesse.





MEMBRES
DU COMITÉ
SCIENTIFIQUE DE
L'OBSERVATOIRE



Yves Flückiger est professeur au département d'économie de l'Université de Genève où il dirige l'Observatoire de l'emploi. De 1996 à 2007, il a été membre, puis, dès 2003, vice-président de la Commission suisse de la concurrence. Depuis 2007, il est vice-recteur de l'Université de Genève. Il a publié plus de 110 articles portant sur l'économie du travail, de l'éducation et l'économie internationale.



Délia Nilles est maître d'enseignement et de recherche et directrice adjointe de l'Institut CREA, UNIL. Elle enseigne les mathématiques pour économistes et réalise des recherches portant sur divers aspects de l'économie suisse. Elle gère le modèle de prévisions pour l'économie suisse et représente la Suisse dans le projet LINK, mis sur pied par l'économiste américain Lawrence R. Klein (Prix Nobel en 1982) et repris par l'ONU.



Cédric Dupont est professeur de science politique et relations internationales ainsi que directeur de la Formation continue à l'Institut de hautes études internationales et du développement (IHEID) à Genève. Ses principaux domaines de recherches portent d'une part sur les questions de gouvernance à l'échelle régionale et globale et d'autre part sur l'analyse politique des relations économiques internationales.



Jacques Lévy est géographe et urbaniste, professeur à l'École polytechnique fédérale de Lausanne. Il s'intéresse aux villes et à l'urbanité, à la mondialisation, à la géographie politique, à la cartographie et la théorie de l'espace habité. Il a publié de nombreux ouvrages et a réalisé en 2013 un film, *Urbanité/s*.

Les auteurs de l'étude «Logement et mobilité»



Manouk Borzakian est géographe, chercheur au laboratoire Chôros de l'École polytechnique fédérale de Lausanne. Après une thèse soutenue à Paris-Sorbonne consacrée à la dimension spatiale des goûts et des pratiques culturelles, il travaille depuis 2011 sur les enjeux de l'aménagement de l'agglomération genevoise et, plus généralement, sur les phénomènes associés à la métropolisation.



Vahan Garibian est économiste, attaché de recherche au Laboratoire d'économie appliquée de l'Université de Genève.



DONNÉES ET MÉTHODE

Les statistiques officielles étant insuffisantes pour rendre compte des relations complexes entre, d'une part, le marché du logement et les réseaux de transport et, d'autre part, les internationaux, un questionnaire en ligne a été élaboré par les quatre instituts universitaires impliqués dans cette recherche, comprenant près de 200 questions relatives à six thématiques – socio-démographie, logement, mobilité, santé, éducation, intégration. Il convient d'apporter quelques précisions sur la manière dont a été menée cette enquête et dont ses résultats ont été traités.

■ *Échantillonnage et données*

Les questionnaires ont été envoyés électroniquement au management des institutions présentées dans le tableau 1, avec pour consigne de transmettre les questionnaires aux employés concernés.

Tableau 1: Diffusion du questionnaire

Institutions	Abréviation
• Organisations internationales présentes sur le territoire du canton	OI/ONG/MP
• Organisations non gouvernementales répertoriées à la chancellerie de Genève	
• Missions permanentes établies à Genève	
• Entreprises multinationales membres du GEM (Groupement des Entreprises Multinationales)	Multinationales
• Banques membres de l'association Genève Place financière	

Les données ont été récoltées entre l'été 2012 et l'automne 2013. Le nombre total de réponses se monte à 4'567.

Tableau 2: Données récoltées

Institutions	Observations
OI/ONG/MP	1'998
Multinationales	2'569
Dont institutions financières	1'127
Total	4'567

■ *Échantillon et représentativité*

L'échantillon issu du questionnaire ne reflète pas proprement la proportion des différents acteurs internationaux. En particulier, les réponses du groupe OI/ONG/MP constituent près de la moitié de l'échantillon récolté, alors qu'il compose seulement 27% de la communauté internationale, ce qui témoigne du fait que les organisations internationales et leurs employés ont fort bien participé à l'enquête. Ce qui n'était malheureusement pas le cas des multinationales, certaines d'entre elles n'ayant pas pris part au questionnaire malgré nos rappels.



Pour corriger ce biais éventuel, nous avons effectué une analyse détaillée de la représentativité de l'échantillon des employés de multinationales qui ont participé à l'enquête. Cette opération s'est effectuée en comparant certaines variables clés des répondants avec celles de l'ensemble de la population employée par les multinationales, grâce aux données de l'Enquête suisse sur la structure des salaires (ESS). L'analyse ainsi effectuée a permis de constater que l'échantillon obtenu possède des caractéristiques très proches de la population étudiée en ce qui concerne les variables sociodémographiques (tableau 3). En revanche, le revenu de l'échantillon est notablement plus élevé que celui de la population.

Tableau 3: Échantillon et population

	Échantillon	ESS
Femme	38.2%	40.5%
Année naissance (moyenne)	1972	1972
Revenu médian	10'000-12'500	8'000

Résultats arrondis au 1:100

Cette différence entre les deux distributions s'explique en premier lieu par la technique d'échantillonnage utilisée: la distribution des questionnaires n'a pas pu être contrôlée et ces derniers ont probablement été diffusés par le haut dans les entreprises, c'est-à-dire transmis en premier lieu aux employés occupant des positions hiérarchiquement élevées, avec pour consigne de le transmettre aux subordonnés. Par ailleurs, le questionnaire est online, et uniquement transmissible via Internet. Il est donc fort probable que, pour des raisons pratiques, il ait été adressé principalement aux professionnels ayant une adresse email interne.

Concernant la représentativité des organisations ayant participé à notre enquête, les données proviennent de 43 OI et ONG, 34 missions permanentes et de 17 multinationales. Pour une question de confidentialité, le nom des banques ayant participé n'a pu être récolté. Les entreprises suivantes sont surreprésentées dans notre échantillon: JTI, DuPont de Nemours International, Procter & Gamble Europe. Regroupés, leurs employés constituent 23.9% de l'échantillon des «entreprises multinationales», alors qu'ils ne représentent qu'environ 8% des entreprises sondées et 6% de la totalité des employés des entreprises multinationales présentes sur le territoire du canton.

■ Calibration de l'échantillon

La calibration de l'échantillon a été effectuée avec la méthode de calage sur marge. Cette méthode dite de post-stratification consiste à donner des poids statistiques aux différentes observations de manière à obtenir ainsi un échantillon possédant les mêmes caractéristiques que la population étudiée. Concrètement, il s'agit de faire coïncider la distribution de l'échantillon à celle de la population, pour certaines variables d'intérêt. Lorsque ces caractéristiques sont choisies judicieusement, cette procédure permet d'augmenter la précision des estimateurs et d'éliminer les biais découlant des non-réponses qui dépendent des



variables utilisées pour le calage. Bien entendu, cette méthode requiert la connaissance des caractéristiques de la population en regard des variables utilisées pour le calage. Il est important de relever que des différences entre l'échantillon obtenu et la population étudiée ne constituent pas nécessairement un problème en termes de validité statistique. En effet, seuls les décalages relatifs à des caractéristiques corrélées avec les variables étudiées entraînent la production d'un biais dans les résultats. Par exemple, la surreprésentation de certaines entreprises dans l'échantillon utilisé n'est susceptible d'altérer la validité des résultats que si le comportement des employés des entreprises surreprésentées diffère de ceux des autres entreprises (par exemple par le choix d'un logement de nature différente). C'est pourquoi certaines données mobilisées dans ce rapport, en particulier dans le chapitre consacré à la mobilité, consistent en de simples pondérations sur la base du nombre d'employés des entreprises sondées.

Pour le reste, nous avons calibré l'échantillon en fonction :

- Du groupe d'employeurs: d'un côté les organisations internationales (y compris les ONG et missions permanentes) et de l'autre les sociétés multinationales et les banques. En effet, il est attendu que de nombreuses différences puissent exister entre les deux populations, notamment sociodémographiques.
- Du revenu, variable clé pour expliquer les choix de logement. Le revenu n'étant pas disponible pour les employés des organisations internationales, cette calibration n'a été possible que sur le sous-échantillon des sociétés multinationales et des banques.



POSTFACE

PAR VINCENT KAUFMANN

Le besoin de générosité

Le logement et les transports sont le talon d'Achille du Grand Genève, d'une certaine manière la rançon de son succès. L'étude menée par la Fondation pour Genève l'illustre parfaitement : la difficulté à trouver un logement, de surcroît à un prix abordable, la congestion routière et la perfectibilité des transports publics sont autant de facteurs susceptibles de tempérer l'attrait de Genève. S'il n'y a pas de solutions simples à cet état de fait, la présente étude pointe cependant plusieurs pistes susceptibles de permettre de le dépasser, des pistes qui méritent d'être prises au sérieux.

Il ressort tout d'abord que la politique de promotion économique du canton de Genève en général et celle relative aux expatriés en particulier, ne peuvent être tenues pour seules responsables de la crise du logement. Cette politique entraîne certes un important afflux migratoire vers Genève, mais force est de constater que la croissance démographique de la région ne lui est que partiellement liée. Elle provient aussi et surtout de mobilités internes à la Suisse et à la France voisine, en raison notamment d'un marché de l'emploi très dynamique.

Les liens entre la crise du logement et la présence des internationaux sont par ailleurs plus complexes qu'il n'y paraît de prime abord. Lors d'une vaste enquête cofinancée par la Chambre immobilière genevoise et le Projet d'agglomération sur les arbitrages en matière de choix résidentiels dans le Grand Genève¹, nous avons pu observer que tous les habitants de la région ne sont pas égaux devant la crise du logement. D'une part, un revenu élevé permet d'être mieux logé, mais d'autre part, il existe une forte prime aux locaux. Celle-ci traduit en particulier le fait que trouver un appartement à Genève passe par des réseaux de relations. Disposer d'un tel réseau constitue dès lors un ingrédient central pour être bien logé, ce qui suppose un ancrage local marqué. En d'autres termes, si les internationaux ont des loyers élevés, c'est notamment parce qu'ils ne disposent pas de ces réseaux locaux. Plus que de faire monter les prix de l'immobilier, ils se logent dans le parc le plus coûteux à Genève ou sur la côte vaudoise, ou alors s'installent en France, parfois par défaut.

Il ressort ensuite de la présente étude que le Grand Genève est très loin d'être unifié, et que les effets de frontières y sont très forts. L'offre en transports publics reste très lacunaire en France voisine, obligeant la population à utiliser l'automobile, dans le même temps, l'accès au centre de l'agglomération est assez limité en voiture, rendant la mobilité problématique. Il est sans doute illusoire de prétendre les résoudre en créant des grandes infrastructures de transport ou en rééquilibrant le ratio logement/emploi de part et d'autre de la frontière. La question des effets de frontière est sans doute plus fondamentale : le système administratif de part et d'autre de la frontière peut être source de blocages et de « non-déménagement » ; l'école et les systèmes scolaires dans lesquels ils sont enchâssés constituent actuellement un frein à l'intégration transfrontalière de la région. Cette situation peut-elle changer en développant des structures plus souples, des échanges, une certaine perméa-

¹ Thomas M.-P. et al. (2011) Choix résidentiels et modes de vie dans l'agglomération franco-valdo-genevoise. EPFL LaSUR, Lausanne.



bilité des systèmes administratif? De nombreux expatriés qui s'installent en France pour des questions liées aux niveaux de prix et à la pénurie d'offre en Suisse regrettent cet état de faits qui nuit de leur point de vue à la qualité de vie.

La présente étude fait enfin ressortir que les problèmes de mobilité résidentielle et de mobilité quotidienne de la population internationale sont très similaires à ceux que rencontrent la population résidente du Grand Genève dans son ensemble. La recherche susmentionnée de 2011 sur les arbitrages de choix résidentiels dans le Grand Genève permet d'approfondir cette question sous l'angle de la qualité de vie. Il en ressort en particulier que les aspirations résidentielles des habitants du Grand Genève sont assez fortement diversifiées, et que cette diversité ne peut pas être complètement expliquée par les variables structurelles comme le revenu ou la position dans le parcours de vie. A position équivalente, des différences importantes sont constatées et illustrent l'existence d'une multiplicité de modèles en matière de modes de vie résidentiels. Mais les résultats de l'enquête quantitative menée vont plus loin. Les aspirations résidentielles différentes ont permis d'identifier sept modes de vie résidentiels au sein de la population du Grand Genève et par conséquent sept visions de la qualité de vie. Or il apparaît dans cette recherche que le potentiel d'accueil du territoire à ces différentes aspirations est à la fois morcelé et assez confiné spatialement. Qui cherche par exemple une proximité de l'aéroport sans dépendance à l'automobile aura par exemple de la peine à trouver chaussure à son pied; de la même manière, la volonté d'habiter dans le centre de l'agglomération pour bénéficier de l'ensemble des aménités urbaines qui s'y trouvent ne se marie pas facilement avec le calme; et enfin, comme cela a déjà été relevé, il n'est guère possible d'habiter en France, même dans une commune dense, et d'éviter une dépendance forte à l'automobile faute de transports publics développés. Mais en même temps il s'avère difficile d'utiliser cette voiture pour ses déplacements de la vie quotidienne à Genève, pour peu qu'on travaille dans le centre.

■ *Que conclure de ces observations?*

Il ressort clairement dans l'étude de la Fondation pour Genève qu'il est essentiel que le Grand Genève se fabrique de façon généreuse.

La générosité concerne tout d'abord les réalisations dans le domaine des transports et du logement. Etriqué est le mot qui vient aux lèvres pour décrire la situation actuelle des transports et du logement à Genève: pénurie de logement, prix élevés, infrastructures routières saturées, tramways et bus lents et bondés, réseau urbain imposant de nombreux changements de lignes dans des lieux peu avenants, etc.

Une offre de logement généreuse consiste à proposer des objets répondant à la diversité des aspirations résidentielles et des qualités de vie recherchées par la population. Cela implique nécessairement de construire davantage pour sortir de la crise du logement. Une offre en transports généreuse du point de vue des utilisateurs est d'abord aujourd'hui celle qui offre un bon niveau de confort, et en particulier une place assise. Etre assis est la condition *sine qua non* qui permet d'occuper son temps en déployant des activités pendant son trajet. La nécessaire générosité des services est d'abord ergonomique et donc capacitaire.



Il est sans doute temps de souligner que l'Esprit de Genève, rappelé de façon incantatoire pour défendre la Genève internationale, est une attitude qui gagnerait à devenir une véritable culture locale. Le Grand Genève se caractérise par une diversité très marquée, une diversité qui demande une politique de cohésion ambitieuse. Chacun doit pouvoir trouver sa place sans être stigmatisé au titre de responsable des problèmes que connaît la cité. Par rapport au thème de la présente étude, cela signifie en particulier de ne pas confondre fait et causalité et désigner des responsables. Ainsi, ce n'est pas parce que les internationaux habitent des logements chers à Genève qu'ils font monter les prix, ils sont d'abord les victimes de problèmes structurels du marché du logement. De même, ce n'est pas parce qu'ils ne veulent pas prendre les transports publics que les frontaliers viennent à Genève en voiture, mais parce que l'offre transfrontalière de transports en commun est très lacunaire. Ils ne sont donc pas responsables des embarras de circulation.

La générosité consiste enfin à sortir d'une logique de l'affrontement partisan pour développer une vision commune partagée de la Genève du futur. Pour garder son attractivité que beaucoup de villes dans le monde lui envie, Genève doit apprendre à se construire par consensus. C'est particulièrement vrai dans le domaine du logement et des transports, tous deux marqués par des antagonismes très forts. Il est essentiel de sortir des visions duales protection des locataires contre promoteurs immobiliers, réalisation d'infrastructures de transports publics contre voiries routières. L'enjeu est ici de restaurer une véritable confiance entre les acteurs.

Vincent Kaufmann

Professeur d'analyse des mobilités
Ecole polytechnique fédérale de Lausanne



LE GRAND GENÈVE

PAR ROBERT CRAMER

La perspective du Grand Genève

L'étude détaillée et complète de Vahan Garibian et de Manouk Borzakian conduit à une conclusion rassurante à bien des égards. Il n'y a pas de différence notable s'agissant de l'accès du logement ou des pratiques de mobilité entre les employés internationaux et la population genevoise. Tout au plus peut-on relever qu'ils sont singulièrement pénalisés s'agissant du loyer payé, ce qui est logique dans un marché en situation de pénurie, les nouveaux habitants, ce qui est souvent le cas des employés internationaux, supportant les conséquences d'une offre insuffisante. De façon plus anecdotique, j'ai noté que les ressortissants allemands sont surreprésentés parmi les utilisateurs du vélo, il est fort probable qu'il en va de même s'agissant de l'ensemble de la population genevoise et l'on peut étendre cette observation aux ressortissants originaires de pays nordiques ou de Suisse alémanique! Reste le constat que nous souffrons à Genève d'une situation où les emplois sont concentrés au centre de l'agglomération, où les nouveaux logements se trouvent pour l'essentiel en périphérie et où les déplacements pendulaires reposent sur l'automobile.

Cette situation n'a rien d'exceptionnel s'agissant d'une grande agglomération. Les remèdes sont connus. Il faut promouvoir un aménagement du territoire plus harmonieux visant à créer des emplois où se trouvent les habitations et à construire des logements à proximité des emplois. Il faut aussi, comme les routes ne sont pas extensibles, notamment en milieu urbain, développer massivement les transports publics, ce qui exige, relevons-le, de renoncer aux lotissements de villas disséminés dans la campagne. Non seulement ce type d'habitat pavillonnaire est dévoreur d'espace (et n'embellit guère le paysage) mais il ne permet pas une offre suffisante en transports publics. Dans le même sens, il faut favoriser l'usage du vélo par des pistes cyclables destinées aux pendulaires. Il s'agit d'un moyen peu coûteux pour désengorger la chaussée et diminuer les nuisances associées au trafic, sans évoquer l'aspect bénéfique de cette pratique pour la santé.

Appliquer les principes évoqués ici succinctement n'est toutefois guère aisé s'agissant de la région genevoise. Les obstacles institutionnels sont de taille. Le territoire sur lequel nous vivons, travaillons et nous déplaçons se trouve partagé entre deux pays, dont les systèmes juridiques et les attributions de compétence diffèrent sensiblement. Au-delà de cela, même si l'on se borne à considérer la Suisse, les périmètres en cause sont très différents: à Genève, il s'agit de l'entier du canton, sur Vaud, uniquement du district de Nyon (dont la superficie est cependant équivalente à celle du canton de Genève). Quant à la France, les territoires concernés sont représentés par des communautés de communes se trouvant aussi bien en Haute-Savoie que dans le département de l'Ain, lesquelles ne bénéficient souvent que d'un pouvoir de co-décision. Chaque infrastructure d'une certaine importance exige donc également l'accord du département (Conseil Général) et de la région (Conseil Régional) qui sont appelés à co-financer avec un pouvoir de contrôle exercé par les sous-préfets et les préfets en charge de ces entités. Et lorsqu'il s'agit d'une infrastructure ferroviaire trans-frontalière la participation des Etats suisse et français est indispensable.

A ces difficultés d'ordre institutionnel s'ajoute l'histoire mouvementée de notre territoire. Relativement homogène durant près de mille ans, entre le VII^{ème} et 1533, à l'époque du diocèse de Genève dont le périmètre était encore plus vaste que celui de l'agglomération actuelle, il a connu à la suite de la Réforme et des guerres sanglantes du XVI^{ème}, des sorts



différents. Sur la rive droite du Rhône le pays de Gex est devenu français, la Maison de Savoie régnait sur la rive gauche, laquelle n'a été rattachée à la France qu'en 1860, le canton de Vaud était une possession bernoise et la République de Genève, proclamée en 1541, réduite à la portion congrue de la ville et de quelques mandements, épars, nourrit une farouche indépendance. La «Rome protestante» ne veut pas s'étendre territorialement mais spirituellement. Et l'on sait que lorsque Genève a pris la décision d'entrer dans la Confédération suisse, rattachement effectué en 1815, ce qui impliquait une continuité territoriale entre la République et la Confédération, les négociateurs genevois aux traités de Vienne et Paris ont reçu pour instruction de limiter le nombre de communes gessiennes et savoyardes annexées. Il fallait éviter une trop importante population catholique.

Et si Genève a vécu en bonne intelligence avec ses voisins, développant un système étroit d'échanges, comme en atteste les lignes de tram qui traversaient la frontière dans la première moitié du XX^{ème} siècle, il n'en demeure pas moins que durant tout le XX^{ème} siècle son aménagement du territoire s'arrêtait aux frontières. L'importance de la zone agricole genevoise qui entoure la ville en atteste. La conséquence en est une urbanisation étrange et peu rationnelle où derrière une muraille verte se sont développées des constructions en France et dans le canton de Vaud.

Il a fallu arriver au tournant du XX^{ème} siècle pour que la contrainte des faits impose une coopération accrue entre les autorités. L'explosion de la mobilité (plus de 550'000 passages/jour aux frontières du canton), celle du nombre des travailleurs pendulaires a progressivement créé une communauté de vie sur le territoire de l'agglomération et a permis que les différences culturelles séculaires s'estompent. Pour la plupart des résidents, les frontières ne sont plus qu'une réalité administrative. Eux-mêmes, dans leur vie quotidienne, se déplacent sur le territoire de l'agglomération non seulement pour des raisons liées à leur lieu de travail, mais aussi pour leurs loisirs, leurs achats ou leur formation.

Cette révolution des mentalités, il appartenait aux autorités de s'adapter. C'est ainsi que, après quelques tâtonnements, et plusieurs modifications législatives, un groupement local de coopération transfrontalière a pu être institué en 2013. Cet organisme de gouvernance tout à fait originale – et unique en Suisse – possède un bureau composé de membres des exécutifs de l'agglomération. Il a pris pour nom le Grand Genève, suite à une consultation menée sur internet dans toutes les parties de l'agglomération. D'ores et déjà les acquis du GLCT (Groupement local de coopération transfrontalière) ne sont pas minces. Il bénéficie en effet d'une somme de travail effectuée par les administrations suisses et françaises dans les domaines de l'urbanisation, de l'environnement, de l'emploi, du logement, de la formation, de la culture, ainsi qu'en matière sociale et de santé... et bien sûr de mobilité. Le but essentiel est de réduire les déséquilibres. Des engagements réciproques ont été pris pour développer une agglomération multipolaire, dense et verte. Cela signifie concrètement construire beaucoup à Genève et moins en périphérie. Développer des emplois dans de nouvelles centralités¹. Rechercher la densité du bâti, corollaire indispensable du développement des transports publics. Et préserver les paysages qui font le charme de l'agglomération, les espaces naturels et les zones agricoles.



Les engagements se concrétisent déjà. De façon spectaculaire s'agissant des transports publics, comme en témoigne le CEVA et les projets de trams transfrontaliers. Dans des domaines plus institutionnels avec les coopérations culturelles, sportives ou dans le domaine de la formation. Et aussi au profit des espaces naturels, si l'on songe à la renaturation des cours d'eaux ou aux couloirs biologiques. Il appartient désormais au Grand Genève de porter projets et réalisations.

Alors, certes, on peut se montrer impatient, regretter que l'on n'aille pas plus vite, que la promotion économique au profit des périphéries ne soit pas plus dynamique, que la pénurie de logements ne soit pas résorbée. Tout cela est vrai, mais un point essentiel me semble acquis: il y a un sentiment de nécessité et une vraie volonté de développer le Grand Genève dans un esprit de coopération. Cela n'est pas mince, si l'on considère notre histoire commune!

Robert Cramer

Conseiller aux Etats

Ancien Président du Conseil d'Etat
de la République et canton de Genève

¹ Partager les richesses plutôt que les nuisances. A titre d'exemple: un traitement fiscal particulier est octroyé en cas de bi-localisation d'une entreprise (production en France, représentation à Genève). Un autre exemple: créer des facilités pour les ONG en France voisine à proximité de bonnes liaisons de transports publics, c'est un projet de la mairie d'Annemasse.



REMERCIEMENTS

La Fondation pour Genève remercie pour leur précieux concours:

la Confédération suisse, notamment la Mission permanente de la Suisse auprès de l'Office des Nations Unies et des autres Organisations internationales à Genève;

la République et canton de Genève, notamment le Bureau du délégué de la Genève internationale, le Service ONG et l'Office cantonal de la statistique;

la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève;

la Fédération des Entreprises Romandes Genève;

Genève Place Financière;

Geneva Trading and Shipping Association;

le Groupement des Banquiers privés genevois;

Le Groupement des Entreprises Multinationales;

ainsi que toutes les organisations internationales, missions permanentes, multinationales, entreprises et membres du personnel qui ont joué le jeu en répondant aux questionnaires.



Nos remerciements vont aussi aux membres du Comité exécutif de l'Observatoire de la Fondation pour Genève :

La Confédération suisse:

Yannick Roulin (DFAE); Danielle Werthmüller (Mission permanente de la Suisse).

La République et canton de Genève:

Olivier Couteau, Délégué à la Genève internationale.

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève:

Pierre Poncet, Président; Eric Biesel, Membre de la Direction.

La Fédération des Entreprises Romandes Genève:

Blaise Matthey, Directeur général.

Genève Place Financière:

Nicolas Pictet, Président; Edouard Cuendet, Directeur.

Le Groupement des Entreprises Multinationales:

Frédérique Reeb-Landry, Présidente; Fabrice Eggly; Claude Ehretsmann;
Olivia Guyot Unger, Secrétaire générale.

Geneva Trading and Shipping Association:

David Fransen, Président; Stéphane Graber, Secrétaire général.



Editeur: Fondation pour Genève

Rédacteurs: Ivan Pictet, Robert Cramer, Vincent Kaufmann, Michael Meier,
Yves Flückiger, Jacques Lévy, Vahan Garibian, Manouk Borzakian

Supervision éditoriale, coordination: Serge Bimpage (bimpagecommunication)

Conception et mise en page: Pascal Bolle, La Fonderie

Crédits photos: Didier Jordan

Impression: ABP Project Global Printing Solutions

Février 2014