



Date de dépôt : 16 avril 2024

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de David Martin, Marjorie de Chastonay, François Lefort, Corinne Müller Sontag, Didier Bonny, Anne Bonvin Bonfanti, Yves de Matteis, Philippe de Rougemont, Pierre Eckert, Ruth Bänziger, Philippe Poget, Marta Julia Macchiavelli, Maria José Quijano Garcia : Transports publics : pour une promotion ciblée, équitable, réellement incitative... et donc écologique

Rapport de majorité de Murat-Julian Alder (page 5)

Rapport de minorité de Marjorie de Chastonay (page 19)

Proposition de motion (2917-A)

Transports publics : pour une promotion ciblée, équitable, réellement incitative... et donc écologique

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- qu'à travers son plan climat, le canton de Genève s'est fixé des objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions de carbone, incluant notamment la baisse du transport individuel motorisé (ci-après « TIM ») ;
- que, selon ce plan climat, un important report modal est nécessaire, à savoir :
 - pour les transports en commun (ci-après « TC »), la part de déplacements doit augmenter de +25% en 2030 et de +50% en 2050, et l'offre de TC (calculée en place*km) doit doubler d'ici à 2050 ;
 - pour la mobilité douce, l'objectif est d'atteindre 48%¹ de la part de déplacements en 2030 (43% en 2015) ;
- que le Conseil d'Etat a invalidé le 15 février 2023 l'initiative cantonale IN 190 introduisant dans la constitution la gratuité des transports publics et que le débat politique à ce sujet est récurrent en Suisse et ailleurs ;
- que de nombreuses études ont démontré que la gratuité généralisée des TC n'a pas l'effet escompté sur le plan écologique, à savoir en termes de report modal des TIM vers les TC ;
- qu'en revanche cette **gratuité** généralisée des TC tend à concurrencer la mobilité douce, alors que la marche et le vélo sont les deux modes à privilégier, à la fois pour éviter la saturation des TC au centre-ville et pour des raisons de santé publique ;
- qu'en lieu et place de la gratuité, des **subventions ciblées** et bien promues peuvent constituer un incitatif efficace pour convaincre de nouvelles usagères et nouveaux usagers d'emprunter les TC plutôt que les TIM ;
- que, pour certaines familles avec enfants, le coût des TC peut être dissuasif, malgré les tarifs modérés pratiqués à Genève ;

¹ Un objectif peu ambitieux lorsqu'on sait que Copenhague a une part modale de mobilité douce de 62% (2019).

- qu’aujourd’hui, les subventions « mobilité » des communes sont très hétérogènes et changent souvent, créant à la fois des inégalités de traitement et un manque de lisibilité pour leur promotion ;
- que les TPG, en tant qu’opérateur du réseau, détiennent l’expertise et sont les mieux placés pour définir les rabais les plus efficaces pour attirer de nouvelles utilisatrices et nouveaux utilisateurs tout en mesurant le report modal induit ;
- qu’un important levier pour attirer de nouveaux usagers et nouvelles usagères vers les TC se trouve sur la mobilité de « loisirs » qui représente environ 60% des kilomètres parcourus par les Genevois et Genevoises ;
- que faciliter l’accès en TC aux activités de **loisirs** – que le Grand Genève et la région recèlent – est une bonne façon de concurrencer les weekends à Barcelone en avion ;
- que les plans d’action en vigueur pour le transport en commun (PATC 2019-2024) et la mobilité douce (PAMD 2019-2023) élaborés tous deux avant l’adoption du plan climat devront être mis à jour très prochainement en intégrant les nouveaux objectifs,

invite le Conseil d’Etat

- à attirer de nouveaux usagers et nouvelles usagères des TC en instaurant, en concertation avec les communes et les TPG, des subventions combinant TC et mobilité douce (« bons mobilité ») ciblées sur certains publics, en remplacement des subventions communales hétérogènes qui existent aujourd’hui ;
- à convenir avec l’ACG d’un montant de contribution communale au financement des « bons mobilité » ;
- à renforcer le rôle des communes dans la gouvernance des TPG, notamment pour assurer le suivi de ces nouvelles mesures ;
- à s’assurer, en collaboration avec les TPG et les autres opérateurs, que ces subventions sont efficaces en matière de report modal induit, notamment à travers un monitoring ;
- à profiter de l’élaboration du contrat de prestations 2025-2029 des TPG pour intégrer la mise en place, l’administration et le suivi de ces mesures ;
- à mettre en place, en concertation avec Unireso et Lemman Pass, des mesures favorisant l’utilisation des transports publics par les familles avec enfants,

en particulier dans le cadre des déplacements de loisirs à l'échelle du Grand Genève ;

- à faire une promotion plus active de la carte Junior, par exemple dans les écoles par l'intermédiaire du DIP ;
- à étudier de façon prospective des systèmes de tarification dynamique plus causale pour les abonnés, pour éviter la saturation aux heures de pointe et maintenir une incitation à la marche ;
- à instaurer, chaque année à des dates fixes, deux weekends de transports publics gratuits sur l'ensemble des réseaux Unireso et Léman Pass, combinés avec une campagne de promotion des TC et de découverte du territoire du Grand Genève.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Murat-Julian Alder

La Commission des transports (ci-après : « la Commission ») a consacré quatre séances au traitement de la proposition de motion M 2917 « Transports publics : pour une promotion ciblée, équitable, réellement incitative... et donc écologique » (ci-après : « la motion ») les mardis 7 et 28 novembre, 12 décembre 2023 et 16 janvier 2024, sous la présidence de M. le député Stéphane Florey (UDC).

M. David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports (OCT), a assisté aux séances.

Les procès-verbaux ont été rédigés par M. Thomas Humeroze, M^{me} Léa Di Benedetto et M. Clément Magnenat.

Qu'ils soient tous remerciés de leur précieuse contribution aux travaux.

1. Audition de M. le député David Martin, premier signataire (07.11.2023)

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de la majorité se bornera à se référer à la proposition de motion M 2917 et à son exposé des motifs².

A l'issue de cette première audition, la Commission a décidé, de manière consensuelle, d'auditionner les TPG, le DSM et l'ACG.

2. Audition conjointe des TPG et d'UNIRESO (28.11.2023)

La Commission reçoit M^{me} Anne Hornung-Soukup, présidente du Conseil d'administration des Transports publics genevois (TPG), M. Marc Defalque, directeur marketing, ventes & communication, et M. Rémy Burri, responsable UNIRESO.

L'audition commence par une présentation effectuée par M. Burri et M. Defalque, dont le support est annexé au présent rapport.

M^{me} Hornung-Soukup souligne la différence entre le nouveau contrat de prestations entre le canton et les TPG en comparaison des précédents. Il s'agit

² Disponibles sous le lien suivant :
<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02917.pdf>

d'un véritable projet d'avenir de la mobilité à Genève, plus flexible et qui tient mieux compte des constantes évolutions, notamment en matière de combinaisons de mobilité. Certains développements vont améliorer la mobilité de l'ensemble de la population. Si les transports collectifs fonctionnent mieux, cela améliore aussi les déplacements des autres moyens de transport à Genève.

Sur question d'une députée (**Ve**) quant à l'accès aux loisirs, **M. Defalque** explique que les TPG capitalisent sur la haute fréquence et sur des offres ciblées pour le tourisme et les loisirs. La prochaine évolution du réseau du canton, dont l'offre nocturne, est en croissance. Le travail consiste à adapter l'offre pour certaines périodes et avoir des moyens supplémentaires pour se déplacer pour les loisirs. Pour les titres de transport, en fonction de ce qu'il se passera dans le futur, il y aura des possibilités d'avoir des Léman Pass.

M. Burri assure qu'Unireso essaye systématiquement de contacter les organisateurs d'événements culturels pour intégrer les titres de transport dans leurs prestations. Pour le Léman express, l'offre est présente, mais pas pour les loisirs. Du point de vue de la communication, les TPG encouragent notamment les usagers à pratiquer leurs loisirs, dont la saison de ski. A ce jour, il n'y a pas d'offre concrète, hormis les trains.

La même députée (**Ve**) constate que les subventions communales sont passées de 29 000 à 37 000 bénéficiaires, tout en relevant qu'il existe des politiques communales différentes en la matière, ce qui soulève un problème d'équité.

M. Defalque répond que les TPG incitent les communes à faire des promotions pour les transports publics. Il y a effectivement des disparités. Chaque commune a aussi ses propres plans financiers, ses spécificités et les catégories de personnes qu'elle veut favoriser. Les TPG ne peuvent toutefois pas demander aux communes de s'aligner, tout en relevant la dynamique positive de celles-ci. S'agissant des promotions, il y a un effet d'aubaine derrière celles-ci. Que ce soit au niveau des communes ou des entreprises, il y a 17 à 18% de nouveaux clients, alors qu'une croissance naturelle est de moins de 1%. Elle est calculée selon le taux de croissance de la population multipliée par la propension à prendre les transports publics. La part modale est de l'ordre de 0,25. Ceci contribue très fortement au succès commercial des TPG.

La même députée (**Ve**) mentionne VéloPartage et le travail effectué avec les entreprises. Elle voudrait savoir si les TPG travaillent sur des alternatives pour le report modal afin d'augmenter le nombre d'usagers ; des possibilités, par exemple, de mettre le vélo ou la trottinette dans le bus sans avoir à payer à double ou des lignes de bus pour les vélos, surtout pour les habitants en périphérie du canton et dans le Grand Genève.

M. Defalque répond qu'il existe un partenariat avec VéloPartage afin justement d'éviter que quelqu'un ne se déplace dans les transports publics avec son vélo. A ce jour, l'infrastructure des bus et de trams ne permet malheureusement pas de se déplacer ainsi.

La même députée (**Ve**) s'enquiert des pics aux heures de pointe. Elle demande s'il y a des alternatives pour dissuader les personnes qui n'ont pas besoin de prendre les transports publics aux heures de pointe. Cela les inciterait à les prendre hors des heures de pointe, peut-être en envisageant des tarifs préférentiels ou intéressants, notamment pour les aînés.

M. Burri répond qu'il y a plusieurs essais en Suisse pour essayer de limiter la fréquentation. Les heures de pointe coûtent très cher et les TPG visent des solutions qui évitent d'augmenter le tarif aux heures de pointe. Ils encouragent plutôt à se déplacer en dehors de celles-ci.

Sur question de la même députée (**Ve**), M^{me} **Hornung-Soukup** reconnaît que certaines invites de la motion pourraient encourager les gens à prendre les transports publics, d'autres non. Aux TPG, la part des voyages à travers le canton en transports publics est d'environ 20% à 25%, à Zurich et à Berne, plus de 30%.

Un député (**LJS**) s'enquiert des usagers qui prennent occasionnellement les TPG et qui achètent un billet pour 1 heure. Il n'est pas possible de faire grand-chose en 1 heure. Il demande s'il serait possible d'avoir un billet valable 1h30 pour le même prix.

M. Burri répond qu'avec le Léman Pass, le billet est à 3,60 francs pour 90 minutes.

Sur question du **président**, qui se focalise sur l'avant-dernière invite relative à la tarification dynamique, **M. Burri** répond qu'un tel mécanisme impliquerait de modifier la législation, puisque les tarifs y sont inscrits.

3. Audition du DSM (12.12.2023)

La Commission reçoit M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du département de la santé et des mobilités (DSM), et M. David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports (OCT).

M. Maudet estime que cette motion va dans le bon sens sur différents points, en particulier les deuxième, troisième, quatrième et sixième invites. Sur cette dernière, le DSM travaille en collaboration avec la Fondation des parkings sur la possibilité de combiner des offres de places de parc et de transports publics dans des parkings situés en France voisine. M. Maudet n'est pas fermé à la septième invite relative aux cartes junior, mais précise que cela

dépend de la capacité à délivrer ces cartes, sachant qu'en Ville de Genève, les cartes journalières sont très demandées. **M. Maudet** est également favorable aux nouvelles tarifications dynamiques. Enfin, il se dit plutôt ouvert à la dernière invite, qui propose deux week-ends de transports publics gratuits, mais les TPG y sont moins favorables dans la mesure où ces journées gratuites ont un coût. En résumé, dans l'ensemble, le DSM acquiesce à la majorité des invités de la motion.

Sur question d'un député (**MCG**), **M. Maudet** explique qu'en France voisine, il existe des parkings gratuits et des parkings payants. La volonté commune du canton et du département de la Haute-Savoie est toutefois de s'éloigner de la gratuité dans la mesure où cette dernière influence négativement la prestation.

Sur question d'une députée (**S**), **M. Maudet** déclare qu'il souhaite que les communes s'impliquent davantage dans les TPG. La perspective est d'arriver à 75 millions de francs de contributions des communes aux transports collectifs à la fin de la législature. Actuellement, le canton de Genève est celui où les communes participent le moins aux transports publics.

Sur question d'un député (**Ve**), **M. Maudet** indique qu'un week-end de transports publics gratuits représente un coût de 500 000 francs en termes de manque à gagner. On peut donc prévoir des mesures incitatives, mais il faut avoir conscience du coût que ces mesures représentent. Les TPG ont constaté que les personnes de plus de 70 ans sont celles qu'il est le plus intéressant à convaincre de prendre les transports en commun. Le problème réside dans le fait que cette catégorie de plusieurs dizaines de milliers de personnes est restée attachée à la voiture. Toutefois, ces dernières apprécient de moins en moins de devoir passer des examens de la vue pour pouvoir conserver leur permis. De plus, dans la plupart des cas, elles font des trajets de moins de 5 kilomètres et utilisent les transports publics en dehors des heures de pointe. Plus on réussit à mutualiser, plus on peut maintenir un prix du ticket bas. Il ne faut pas oublier la difficulté chronique que rencontrent les TPG pour trouver des conducteurs, au vu des conditions posées au niveau du recrutement local, conditions que le DSM assume.

Première discussion interne

Le **président** formule deux amendements consistant à supprimer les deux dernières invites. Sur la gratuité, l'UDC considère que la gratuité n'existe pas : un week-end gratuit coûte 500 000 francs aux TPG. La dernière invite lui semble difficilement applicable, ce qui a été confirmé par l'audition d'UNIRESO. Tant que les tarifs sont présents dans la loi, il n'est pas possible

de proposer des tarifs attractifs durant les heures creuses. Sans ces invites, la motion pourrait avoir une certaine utilité.

Un député (**S**) peine à suivre la logique consistant à vouloir supprimer ces deux dernières invites. Le fait de sortir les tarifs de la loi avait pour but de pouvoir proposer des promotions. Il y aura certainement un référendum sur ce point, mais s'il y a une volonté au sein de la commission de proposer des promotions, alors il serait paradoxal de supprimer ce point de la motion. Quant à l'avant-dernière invite, il est à titre personnel un peu plus réservé.

Le **président** répond que la logique de ces amendements est que cette invite sur la tarification dynamique est actuellement inapplicable tant que la question des tarifs dans la loi n'est pas tranchée. Selon lui, il serait logique d'attendre l'aboutissement du référendum et de la votation populaire avant de traiter ce point.

M. Favre indique que le DSM a tenté de faire une expérience pour favoriser les heures creuses avec un rabais de 10% après 5 trajets effectués durant les heures creuses. Ce projet a été un échec, car la présence des tarifs dans la loi empêchait de proposer un tarif réduit à l'ensemble des usagers. Ce projet va donc être abandonné début 2024, malgré l'énergie mise dans ce produit.

Une députée (**Ve**) déclare que son groupe est opposé à la suppression de ces deux invites, estimant que cela viderait la motion de son sens. Elle invite la commission à soutenir cette motion qui a pour objectif d'aller vers plus de liberté quant à la tarification et d'atteindre, à terme, une tarification dynamique.

Un député (**PLR**) estime que ce ne sont pas les deux dernières invites qu'il faut supprimer, mais l'ensemble des invites. Selon lui, l'hypothèse de base selon laquelle il y aurait un lien entre les tarifs des TPG qui sont ridiculement bas et l'attractivité des TPG est fautive. Si l'on veut améliorer l'attractivité des TPG, il faut d'abord développer le réseau. On le voit avec le développement de la ligne de tram 15 qui permet à des jeunes de gagner 30 minutes de sommeil, selon un récent article publié par la Tribune de Genève. Vouloir rendre les TPG plus attractifs en proposant des bons de mobilité, cela ne va pas attirer de nouveaux usagers dans les transports publics, car Genève est déjà le canton où les tarifs sont les moins élevés.

Quant à la participation des communes, il considère qu'il faut laisser le choix aux communes de délivrer ou non ces bons de mobilité. Les communes ont déjà très peu de marge de manœuvre à Genève et il ne faudrait pas les cadrer encore davantage en les obligeant à distribuer ces bons. Au sein du Conseil d'administration des TPG, un membre de l'ACG est déjà présent. Il ne voit pas

comment l'on pourrait renforcer le rôle de l'ACG dans la gouvernance des TPG sans modifier la loi. De plus, chaque parti présent au Grand Conseil dispose d'un représentant au sein du conseil d'administration des TPG.

Quant aux offres pour les familles, elles sont déjà présentes. L'invite laisse penser que cela n'existe pas du tout actuellement ; or, ces offres sont déjà disponibles. La carte junior n'aurait aucun impact pour attirer de nouveaux usagers. Une tarification dynamique pour les TPG n'a aucun sens compte tenu du fait que les tarifs sont déjà ridiculement bas. La dernière invite sur les week-ends de transport en commun gratuits est la seule qui aurait un intérêt. On pourrait la lier aux dimanches durant lesquels les magasins sont ouverts ou lors du week-end de l'Escalade, qui attire des milliers de personnes au centre-ville. Cette motion est un véritable programme politique à l'intention du conseil d'administration des TPG.

Un député (**UDC**) propose d'y ajouter le 1^{er} août.

Un député (**S**) propose quant à lui d'y ajouter les week-ends de juillet et août pendant lesquels la population se rend au bord du lac.

4. Audition de l'ACG (16.01.2024)

La Commission reçoit M^{me} Karine Bruchez, présidente de l'ACG et maire d'Hermance, et M. Alexandre Dunant, directeur financier.

M^{me} Bruchez explique que cette proposition de motion a été discutée au sein du comité de l'ACG. Les communes soutiennent les transports collectifs depuis de nombreuses années. 41 des 45 communes offrent des subventions à leurs habitants pour l'achat d'un abonnement UNIRESO. Ces offres, qui relèvent du bon vouloir de chaque commune, sont très facilement accessibles sur le site internet des TPG³ et peuvent aller jusqu'à la totalité du coût d'un abonnement annuel, comme pour les jeunes à Satigny. Les communes fixent le montant de ces participations financières de manière autonome. Le cercle des bénéficiaires dépend des moyens disponibles de chaque commune.

Le comité de l'ACG a limité son examen aux trois premières invites de la motion qui concernent particulièrement les communes. Pour l'ACG, la première invite est problématique, car elle remettrait en cause le système actuel qui fonctionne bien et les partenariats publics-privés qui existent via la participation de certains employeurs. Cette invite met également à mal l'autonomie des communes. Par ailleurs, le canton exerce la gouvernance des TPG via un contrat de prestation, ce qui laisse peu de place aux communes.

³ <https://www.tpg.ch/fr/acheter/nos-offres-et-bons-plans/offres-communes>

Pour toutes ces raisons, le comité de l'ACG ne soutient pas cette motion.

Sur question d'un député (PLR), **M^{me} Bruchez** confirme que cette motion porte atteinte à l'autonomie communale.

Sur question du même député (PLR), **M^{me} Bruchez** indique que M. Gilles Marti, maire de Puplinge, est la personne désignée par l'ACG qui siège actuellement au sein du conseil d'administration des TPG.

Sur question du même député (PLR), **M^{me} Bruchez** répond que ce n'est pas en augmentant le nombre de représentants des communes dans le conseil d'administration des TPG qu'on renforcera le rôle des communes, car la gouvernance des TPG fait l'objet d'un contrat de prestation.

Un député (Ve) dit ne pas voir où il serait inscrit dans la motion que toutes les communes devraient faire la même chose. Selon lui, cette motion vise seulement à cumuler les participations pour les transports publics et pour la mobilité douce.

M^{me} Bruchez relève que la première invite de la motion vise l'instauration, en concertation avec les communes et les TPG, de subventions combinant transports collectifs et mobilité douce (« bons mobilité ») ciblées sur certains publics, en remplacement des subventions communales hétérogènes qui existent aujourd'hui, raison pour laquelle l'ACG fait cette lecture.

Un autre député (Ve) se demande s'il ne serait pas envisageable d'utiliser cette motion comme une voie de sortie pour éviter une nouvelle impasse sur la question de l'inscription des tarifs dans la loi.

M^{me} Bruchez répond par la négative. Les communes sont étrangères au fait que les tarifs sont inscrits dans la loi. Les modifications proposées par cette motion ne touchent pas l'offre des TPG.

M. Dunant ajoute que si une offre uniformisée et globale était retenue, alors certaines communes seraient amenées à payer plus qu'actuellement, et d'autres moins. Du moment que l'approche serait globale, il n'y aurait plus d'intérêt à ce que ce soient les communes qui soient en charge de cette prestation. Actuellement, quatre communes n'offrent pas de telles participations : Céligny, Gy, Soral et Laconnex.

5. Discussions et votes (16.01.2024)

Le **président** rappelle que certains groupes avaient déjà pris position. L'UDC avait déjà formulé des amendements visant à supprimer les deux dernières invites. Le reste de la motion semblait cohérent. Toutefois, sur la base de la prise de position de l'ACG, l'UDC renonce à déposer formellement

ces amendements et s'opposera à l'ensemble de la motion qui semble bien compliqué à mettre en place.

Un député (**PLR**) déclare que son groupe est conforté dans sa position par l'audition de l'ACG. Cette motion est un catalogue de souhaits, déposé en pleine période électorale. Ces motions à rallonge qui ne contiennent pas de propositions de modifications de lois ne procèdent pas d'un travail sérieux. Le PLR s'opposera donc à cette motion.

Une députée (**S**) accueille favorablement cette motion qui vise à mettre un accent fort sur la promotion des transports collectifs, y compris dans le domaine des loisirs. Son groupe est toutefois opposé à l'utilisation de la tarification comme levier en la faisant changer selon les heures de la journée. Il soutiendra cette motion si l'avant-dernière invite est supprimée.

Un député (**MCG**) annonce que son groupe refusera cette motion. Il considère que ce serait faire de l'assistanat que de vouloir influencer le choix qui est fait par tout un chacun quant aux moyens de déplacement. Il a l'impression que cette motion est un fourre-tout, raison pour laquelle il s'y oppose.

Un député (**Ve**) estime que certains groupes caricaturent cette motion et lui font dire ce qu'elle ne dit pas. Les Verts sont opposés à la généralisation de la gratuité des transports publics. C'est pour proposer une solution alternative à la gratuité générale que cette motion a été déposée. Son but est de cibler certaines catégories de la population et certaines heures, en déchargeant les heures de pointe, ainsi que certains jours, notamment les vacances et les jours fériés. Contrairement à l'ACG, il ne considère pas que la motion obligerait les communes à retenir toutes les mêmes participations financières. Quant à la proposition de sa collègue (S), il se dit prêt à retirer l'avant-dernière invite. Les Verts considèrent qu'il faut être créatif dans la tarification et la subvention des TPG.

Un député (**LC**) considère que cette motion part d'une bonne intention, mais qu'elle revient finalement à dire aux communes et aux TPG ce qu'il convient de faire. Or, celles-ci sont autonomes. De plus, la gratuité a paradoxalement un coût. C'est pourquoi le groupe (LC) refusera la motion.

Un député (**LJS**) considère que plus on a des transports publics efficaces, plus les gens vont les prendre. Si le prix ne joue pas un rôle fondamental, il joue quand même un rôle. Ce qui actuellement pose problème pour les TPG, c'est la lenteur des déplacements. C'est surtout sur la vitesse commerciale qu'il faut agir. Or, Genève est l'une des villes où la distance entre les arrêts est la plus courte. Certes, c'est une bonne chose parce qu'on n'a pas besoin de beaucoup marcher pour se rendre à l'arrêt le plus proche, mais cela ralentit la

vitesse commerciale. Le groupe LJS refusera cette motion, notamment sur la base des arguments de l'ACG.

Mis aux voix par le président, l'amendement (S) visant à supprimer l'avant-dernière invite de la motion est accepté par :

Oui : 8 (3 S, 2 Ve, 2 MCG, 1 UDC)

Non : 3 (2 PLR, 1 UDC)

Abstentions : 4 (1 LJS, 2 PLR, 1 LC)

Mise aux voix par le président, la proposition de motion 2917 ainsi amendée est refusée par :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Abstentions : 0

Catégorie de débat : II (30 minutes)

Au vu de ce qui précède, le rapporteur de la majorité invite respectueusement le Grand Conseil à refuser la proposition de motion M 2917. Que ce dernier en soit d'avance remercié.

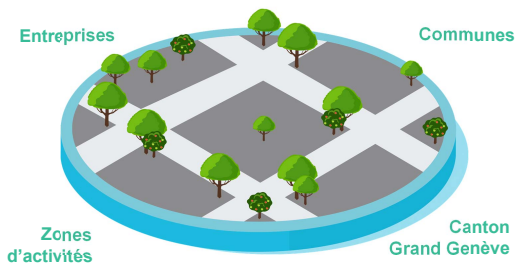
Commission des transports
audition conjointe
tpg – unireso,
séance du 28.11.2023

Motion 2917 - Transports publics :
pour une promotion ciblée,
équitable, réellement incitative... et
donc écologique

A. Hornung-Soukup, Présidente du CA tpg
M. Defalque, Directeur Marketing Ventes Communication tpg
R. Burri, Responsable opérationnel unireso et Léman Pass

unireso **σtpg**

L'expertise mobilité des tpg au service du territoire **σtpg**
tpgEvomoov, une démarche pensée pour tous



Une démarche multimodale globale

Pour soutenir les acteurs mobilité du territoire



Budget mobilités tpgEvomoov

Permettre aux bénéficiaires des aides communes et entreprises de consommer un budget mobilités sur les solutions multimodales du Canton.



Offre tarifaire groupée

Inciter à la multimodalité avec des offres tarifaires combinées. transport public + Vélo Partage. D'autres combinaisons sont à venir.



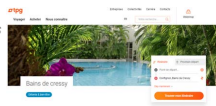
Pôle de mobilités

Regrouper sur des pôles multimodaux les principales solutions de mobilités du Canton.



Loisirs et transports publics

Valoriser l'accès aux loisirs via les transports publics sur le site internet des tpg et à bord des véhicules.



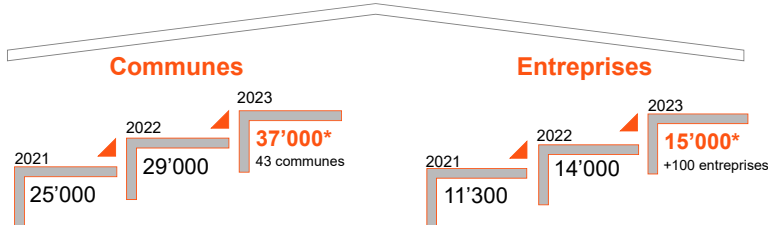
La promotion de la mobilité durable

Un nombre de bénéficiaires en constante évolution



52'000 bénéficiaires

via tpgEvomoov en 2023



* Projection du nombre de bénéficiaires à fin 2023

Rapport de la Cour des comptes

Soutien de tpgEvomoov pour favoriser le report modal



Rapport N°183 d'octobre 2023
sur les mesures d'accompagnement du
LEx

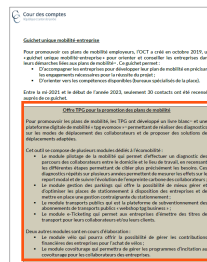


Recommandation élevée sur les plans
de mobilité des entreprises publiques
et privées

Tableau récapitulatif des recommandations

Recommandation	Titre	Statut	Les faits recommandations effectués, les actions, les dates
1	Améliorer le report modal et la disponibilité des infrastructures	En cours	En cours
2	Améliorer l'accompagnement des services de LEx, des communes et des EPV pour faciliter la mobilité	En cours	OCT
3	Améliorer les plans de mobilité des entreprises	En cours	OCT
4	Améliorer les infrastructures routières	En cours	OCT
5	Améliorer la maintenance des infrastructures	En cours	OCT et OCT
6	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
7	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
8	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
9	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
10	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
11	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
12	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
13	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
14	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
15	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
16	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
17	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
18	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
19	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
20	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
21	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
22	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
23	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
24	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
25	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
26	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
27	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
28	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
29	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
30	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
31	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
32	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
33	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
34	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
35	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
36	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
37	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
38	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
39	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
40	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
41	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
42	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
43	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
44	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
45	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
46	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
47	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
48	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
49	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
50	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
51	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
52	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
53	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
54	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
55	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
56	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
57	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
58	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
59	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
60	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
61	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
62	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
63	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
64	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
65	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
66	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
67	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
68	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
69	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
70	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
71	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
72	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
73	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
74	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
75	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
76	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
77	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
78	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
79	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
80	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
81	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
82	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
83	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
84	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
85	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
86	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
87	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
88	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
89	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
90	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
91	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
92	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
93	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
94	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
95	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
96	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
97	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
98	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
99	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT
100	Améliorer la planification des investissements	En cours	OCT

La solution tpgEvomoov valorisée pour
son approche multimodale et
comportementale



Les besoins tpg et uireso

Pour répondre aux enjeux des prochaines années



Missions : donner le soutien nécessaire aux acteurs au travers des contrats de prestations 2025-2029 pour soutenir la démarche;



Investissements : poursuivre les investissements dans la plateforme pour assurer l'amélioration continue de l'outil;



Généralisation : standardiser l'approche à l'échelle du Canton grâce à un outil commun à tous les acteurs et bénéficiaires;



Accessibilité : maintenir une approche «*phygitale*» accessible à tous grâce à la combinaison des plateformes digitales et du réseau d'agences physiques.

Annexe



Comment la motion serait implantée?



Via la boutique en ligne des tpg...

The screenshot shows the tpg website interface. The top navigation bar includes the tpg logo, language selection (Français / CHF), and user profile (Joko Rodriguez). The main content area features a search bar with filters for 'Voyageurs', 'Choix par zone de validité', 'Choix par durée', and 'Deuxième classe'. Below this, there are three sections: 'Mes abonnements' (with two active subscriptions for MENUEL TOU GENÈVE and ANRIEL LEMAN PASS Parcours 7 Zones), 'Mes offres commune' (with an 'Action Adultes - Vernier 2023' offer for CHF 100.00), and a 'Rechercher des abonnements' button.

Boutique en ligne



Le client sélectionne le type de mobilité souhaitée

The screenshot shows the 'Offres de ma commune' page on the stpg website. The user is identified as 'Miles Julio Rodrigo' with a profile picture and a 'Membre de la collectivité' status. The page displays a search bar for 'Verser' and a list of available offers under the heading '3 offres disponibles'. Each offer card includes details such as the offer name (e.g., 'Action Adibus - Verser 2023'), the amount to be paid (e.g., 'CHF 108.00'), the validity period (e.g., 'du 01.01.2023 au 31.12.2023'), and a 'Demander l'offre' button. A sidebar on the left contains navigation options like 'Debuter', 'Mes sites de transport', 'DataPass', 'Offres Familia / Duo', 'Offres de ma commune', 'Offres de mes entreprises', 'Mes voyages', 'M0 / SP0', 'Togger', and 'Base de données'.

Sans oublier l'intégration physique



This composite image illustrates physical mobility integration. On the left is a brochure for 'PÔLE DE MOBILITÉ Lancy-Bachet' featuring a map and a list of partner services. In the center is a map of the Lancy-Bachet area with various mobility points marked. On the right is a list of mobility services, each with a QR code for integration:

- Léman Express: Train urbain et régional
- Transports publics genevois: Tram & bus
- Denkey Republic: Vélos en libre-service
- Vélostation: Stationnement vélos
- Mobility: Autopartage
- P+R: Parc relais

Date de dépôt : 16 avril 2024

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Marjorie de Chastonay

Je vous prie de soutenir cette proposition de motion pour les raisons qui seront détaillées dans ce rapport de minorité.

Buts

Cette motion vise une promotion :

1. Ciblée
2. Equitable
3. Et incitative des transports publics.

L'objectif principal des promotions est essentiellement écologique. Pourquoi ?

1. Parce que développer une tarification claire et abordable des transports publics permet de favoriser le report modal.
2. Cela permettrait, par exemple, de soutenir une tarification des transports publics qui soit favorable aux familles ou aux jeunes ou aux retraités ou aux personnes en situation de chômage, etc.
3. Cela permettrait d'améliorer la tarification et ensuite l'offre pour accroître la part modale des transports publics aux heures creuses, par exemple, mais également pour le transport des loisirs, en tenant compte des saisons.
4. Cela permettrait de cibler et, du coup, de créer des incitations ; on pourrait ainsi fixer des objectifs de cadence plus élevée.

L'objectif est bien évidemment d'augmenter l'offre des transports publics afin d'inciter au report modal. Effectivement, si davantage de personnes utilisent les transports publics, cela signifie que ces personnes renoncent à leur voiture, car elles bénéficient :

- Soit d'une compensation via une promotion ciblée ;
- Soit d'une compensation via une meilleure offre et une fréquence plus élevée.

5. Sans oublier le Grand Genève : en effet, il est essentiel de favoriser le report modal le plus en amont possible sur les trajets à travers la création de pôles multimodaux dans le Grand Genève, mais aussi et surtout en facilitant l'accès aux transports collectifs et aux activités de loisirs dans le Grand Genève.

Contexte

1. Dans un contexte **d'urgence climatique** dans le canton de Genève, décrétée en décembre 2019, et alors que le canton de Genève s'est fixé des objectifs importants en matière de réduction des émissions de carbone, incluant notamment la baisse du trafic individuel motorisé, à travers son **Plan climat cantonal renforcé**, le report modal est essentiel.

Concernant les transports en commun, la part de déplacement doit augmenter de 25% d'ici 2030 et de 50% d'ici 2050. Quant à l'offre, elle doit doubler d'ici 2050.

2. Par ailleurs, alors que le Conseil d'Etat a invalidé **l'initiative 190** en février 2023, qui demandait l'introduction de la gratuité des transports publics, le débat est toujours d'actualité.
3. En outre, **le PATC (Plan d'action des transports en commun 2024-2028)** vient d'être voté par une large majorité du Grand Conseil. Cela signifie qu'il y a une volonté commune d'améliorer l'attractivité des transports en commun.

En effet, la principale nouveauté réside dans le développement des cadences et l'élargissement des amplitudes horaires (offre nocturne, cadence de 15 minutes sur les lignes régionales, horaires jours fériés et vacances). Cette volonté désormais avalisée pose la question des moyens donnés aux TPG (notamment humains) pour répondre à cette demande.

Néanmoins, les objectifs ne sont pas chiffrés. Ceci est regrettable lorsqu'on souhaite analyser l'ambition globale en matière de part modale. Les seuls chiffres qui apparaissent concernent l'augmentation du nombre de km parcourus en transports publics (+7 millions : + 20,5% entre 2024 et 2029) ainsi que la répartition de la part modale entre les différents types de transports publics. Il n'y a pas de liens entre les objectifs du plan climat, ce que nous déplorons.

4. Enfin, lors de la **présentation des comptes 2023** en mars dernier, le Conseil d'Etat a lui-même fait une proposition ciblée de gratuité pour les jeunes. Cela serait une manière de redistribuer l'excédent de revenus aux comptes de plus de 1 milliard.

Cette mesure est attractive et ciblée, mais elle met de côté des catégories de personnes qui souhaiteraient aussi bénéficier de cette manne. C'est pourquoi une majorité du Grand Conseil a proposé d'inclure les personnes âgées. Cela a provoqué des problèmes de mise en conformité juridique et le troisième débat a été suspendu. Dès lors, nous pouvons constater que la problématique de la tarification n'est pas simple et demande une analyse pointue et experte qui pourrait être faite par les TPG eux-mêmes.

Séduire davantage les familles

L'usage de la voiture est un réflexe bien ancré. C'est en particulier le cas pour les familles avec enfants. Ainsi, la tradition de la voiture familiale perdure et se transmet de génération en génération. Il faut donc faciliter les alternatives qui existent aujourd'hui (vélo cargo, TC, autopartage).

Or, pour certaines familles avec enfants, le coût des TC peut être dissuasif, malgré les tarifs modérés pratiqués Genève (voir Annexes – Comparaison de la tarification entre les communautés tarifaires suisses). Et a fortiori dans le Grand Genève.

Les convaincus savent que la possession d'une voiture coûte plus cher que les alternatives. Mais pour celles et ceux qu'il s'agit de séduire, et notamment les familles, un effort de promotion est encore nécessaire et peut faire la différence.

Des subventions communales peu lisibles et inéquitables

Aujourd'hui, le site web des TPG liste plus 50 subsides communaux différents pour les abonnements TPG^[6].

Selon les communes, ce n'est pas le même montant ni les mêmes publics cibles qui sont touchés. Les juniors de Plan-les-Ouates bénéficient d'une subvention de 300.- par an pour leur abonnement annuel (ce qui ramène le prix à 100.- par an) alors ceux de Confignon, pourtant voisins directs, ne reçoivent eux que 50.- par an ! De plus, les actions varient dans le temps : certaines communes ne servent que les premiers arrivés avec des quotas et les actions changent souvent, au gré des débats des Conseils municipaux.

Ces disparités créent des inégalités de traitement importantes entre concitoyens et concitoyennes genevois. L'hétérogénéité des subventions les rend également peu lisibles et difficiles à promouvoir. Il suffit qu'une famille déménage d'une commune à l'autre, et son budget TC change du tout au tout...

Enfin, les communes n'ont que peu d'outils de mesure pour vérifier l'efficacité (en termes de report modal des TIM vers les TC) des subventions.

Les TPG sont eux bien placés pour le faire. Ils disposent en effet de très nombreuses statistiques pour mesurer les variations de fréquentation en fonction de différents paramètres. De plus, les TPG sont en mesure de mettre en place des offres multimodales grâce au dialogue et aux partenariats existants avec Unireso et les autres opérateurs de mobilité de l'agglomération (CFF, Léman Pass, Donkey Republic, Mobility...).

TPG : bras armé de l'Etat et « éco21 » de la mobilité durable

Cette motion propose de confier aux TPG une mission similaire à celle que SIG remplit à travers son programme éco21 en offrant à ses clients un accompagnement pour économiser l'énergie. Par analogie, TPG doit devenir LA régie publique en charge d'économiser des kilomètres en voiture !

La motion propose que l'Etat reprenne à son compte les différentes subventions des communes de manière à ce que tout le monde puisse en bénéficier de façon équitable et avec une plus grande force de frappe en matière de promotion. La conception et la gestion de cette offre seraient confiées aux TPG.

Aujourd'hui, TPG se charge déjà de l'administration des différentes subventions communales. En allant plus loin dans cette logique de délégation, les communes seraient ainsi soulagées de la charge consistant à mettre en place et à actualiser en permanence ces différentes subventions. En échange, les communes seraient invitées à participer à un fonds commun – doté à minima à hauteur du montant actuellement alloué pour les offres communales – qui permettrait de financer les « bons mobilité ».

Afin que les communes puissent s'impliquer dans la conception des « bons mobilité » qu'elle cofinanceront, la motion demande que leur rôle dans la gouvernance des TPG soit augmenté, par exemple en ajoutant trois représentants supplémentaires de l'ACG au sein du Conseil d'administration des TPG.

Cette motion propose ainsi de renforcer le rôle de la régie publique. Il s'agit d'en faire le bras armé de l'Etat en matière de mobilité durable et qu'elle puisse participer de façon plus proactive et plus créative à l'atteinte des objectifs de report modal du plan climat cantonal.

Un bouquet de « bons mobilité » visant le report modal

Les subventions doivent permettre de capter et de fidéliser des personnes qui utilisent aujourd'hui les TIM pour leurs différents déplacements dans l'agglomération. Pour ce faire, un bouquet de subventions pourrait être créé

sous forme de « bons mobilité ». Ces bons viseraient spécifiquement à augmenter l'attractivité des transports publics et à en faire une promotion ciblée. Ce bouquet pourrait par exemple contenir les offres suivantes :

1. Un bon mobilité annuel d'une valeur de 200 F destiné aux personnes de moins de 25 ans ainsi qu'aux seniors disposant d'un revenu limité, utilisable à raison de 50% pour l'achat d'un abonnement annuel Unireso et à 50% pour l'utilisation d'un vélo dédié au transport urbain (achat ou entretien ou vélopartage) ;
2. Un bon mobilité d'une valeur de 30 F destiné à chaque enfant fêtant son 6^e anniversaire pour l'achat d'une carte junior^[8] ;
3. Un bon mobilité d'une valeur de 50 F destiné aux automobilistes pour l'achat d'un premier abonnement annuel Unireso;
4. Un bon mobilité d'une valeur de 500 F destiné aux automobilistes qui restituent leur plaque d'immatriculation et renoncent à posséder une voiture, destiné à l'achat d'un abonnement annuel Unireso, à l'utilisation d'un vélo dédié au transport urbain (achat ou entretien ou vélopartage) ou pour un abonnement à un système d'autopartage tel que Mobility.

Le bon mobilité vise les mêmes publics que la plupart des subventions communales actuelles, à savoir les juniors (6 à 24 ans) et les seniors. Ce bon est en revanche conçu de façon à encourager de façon équivalente l'utilisation tant des TC que du vélo. Le vélo est, en effet, le mode de déplacement qui a encore le plus fort potentiel de report modal. On a pu en faire l'expérience durant la période du covid et depuis que l'offre de pistes cyclables s'est améliorée. Aujourd'hui, il paraît primordial que l'attractivité améliorée des TC ne se fasse pas au détriment de la mobilité douce.

La marche et le vélo sont bons pour la santé : la nôtre et celles des transports publics !

Dans les centres urbains et périurbains, la gratuité totale des TC serait une concurrence directe aux mobilités actives (vélo et marche). Sur les petits trajets qui peuvent aisément s'effectuer à pied ou à vélo, la gratuité induit que des adeptes des mobilités actives les délaissent pour les TC. Or, les mobilités actives doivent absolument être privilégiées, lorsque cela est possible, tant leur impact environnemental est faible et leurs bénéfices pour la santé nombreux.

Des études ont montré que les cyclistes sont ceux qui sont le plus attirés par les transports publics lorsqu'ils deviennent gratuits.

Le potentiel de la marche dépend de nombreux facteurs tels que la topographie, la qualité de l'infrastructure piétonne, le climat, la sécurité, etc.

Cependant, on considère que la marche est un mode de déplacement attractif pour des distances relativement courtes, généralement inférieures à 2 kilomètres. Deux kilomètres, c'est par exemple la distance qui sépare la gare Cornavin d'Uni Mail : un axe sur lequel les TC (tram 15 et bus 1) sont trop souvent bondés. Encourageons les marcheuses et les marcheurs pour libérer des places assises pour celles et ceux qui en ont le plus besoin.

Pour ces raisons, il semble important de mener une réflexion prospective pour trouver à moyen terme une variante de tarification des TC qui préserve l'incitation à la marche et au vélo, davantage que l'actuel abonnement annuel. Pour aller dans ce sens, selon certains experts, « une tarification à l'usage semble la piste la plus prometteuse, p. ex. avec un prix d'accès au réseau et un prix par trajet ^[11] ».

Des offres pour la mobilité de loisirs

Les débats actuels sur les transports publics se focalisent énormément sur les déplacements pour le motif « travail ». Or, une grande partie de nos déplacements concerne le motif « loisirs » pour lequel un important report modal pourra être effectué. Il s'agit donc de mettre en place une offre tarifaire claire et attractive pour favoriser les déplacements en transports en commun, notamment en ciblant spécifiquement les familles. Les kilomètres parcourus pour le motif « loisirs » étant relativement importants, ces offres doivent impérativement s'effectuer à l'échelle de la communauté tarifaire Léman Pass pour les déplacements dans le Grand Genève.

Enfin, durant deux week-ends par an, l'intégralité du réseau pourrait être gratuit dans le cadre, par exemple, de week-ends sans voiture avec participation à des événements de promotion et de découverte du réseau.

Conclusion

Tout le monde s'accorde lorsqu'il est question de renforcer l'attractivité des transports publics et d'accroître leur part modale dans le canton. Cette motion propose plusieurs leviers afin d'augmenter l'attractivité des TC pour certains publics cibles. Il s'agit de clarifier et de consolider les nombreuses offres et réductions offertes actuellement par les communes genevoises afin de réduire les disparités de traitement et d'augmenter leur visibilité. Cette motion invite également à améliorer l'attractivité des TC, notamment auprès des familles, pour la mobilité de loisirs. En effet, cette dernière est souvent négligée dans les réflexions sur le report modal alors qu'elle représente un important levier pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur de la mobilité.

Pour toutes ces raisons, je vous recommande, Mesdames et Messieurs les député.e.s, de voter cette motion qui propose une offre de transports publics plus ciblée, plus équitable et plus écologique.

- [1] Litra, « Offre et tarifs des transports publics en Suisse en comparaison internationale 2021 », 2021
- [2] <https://www.tpgratuits.com>
- [3] <https://www.ge.ch/document/communiqué-hebdomadaire-du-conseil-etat-du-15-fevrier-2023#extrait-31197>
- [4] Avec la carte junior, les enfants de 6 ans jusqu'à leur 16^e anniversaire accompagnés de l'un de leurs parents peuvent emprunter les transports publics librement pendant une année complète. La carte coûte 30 F par an. Elle est valable sur le périmètre de l'abonnement demi-tarif CFF.
- [5] <https://www.mobility.ch/fr/magazine/lifestyle/combien-coute-une-voiture-par-an>
- [6] <https://www.tpg.ch/fr/acheter/abonnements-unireso-et-leman-pass/offres-communes>
- [7] <https://www.tdg.ch/le-grand-ecart-des-subsventions-pour-les-abonnements-tpg-559802240932>
- [9] <https://www.rts.ch/info/regions/12441422-des-transports-publics-gratuits-ne-diminuent-pas-forcement-la-pollution.html>
- [10] Plan climat cantonal, fiche 2.1 « Renforcer le transfert modal vers la mobilité douce »
- [11] https://www.lemonde.fr/idees/article/2022/09/19/la-gratuite-des-transports-publics-aggraver-la-situation-en-degradant-la-capacite-a-financer-plus-d-alternatives-a-la-voiture_6142198_3232.html