



Date de dépôt : 18 mars 2024

- a) **RD 1564-A Rapport de la commission des transports chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de plan d'actions des transports collectifs 2024-2028**
- b) **R 1032 Proposition de résolution de Stéphane Florey, Gabriela Sonderegger, Murat-Julian Alder, Michael Andersen, François Baertschi, Marjorie de Chastonay, Jennifer Conti, Jacques Jeannerat, Cédric Jeanneret, Matthieu Jotterand, Caroline Marti, Fabienne Monbaron, Souheil Sayegh, Pascal Uehlinger, Céline Zuber-Roy approuvant le plan d'actions des transports collectifs 2024-2028**

Rapport de Murat-Julian Alder (page 3)



GRAND CONSEIL
de la République et canton de
Genève

R 1032

*Proposition présentée par la commission des transports :
Stéphane Florey, Gabriela Sonderegger, Murat-Julian Alder, Michael
Andersen, François Baertschi, Marjorie de Chastonay, Jennifer Conti,
Jacques Jeannerat, Cédric Jeanneret, Matthieu Jotterand, Caroline
Marti, Fabienne Monbaron, Souheil Sayegh, Pascal Uehlinger, Céline
Zuber-Roy*

Date de dépôt : 18 mars 2024

Proposition de résolution
approuvant le plan d'actions des transports collectifs 2024-2028

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

le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de plan d'actions
des transports collectifs 2024-2028 du 29 novembre 2023 (RD 1564),

approuve le plan d'actions des transports collectifs 2024-2028, sous réserve de
l'ajout des compléments suivants :

- l'application TPGPreview et le Webshop TPG sont développés sans pour
autant remplacer pour les usagers l'achat de billets via des distributeurs
physiques ;
- développer et préciser la planification des lignes de tramways
tangentes ;
- incitation au développement des lignes de rabattement sur les gares
françaises du Léman Express ;
- renforcer la liaison Jonction-Hôpital.

Rapport de Murat-Julian Alder

La commission des transports (ci-après : « la commission ») a consacré quatre séances au traitement du rapport divers n° RD 1564, Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le projet de plan d'actions des transports collectifs 2024-2028 (PATC), soit les mardis 30 janvier, 6 et 27 février et 5 mars 2024, sous la présidence de M. le député Stéphane Florey (UDC).

Les procès-verbaux ont été rédigés par M^{me} Lea Di Benedetto.

M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du département de la santé et des mobilités (DSM), M. David Favre, directeur général des transports, et M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs, ont participé aux séances.

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

1. Présentation du PATC par le DSM (30.01.2024)

La commission reçoit M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du DSM, M. David Favre, directeur général des transports, et M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur prie respectueusement les lecteurs de bien vouloir se référer au RD 1564¹, ainsi qu'à la présentation du 30 janvier 2024 ci-jointe (annexe 1).

2. Audition des TPG (06.02.2024)

La commission reçoit M^{me} Stéphanie Lammar, présidente du conseil d'administration des TPG, M. Denis Berdoz, directeur général, et M. Emmanuel Fankhauser, responsable du pôle développement.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur prie respectueusement les lecteurs de bien vouloir se référer à la présentation du 6 février 2024 ci-jointe (annexe 2).

3. Réponses du DSM aux questions de la commission (27.02.2024)

La commission reçoit M. David Favre, directeur général des transports.

¹ Disponible sous le lien suivant :
<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01564.pdf>

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur prie respectueusement les lecteurs de bien vouloir se référer à la présentation du 27 février 2024 ci-jointe (annexe 3).

4. Discussions et votes (05.03.2024)

Lors de sa séance du mardi 5 mars 2024, la commission a traité les propositions d'amendements déposés par différents groupes.

a. *Amendement (Ve) au point 2.6 « Actions visant à augmenter et faciliter l'utilisation des transports publics »*

Un député (**Ve**) estime qu'il est important de garantir le choix entre l'achat des billets aux distributeurs et au moyen des applications numériques. Il propose donc d'ajouter le texte suivant au point 2.6 Actions visant à augmenter et faciliter l'utilisation des transports publics :

« L'application TPGPreview et le Webshop TPG sont développés sans pour autant remplacer pour les usagers l'achat de billets via des distributeurs physiques tel qu'il est possible de le faire à ce jour. »

Une députée (**PLR**) propose de supprimer les termes « *tel qu'il est possible de le faire à ce jour* » afin de conserver une certaine liberté de manœuvre.

M. Favre précise qu'il n'est pas prévu de passer au tout-numérique et qu'une telle décision ne pourrait être prise unilatéralement par les TPG.

Mis aux voix par le **président**, le sous-amendement (**PLR**) est accepté à **l'unanimité**.

Le **président** met aux voix l'amendement (**Ve**), avec le sous-amendement (**PLR**), libellé comme suit :

« L'application TPGPreview et le Webshop TPG sont développés sans pour autant remplacer pour les usagers l'achat de billets via des distributeurs physiques. »

Cet amendement est accepté à **l'unanimité**.

b. *Amendements (S), p. 9, action « Augmenter la capacité et l'attractivité sur le réseau tramways »*

Un député (**S**) propose d'ajouter « *Prolongement de la ligne 18 jusqu'à Saint-Genis/Thoiry* ».

M. Favre explique que le PATC n'a pas vocation à créer de nouvelles infrastructures. Il s'agit de se concentrer sur la mise en œuvre d'infrastructures existantes dans le cadre de la législature. Pour les nouvelles lignes qui ne sont

pas prévues, il sera nécessaire de prévoir des investissements qui dépassent le cadre du PATC, qui n'évoque que des offres. Ce prolongement sera réalisé d'ici 2028.

M. Pavageau ajoute qu'il faudrait qu'un crédit de travaux soit voté en France. La Confédération juge toutefois que le seul investissement suisse ne serait pas rentable et qu'un cofinancement ne serait pas opportun. Les autorités françaises ont donc privilégié la mise en place d'un bus à haut niveau de service (BHNS).

Un député (S) demande si le retrait de leur amendement pourrait ultérieurement être interprété comme une renonciation à ce projet s'il ne figure pas dans le PATC.

Un député (PLR) demande si, d'une manière générale, le PATC tel que voté sera opposable à toute proposition ou tout projet ultérieurs.

M. Favre répond à ces deux questions par la négative. Le PATC vise à exploiter les infrastructures existantes et à développer les offres à travers le contrat de prestations avec les TPG.

Au vu des explications fournies, un député (S) retire cet amendement.

Il propose un autre amendement, soit d'ajouter « *et à 10 minutes en soirée* » à la mesure « *Harmonisation des cadences des lignes de tramways à 6 minutes chacune* » afin d'améliorer la cadence en soirée. En effet, il juge inacceptable qu'il n'y ait que trois trams par heure en soirée pour se rendre à Meyrin et que les usagers doivent attendre très longtemps avant de pouvoir se déplacer.

M. Favre explique que le PATC prévoit d'augmenter les fréquences du réseau de tram et de les développer le soir, la nuit et le week-end. On ne sera toutefois jamais à une fréquence inférieure à 10 minutes le soir. Cela dépend de la capacité des TPG à recruter des conducteurs et à investir dans les véhicules et infrastructures nécessaires. Or, les TPG ont des capacités limitées.

M. Pavageau ajoute que le PATC prévoit un renforcement général de l'offre en soirée par une transition de l'horaire de soirée sur l'ensemble des lignes, y compris celles des trams. L'heure de pointe s'achèvera désormais à 21h00 et non plus à 20h00. Le cas particulier des lignes en direction de Meyrin sera par ailleurs amélioré par une augmentation de la cadence actuelle qui est effectivement insatisfaisante.

Au vu des explications fournies, un député (S) retire cet amendement.

c. Amendement (S), p. 10, action « *Rabattre sur les modes structurants* »

Une députée (S) propose d'ajouter « *Développer et préciser la planification des lignes de tramways tangentielles* ». Ces lignes sont

essentiels pour le développement du réseau dans le canton. Cet amendement a pour but de donner une impulsion plus forte en la matière.

M. Favre explique que ces lignes tangentielles doivent progressivement se construire d'ici 2035, une première étude étant en cours de démarrage. Des discussions ont été entreprises avec le département du territoire (DT) pour une première ligne ZIPLO – Genève Aéroport. Il n'y a pour l'instant pas de tracé défini, mais nous en saurons davantage dans 18 mois. Toutefois, ces lignes tangentielles nécessitent des investissements fédéraux. Le PATC s'est donc montré plus réaliste sur ce point.

M. Pavageau ajoute que des lignes de bus vont se renforcer dans les secteurs de Veyrier, de Chêne-Bourg et de la rive gauche. Des liaisons intercommunales vont par ailleurs être développées à la campagne.

Une députée (**S**) maintient son amendement dont l'objectif est d'accélérer le développement d'études portant sur ces lignes tangentielles.

Mis aux voix par le **président**, cet amendement est accepté à l'**unanimité** par :

Oui : 14 (3 S, 1 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : –

Abstentions : –

d. Amendements (S), p. 10, action « Développer les liaisons transfrontalières »

Une députée (**S**) propose d'ajouter « *Création de lignes directes entre la Haute-Savoie et les zones industrielles ZIMEYSAVER et ZIPLO* ».

Il s'agit d'encourager le transfert modal et l'usage des transports publics pour les travailleurs de Haute-Savoie venant à Genève. Il existe un flux important de ces travailleurs dans la ZIMEYSAVER et la ZIPLO. Il serait intéressant de développer des lignes directes afin d'éviter les problématiques liées à la rupture de charge et ainsi favoriser ce type de déplacements.

Une députée (**PLR**) demande si ces points du rapport ont déjà été négociés et validés par la France, ou si ce sont des intentions qui doivent être discutées. Le cas échéant, ajouter des amendements en la matière n'apporterait rien.

M. Pavageau répond que, dans le cadre de l'offre transfrontalière, la ligne 68 St-Genis a été remise en place pour la desserte de la ZIMEYSAVER avec un renforcement de l'offre. Pour la ZIPLO, la moitié des salariés habite en France voisine. Un projet est en cours de développement. Des études ont été engagées afin de se doter de lignes plus performantes depuis le sud.

M. Favre ajoute qu'une liaison Viry-ZIMEYSAVER sera mise en place dès l'été 2024. **M. Pavageau** précise que ce sera la ligne 83.

M. Favre explique qu'il est question de créer une ligne au départ de Cruseilles jusqu'à Lancy-Bachet. La ligne Collonges-ZIPLLO rencontre un fort succès et doit être prolongée jusqu'à Archamps. La Haute-Savoie doit effectuer un travail sur ses voies de bus pour sortir correctement d'Archamps. Durant la 3^e semaine de mars 2024 se tiendra un forum sur les mobilités pendulaires entre les communes transfrontalières, les autorités françaises et les entreprises des zones industrielles. L'objectif est de développer par des navettes ou des lignes de transport le réseau vers les zones industrielles, en particulier au niveau transfrontalier. Le Léman Express va continuer à se développer ces prochaines années en roulant 24h/24 et 7j/7. Il existe également une réflexion pour une ligne directe Annecy-Genève. Ces éléments seront traités à travers le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) et le contrat de prestations avec les TPG.

M. Pavageau ajoute que le développement de la ligne directe de Furet a été intégré au PATC. Le Conseil national a adopté le crédit de travaux pour développer cette ligne directe, ce qui n'était pas encore garanti au moment de la rédaction du PATC.

Sur question du **président**, **M. Favre** explique que des parkings-relais (P+R) seront développés pour le tram de Ferney, le P47, le BHNS de Saint-Genis et le Trèfle-Blanc. Un P+R sera renforcé à Saint-Julien. A Archamps, il existe beaucoup de possibilités, un nouveau pôle pourrait desservir la ZIMEYSAVER. A Annemasse, un P+R est prévu au terminus de la deuxième extension. Dans le cadre du cofinancement d'un P+R entre Genève et la France voisine, la réflexion n'a de sens que si les P+R sont desservis par des lignes de transports publics. C'est le cas pour Viry où un P+R sera développé parallèlement à la ligne desservant la ZIMEYSAVER.

M. Pavageau ajout qu'il existe également des réflexions pour la desserte de Cruseilles et pour créer des P+R à étages à Annecy. Le P+R vers l'hôpital d'Annemasse est saturé.

Une députée (**PLR**) déduit de ce qui précède que des réflexions sont en cours et qu'il n'y a encore rien de concret. Le fait de ne pas les mentionner dans le PATC ne signifie dès lors pas que l'aboutissement de ces réflexions n'est pas souhaité.

M. Favre propose que le parlement formule le souhait que le PATC porte une attention particulière sur le développement des liaisons transfrontalières en lien avec les zones industrielles. Cela renforcerait la position du DSM dans les négociations.

Une députée (PLR) estime que l'amendement (S) n'est pas nécessaire et que les mesures prévues sont suffisantes à ce stade.

Mis aux voix par le **président**, cet amendement est **refusé** par :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)
Non : 8 (1 LJS, 2 MCG, 3 PLR, 2 UDC)
Abstentions : 2 (1 PLR, 1 LC)

Une députée (S) propose d'ajouter « *Développement des lignes de rabattement sur les gares françaises du Léman Express* ».

Cet amendement a pour but de favoriser les déplacements ferroviaires à l'échelle de l'agglomération et de mieux desservir des zones plus excentrées afin de leur donner accès aux gares du Léman Express.

Une députée (PLR) estime que c'est aux autorités françaises de le faire. Il serait préférable de prévoir une incitation à la discussion sur ce point.

M. Favre comprend qu'il s'agirait de lignes entièrement situées en France qui ne sont pas traitées par le GLCT. Elles ne dépendent que de la volonté française, ce n'est pas la même chose qu'une ligne transfrontalière. Notre canton encourage les autorités françaises à travailler sur les lignes de bus de rabattement en s'inspirant du système de bus agiles vaudois et valaisans. Le réseau d'Annemasse se développe, notamment au moyen de bus à la demande. Cela s'effectue dans le cadre de la zone test du tpgFlex. Il n'est pas possible pour Genève de développer les déplacements en France, mais des rabattements vers des gares du Léman Express en Suisse sont envisageables, puisque ce ne sont pas des lignes françaises *stricto sensu*.

Au vu des explications fournies, une députée (S) propose de reformuler son amendement comme suit : « *incitation au développement des lignes de rabattement sur les gares françaises du Léman Express* ».

Mis aux voix par le **président**, cet amendement ainsi reformulé est **accepté** par :

Oui : 8 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 1 PLR)
Non : 7 (2 UDC, 3 PLR, 2 MCG)
Abstentions : –

e. Amendements (S), p. 10, ajout d'une rubrique « Actions » et des « mesures » correspondantes

Une députée (S) propose :

- d'ajouter l'action « *renforcer la desserte du centre-ville et sa robustesse* » ;
- d'ajouter la mesure « *création d'un site propre par sens sur le Pont du Mont-Blanc et étude d'un nouveau pont sur le Rhône* » ;
- d'ajouter la mesure « *pérennisation d'une desserte en transports publics sur le U lacustre* » ;
- d'ajouter la mesure « *renforcer la liaison Jonction-Hôpital* ».

Il s'agit donc de créer une nouvelle infrastructure de transports publics pour traverser le Rhône, de pérenniser sur l'année la ligne des plages pendant l'été et de mieux desservir l'un des quartiers les plus denses de Suisse par une ligne Hôpital-Plainpalais-Jonction.

M. Pavageau explique que la ligne 29 est prévue par le PATC pour les mois de mai à septembre de chaque année. Il s'agit d'une incitation au développement des infrastructures des transports publics en franchissement du Rhône. Des études seront menées concernant de nouveaux franchissements dédiés aux transports publics.

Un député (PLR) comprend que la création d'une voie en site propre sur le pont du Mont-Blanc se ferait par la suppression d'une voie pour la circulation dévolue aux transports individuels motorisés. Or, ce pont est déjà saturé et aurait pour effet d'engendrer un chaos encore plus important.

M. Favre estime qu'avec le système de régulation actuel, les bus ne sont pas pris dans les bouchons entre Chantepoulet et l'autre côté du Mont-Blanc. La voie de bus était indispensable dans le sens rive gauche à rive droite. élargir le pont ne fait pas partie des perspectives actuelles. L'étude de nouveaux ponts franchissant le Rhône se feront plutôt en aval dans le cadre des études sur les lignes de trams tangentielles.

Sur question d'une députée (PLR), **M. Favre** précise que cela ne changerait rien sur un plan technique si la ligne des plages (29) existait toute l'année. Toutefois, financièrement, cela engendrerait des coûts supplémentaires en termes de conducteurs et de véhicules.

Mis aux voix par le **président**, l'amendement (S) consistant à ajouter la mesure « *création d'un site propre par sens sur le Pont du Mont-Blanc et étude d'un nouveau pont sur le Rhône* » est **refusé** par :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)
Non : 9 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)
Abstentions : –

Mis aux voix par le **président**, l'amendement (S) consistant à ajouter la mesure « *pérennisation d'une desserte en transports publics sur le U lacustre* » est **refusé** par :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)
Non : 9 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 1 UDC)
Abstentions : –

Dans la mesure où il ne reste plus qu'une seule mesure, une députée (S) et le **président** reformulent l'amendement (S) restant comme consistant à ajouter « *renforcer la liaison Jonction-Hôpital* ». Cet amendement est **accepté** par :

Oui : 9 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 2 PLR)
Non : 2 (2 MCG)
Abstentions : 3 (2 PLR, 1 UDC)

f. Amendements (S), pp. 10-11, actions « Développer et harmoniser les cadences et l'amplitude horaire »

Un député (S) propose de remplacer « *Augmentation de l'amplitude de desserte sur certaines lignes régionales ne disposant pas d'un service toute la journée* » par « *Cadencement sur l'ensemble de la journée de l'ensemble des lignes, sauf exception* ».

Il s'agit d'augmenter l'amplitude de desserte des lignes régionales pour les lignes qui ne sont pas en service toute la journée et d'éviter qu'il y ait des trous dans les horaires.

M. Favre estime que de telles lignes sont rares et que des renforcements sont déjà effectués.

M. Pavageau précise que ces lignes sont pour l'essentiel des lignes transfrontalières. Il n'y en a pas sur celles qui sont du ressort du canton. Il invite la commission à se référer à la fiche n° 4 concernant les cadences.

Au vu des explications fournies, un député (S) retire cet amendement.

Il propose de supprimer « *entre la période de pointe du soir et l'offre de soirée, sur toutes les lignes urbaines et régionales* » à la mesure « *Unification de l'offre du lundi au samedi entre la période de pointe du soir et l'offre de soirée, sur toutes les lignes urbaines et régionales* ».

En d'autres termes, il s'agit d'élargir l'offre en semaine au samedi.

M. Favre explique que cela engendrerait pour les TPG de devoir engager des centaines de conducteurs supplémentaires et d'investir des montants très importants. Il ne sera par ailleurs pas possible de faire travailler autant de conducteurs les samedis.

M. Pavageau ajoute qu'un samedi représente 60% de l'offre d'un jour de semaine. Une augmentation de 29% de ces offres et déjà prévue.

Au vu des explications fournies, un député (**S**) retire cet amendement.

Il propose de remplacer « *Augmentation des cadences urbaines aux heures creuses de l'horaire vacances* » par « *Suppression des horaires spéciaux "vacances"* ».

Le **président** rappelle que les conducteurs ont aussi des familles et qu'ils ont également le droit à des vacances. La politique des TPG est justement de leur permettre de prendre congé pendant les vacances scolaires, en particulier en été.

M. Pavageau ajoute que, en règle générale, entre le 5 juillet et le 20 août, il existe un vrai fléchissement d'une partie l'offre. Supprimer ces horaires « vacances » aurait donc pour effet de créer une suroffre.

M. Favre rappelle que le Léman Express et les trams disposent d'offres « plates » tout au long de l'année. Dans le contexte actuel, les TPG seraient incapables de produire cette offre lors des vacances. Décaler l'heure de pointe d'une heure et ajouter des cadences 15 minutes auraient des coûts importants.

Le **président** précise qu'un lissage a déjà été effectué les dimanches et que, désormais, il y a la même fréquence en horaire normal qu'en été. Le directeur général a déjà expliqué qu'il sera difficile de respecter le contrat de prestations si l'on augmente encore les charges de personnel.

Une députée (**S**) répond que l'objectif n'est pas d'empêcher les collaborateurs des TPG d'avoir des vacances, y compris en été. Il s'agit d'étendre l'offre, ce qui nécessite d'engager du personnel supplémentaire.

Une députée (**MCG**) se rallie au propos du président et des représentants du DSM. Ce sera impossible à gérer sans toucher aux vacances des conducteurs des TPG si l'on passe à des horaires normaux toute l'année.

Mis aux voix par le **président**, cet amendement (S) est **refusé** par :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 8 (1 LJS, 2 MCG, 4 PLR, 1 UDC)

Abstentions : –

Un député (S) propose d'ajouter une mesure « *Exploitation de lignes structurantes (tramways, ...) 24h/24 et 7j/7* ».

Il s'agit de compléter l'offre 24h/24 et 7j/7 du Léman Express par des lignes structurantes qui traversent des zones densément peuplées pour compléter le réseau toute la nuit.

Un député (PLR) constate que cela consiste à faire travailler des conducteurs le dimanche, ce qui est contradictoire avec le refus par la gauche de l'ouverture dominicale des commerces.

Une députée (S) précise qu'il s'agit de reprendre le modèle proposé pour le Léman Express pour l'extension des horaires nocturnes la semaine, avec des cadences de tram qui pourraient se limiter à une par heure, de manière à maintenir une desserte minimale pendant la nuit.

Une députée (PLR) estime que le PATC est déjà très ambitieux et qu'il faut revenir sur terre. L'addition ne sera tout simplement pas supportable.

M. Pavageau rappelle que le réseau CFF est conçu pour être exploité 24h/24 et 7j/7, mais que tel n'est pas le cas des TPG. Il convient aussi de prendre en considération les conséquences qu'aurait une telle exploitation en termes de nuisances sonores nocturnes.

Mis aux voix par le **président**, cet amendement (S) est **refusé** par :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 8 (1 LJS, 2 MCG, 4 PLR, 1 UDC)

Abstentions : –

Un député (S) propose de supprimer « *De mai à septembre* » à la mesure « *De mai à septembre, exploitation de l'offre nocturne du jeudi au vendredi en plus des nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche* ».

Il s'agit de ne pas limiter l'offre nocturne du jeudi au vendredi à l'été et de la déployer toute l'année pour tenir compte de la demande des jeunes.

Un député (PLR) rappelle qu'en Ville de Genève, la fermeture des terrasses après minuit s'applique aussi les jeudis soirs. Il serait prêt à aller dans le sens de cet amendement à condition que les socialistes soutiennent la réouverture des terrasses au-delà de minuit les jeudis.

Un député (S) rappelle que les socialistes ne sont pas à l'origine de la fermeture des terrasses après minuit.

Mis aux voix par le **président**, cet amendement (S) est refusé par :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)
Non : 7 (1 LJS, 2 MCG, 3 PLR, 1 UDC)
Abstentions : 1 (1 PLR)

Un député (S) propose d'ajouter la mesure « *Suppression dans la mesure du possible des cadences horaires au profit de cadences semi-horaires* ».

Il lui paraît compliqué de s'organiser avec des cadences horaires dans les villages. Il faut donc augmenter les cadences. Il est plus simple pour les personnes de s'organiser lorsqu'elles habitent le long d'une ligne semi-horaire que d'une ligne horaire.

M. Favre précise que cela ne concerne pas beaucoup de lignes et que certaines d'entre elles passeront à une cadence horaire le dimanche contre deux heures jusqu'à présent.

M. Pavageau précise que, dans le projet, certaines lignes tourneront encore à l'heure le dimanche plutôt que toutes les 2 heures. Cela concerne peu de lignes.

Mis aux voix par le **président**, ce dernier amendement (S) est refusé par :

Oui : 4 (2 S, 2 Ve)
Non : 7 (2 MCG, 4 PLR, 1 UDC)
Abstentions : 1 (1 LJS)

g. Vote final

M. Pavageau rappelle que la mise en œuvre du PATC représente un coût d'environ 1,5 milliard de francs au total. Le montant versé par le canton passe de 272 millions de francs en 2024 à 420 millions de francs en 2029. Il s'agit toutefois d'un ordre de grandeur et non pas d'un chèque en blanc.

Une députée (PLR) salue le PATC dans son ensemble. Son groupe est convaincu que le transfert modal sera possible grâce à une amélioration de l'offre de transports collectifs. Il conviendra toutefois d'examiner attentivement le contrat de prestations avec les TPG et de ne pas pénaliser les transports individuels motorisés.

Une députée (**S**) souligne que l'enjeu du PATC est de savoir si celui-ci permettra de réaliser les objectifs du plan climat cantonal 2030, dont la réduction de 40% du nombre de déplacements en transports individuels motorisés. Pour cela, il faut un report modal important sur les transports collectifs. Pour les socialistes, il faut aller plus vite dans le développement des transports collectifs pour répondre aux impératifs du plan climat cantonal. Toutefois, ils reconnaissent que le PATC est très ambitieux et qu'il va dans le sens souhaité. Ils le soutiendront.

Un député (**Ve**) se dit favorable au PATC et constate une unanimité durable entre les partis pour le développement des transports publics. A terme, c'est une condition indispensable pour favoriser l'accès aux centre-ville pour les transports professionnels, le transport de personnes à mobilité réduite, les livraisons et les services de secours. Selon les statistiques du canton, personne n'habite à plus de 500 mètres d'un arrêt de transports publics. Cela limite la population qui a absolument besoin d'une voiture pour se rendre au centre-ville.

Une députée (**MCG**) accueille également favorablement le PATC. Il n'en reste pas moins que son groupe s'inquiète du financement et des conditions de travail des salariés.

Un député (**MCG**) ajoute que leur groupe reste attentif au recrutement. Les TPG refusent de très bonnes candidatures, y compris des résidents genevois, en prétextant des arguments peu convaincants. Il est choquant qu'autant de frontaliers français aux RH des TPG refusent des dossiers de résidents genevois.

Le **président** invite le DSM à soumettre au rapporteur de la commission une résolution adoptant le PATC avec les amendements approuvés.

Mise aux voix le président, cette résolution est approuvée à l'**unanimité** par :

Oui : 13 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 4 PLR, 1 UDC)

Non : –

Abstentions : –

Le préavis pour la catégorie des débats est **III (extraits)**.

Si le rapport devait être sorti des extraits, la commission demandera l'urgence.

Mise aux voix par le **président**, cette urgence est votée à l'**unanimité** par :

Oui : **13 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 4 PLR, 1 UDC)**

Non : –

Abstentions : –

Annexes :

1. *Présentation du DSM du 30.01.2024*
2. *Présentation des TPG du 06.02.2024*
3. *Présentation du DSM du 27.02.2024*

PLAN D'ACTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2024-2028 (PATC)

COMMISSION DES TRANSPORTS
30 JANVIER 2024



OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

11.01.2024 Page 1

SOMMAIRE

1. Planning
2. Bilan du PATC 2020-2024
3. Modalités d'élaboration et de concertation
4. Objectifs du PATC 2024-2028
5. Actions proposées
6. Synthèse
7. Risques et enjeux

PLANNING

31.01.2024 Page 3

PRINCIPAUX JALONS

- Dépôt auprès du Grand Conseil décembre 2023
- Résolution du Grand Conseil attendue d'ici mars 2024
- Approbation définitive par le Conseil d'Etat attendue courant mai 2024 simultanément aux projets de lois des contrats de prestations opérateurs (TPG, UNIRESO, Mouettes Genevoises)
- Transmission au Grand Conseil des différents contrats de prestations en juin 2024
- Votes par le Grand Conseil durant des sessions d'octobre 2024
- Mise en œuvre des 1ères mesures lors de l'étape du 15 décembre 2024

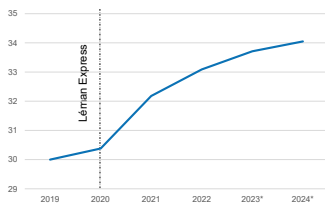
31.01.2024 Page 4

BILAN EN CHIFFRES DU PATC 2020-2024

31.01.2024 Page 5

EVOLUTION DE L'OFFRE ENTRE 2019 ET 2024

NOMBRE DE KILOMETRES REALISES PAR AN (en mio de kilomètres)						
Opérateurs	2019	2020	2021	2022	2023*	2024*
TPG	24.6	24.7	26.2	26.8	27.4	27.4
CFF	1.08	1.67	1.55	1.77	1.88	2.02
Mouettes	0.12	0.11	0.13	0.12	0.13	0.13
GLCT TP	4.2	3.9	4.3	4.4	4.3	4.5
Total	30	30.38	32.18	33.09	33.71	34.05



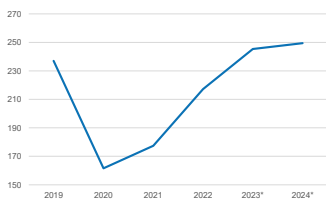
	% 19-24
TPG	+ 11.4%
CFF	+ 87%
MG SA	+ 8%
GLCT	+ 7%
Total	+ 13.5%

31.01.2024 Page 6

EVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DE 2019 À 2024

NOMBRE DE VOYAGES (en mio de voyages)

Opérateur	2019	2020	2021	2022	2023*	2024*
TPG	218	146	160	193	218	220
CFF	6.5	8	8.4	13	15	16
Mouettes	1.5	0.6	1	1.2	1.4	1.5
GLCT TP	11	7	8	10	11	12
Total	237	161.6	177.4	217.2	245.4	249.5



	% 19-24
TPG	+ 1%
CFF	+ 146%
MG SA	+ 0%
GLCT	+ 9%
Total	+ 5.3%

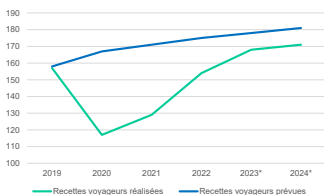
31.01.2024 Page 7

EVOLUTION DES RECETTES VOYAGEURS DE 2019 À 2024

- IMPACT DE LA BAISSSE DE FREQUENTATION DUE AU COVID-19 : - 40 MILLIONS DE FRANCS DE RECETTES VOYAGEURS EN 2020 PAR RAPPORT A 2019
- FIN 2024 : - 10 MILLIONS DE FRANCS / AUX PREVISIONS DE RECETTES INITIALES

RECETTES VOYAGEURS (en mio de francs)

	2019	2020	2021	2022	2023*	2024*
Recettes voyageurs réalisées	157	117	129	154	168	171
Recettes voyageurs prévues	158	167	171	175	178	181

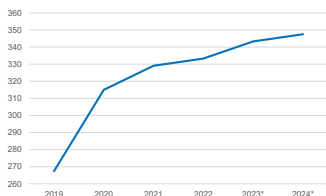


31.01.2024 Page 8

EVOLUTION DES CONTRIBUTIONS CANTONALES DE 2019 À 2024

SUBVENTIONS VERSEES PAR LE CANTON (en mio de francs)						
Opérateur	2019	2020	2021	2022	2023*	2024*
TPG (hors droit du sillon)	198	238	252	254	263	257
CFF	20	24	23	24	23	22
Mouettes	2.9	2.9	2.7	2.9	3	2.9
GLCT TP	5.5	6.1	6.4	6.4	7.3	11.6
Unireso	41	44	45	46	47	54
Total	267.4	315	329.1	333.3	343.3	347.5

- TPG : + 87 millions supplémentaires entre 2020 et 2024 pour compenser les pertes de recettes voyageurs



	% 19-24
TPG	+ 29%
CFF	+ 10%
MG SA	+ 0%
GLCT (nv contrat en décembre 2023)	+ 111%
Total	+ 29%

MODALITÉS D'ÉLABORATION ET DE CONCERTATION

PROCESSUS D'ÉLABORATION ET DE CONCERTATION DU PATC 2024-2028

- Rapport du Forum Citoyen du 30 mai 2021
- Consultation des communes entre mars et juin 2023
- Audit de la Cour des Comptes de Genève, Vaud et de la Chambre régionale des comptes Auvergne Rhône-Alpes sur les mesures d'accompagnement du Léman Express du 16 octobre 2023
- Etats généraux des mobilités du 1^{er} septembre et du 17 octobre 2023

31.01.2024 Page 11

APPORT DES EGM, FORUM CITOYEN ET COURS DES COMPTES

	EGM	Forum citoyen	Cours des comptes
Augmenter l'offre en heures creuses notamment en rabattement sur le LEX			
Développer l'offre de loisirs soir et week-end			
Lancer les études pour les lignes TC tangentielles et circulaires			
Augmenter l'offre et la capacité du LEX			
Demander aux opérateurs de transport d'augmenter les partenariats avec les institutions sportives et culturelles			
Améliorer l'offre transfrontalière en lien avec les collectivités limitrophes			
Développer l'offre TC en lien avec la réalisation de P+R sur France			
Créer un fond frontalier susceptible de financer les infrastructures et l'exploitation des lignes TC			
Mettre les TC au cœur des interfaces pour en faciliter l'accès			
Supprimer le stationnement de surface au profit de la réalisation de voie bus			

31.01.2024 Page 12

OBJECTIFS DU PATC

31.01.2024 Page 13

OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS 2024-2028

Développer les infrastructures et l'offre

Accroître l'attractivité

Agir en faveur de la résorption de la différence du niveau d'offres des 2 côtés de la frontière

Nouvelles lignes/dessertes en lien avec le développement urbain

Vcom

Outils numériques performants

Harmoniser l'offre entre centre et périphérie

Offre "activités personnelles /loisirs" (HC, soir, weekend...)

Développement des offres tangentielles et des offres ferroviaires

Tarifification adaptative

Transports à la demande

Développement de l'offre lacustre

Qualité des hubs / complémentarité des modes (y compris tarifs)

31.01.2024 Page 14

PRÉSENTATION DES ACTIONS

31.01.2024 Page 15

11 ACTIONS

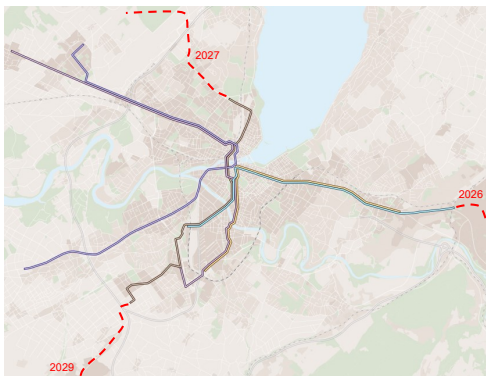
1. Développement et renforcement de l'offre tramway en lien avec la mise en service des extensions cantonales et transfrontalières
2. Électrification progressive du réseau bus
3. Développer l'offre trolleybus en lien avec le développement des zones d'habitats et d'emplois
4. Développement et harmonisation des cadences et amplitude horaire
5. Desserte des communes secteur Rhône-Arve
6. Desserte des communes secteur Arve-Lac
7. Desserte des communes secteur Lac-Rhône
8. Développement du transport à la demande
9. Mobilité du Grand Genève (bus / cars)
10. Renforcement de l'offre et de la capacité du Léman Express
11. Développement de l'offre lacustre

11.01.2024 Page 16

1 DÉVELOPPEMENT ET RENFORCEMENT DU RÉSEAU TRAMWAY (1/4)

DÉVELOPPEMENT

- 3 nouvelles extensions
- Arrivée à maturation du réseau radial



31.01.2024 Page 17

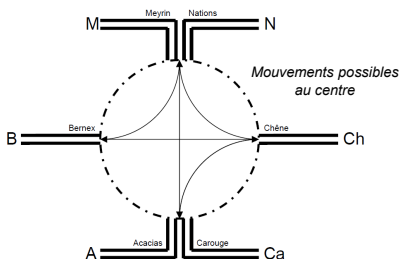
1 DÉVELOPPEMENT ET RENFORCEMENT DU RÉSEAU TRAMWAY (2/4)

RENFORCEMENT

- Augmenter la capacité des lignes tout en homogénéisant l'offre sur les différentes branches du réseau (lisibilité et fiabilité)
- Répondre à la demande actuelle et future au centre-ville mais également en bout de ligne avec l'émergence de nouveaux quartiers comme les Vergers
- Efficience de l'exploitation et des coûts

=> CONCEPT

- 2 lignes par axe pour offrir le plus de destinations possibles
- Cadences identiques sur chaque ligne
- Chaque ligne possède un seul terminus constituant l'extrémité d'un axe

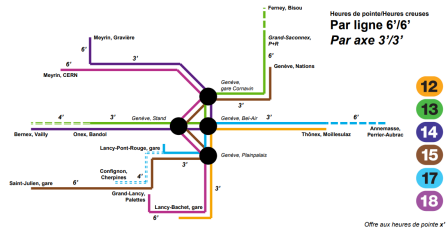


31.01.2024 Page 18

1 DÉVELOPPEMENT ET RENFORCEMENT DU RÉSEAU TRAMWAY (3/4)

ÉVOLUTION DU RÉSEAU

- Création de la ligne 13 entre (Ferney, Bisous) Grand-Saconnex P+R et Bandol (Bernex, Vailly) à l'occasion de la mise en service du prolongement de l'infrastructure tramway entre Nations et Grand-Saconnex, P+R (Ferney)
- Prolongement partiel de la ligne 17 jusqu'aux Cherpines
- Harmonisation des cadences des lignes à 6' chacune
 - Amélioration de l'offre de la ligne 17 sur Annemasse et de la ligne 18 au niveau des Vergers : de 6 à 10 trams par heure et par sens
 - Amélioration de l'axe route de Chancy et rue de Lausanne / Nations : de 13 trams à 20 trams par heure et par sens



31.01.2024 Page 19

DÉVELOPPEMENT ET RENFORCEMENT DU RÉSEAU TRAMWAY (4/4)

- Le Grand Conseil a adopté en 2023 un financement à hauteur de 25 millions de francs (L 13192) pour mener les 1ères études (phase préliminaires et avant projet) sur 3 corridors (corridor Aéroport/Lancy, petite ceinture et liaison Pont-Rouge/Onex).
- Horizon de réalisation 2030-2035



31.01.2024 Page 20

2 ÉLECTRIFICATION PROGRESSIVE DU RÉSEAU BUS (1^{ÈRE} ÉTAPE)

Remplacement des véhicules diesel par des véhicules électriques

Réalisation des infrastructures nécessaires à la recharge des véhicules électriques aux terminus et en section courante

Intitulé de la mesure	Horizon de réalisation
Ligne 5 entre Thônex, Vallard et Genève, Aéroport	2025
Ligne 10 entre Belle-Terre, Place de l'Araire et Genève, Aéroport	2026
Ligne 1 entre Thônex, Hôpital Trois Chêne et Genève, Jardin Botanique	2026
Ligne 6 entre Thônex, Vallard et Vernier, village (prolongement jusqu'à Vernier, Canada et Parfumerie en cours d'étude en lien avec le barreau Moreffeur)	2026-2027
Ligne 19 entre Genève, Gos et Meyrin, Hôpital de la Tour	2026-2027
Ligne 11 entre Genève, Jardin Botanique et Eaux-Vives, gare (prolongement jusqu'à Genève, plage en cours d'étude)	2026-2027



N.B. : 2^{ème} étape pour les lignes 8, 20, 21, 22, 25 entre 2028 et 2030 (nouvel appel d'offre à venir durant la période)

31.01.2024 Page 21

3 DÉVELOPPER L'OFFRE TROLLEYBUS EN LIEN AVEC LE DÉVELOPPEMENT DES ZONES D'HABITATS ET D'EMPLOIS

- Répondre à la demande actuelle et future au centre-ville mais également dans les nouveaux quartiers ou zones d'activités comme les Grands-Esserts ou la Pallanterie
- Mise en service de nouvelles lignes de trolleybus (les tronçons nouvellement desservis le sont sans ligne aérienne de contact)
 - ✓ Ligne 4 entre Gardiol et Onex-Cité (renfort d'offre sur le Grand-Saconnex et remplacement de la ligne 19 sur Onex)
 - ✓ Ligne 9 entre Cité-Lignon et Genève, Plage / La Pallanterie
 - ✓ Prolongement de la ligne 7 entre le Bout-du-Monde et les Grands-Esserts (Veyrier Tournettes à l'étude)

N.B. : prochain appel d'offre pour renouvellement et acquisition de véhicules en 2027-2028



31.01.2024 Page 22

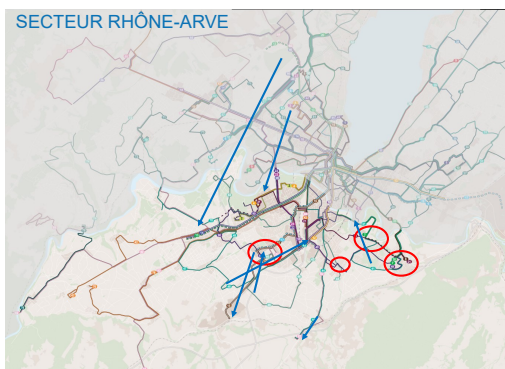
4 DÉVELOPPEMENT ET HARMONISATION DES CADENCES ET AMPLITUDE HORAIRE

Mesures sur les lignes régionales	Augmentation de l'amplitude de desserte sur certaines lignes régionales ne disposant pas d'un service toute la journée.
	Cadence de 15 minutes pour toutes les lignes régionales aux heures de pointe du lundi au vendredi.
	Doublement de l'offre du dimanche après-midi sur les lignes régionales.
Mesures sur les lignes urbaines	Augmentation des cadences urbaines aux heures creuses de l'horaire vacances.
	Offre urbaine du dimanche matin et soir similaire à la cadence du lundi au samedi en soirée.
Mesures matinales et nocturnes	Prise de service dès 4h30 sur une sélection de lignes afin de favoriser la mobilité des pendulaires matinaux ainsi que les déplacements de loisirs vers l'aéroport de Genève et la gare Comavin.
	Prolongation du service d'une de 30 minutes du lundi au dimanche avec ajustement de la fréquence dès minuit.
	De mai à septembre, exploitation de l'offre nocturne du jeudi au vendredi en plus des nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche.
Mesures sur toutes les lignes	Unification de l'offre du lundi au samedi entre la période de pointe du soir et l'offre de soirée sur toutes les lignes urbaines et régionales.
	Augmentation de l'amplitude de transition d'une heure entre la période de pointe du soir et l'offre de soirée.

31.01.2024 Page 23

5 ACCOMPAGNEMENT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

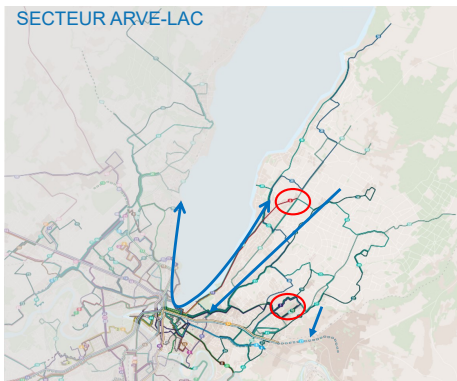
- Desserte des nouveaux quartiers (Grands Esserts, Bernex St Mathieu et Vailly, Cherpines, PAV, les Crêts...)
 - Prolongement de la ligne 17 de Lancy Pont Rouge jusqu'au Cherpines
 - Prolongement de la ligne 7 entre Bout du Monde et les Grands Esserts (Veyrier-Tournettes à l'étude)
 - Prolongement de la ligne 21 entre Carouge Rondeau et Veyrier-douane
 - Ligne 49 (Veyrier-Tournettes – Bachtel)
- Rabattement sur les modes structurants (tramway, train)
 - Ligne 46 prolongée de Bardonnex à la ZIPL0
 - Prolongement de la ligne 48 entre ZIPL0 et Bachtel
- Maintenir / développer les liaisons intercommunales
 - Nouvelle ligne 4 entre Onex-Cité et Gardiol en remplacement de la ligne 19
 - Ligne 41 (Gare de Chêne-Bourg – Bout du Monde)
- Développer les liaisons transfrontalières
 - Nouvelle ligne 13 entre Ferney et Bernex-Vailly
 - Prolongement de la ligne 15 jusqu'à St Julien gare
 - Prolongement de la ligne 44 et 62 jusqu'au P+R Archamps



31.01.2024 Page 24

6 ACCOMPAGNEMENT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

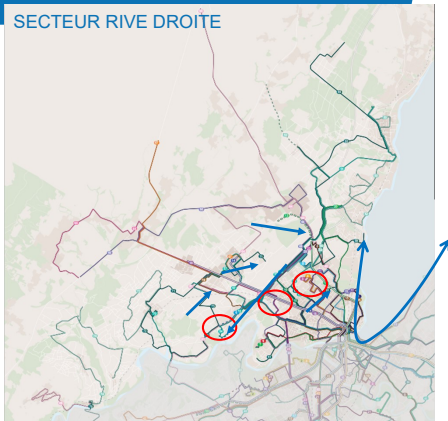
- Desserte des nouveaux quartiers et zones d'activités (Pallanterie, Trois/Chêne, Belle-Terre...)
 - Nouvelle ligne de trolleybus 9 entre Le Lignon et Genève-Plage (prolongement à la Pallanterie en lien avec le développement de la zone d'activités)
 - Prolongement de la ligne 10 entre Rive et Belle-Terre
- Rabattement sur les modes structurants (tramway, train)
 - Nouveau tracé de la ligne 35 (ex-G) par la Capite et terminus à la gare des Eaux-Vives
- Maintenir / développer les liaisons intercommunales
 - Nouvelle ligne 6 entre Vernier et Thônex-Vallard
 - Nouvelle ligne 19 entre Hôpital de la Tour et Albert-Gos
 - Nouvelle ligne 29 (ligne estivale des plages) entre Bellevue et Bois-Caran
- Développer les liaisons transfrontalières
 - Prolongement de la ligne 17 entre Parc Montessuit et Annemasse Perrier



31.01.2024 Page 25

7 ACCOMPAGNEMENT DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

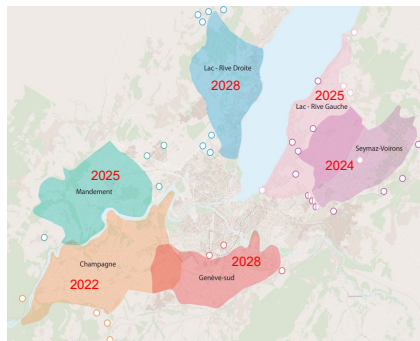
- Desserte des nouveaux quartiers et zones d'activités (OI, Vergers, ZIMEYSA, ZIBAY, aéroport, ...)
 - Nouvelle ligne 4 entre Onex-Cité et Gardiol en complément de la ligne 3
 - Prolongement de la ligne 6 entre Vernier village et Canada (Parfumerie à l'étude)
 - Passage de la ligne 23 par le quartier de l'Etang
- Rabattement sur les modes structurants (tramway, train)
 - Nouvelle ligne 19 entre Hôpital de la Tour et Albert-Gos
- Maintenir / développer les liaisons intercommunales
 - Nouvelle ligne 29 (ligne estivale des plages) entre Bellevue et Bois-Caran
 - Prolongement de la ligne 51 entre Bouchet et Nations
 - Prolongement de la ligne 54 entre l'Aéroport et Vernier Parfumerie
 - Prolongement de la ligne 71 entre Hôpital de la Tour et Citadelle
- Développer les lignes transfrontalières
 - Nouvelle ligne 13 entre Ferney et Bernex-Vailly



8 DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT À LA DEMANDE

TPG FLEX

- Offrir aux habitants des zones périphériques du canton une alternative à la voiture en dehors des heures de pointe
- Rendre accessible en transport public des zones faiblement peuplées impossibles à desservir avec des bus classiques
- Proposer un complément d'offre aux lignes régulières régionales dans des périodes à cadences plus faibles (nuit, week-end)
- Déplacement à l'intérieur d'une zone ou vers des points d'accroche
- Délai pour l'arrivée du minibus : 10 à 15 minutes
- Fonctionnement 7j / 7j – 6h / 00h



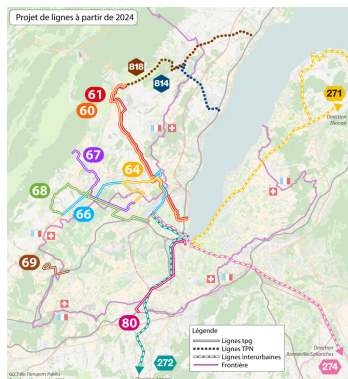
31.01.2024 Page 27

9 DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE TRANSFRONTALIÈRE BUS / CARS

Travail transfrontalier dans le cadre du GLCT pour mener à bien de nouveaux développements

Principaux objectifs

- Lignes urbaines TPG
 - Amélioration des fréquences
 - Accroissement de la capacité (passage à des bus articulés)
 - Évolution des itinéraires (exemple desserte ZIMEYSA)
 - Prolongement de nouvelles lignes sur France (ligne 82 à Archamps)
- Lignes interurbaines
 - Amélioration des fréquences (ex ligne 271 vers Douvaine et Thonon)
 - Création d'une ligne supplémentaire (Cruseilles / Beaumont / Bachtet)
 - Création d'une ligne de bus express dédiée entre Genève et le bassin annecien (pendulaire et accès aéroport)

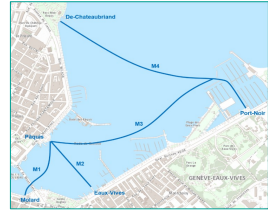


31.01.2024 Page 28

11 OFFRE LACUSTRE

• Mouettes Genevoises SA

- Maintenir l'offre existante (10' M1 et M2) de traversées dans la rade de Genève opérée par la société Mouettes Genevoises SA
- Finaliser le renouvellement de la flotte 100% électrique
- Etudier la pertinence d'étendre l'offre le soir et le week-end
- Intégration des Mouettes dans le réseau des TP (via notamment grâce à la ligne 29 "Ligne des plages")



• CGN

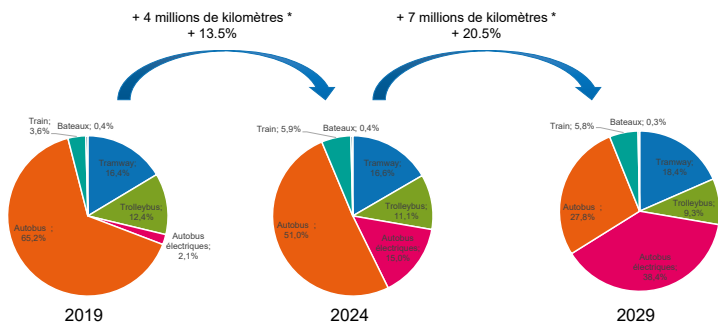
- Décider d'intégrer au niveau cantonal la ligne entre Corsier et Bellevue dans le cas où le bilan d'exploitation réalisé après les trois premières années d'expérimentation du projet mené par la CGN, les communes genevoises riveraines et l'entreprise Lombard-Odier, s'avérerait positif
- Etudier le développement de l'offre en journée et le week-end le cas échéant



31.01.2024 Page 33

SYNTHÈSE

ÉVOLUTION DE L'OFFRE EN FONCTION DES MODES



* y compris offre transfrontalière

EVOLUTION DES RECETTES SELON CP UNIRESO

ÉVOLUTION DES RECETTES zone 10 / 2024 (EN MIO DE FRANCS HT)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Recettes	171.6	176.4	182.5	189.3	194.9	201.2
CTI	54	56.6	58.6	60.8	62.6	64.6

* chiffres 2025-2029 donnés à titre provisoire selon état des négociations au 20.01.2024

Clé de répartition prévisionnelle des recettes UNIRESO (base 2023) :

TPG : 88.33 %

CFF : 11.27 %

SMGN : 0.40 %

- Impacts non négligeable sur les TPG :
 - 0.1 point = 180'000 CHF

ÉVOLUTION DES CONTRIBUTIONS CANTONALES

	Contributions sur la période <u>25-27</u> (3 ans) en MCHF * inscrites au PFQ de l'Etat	Contributions totales sur la période <u>20-24</u> (5 ans) en MCHF
TPG (hors droit du sillon)	965	1'351
CFF	126	116
MG SA	10	14.4
GLCT TP	42	40.2
Total	1'143	1'434.6

ENJEUX ET RISQUES
POUR LES CP

ENJEUX ET RISQUES DES NÉGOCIATIONS DES CONTRATS

- TPG
 - Capacité à produire l'offre planifiée
 - Contexte social
 - Coût de l'électricité

- Léman Express
 - Adéquation des ambitions entre le canton de Genève et la Région Auvergne Rhône-Alpes

- UNIRESO
 - Enjeu de la clé de répartition
 - Compensation des promotions ou tarification différenciée

Audition PATC 2024-2028

Grand Conseil
Commission des transports
Séance du 06.02.2024

Mme Stéphanie Lammar, Présidente
M. Denis Berdoz, Directeur général
M. Emmanuel Fankhauser, Resp. du pôle développement

GED
#721147



PATC 2024-2028 (périodes horaires 2025 à 2029)

Points-clés pour les tpg

- Le PATC est le document de référence pour élaborer le Contrat de prestations Etat / tpg 2025-2029 – travail en cours au 1^{er} semestre 2024 ;
- Le PATC affiche des objectifs de développement ambitieux de l'offre de transport (+29%), mais aussi des objectifs qualitatifs (attractivité, intermodalité, décarbonation etc.) ;
- Les tpg soutiennent ces développements ;
- Ils contribuent à la réalisation de chacun des objectifs, au-delà d'une mission stricte de transport car ces objectifs adressent les besoins des clients dans leur ensemble ;
- L'Etat et les tpg œuvrent pour garantir un financement des transports publics via une maîtrise des coûts et un développement des recettes voyageurs (1,2 Miard).



**PLAN D' ACTIONS
DES TRANSPORTS
COLLECTIFS
2024 – 2028
(périodes horaires 2025 à 2029)**

PATC 2024-2028 (périodes horaires 2025 à 2029)



Les tpg au cœur de la stratégie de mobilité du canton

Objectif: augmenter la part modale des transports publics comme alternative au trafic individuel motorisé.

Le PATC :

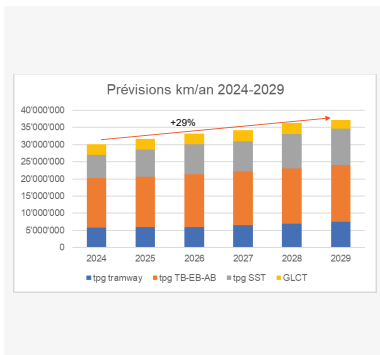
- résultat d'une collaboration technique Etat/tpg voulue par le Contrat de prestations 2020-2024 :
«Les TPG et l'Etat de Genève s'engagent à collaborer pour la préparation du futur plan d'actions des transports collectifs qui portera sur les années 2025-2029» ;
- sert de base pour le Contrat de prestations ;
- prévoit +29% d'offre tpg (km) soit +5.2%/an (moy.) ;

→ Enjeux importants :

Assurer la capacité de production de l'offre :

- Ressources humaines
- Réseau
- Véhicules

Assurer la fréquentation.



Assurer la capacité de production: RH



Difficultés de recrutement et pénurie de personnel

La situation

- Capacité du marché dans le contexte actuel limitée à l'engagement de 120 conducteurs-trices par an ;
- Le métier attire moins les candidat-e-s (pénibilité, horaires irréguliers) ;
- Réalité démographique: pyramide des âges défavorable ;
- Pénurie de candidat-e-s qui respectent tous les critères obligatoires pour être engagé-es ;
- Personnel administratif: salaires inférieurs au marché de l'emploi, conditions parfois rigides.

Les besoins

- Elaborer un plan d'engagement extrêmement soutenu dès 2025 : en moyenne 160 conducteurs-trices par an ;
- Besoin de recruter dans tous les domaines car une augmentation du personnel de conduite induit une augmentation de la charge de travail des autres services ;
- Plan de lutte contre l'absentéisme.

Assurer la capacité de production: E & T

Renouvellement et acquisition de matériel roulant

Loi 13059 / crédit de subvention d'investissement de 350 MF pour participer à l'électrification de la flotte de véhicules des tpg

- Financement 50% Canton-50% tpg
- Montant total 700 MF d'investissement
- Renouvellement matériel en fin de vie
- Transition énergétique
- Besoin des infrastructures (tram, BHNS, stations de recharge)

Tramways +56 / -23



Evolution du parc Tramways en nombre



Trolleybus +32 / -48



Evolution du parc Trolleybus en nombre



e-Bus phase 1 +121



Evolution du parc Bus en nombre



Les objectifs du PATC

Comment les tpg vont y contribuer ?

Le plan d'actions des transports collectifs (PATC) 2024-2028 (périodes horaires 2025 à 2029) approuvé par le Conseil d'Etat le 29.11.2023 décline sept objectifs ciblés :

1. Coordonner l'urbanisation et les transports ;
2. Renforcer la complémentarité des modes de transport ;
3. Répondre aux besoins de déplacements en dehors des heures de pointe ;
4. Proposer une information voyageurs pertinente et efficace ;
5. Améliorer la vitesse commerciale ;
6. En finir avec les énergies fossiles pour les opérateurs ;
7. Assurer un financement pérenne des transports publics.

Les tpg contribuent à la réalisation de chacun de ces sept objectifs, au-delà d'une mission stricte de transport.

Objectif Intermodalité



2. Renforcer la complémentarité des modes de transport

- «Créer des pôles d'échanges multimodaux»
 - Les tpg ont obtenu des financements des gouvernements CH+UE pour étudier et déployer des « Hubs de mobilité » avec leurs partenaires;
- «Encourager la réalisation de parking-relais»
 - Les tpg proposent une gamme de titres combinés avec la Fondation des Parkings;
- «Optimiser le transport scolaire»
 - Les besoins scolaires sont intégrés au maximum sous forme de renforts des lignes régulières.

exemples

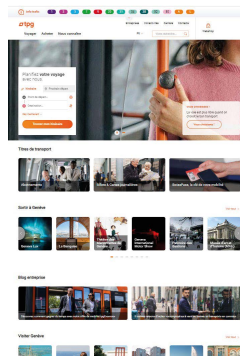


Objectif Loisirs



3. Répondre de manière adaptée aux besoins de déplacements en dehors des heures de pointe

- **Développer l'offre en heures creuses**
→ Fiche 4 du PATC: horaires matinaux, lignes régionales à 15', extensions en soirée, plus d'offre en horaires vacances/sam/dim, etc ;
- **Incitations tarifaires**
→ titres combinés, offres spéciales...;
- **Complémentarité entre le réseau de base et les prestations Aérobus et Noctambus**
→ poursuite de l'intégration de l'offre de nuit au réseau de base ;
- **Mettre à niveau l'offre pour répondre aux déplacements transfrontaliers**
→ les tpg ont été renouvelés en tant qu'exploitants du réseau GLCT pour la période 2024-2029 ;



Objectif Services à la clientèle



4. Proposer une information voyageurs pertinente et efficace

« L'objectif du Canton de Genève est d'inciter les opérateurs à proposer des solutions de systèmes d'information axés sur les usagers dans le but d'offrir à tous les utilisateurs et utilisatrices un accès simple aux transports collectifs genevois mais également suisses et de France voisine ».

Feuille de route des tpg pour l'information aux voyageurs et voyageuses:

- Plans de réseaux harmonisés ;
- Nouveaux visuels géographiques aux arrêts ;
- Développement d'une nouvelle génération d'écrans aux arrêts, dont écrans e-papers (affiches horaires, perturbations, etc.) ;
- Plans d'action pour améliorer la donnée de base et en temps réel pour l'app ;
- Plan d'action pour enrichir les informations perturbations ;
- Intégration des services numériques (app tpg, tpg+, tpgFlex, partenaires de mobilité) pour livrer une application Multimodale Grand Genève unique.

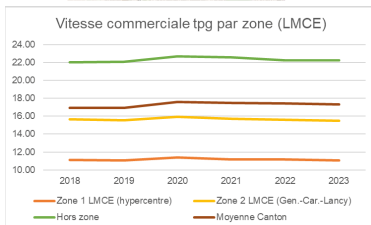
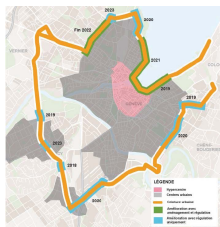


Objectif Attractivité



5. Améliorer la vitesse commerciale

- Enjeu d'attractivité mais aussi financier ;
- Sujet traité dans le plan d'actions du réseau routier (PARR) en lien avec l'application de la LMCE.
- Les tpg comptent sur la mise à disposition des infrastructures et des mesures en matière de priorisation de leurs véhicules dans la circulation.
- Ils s'engagent de leur côté à œuvrer à la fiabilité des temps de parcours et à une gestion des retards ou avances orientée sur les besoins de la clientèle.



Objectif Décarbonation

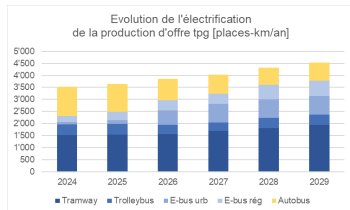


6. En finir avec les énergies fossiles pour les opérateurs



Electrification intégrale des véhicules

- Minimiser la taille des batteries et le nombre d'infrastructures de recharge ;
- Renouvellement optimisé dans le temps ;
- Optimisation de la gestion des actifs ;
- Adéquation à la progression de l'offre ;
- Saisir les opportunités d'innovation ;
- Réduction des émissions de GES (gaz à effets de serre).



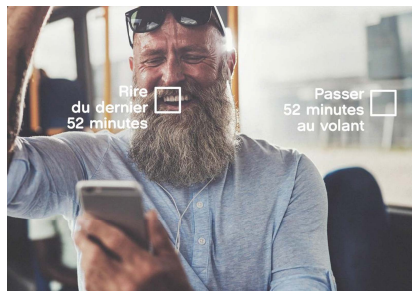
Objectif Croissance de la demande



7. Assurer un financement pérenne des transports publics

Objectif de >1.0 Miard de recettes sur 5 ans

- Contribuer aux changements de comportement ;
- Recrutement et fidélisation de la clientèle (Grand Genève) ;
 - Plateforme de gestion & d'accompagnement aux promotions communes et entreprises (tpgEvomoov) ;
 - Renforcement de l'offre digitale et du réseau de vente ;
 - Campagnes de communication et de conversion.
- Développement de produits
 - Offres pour les loisirs et événements ;
 - Flexibilité tarifaire (tarifs promotionnels ou différenciés).



RD 1564 (PATC) QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES RÉPONSES À LA COMMISSION DES TRANSPORTS

27 FÉVRIER 2024



OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

29.02.24 Page 1

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE P+R EN FRANCE VOISINE I

A) RD 1564 concernant le PATC, augmentation importante de l'offre transfrontalière et un plan d'aménagement de P+R en France voisine également prévu sur la période 2025 - 2028.

Q1: Est-il prévu d'ajuster la capacité des P+R en conséquence ? **OUI**

- **Le Plan d'actions du stationnement (PAST) 2024-2028 prévoit :**
 - Action 10 : Créer une offre combinée P+R hors du canton de 2'000 abonnements gérée par la FP
 - Action 12 : Créer 2'500 places dans plusieurs P+R dans le canton
 - Action 13 : Renforcer l'offre en places P+R avec les autorités françaises

Q2: Et qu'en est-il précisément pour ces 4 P+R situés en France voisine ?

- St-Genis Porte de France – 2028 – nouveau parking de 240 places
- Gare de St-Julien – fin 2026 – extension de 260 places
- Annemasse – Perrier – Aubrac (terminus tram 17 prolongé) – fin 2025 – nouveau Parking de 230 places
- Ferney – 2026 – nouveau parking de 400 places

10 PAST TARIFICATION – P+R

Pourquoi?

Suite à la mise en service du Léman Express (LEX), il s'avère qu'un grand nombre d'usagers continuent à venir se garer dans un P+R genevois alors qu'ils pourraient prendre le LEX beaucoup plus en amont. Le manque de places P+R en France avec des P+R en projets ou en extension et des tarifications peu adaptées ne favorisent pas ce report modal en amont. La Fondation des parkings pourrait prendre part à ces développements notamment via la prise de quota P+R en France. Elle proposerait ainsi une offre P+R à des tarifs plus attractifs combinée aux transports publics afin de favoriser le report modal le plus en amont possible. Une démarche à l'échelle de l'agglomération transfrontalière devrait être menée.

Comment?

- Créer une offre combinée P+R hors du canton de l'ordre de 2'000 abonnements gérée par la Fondation des parkings.

Dans quel but?

- Agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle et favoriser le report modal.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Usagers des P+R (TIM, vélos)	Fondation des parkings	PAST	PATC, PAMA	Etat de Genève, Grand Genève, Autorités françaises Unireso, Lemanis	En cours	Non

11.01.2024 Page 3

12 PAST CRÉER 2'500 PLACES DANS PLUSIEURS P+R DANS LE CANTON

Pourquoi?

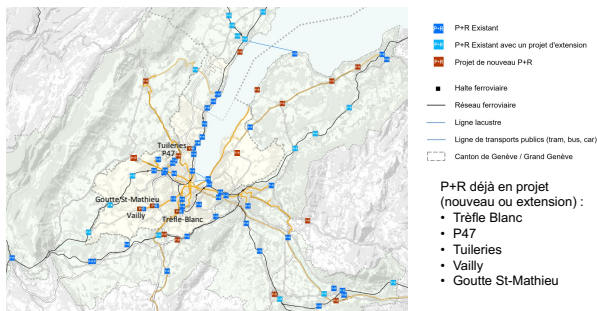
- La question des P+R est cruciale pour juguler les flux pendulaires en voiture individuelle.

Comment?

- Renforcer l'offre en places de stationnement P+R via la création de P+R dans le canton.

Dans quels buts?

- Agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle et favoriser le report modal.



Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Usagers P+R	FdP	PAST	PATC, PAMA	OCT	En cours	Non

11.01.2024 Page 4

13
PAST

RENFORCER L'OFFRE EN PLACES P+R EN COORDINATION AVEC LES AUTORITÉS FRANÇAISES (P+R, PARKINGS DE COVOITURAGE, ...)

Pourquoi?

Suite à la mise en service du LEX, il s'avère qu'un grand nombre d'utilisateurs continuent à venir se garer dans un P+R genevois alors qu'ils pourraient prendre le LEX beaucoup plus en amont. Le manque de places P+R en France avec des P+R en projets ou en extension et des tarifications peu adaptées ne favorisent pas ce report modal en amont.

Comment?

- Développer des nouvelles infrastructures de P+R sur France en lien avec des offres de transports publics performantes avec un financement conjoint entre partenaires français et genevois.

Dans quel but?

- Agir pour limiter l'usage de la voiture individuelle et favoriser le report modal.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Usagers des P+R (TIM, vélos)	Etat de Genève et autorités françaises	PAST	PATC, PAMA	Fondation des parkings, communes	En cours	Non

11.01.2024 Page 5

PLAN D'AMÉNAGEMENT DE P+R EN FRANCE VOISINE

Q3: comment est financé le fonds frontalier en charge de la réalisation de ces infrastructures, et quels sont les montants alloués?

Objectif : mettre en place un dispositif de financement paritaire France – Suisse

- Ayant vocation à impulser et accélérer la réalisation de projets et d'offres essentiellement sur territoire français et prioritairement pour la mobilité
- En lien avec le fait transfrontalier et ayant un effet positif pour le territoire genevois

Principes :

- Loi programme (pas de CFG bis) : les financements seraient versés directement aux Maîtres d'ouvrages
- Ce financement paritaire peut être complémentaire à d'autres cofinancements, notamment fédéraux via le Projet d'agglomération.
- Ce dispositif complète éventuellement (mais ne remplace pas) la part départementale du financement des projets, via la CFG notamment.

29.02.24 Page 6

DES OUTILS NUMÉRIQUES PERFORMANTS POUR AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ

B) RD 1564 concernant le PATC, amélioration de l'attractivité des TC avec des outils numériques performants.

Q4) Pouvez-vous nous préciser vos intentions par rapport à ces outils numériques performants et quels services avez-vous prévu de couvrir avec ceux-ci?

- Il s'agit dans un premier temps de missionner les TPG pour qu'ils consolident leurs services numériques
- Dans un second temps et en coordination avec des actions prévues dans le plan d'actions des mobilités actives (PAMA)
 - Action 8 : développer des titres de transports multimodaux
 - Action 9 : développer des hubs de mobilité multimodaux
 - Action 10 : mettre en œuvre une nouvelle concession vélopartage à l'échelle transfrontalière

29.02.24 Page 7

8 DÉVELOPPER DES TITRES DE TRANSPORTS MULTIMODAUX

Pourquoi?

Les besoins en déplacements changent en fonction des motifs de déplacement, de l'horaire ou encore des offres à disposition. Proposer des titres de transports multimodaux permet ainsi de choisir la meilleure option de déplacement à un moment donné et également de faire connaître de nouvelles options de déplacements.

Comment?

- Créer des titres de transports multimodaux combinant différentes options de déplacement avec, par exemple, des abonnements combinés pour les vélostations, les transports publics, l'accès à des vélos-cargo ou encore à des parkings relais.
- Evaluer les possibilités de faire fluctuer les tarifs de ces formules entre les heures de pointe et les heures creuses.

Dans quels buts?

- Développer la synergie entre les différents modes de transport.
- Promouvoir l'intermodalité et la multimodalité.
- Promouvoir de nouvelles options de déplacement.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Tous les usagers mobiles	OCT	PATC	PAST/ PATC	Prestataires de mobilité, TPG, taxis	A démarrer	Oui

11.01.2024 Page 8

9 DÉVELOPPER DES HUBS DE MOBILITÉ MULTIMODAUX

PAMA

Pourquoi?

Les hubs de mobilité multimodaux sont des lieux d'intermodalité où il est possible de trouver un bouquet d'offres de mobilité répondant à ses besoins. Ils offrent une continuité multimodale de la chaîne de déplacement en proposant par exemples des vélos, des vélos-cargo, des trottinettes, des véhicules partagés et un accès facilité aux transports en commun. Ces hubs seraient à disposition non seulement de la population, mais également des entreprises qui n'ont pas toujours les moyens de disposer de leurs propres flottes de véhicules.

Comment?

- Définir les emplacements pertinents en collaboration avec les propriétaires des voiries concernées.
- Dimensionner la taille et l'offre de produits en fonction de la localisation.
- Etudier la possibilité de proposer des services connexes, comme, par exemple, des automates à colis.

→ Un premier test est en cours à la gare de Lancy-Bachet.

Dans quels buts?

- Développer des synergies entre les différents modes de transport.
- Promouvoir l'intermodalité et la multimodalité.
- Promouvoir de nouvelles options de déplacement.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Tous les usagers mobiles	OCT	PATC	PATPRO, action 14 PATC / PAST	Prestataires de mobilité, TPG, Fondation des parkings, taxis	Test en cours de déploiement	Oui

11.01.2024 Page 9

10 METTRE EN ŒUVRE UNE NOUVELLE CONCESSION VÉLOPARTAGE À L'ÉCHELLE TRANSFRONTALIÈRE

PAMA

Pourquoi?

Genève bénéficie depuis 2020 d'un système de vélos en libre-service : vélopartage. La concession octroyée prendra fin en 2027. L'expérience accumulée avec ce premier réseau montre la pertinence de pouvoir étendre le dispositif en dehors des frontières cantonales afin de viser un réseau homogène sur le territoire du Grand Genève.

Comment?

- Anticiper les besoins en démarrant rapidement les discussions avec les partenaires du Grand Genève.
- Analyser les besoins juridiques et financiers pour permettre la concrétisation du projet.
- Réaliser un appel d'offres commun pour l'échéance de la concession actuelle.
- Poursuivre les partenariats pour développer un système de vélos-cargo partagés.

Dans quels buts?

- Développer des synergies entre les différents modes de transport.
- Promouvoir l'intermodalité et la multimodalité.
- Promouvoir de nouvelles options de déplacement.

Public-cible	Porteur	Plan d'actions référent	Autre planification concernée	Partenaires	État d'avancement	Test (Oui/Non)
Tous les usagers mobiles	OCT	PAMA	PARR action 14 PATPRO action 3	Communes du Grand Genève, associations	En cours	Oui

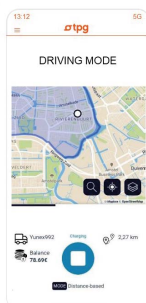
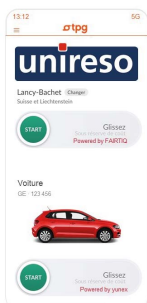
11.01.2024 Page 10

RENFORCER L'INTERMODALITÉ DES OFFRES DE TRANSPORTS

VERS UNE MOBILITÉ INTÉGRÉE



Lancy-Bachet



29.02.24 Page 11

COMPLÉMENTARITÉ INTERMODALE (MOBILITÉ PARTAGÉE, TARIFAIRE, ...)

C) RD 1564 concernant le PATC, nécessité d'une interopérabilité numérique multimodale

Q5: Ces aspects sont-ils inclus dans les outils numériques performants indiqués ?

✓ Oui, l'interopérabilité ainsi que l'intégration de "paquets" tarifaires associées à des solutions numériques constituent des atouts indéniables.

• Cependant les questions de faisabilité (temps de mise en œuvre, possibilité, ressources informatiques pour travailler sur le projet) imposent de mettre en place un passage de mise en œuvre. La logique de déploiement s'inscrit en 3 étapes :

1. Regroupement physique de l'offre
2. Intégration tarifaire
3. Solution digitale

29.02.24 Page 12

COMPLÉMENTARITÉ INTERMODALE (COLLABORATION AVEC LES TAXIS)

Q6) Les taxis seront-ils inclus dans les titres combinés et les packages multimodaux mentionnés, et si oui comment, sachant que les tarifs des taxis sont différents entre la France et la Suisse et qu'il existe des restrictions d'accès pour les taxis genevois au territoire français ?

- ✓ Comme indiqué dans le PATC, le renforcement de l'attractivité des transports collectifs nécessite de travailler sur plusieurs axes dont celui relatif aux déplacements dits du «dernier kilomètre».
- ✓ Cela passe notamment par la mise à disposition de services complémentaires de mobilité et une amélioration de sa complémentarité avec les autres types de mobilités à fonction collective (offre taxis, hub de transbordement multimodal, etc.).
- ✓ S'agissant spécifiquement des taxis, un projet pilote, "ZenGo", avait été mené en partenariat avec les tl, les taxis et l'entreprise "catch-a-car" mais les résultats n'avaient pas été au rendez-vous.
- ✓ Il convient toutefois de capitaliser sur cette première expérience pour trouver le bon dispositif à mettre en œuvre. La solution reste à trouver en concertation avec les taxis, mais l'intention d'intégration est posée, la question se posant d'ores et déjà sur le territoire genevois.