



Date de dépôt : 2 septembre 2026

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de Geoffroy Sirolli : Gratuité des transports publics pour les moins de 25 ans : quel impact réel sur l'usage des transports publics ?

En date du 5 juin 2026, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

Depuis une année, l'Etat de Genève prend en charge les abonnements de transports publics pour les jeunes de moins de 25 ans dans le périmètre de la communauté tarifaire Unireso, ainsi que, partiellement, pour ceux du Léman Pass.

Cette mesure permet un accès gratuit ou fortement subventionné aux réseaux exploités notamment par les Transports publics genevois, les Chemins de fer fédéraux suisses et les Mouettes genevoises navigation (unireso).

Selon les premières informations communiquées, la fréquentation des transports publics aurait augmenté d'environ 3,3% depuis l'introduction de la mesure, tandis que près de la moitié des bénéficiaires disposaient déjà auparavant d'un abonnement. Le coût net pour les finances publiques s'est élevé à 42,4 millions en 2025 (selon RTS et TdG).

Cette évolution intervient toutefois dans un contexte marqué à la fois par une croissance démographique soutenue dans le bassin genevois et par une augmentation substantielle de l'offre de transports publics en 2025, ce qui rend plus difficile l'attribution de la hausse de fréquentation à la seule mesure de la prise en charge.

Au regard de ces éléments, les questions suivantes sont adressées au Conseil d'Etat :

1. *Le Conseil d'Etat dispose-t-il d'une évaluation précise de l'effet de cette mesure sur le transfert modal, notamment du nombre de jeunes ayant abandonné l'usage régulier d'un mode de transport motorisé au profit des transports publics ?*
2. *Quelle part de l'augmentation de 3,3% de la fréquentation peut être attribuée directement à cette mesure, par opposition à d'autres facteurs tels que la croissance de la population genevoise ou l'augmentation de l'offre de transports publics intervenue en 2025 ?*
3. *Quel est le coût public estimé par nouveau client effectivement induit par la mesure, c'est-à-dire par bénéficiaire qui n'aurait pas utilisé les transports publics sans cette prise en charge ?*
4. *Le Conseil d'Etat a-t-il comparé l'efficacité de cette dépense annuelle de plus de 40 millions de francs avec d'autres investissements possibles dans l'amélioration de l'offre, tels que les fréquences, la capacité, la vitesse commerciale, les nouvelles lignes ou les extensions du réseau, susceptibles de favoriser le transfert modal ?*
5. *S'agissant du Léman Pass, quelle a été l'adhésion à cette mesure de la part des jeunes étudiant à Genève, mais résidant en zone frontalière ?*
6. *Sur la base des données disponibles, le Conseil d'Etat considère-t-il que la gratuité ciblée constitue l'instrument le plus efficace pour favoriser le report modal vers les transports publics, ou estime-t-il que d'autres mesures pourraient produire un impact plus significatif pour un coût équivalent ?*

Je remercie le Conseil d'Etat de ses réponses.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

L'effet de la gratuité des transports publics pour les moins de 25 ans sur le report modal a été analysé par un consortium composé du Laboratoire de sociologie urbaine de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), des Transports publics genevois (TPG) et du bureau Mobil'homme (BMH). Ce groupement a été mandaté par le département de la santé et des mobilités et par la Fondation Modus pour mener une enquête d'impact neutre et objective en vue de mesurer les évolutions des comportements de mobilité de la population en lien avec l'application de la loi 13488 du 30 mai 2024 modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG – H 1 55) (*Pour des transports publics abordables en faveur des jeunes et des seniors*). Le rapport présentant les résultats de cette étude sera rendu public début septembre 2026.

Issus d'un questionnaire auquel environ 6 000 personnes ont répondu fin 2024, avant la mise en œuvre de la mesure au 1^{er} janvier 2025, puis fin 2025 (exactement un an après), dont 1 590 mêmes répondantes et répondants, ainsi que d'entretiens individuels, les résultats après pondération montrent une augmentation de la fréquence de l'usage des transports publics (TP) urbains de façon globale, puisque 54% des nouvelles abonnées et nouveaux abonnés ont déclaré une fréquence d'usage plus élevée en 2025 qu'en 2024, avec une évolution significativement positive du nombre d'utilisatrices et utilisateurs quotidiens.

Alors que les fréquences d'usages de l'automobile et des TP étaient très proches avant l'entrée en vigueur de la loi 13488, elles apparaissent bien plus différenciées en 2025, avec un usage désormais plus intense des TP que de la voiture pour les bénéficiaires de la mesure nouvellement abonnées et abonnés, avec :

- une augmentation des fréquences d'usages quotidiens – tous les jours ou presque – des TP (passant de 19% en 2024 à 37% en 2025);
- une diminution des fréquences d'usages quotidiens de la voiture (passant de 19% en 2024 à 16% en 2025).

On observe également une transition importante des usagères et usagers occasionnels des TP urbains (d'une fois par mois jusqu'à moins d'une fois par semaine) vers des usagères et usagers quotidiens (au moins deux à trois fois par semaine), puisque 71% des personnes concernées sont dans cette situation d'intensification de la fréquence d'utilisation des TP.

Les différentes catégories d'âges concernées par la mesure réagissent de façon équivalente en matière d'évolution de la fréquence d'usage des TP urbains.

L'usage de la voiture a sensiblement baissé pour les bénéficiaires de la mesure, puisque 34% des personnes ayant pris un abonnement en 2025 ont déclaré une fréquence d'usage de la voiture plus faible en 2025 par rapport à celle déclarée en 2024. Par exemple, 36% des jeunes nouvelles abonnées et nouveaux abonnés sont passés d'un usage de la voiture de deux à trois fois par semaine à plus qu'une fois par semaine entre 2024 et 2025 et 43% des seniors nouvelles abonnées et nouveaux abonnés sont passés d'un usage de la voiture quotidien à une fréquence de deux ou trois fois par semaine entre 2024 et 2025.

En ce qui concerne la part modale des TC, une augmentation de +10 points de pourcentage d'utilisation des TP urbains pour le motif travail/études pour l'ensemble des 6-24 ans a été constatée. Pour le motif loisirs, ce sont +7 points de pourcentage d'utilisation des TP urbains chez les 6-24 ans nouvellement abonnées et abonnés et +18 points chez les plus de 65 ans nouvellement abonnées et abonnés.

Il sera également possible d'évaluer, d'ici à fin 2026, la pérennité de ces nouvelles habitudes d'usage des TP au fil des années, en particulier à l'âge pivot de 25 ans vers les tarifs adultes.

En ce qui concerne la fréquentation, le niveau de normalisation post-COVID-19 avait été atteint à la fin de l'année 2024. La fréquentation des lignes de bus et de trolleybus des TPG est repartie à la hausse dès le début de l'année 2025, au moment de la mise en œuvre de cette mesure. Cette augmentation est supérieure à celle générée par l'augmentation de la population et le renforcement de l'offre. Le tramway n'a en revanche pas connu la même évolution. Cette différence s'explique par 2 facteurs principaux : d'une part, les importants chantiers ayant affecté le réseau et, d'autre part, un report vers le rail lié à la nouvelle desserte des trains RegioExpress, qui s'arrêtent désormais dans toutes les gares du CEVA et complètent ainsi l'offre du Léman Express. La forte progression de la fréquentation ferroviaire, avec un record de 100 000 passagères et passagers/jour sur le réseau à la fin du printemps 2026, est probablement également liée, au moins en partie, à la loi 13488.

Le coût public estimé par nouvelle cliente ou nouveau client effectivement induit par la mesure, c'est-à-dire par bénéficiaire qui n'aurait pas utilisé les TP sans cette prise en charge, est de 400 francs pour une ou un junior et de 200 francs pour une ou un senior.

Le Conseil d'Etat n'a pas comparé l'efficacité de cette dépense annuelle de plus de 40 millions de francs avec celle d'autres investissements susceptibles de favoriser le transfert modal, car celui-ci n'était pas l'objectif premier de la loi 13488. Celle-ci vise avant tout à alléger les dépenses des ménages et à soutenir le pouvoir d'achat, tout en encourageant l'utilisation des TP.

S'agissant du Léman Pass, 436 abonnements ont été vendus sur l'année 2025 à des jeunes de moins de 18 ans résidant en zone frontalière et suivant une formation à Genève, ainsi que 165 abonnements à des jeunes de 18 à 24 ans dans la même situation. A cela s'ajoutent 1 457 abonnements Léman Pass vendus à des jeunes de 18 à 24 ans résidant dans le canton de Genève, mais suivant une formation en dehors du canton.

Le Conseil d'Etat considère que le report modal vers les TP repose sur un ensemble de mesures complémentaires, dont la prise en charge ciblée des abonnements constitue un élément parmi d'autres. Ce report continuera d'être soutenu par le développement de l'offre, notamment grâce à la réalisation de nouvelles infrastructures, comme le bus à haut niveau de service (BHNS) Genève – Vernier – Zimeysa (GVZ), le prolongement en cours du tramway des Nations jusqu'au Grand-Saconnex et jusqu'à Ferney-Voltaire, le projet de futur tram tangentiel Lancy / Onex – Aéroport, ainsi que la liaison ferroviaire Jura-Léman-Salève actuellement à l'étude. Le report modal sera également favorisé par l'amélioration des fréquences, en particulier aux heures creuses et durant les week-ends, ainsi que par une meilleure fiabilité des horaires. Des améliorations sont prévues dans l'ensemble de ces domaines au cours des prochaines années.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le vice-chancelier :
Patrick FERRARIS

La présidente :
Anne HILTPOLD