



Date de dépôt : 14 février 2023

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de Thierry Cerutti, Françoise Sapin, Daniel Sormanni, Ana Roch, Jean Marie Voumard, Francisco Valentin, Patrick Dimier, Christian Flury, André Python, François Baertschi, Danièle Magnin, Sandro Pistis : Pour une meilleure transversalité des transports publics, élargissons notre vision sur la politique de la mobilité

Rapport de majorité de Marjorie de Chastonay (page 3)

Rapport de première minorité de Christo Ivanov (page 57)

Rapport de seconde minorité de Thierry Cerutti (page 59)

Proposition de motion (2639-A)

Pour une meilleure transversalité des transports publics, élargissons notre vision sur la politique de la mobilité

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

- que l’offre actuelle des TPG, comme tout service de transports publics, étant ajustée à la densité de population, ne peut couvrir de façon optimale les besoins de tous les Genevois, en particulier pour ceux résidant dans les communes périphériques et la campagne genevoise en dehors des heures de pointe ;
- que l’alternative de faire appel à un taxi est onéreuse et ne va pas dans le sens d’une réduction du trafic au centre-ville, et d’une certaine manière entre en compétition avec l’offre des TPG ;
- que l’ère du numérique offre/apporte de nouvelles opportunités de rationalisation et d’optimisation, maintenant facilement accessibles à tous,

invite le Conseil d’Etat

- à considérer la mise en place d’une plateforme informatique de service personnalisé, accessible à tous à travers un smartphone ou téléphone, satisfaisant à tout moment du jour et de la nuit les demandes de prise en charge à domicile et en tout lieu du canton ;
- à optimiser l’offre combinée des TPG avec celles des taxis afin de permettre à tous les Genevois de se déplacer efficacement dans le canton sans faire appel à leur propre véhicule ;
- à synchroniser l’offre des TPG avec celle des taxis genevois détenteurs ou utilisateurs d’une autorisation d’usage accru du domaine public ;
- à tester ce service lors d’évènements majeurs qui contribuent à la saturation du trafic routier (salons et évènements à Palexpo) ;
- à garantir une traçabilité du service et une transparence des coûts d’opération qui permettront à chacun d’avoir un compte-rendu de son utilisation du service.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Marjorie de Chastonay

La commission des transports a étudié cette motion durant les séances des 20 et 27 avril et des 4 et 18 mai 2021 par vidéoconférence et en présentiel, sous la présidence de M^{me} Marjorie de Chastonay. Les procès-verbaux ont été tenus avec exactitude par M^{me} Laura Diallo que nous remercions. La commission a tout d'abord auditionné le **département**, mais également les représentants des **TPG** et de l'association de l'**Union des taxis genevois**.

Ont assisté à tout ou partie des débats : M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat (DI) ; M. David Favre, directeur général, OCT (DI) ; M. Gérard Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac, OCT (DI) ; M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs (DI) ; M. Christian Gorce, directeur général de l'office cantonal du génie civil et ingénieur cantonal (DI) ; M^{me} Suzanne Le Bihan, ingénieure (DI).

Introduction

La commission des transports a organisé ses travaux durant 4 séances de la façon suivante :

1. 20 avril 2021 : **Présentation de la motion M 2636 par l'auteur**, M. Thierry Cerutti.
2. 27 avril 2021 : **Présentation du département des infrastructures (DI)** (PowerPoint en annexe).
3. 4 mai 2021 : **Audition des Transports publics genevois (TPG)** : M. Denis Berdoz, directeur général ; M. Marc Defalque, directeur marketing, ventes et communication ; M. Emmanuel Fankhauser, responsable de l'organisation de l'offre ; M. Frédéric Richard, responsable ingénierie infrastructures (PowerPoint en annexe).
4. 18 mai 2021 : **Audition de l'association Union des taxis genevois** : M^{me} Gabrielle Le Goff, présidente ; M. Giulio Gentile, membre (annexes et documents distribués en séance).

1. Séance du 20 avril 2021 : Présentation de M. Thierry Cerutti, auteur

M. Cerutti explique que cette motion propose d'avoir une vision différente de la mobilité en utilisant les acteurs publics concernés. Les TPG ont un monopole étatique puisqu'ils sont gracieusement subventionnés. Actuellement, il y a des zones que les TPG ne couvrent pas de manière pertinente et, a contrario, ils couvrent certains secteurs qui ne servent à rien puisqu'il n'y pas ou peu de clients. On sait qu'on a un gros problème avec les taxis genevois qui ont de la peine à boucler leurs fins de mois. Ces derniers constatent que, malgré qu'ils aient passé entre 15 et 18 heures à travailler pour de misérables francs que l'Etat s'empresse de leur prélever, il ne leur reste plus grand-chose. Du moment qu'on sait qu'il y a des zones du canton qui sont mal desservies et que d'autres zones sont desservies et qu'elles coûtent de l'argent aux TPG et aux contribuables, ce qui fait que l'on paie plus de subventions, il serait intéressant **qu'il y ait une plateforme entre les TPG et les taxis** et de voir quel serait l'enjeu d'un partenariat de façon à économiser de l'argent, à assurer une plus grande disponibilité de la mobilité dans le canton et un meilleur service à la population.

Dès lors, la motion invite à considérer :

- la **mise en place d'une plateforme informatique de service personnalisé**, accessible à tous à travers un smartphone ou téléphone, satisfaisant à tout moment du jour et de la nuit les demandes de prise en charge à domicile et en tout lieu du canton ;
- à **optimiser l'offre combinée des TPG avec celle des taxis** afin de permettre à tous les Genevois de se déplacer efficacement dans le canton sans faire appel à leur propre véhicule ;
- à **synchroniser l'offre des TPG avec celle des taxis genevois** détenteurs ou utilisateurs d'une autorisation d'usage accru du domaine public ;
- à **tester ce service lors d'évènements majeurs** qui contribuent à la saturation du trafic routier (salons et évènements à Palexpo) ;
- et à **garantir une traçabilité du service et une transparence des coûts d'opération** qui permettront à chacun d'avoir un compte-rendu de son utilisation du service.

Questions des député.e.s

Q1 (PLR) : Qui répondrait aux services de cette plateforme ? R (M. Cerutti) : Il avait pensé à l'administration de *Plan-les-Ouates*. Pour lui, le plus intelligent et le plus simple pour mettre à l'essai cette nouvelle

pratique ce serait que les TPG gèrent cette plateforme-là, parce qu'ils ont déjà une structure en place. Mais la question reste ouverte.

Q2 (PLR) : Si le canton mettait en place une telle plateforme, serait-ce autant de collaborateurs de l'administration cantonale en plus ? R2

(M. Cerutti) : Au vu du taux de chômage, de précarité et de personnes qui sont à l'assistance sociale, l'Etat aurait meilleur temps de créer des emplois et ces gens paieraient des impôts. **R2 (PLR) :** Elle comprend que ces gens devraient passer un permis tel que les VTC. **R2 (M. Cerutti) :** Il a cru qu'elle parlait des collaborateurs pour gérer la plateforme. Les chauffeurs de taxi et les TPG sont déjà là.

Q4 (PLR) : Est-ce que l'utilisateur irait sur cette **plateforme** pour savoir s'il doit prendre un taxi ou un bus par rapport à l'heure où il sera à un tel endroit ? **R (M. Cerutti) :** Par exemple, si une personne qui habite à **Céligny** (où les TPG ne sont pas dynamiques) veut se rendre en ville et qu'il n'y a pas de bus à ce moment-là, elle pourrait prendre un taxi via cette plateforme. A **Chancy**, on sait que les **bus sont rares** à partir de certains créneaux horaires et une personne qui loupe son bus devra attendre 45 minutes. **Avec cette plateforme, elle serait directement mise en contact avec les taxis et, pour les TPG, ça éviterait de créer une ligne à cet endroit-là pour un client dans la tranche de 9h à 12h.**

Q1 (PDC) : A l'époque, il y avait **des taxi-bus** qui ont été interrompus. **Quelle est la différence** avec ce projet ? **R (M. Cerutti) :** Les taxi-bus étaient gérés par les TPG. Ils ont arrêté car ce n'était **pas rentable**. Dans ce projet-là, les taxis seraient des **partenaires**.

Q2 (PDC) : **Pourquoi introduire cela avec des taxis alors qu'on a des VTC ? R (M. Cerutti) :** Cela donne une certaine **légitimité aux taxis de travailler en partenariat avec les TPG**. Cela évite aux taxis d'attendre des heures aux stations et cela permet d'avoir une **meilleure répartition des taxis sur le canton**.

Q (S) : Il se souvient de la présentation de **l'application zenGo** pour une mobilité multimodale, qui permet de **combinaison plusieurs moyens de déplacement avec un seul et unique abonnement**. Ça avait été présenté sous forme de prototype et il ne sait pas où ça en est, mais il invite M. Cerutti à aller voir cette application zenGo proposée par les TPG et à auditionner soit les TPG soit M. Pavageau qui peut peut-être donner des éléments là-dessus.

Q (PDC) : En début de séance, la présidente a mentionné le courrier de la **commune de Bardonnex** qui fait mention d'un **problème de la périphérie cantonale** par rapport à une distribution mais qui voyait une solution à trouver via les TPG. La différence est fondamentale. Il est très intéressé d'entendre le

directeur de zenGo. Les taxi-bus n'étaient pas rentables et, dans le cadre de cette proposition, **la question du prix de la course des taxis** va inévitablement se poser. Il y a un vrai problème avec la mobilité douce que l'on met en place dans le canton et, si on veut que ceux qui habitent en périphérie laissent leur voiture dans leur garage, il faut qu'il y ait une **cadence plus soutenue**, ce qui n'implique pas de pouvoir prendre un taxi à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, mais c'est à discuter. **R (M. Cerutti) : Il souligne que le but de cette plateforme est de pouvoir prendre un taxi 24h/24 et 7j/7.**

Q (PLR) : Cette motion est très ambitieuse. **Y a-t-il un modèle qui est suivi dans un territoire comparable au nôtre ? R (M. Cerutti) :** Ce n'est pas le cas à sa connaissance, mais il va se renseigner.

R (M. Pavageau) : Il y a un travail en cours entre les TPG et les services du canton pour réactiver le **transport à la demande**. Il y a quelques années, il y avait du transport à la demande sur la campagne genevoise. Il y a des bus qui roulent à vide, donc il y a la question de savoir s'il ne faudrait pas le faire en taxi pour les quelques passagers. C'est une **question récurrente**. Une réflexion est en cours pour voir si on n'aurait pas de **nouveaux outils** et la possibilité d'être plus optimisé. Il n'a pas d'exemple personnel d'un système tel qu'envisagé par la motion, mais il y a un travail d'optimisation du transport à la demande qui se fait à **Zurich** et ils sont en contact pour voir si on pourrait **développer cet outil d'optimisation du transport à la demande à Genève**. Si les gens prennent le taxi et considèrent qu'ils doivent payer le prix des TPG, c'est-à-dire 3 francs la course, le modèle économique ne tient pas et si c'est au canton de subventionner une personne qui fait une course à 3 francs en taxis, ce n'est pas rentable. **Tout réside dans l'optimisation du véhicule.**

Les TPG avaient abandonné ce modèle car il y avait de l'**abus**. En effet, la société prestataire était incitée à rouler le plus possible et non pas à optimiser le remplissage de ses véhicules. Une course de taxi avec une personne n'est pas le modèle envisagé, mais plutôt d'avoir recours à une société privée avec une plateforme maîtrisée par les TPG pour répondre à ces demandes. En ce qui concerne la **demande de Bardonnex**, la réponse est **le développement d'une navette de TPG qui sera la n° 46 et un renforcement avec un rabattement dans le cadre du projet de tram à Perly**. En ce qui concerne le dernier sujet, il n'a pas d'information sur **l'expérimentation TPG zenGo**. Cette expérimentation tourne court. Il invite la commission à auditionner les TPG qui sont mieux placés que le canton pour faire part à la commission de la réflexion autour de nouveaux produits au sein des TPG.

Q (MCG) : Il s'adresse à M. Pavageau. Du côté de **l'EPFL**, une startup travaille sur une **application qui permettrait aux passagers des transports publics de commander un taxi à l'arrivée du terminus**. L'idée est d'amener

les utilisateurs à utiliser les transports publics jusqu'au terminus puis qu'ils utilisent un véhicule privé à leurs frais. Il va se renseigner sur cette application qui est en développement et qui va dans le sens d'étendre les plages d'utilisation des transports publics.

Organisation des travaux

M. Cerutti propose d'**auditionner les TPG** et le **syndicat des taxis** le plus représentatif. Il faut reprendre la liste des auditionnés dans le cadre de la LTVTC. **(S)** : Il propose également d'entendre **M. Berdoz des TPG** ainsi que les **partenaires de zenGo** pour savoir pourquoi ça ne fonctionne pas le cas échéant.

Q (PLR) : Est-ce que le département est allé au bout de ses réflexions ? Pourrait-il faire une présentation sur ce sujet ? Il y a passablement d'invités qui concernent la mobilité au sens large, qui concernent les taxis et les TPG, mais, au centre de tout ça, il y a une **stratégie à développer au sein de l'Etat**. Est-ce que le département pourrait faire une présentation globale ? **R**

(M. Pavageau) : A l'occasion du **futur PATC**, ils ont commencé un groupe de travail avec les TPG pour avoir **une réponse pour déployer une offre supplémentaire en campagne où on sait que ça ne sera pas rentable financièrement de continuer à faire tourner des bus**, mais les conclusions ne sont pas abouties. Le travail a débuté il y a quelques semaines et ils ne sont pas capables de venir exposer une stratégie définie et consolidée à court terme.

R (PLR) : Ce sera difficile pour les députés de se forger un avis sur une motion sachant que le département est en plein dedans. Les auditions des entités mentionnées lui conviennent très bien.

R (S) : On devrait avoir des explications de spécialistes sur les questions de mobilité partagée. Au sein du département, il doit y avoir des experts qui travaillent sur la mobilité partagée.

La présidente propose d'aller de l'avant avec **l'audition du département pour faire un bilan sur la plateforme zenGo**, puis d'entendre les **TPG**, le **syndicat des taxis** le plus représentatif et, enfin, elle propose l'audition de **Mobility** pour voir le lien avec la mobilité partagée. **R (M. Pavageau)** : Pour **zenGo**, il faut entendre son homologue des TPG, M. Marc Defalque, qui sera à même de présenter un bilan. En revanche, le département sera à même de faire un bilan sur ce qui a poussé à abandonner les transports à la demande, notamment **la ligne P pour le secteur de Dardagny**. Le canton n'a pas été impliqué dans zenGo et a donc moins d'explications à donner que les TPG. **R (PLR)** : Il mentionne le nom de **Vincent Kaufmann**, spécialiste de mobilité et professeur à l'EPFL.

La commission accepte à l'unanimité les propositions d'auditions du département, des TPG, du syndicat des taxis le plus représentatif et éventuellement de Mobility et de M. Kaufmann.

R (MCG) : Il suggère d'auditionner le **Major Puhl** sur le contrôle des vitesses différenciées et la mise en place des **radars anti-bruit**, dans le cadre de la stratégie de diminution de la vitesse autorisée en lien avec le bruit routier.

La commission accepte la proposition d'audition du Major Puhl à l'unanimité.

2. Séance du mardi 27 avril 2021 : Présentation du département des infrastructures

Audition du département

M^{me} Le Bihan va faire un exposé orienté sur le **bilan du transport à la demande** et l'ouverture qu'on pourrait avoir sur ce sujet. Les **TPG** interviendront sur **le volet économique** et le **projet zenGo** qui est piloté sous leur responsabilité.

M^{me} Le Bihan revient sur les missions du canton en tant qu'entité d'organisation des transports collectifs.

Les objectifs principaux sont :

- De desservir au maximum le territoire par les transports collectifs.
- **D'offrir une bonne desserte temporelle** aux habitants en termes de **fréquence** de passage des transports collectifs et de **l'amplitude** des services.
- Le **challenge** dans cette offre est qu'on est dans un contexte subventionné et qu'on se doit de **conserver un rapport entre le coût de l'offre et son utilité** qui soit acceptable.
- Suite à **l'initiative 146**, les prix des titres **Unireso** ont été revus à la baisse et les recettes du transport ont chuté.
- En 2019, on est revenu péniblement au niveau de recettes qu'on avait en 2014.
- Pour le canton, il est important d'essayer de **bénéficier au maximum du cofinancement fédéral** qu'on peut toucher dans le cadre du transport régional de voyageurs.
- Pour en bénéficier, une des règles exigées par l'OFT est **d'inscrire des lignes possédant un taux de couverture minimum de 20% du coût d'exploitation des lignes**. On a le plus de difficultés et d'enjeux par rapport à ce **rapport de coût-utilité** dans les territoires avec une **urbanisation plus**

diffuse, donc plutôt dans la campagne où il est difficile de répondre à la demande de la population tout en contenant les coûts.

Depuis **l'arrivée du Léman Express fin 2019** qui s'inscrit dans le **PATC 2020-2024¹**, ils ont transformé tout le réseau et la vision autour du Léman Express. Le travail était de faire en sorte que **toutes les communes genevoises possèdent une ligne en rabattement sur une gare du Léman Express** et que certaines soient desservies par des **tramways** ou d'autres lignes d'importance du canton.

La motion évoque le développement de partenariats entre des acteurs publics de la mobilité comme les TPG ou les taxis, les vélos ou voitures en libre-service. Ce sont des partenariats qui sont intéressants et qu'on encourage volontiers au sein du canton, mais à leur sens ce n'est pas à l'autorité organisatrice d'être leader de ce type de projets. **Ça ne relève pas des compétences du canton qui est plutôt là pour accueillir et définir un cadre légal pour ce genre de développements**. Ce n'est pas une prérogative du canton d'aller vers ce genre d'applications et de développements. Quand on parle de la desserte que le canton doit offrir à la population, **l'offre de base est définie dans la LRTP** : on doit **desservir tous les jours entre 6h et 24h et chaque habitant du canton doit habiter à proximité d'un arrêt de transports collectifs**. En centre-ville, la loi définit qu'on doit être à **300 m d'un arrêt** et, dans le reste des zones, c'est **500 m ou 10 minutes à pied**.

Il faut répondre à ce cadre légal tout en contenant les coûts et c'est un challenge, surtout en campagne où l'urbanisation est plus diffuse. Ce challenge ne s'est pas facilité avec le temps.

Il y a une dizaine d'années, le canton a développé deux types de transport à la demande dans les zones est, sud et ouest :

- D'une part, il y avait le **proxibus** qui consistait à ramener les gens au niveau de pôles de transport en commun.
- Et il y avait le **télébus**, qui consistait à transporter les gens sur l'itinéraire d'une ligne qui existe mais en dehors des horaires classiques de la ligne.
- Dans tous les cas, que ce soit pour le **proxibus** ou le **télébus**, les usagers devaient **réserver leur voyage par téléphone** au plus tard une heure avant le déplacement. C'était **contraignant**, car il fallait prévoir son voyage. C'était aussi contraignant pour les **sous-traitants des TPG**, car ils réceptionnaient ces offres par téléphone et cela se faisait manuellement. Ils

¹ Plan d'actions des transports collectifs (2020-2024) – ge.ch : <https://www.ge.ch/document/plan-actions-transports-collectifs-2020-2024?msclid=88af81b4cfea11ecbe4a8a08770ee230>

faisaient des itinéraires en fonction des appels reçus mais ce n'était pas simple.

Le proxibus était une offre pour laquelle on demandait un supplément de 3 francs par rapport au prix du billet **Unireso**. **Le télébus** était au prix du billet Unireso classique. **C'est une offre qui n'a pas trouvé son public.** Les zones est et sud ont été supprimées fin 2011 et la zone ouest a été supprimée fin 2016. Les trois zones cumulées coûtaient environ 3 millions de francs par an aux TPG. Sur une année, on n'avait que 50 000 voyages et un taux de couverture de 6,5%, ce qui est faible par rapport aux 20% demandés par l'OFT pour les lignes subventionnées. Les TPG et les clients ne s'y retrouvaient pas et les TPG se voyaient facturer par les sous-traitants beaucoup de courses individuelles. Les chauffeurs étaient mobilisés toute la journée pour transporter quelques personnes. Lorsqu'on a supprimé ces offres de transport à la demande, on a mis en place des **lignes avec des itinéraires et horaires fixes qui circulent toute la journée**. Même si c'était des fréquences de passage peu élevées, les TPG et les clients s'y retrouvaient. On n'avait pas besoin de commander ou de s'organiser. Sur la **zone ouest, la ligne P** a été créée et après un an d'exploitation, 70 000 voyages ont été enregistrés en un an. Avec une seule ligne, on faisait mieux que les trois zones de transport à la demande cumulées en une année.

Quand en 2011, $\frac{2}{3}$ des zones ont été supprimées, une pétition a été lancée pour les remettre en service. Suite à celle-ci, l'OCT était venu avec de nouvelles propositions. De nouvelles zones (nord et sud-ouest) ont été proposées ainsi qu'un dispositif simplifié avec un seul numéro, une plage horaire unique et une surtaxe augmentée à 5 francs. Le canton a proposé de prendre à sa charge $\frac{2}{3}$ du déficit estimé et que le tiers restant soit pris en charge par les communes desservies par cette offre. **Il n'y a pas eu d'accord entre les communes concernées et le service n'a jamais été réintroduit. Le transport à la demande à Genève a pris fin en 2016.** On a tous été les témoins des développements massifs des outils informatiques dans tous les domaines ces dernières années. Il y a eu beaucoup de travail sur la dématérialisation billettique. Il y a eu des développements vis-à-vis des flottes de véhicules, par exemple dans les tracking GPS. Tous ces développements ont permis de développer des **aides à l'optimisation des flottes de véhicules**.

Ces **aides à l'optimisation** dans le domaine des transports en commun permettent une diminution des contraintes pour les usagers. On pourrait désormais faire la commande via son smartphone. Ces outils permettent de mettre en relation les demandes de plusieurs usagers que l'on peut enregistrer via ces applications et on peut les répartir sur une flotte de véhicules puisqu'on sait où ils se trouvent sur le territoire. **Ces outils permettent de mieux définir**

le service. Tous ces développements ont renouvelé l'intérêt de l'OCT vis-à-vis du transport flexible. Ils se sont dit qu'il serait intéressant de le réintégrer sur le réseau. **Les territoires de campagne** sont les plus problématiques pour répondre à la demande de la population. **Les lignes secondaires** n'ont pas du tout toutes le même profil : il y a des lignes qui circulent sur des axes denses, où il y a de la demande scolaire, et ces lignes rabattent sur des points de transports collectifs centraux comme *Rive ou la gare de Lancy-Pont-Rouge*, comme les *lignes K, J, E ou G*.

Par contre, d'autres lignes réalisent de la **desserte beaucoup plus locale, elles vont de village en village** et rabattent sur des hubs de transports collectifs plus périphériques comme *l'Hôpital de la Tour*. Pour ces lignes-là, il y a **peu de demande**, donc ça ne justifie pas des fréquences de passage élevées, ce qui ne booste pas la demande qu'on peut avoir initialement. On se retrouve un peu embêté sur ces territoires-là et on ne sait pas comment améliorer les services. Ils ont été récemment en contact avec les *communes de la Champagne*. Les lignes K et J vont jusqu'à Lancy-Pont-Rouge et la ligne L jusque *Confignon*. Les lignes 76, 77 et 78 rabattent sur la *gare de la Plaine*. Ils ont pu constater qu'en moyenne, sur un mois avant le covid, il y a pour les lignes K, L et J entre 55 000 et 90 000 voyages par mois. Sur les lignes 76 et 77, on ne dépasse pas les 1000 voyages par mois. Cela s'explique pour ces deux lignes, car elles ont été mises en service fin 2019, donc elles n'ont eu que trois mois d'exploitation normale avant l'épidémie.

Il se trouve que l'épidémie de **covid** dure et que les chiffres de fréquentation de ces lignes-là ne les satisfont pas et les communes demandent davantage de fréquence. Aujourd'hui, quand on voit les chiffres de fréquentation, on ne peut pas se permettre d'augmenter l'offre. **Le transport à la demande pourrait donc être la réponse aux demandes du canton et des communes.** Le canton a proposé aux communes de mettre en place un service à la demande 2.0. Aujourd'hui, on a des lignes qui passent toutes les 30 minutes entre 6h et 9h30 et entre 16h30 et 21h. Ce qui est proposé dès décembre 2021 c'est de garder la ligne classique avec son horaire et son itinéraire pour les heures de pointe et de passer à une offre à la demande sur les heures creuses. Il faut à l'heure actuelle quatre véhicules pour l'offre classique, mais demain, grâce aux logiciels d'optimisation des véhicules, le transport à la demande n'en demandera plus que deux. Grâce à ces économies sur ces heures creuses, ça permet à coût constant de circuler plus longtemps, donc on pourra avoir une offre à la demande dans des horaires où il n'y a rien aujourd'hui. On pourra avoir une offre jusque 22h30 à coût constant.

Les deux lignes cumulent aujourd'hui 18 arrêts et la proposition faite grâce à l'optimisation de la flotte est d'inclure tous les arrêts TPG de ces communes, c'est-à-dire 9 arrêts supplémentaires pendant ces horaires à la demande. Comme ça, on offre aussi une flexibilité plus spatiale. Par exemple, un client habite *Laconnex* et travaille à la *Zimeysa*. Le matin, il prend la ligne 76 régulière à 7h et ensuite le train. Exceptionnellement, il quitte son bureau à 21h. Au lieu de prendre sa voiture, il sait dorénavant qu'il peut commander un bus en dehors des horaires de pointe. Son train arrive à la *gare de la Plaine* à 21h10. Lorsqu'il quitte son bureau, il commande une course via l'application pour obtenir un bus à son arrivée à la gare de la Plaine. L'itinéraire de ce client se fera en fonction de la demande des autres usagers et ce ne sera pas forcément celui que la ligne 76 effectue habituellement.

Les TPG ont approché le prestataire « *ViaVan* » qui est le créateur de ce logiciel d'optimisation de la flotte. Le logiciel est intégré à l'application de l'usager. Il prendra les demandes des différents usagers, il va les combiner et en fonction de l'endroit où se trouvent les véhicules, il va créer des itinéraires et mettre en relation ces demandes pour faire les itinéraires les plus pertinents possibles. Les conducteurs seront munis d'une tablette avec une autre application et, grâce à celle-ci, ils recevront les ordres de courses en temps réel. Selon les simulations, le temps d'attente moyen d'un bus suite à la commande serait de 10 minutes. Avec ce transport à la demande, on serait plus efficace que ce qu'on a aujourd'hui. On sera presque dans du temps réel. **Cette expérience sera menée dès la fin de l'année. Elle a été très bien accueillie par les communes de la Champagne.** Ils regardent les derniers détails avec le prestataire. Si ce premier test mixte s'avère concluant, le périmètre du test sera peut-être étendu et, pourquoi pas, on implantera au prochain PATC ce concept à d'autres endroits du canton.

On reste néanmoins dans un concept de transports collectifs et non pas dans un concept de taxis. On veut que ça permette de mettre de l'offre plus tard en soirée que ce qu'on peut mettre sur ce genre de territoire actuellement, mais **on n'imagine pas ce genre de service toute la nuit ni quelque chose en porte à porte ou en direction du centre-ville.** On veut simplement **améliorer la desserte** là où on a du mal à apporter quelque chose de satisfaisant. Ça serait toujours du rabattement vers des hubs de transports collectifs où il y a des offres plus efficaces pour aller vers le centre-ville. Cette **option mixte possède un vrai potentiel d'attractivité** et c'est intéressant financièrement. Par contre, ce qu'évoque cette motion, c'est-à-dire la mise en place de partenariats pour développer des applications de type « *mobility as a service* », qui mettent en relation des prestataires publics-privés, donc des trottinettes, taxis, car sharing et transports en commun, est intéressant, ça se développe

actuellement et par les TPG. En tant qu'autorité organisatrice, **le canton estime qu'il n'est pas celui qui doit mener ce genre de projets même s'ils soutiennent leurs opérateurs s'ils veulent se lancer dans ce genre de développements.**

Questions des député.e.s

Q1 (S) : D'un côté, la fréquentation dans les milieux suburbains n'est pas très élevée et, d'un autre côté, la fréquence des bus n'est pas très élevée. Elle comprend qu'on ne peut pas offrir plus de service au vu de la fréquentation. Elle craint que ce service proposé ne remplace le service qui est offert par **UBER** ou certaines sociétés privées et que cela ne crée une **concurrence déloyale envers les taxis.** **Quelles sont les garanties par rapport aux employés de ce service puisque les TPG ont recours à un sous-traitant ?**
R1 (M^{me} Le Bihan) : **Aujourd'hui, c'est déjà un sous-traitant qui exploite les lignes 76 et 77 et c'est le même sous-traitant qui va continuer avec ses véhicules et chauffeurs à effectuer le service.** Le prestataire auquel vont faire appel les TPG n'est là que pour apporter une solution informatique et un outil pour atteindre les clients, c'est-à-dire une application pour les usagers et les chauffeurs et un cloud qui prend les demandes des usagers et les transforme en itinéraires.

En ce qui concerne la concurrence avec les taxis ou VTC, ce qu'on propose ne fait pas de concurrence, car on reste sur un territoire excentré. On compte toujours sur le fait que les gens font soit leurs courses en taxi ou VTC depuis le centre-ville vers chez eux, soit ils vont emprunter le tramway puis la ligne K qui les rapproche de chez eux. Si, passé 20h30, ils ne peuvent plus rentrer en transports collectifs à **Laconnex**, ce qu'on offre là c'est de pouvoir rentrer plus tard en transports collectifs alors qu'aujourd'hui cette offre n'existe pas. Mais c'est une offre qui devra se faire de bout en bout en transports collectifs. Aujourd'hui, **le périmètre sur lequel on envisage de mettre cette solution-là empêche la concurrence aux transports privés.** **R1 (M. Pavageau) :** Cela demeure un **service de transports collectifs.** Ça ne sera **pas un transport individuel à la demande.** Un prestataire sous-traitant des TPG optimisera les déplacements.

Q2 (S) : Ces régions-là sont-elles desservies par le **Noctambus** ? **R2 : (M. Pavageau) :** Le Noctambus va jusqu'à **Perly** et jusqu'à **Chancy** mais, dans la zone sud-ouest, il n'y a pas de Noctambus. Il y a des Noctambus toute la nuit, mais on n'en proposera pas à ces horaires-là. Grâce à ce système, au lieu de s'arrêter vers 20h, on pourra se déplacer jusque 22h, donc il y aura une équité par rapport à la desserte territoriale.

Q (PLR) : Est-ce qu'il y aura un supplément financier pour l'utilisateur ? Les communes vont-elles participer financièrement à ce service et l'utilisateur saura-t-il combien de temps va se passer jusqu'à ce qu'il arrive chez lui dès le moment où il monte dans le véhicule, notamment si le véhicule doit récupérer d'autres usagers ? **R (M. Pavageau) : Aujourd'hui, on a un budget pris en charge par les TPG pour les lignes 76, 77 et 78.** A périmètre constant de coûts de production, on veut proposer un produit plus performant et en adéquation avec l'attente. On reste dans l'enveloppe budgétaire et donc dans le tarif budgétaire. L'expérimentation montrera s'il y a rentabilité ou pas avant de préconiser dans le prochain PATC un élargissement ou pas de cet outil 2.0. **R (M^{me} Le Bihan) : Une fois que la course a débuté, son itinéraire est déjà fixe. C'est-à-dire que, quand on réserve par l'application, on sait à quelle heure on part et à quelle heure on arrive.** Une fois que la course est proposée, elle est déjà élaborée, mais elle doit vérifier avec les TPG. Dans tous les cas, on peut inscrire des contraintes pour le service qu'on veut, un temps de détour maximum de 10 minutes. Ce sont des choses qu'on va affiner avec les TPG et on sera attentif à ne pas arriver à des choses absurdes.

Q1 (M. Cerutti) : Au final, la motion n'est pas dénuée de sens. Les TPG avaient dû renoncer au transport à la demande par manque de clients et de flexibilité. Est-ce que l'alliance entre TPG et taxis aurait un sens et pourrait fonctionner ? **R1 (M. Pavageau) : La question est plus sur la capacité du véhicule.** L'idée est que, grâce à cet outil, les bus ne roulent pas à vide. Le but est d'optimiser le parcours en « ramassant » le plus de personnes.

Q2 (M. Cerutti) : Sa motion propose de faire un partenariat entre taxis et bus et ce qui est présenté ici n'est pas du tout dans l'esprit de la motion. **R2 (M. Pavageau) : M. Cerutti se basait sur une critique d'une offre de transport à la demande qui n'était pas performante. Ils sont venus expliquer ce sur quoi ils travaillent actuellement pour répondre à cette critique.**

Q3 (M. Cerutti) : Y a-t-il une perspective à moyen terme de travailler en partenariat avec les taxis de façon à ce qu'ils puissent travailler ? **R (M. Pavageau) : Il aimerait lui dire non, en disant qu'il aura beaucoup de succès avec son produit, ce qui fait que la capacité d'un taxi ne suffira pas.** *Le produit zenGo* est une association de différents types de produits. *ZenGo* comprend une facette taxi et il pense que ce développement pourrait générer une activité partielle qui serait à l'attention des taxis.

Q (PLR) : Y aura-t-il un tarif majoré pour cette offre ? **R (M. Pavageau) : Selon l'expérimentation actuelle, on n'envisage pas une**

tarification distincte. Ça remplacerait une ligne qui est aujourd'hui tarifée au tarif *Unireso* classique.

Discussion interne

La présidente comprend que la commission souhaite entendre les TPG et l'Union des taxis genevois pour la M 2639.

La commission accepte ces propositions d'auditions à l'unanimité.

3. Séance du mardi 4 mai 2021 : Audition des TPG : M. Denis Berdoz, directeur général, M. Marc Defalque, directeur marketing, ventes et communication, M. Emmanuel Fankhauser, responsable de l'organisation de l'offre, et M. Frédéric Richard, responsable ingénierie infrastructures

M. Berdoz : Cette motion touche un sujet important qui est celui de la mobilité. **Les TPG offrent un service public** et doivent pouvoir assurer sur l'ensemble du territoire une offre du service. La manière dont il est offert est un grand sujet de réflexion. Des technologies ont fortement évolué et offrent d'autres pistes.

Il cite trois points pour montrer que les TPG travaillent main dans la main avec l'OCT sur des projets concrets pour traiter de cette **multimodalité** de la manière la plus adaptée afin de corréliser l'offre et la demande :

- 1) Le premier point qu'il mentionne ce sont les **réflexions sur le transport à la demande** dans la *région de la Champagne* où ils ont un projet qui pourra démarrer en fin d'année sous forme de test. Il s'agit de dire qu'on peut faire en transports publics une offre adaptée à des moments où la demande est nettement plus faible.
- 2) Une deuxième approche pour tenir compte des besoins fluctuants de la clientèle est le **projet de véhicules autonomes** sur lequel ils travaillent actuellement. Jusqu'à récemment, ils avaient en exploitation régulière sur la *commune de Meyrin* une ligne qui fonctionnait de manière autonome. C'était une ligne classique avec un parcours déterminé et des arrêts fixes.

Forts de cette expérience, ils ont candidaté à un **projet de l'UE intitulé « AVENUE »** qui prévoit de **développer les véhicules autonomes de manière à répondre plus précisément à la demande**. La candidature genevoise a été retenue par l'UE pour obtenir les fonds et faire ce projet. Ils sont en train de mettre en place sur le *site de Belle-Idée* un projet qui prévoit la desserte du site avec des petits véhicules autonomes d'une dizaine de places. Le projet prévoit qu'on puisse avec son application

demander à tout instant à un véhicule de venir nous prendre pour nous amener là où l'on souhaite. Ce projet est sur le point de pouvoir démarrer de manière effective et c'est une manière d'offrir du service à la demande.

- 3) Enfin, il y a une autre approche qu'ils ont lancée il y a plus d'un an, c'est le **projet zenGo** qui est une **application de multimodalité** qui permet aux clients de consommer des transports publics, du taxi, du véhicule de location, etc., et d'offrir avec une seule application et un seul paiement ces différents services.

M. Defalque présente d'abord les priorités stratégiques des TPG. En 2018, le conseil d'administration des TPG a validé une stratégie et, dans ce cadre, trois étapes principales sont envisagées jusque 2030 :

- Il s'agit d'améliorer l'attractivité de l'existant, donc **de passer du concept de vente de titre de transport à l'aspect plateforme**. Ils souhaitent intégrer de **nouveaux marchés**, y compris une **collaboration avec les taxis** pour renforcer l'attractivité de leur offre et le positionnement en relation avec le développement durable.
- En effet, il s'agit de renforcer le développement durable avec la mise en ligne d'offres pour les entreprises en matière de location longue durée de vélos électriques.
- Dans un troisième temps, il s'agit de **jouer le rôle d'orchestrateur opérationnel de mobilité**. Selon les dernières études, **il n'y a plus que 8% de monomode sur le canton de Genève**. Le covid a joué un rôle non négligeable dans leur priorité à court terme. Ils sont centrés sur la récupération des clients perdus lors de la pandémie et l'orientation développement durable peut leur permettre de revenir dans la course. **Avec les taxis, ils ont commencé des discussions il y a plusieurs années autour d'éléments concrets de collaboration**, par exemple des abonnements multicourses pour les entreprises ou des promotions retour de soirée. Ils visent à aller vers le produit **zenGo** qui est un produit de multimodalité. Il y avait aussi des discussions autour de services spéciaux pour **les personnes à mobilité réduite**.

Ils sont dans la phase de **relance de zenGo pour 2021**. En 2018, ils ont créé cette offre avec les transports publics lausannois. Une première expérience a été lancée avec un certain succès. Ils se sont rendu compte qu'il fallait adapter le produit, car l'expérience client n'était pas bonne. Au niveau technique, l'intégration entre les opérateurs de mobilité n'était pas suffisante. Chaque opérateur a ses propres processus informatiques et le défi est de rendre ces différentes formes de navigation compatibles. Il y a un **vrai enjeu au niveau de la simplification technologique** autour de ce genre de produits. Ils sont

dépendants de leurs propres contraintes techniques, mais il y a des initiatives au **plan fédéral comme NaDIM (infrastructure nationale de données mobilitaires)** qui est un endroit où la Confédération aimerait **centraliser les données des opérateurs de mobilité** pour leur permettre de reconfigurer leur offre de manière complémentaire. C'est un projet lourd qui a démarré l'année dernière et qui prendra du temps, car les données de mobilité ne sont pas standardisées, sauf pour les opérateurs de transports publics.

En ce qui concerne le **fonctionnement de zenGo**, il y a une recherche itinéraire et une offre tarifaire intégrée. **Pour Genève, il y a une collaboration avec Mobility, Taxiphone et Donkey Republic.** L'application fonctionne sur le principe d'une recherche d'itinéraire et elle propose une combinaison de modes de transport avec les temps de parcours. Ceci s'intègre dans une logique d'abonnement. Pour un certain montant, il y a un certain nombre de crédits d'utilisation. Pour la fin de cet été, ils veulent relancer la dynamique zenGo avec en ligne de mire une amélioration de la collaboration avec Taxiphone et des processus entre les deux entreprises pour offrir une expérience avec le minimum de disruption et une adaptation des tarifs qui soit intéressante pour les deux parties. Le client attend une réduction des frais de mobilité. Les négociations sont toujours ardues mais, compte tenu de la pandémie et de la nécessité pour tous les opérateurs de mobilité de compenser les pertes financières et de clients, ils trouveront des solutions pragmatiques pour adresser ces besoins. **Pour résumer la situation, il y a des initiatives de transport à la demande en Champagne. Il existe des plateformes numériques multimodales qui émergent un peu partout en Suisse, mais la difficulté est l'intégration tarifaire et des données des acteurs de mobilité.** Aujourd'hui, les TPG essaient de mettre en place ces **collaborations** pour anticiper ce qui va arriver sur le plan national.

Questions des député.e.s

Q1 (UDC) : Il a une première question par rapport à la problématique du transport à la demande. On va bientôt inaugurer la *prolongation du tram 14 jusqu'à Bernex-Vailly*. Or, quand on arrive au terminus, on arrive en bout de course. **Ont-ils prévu des places de parking pour que les taxis ou les véhicules qui s'occupent de personnes à mobilité réduite puissent se parquer à ce terminus ?** Il y a la même problématique à des *terminus de bus ou de gares du CEVA*, par exemple. **Pourquoi ont-ils arrêté le bus autonome à Meyrin ? N'y avait-il pas d'autres possibilités sur Vernier ou dans d'autres communes ?** Par rapport à zenGo, il a vu que Taxiphone était un partenaire. **Envisagent-ils d'élargir l'offre à d'autres compagnies de taxis ?** Enfin, sur la compatibilité des modes de transport avec la navigation, serait-il

possible d'avoir une plateforme interactive comme le demande la première invite de la motion ? **R1 : (M. Fankhauser) : Pour ce qui est de la ligne 14, le terminus Vailly permettra de fonctionner comme interface entre le tram et les bus qui desservent le reste de la Champagne.**

Concernant le transport des personnes handicapées, il n'y a pas d'infrastructure spécifique prévue pour passer d'un service de transport de personnes handicapées privé à un tram TPG. Le transport de personnes handicapées est **offert par des compagnies privées** qui font du transport intégral. Si des personnes à mobilité réduite empruntent les transports publics, elles peuvent aussi le faire sur la totalité de leur parcours puisque les véhicules et les arrêts doivent être adaptés au transport de ces personnes. Il n'y a donc pas besoin d'avoir une interface entre le transport privé de personnes handicapées et un transport public. Il y a des emplacements de taxis sur certains arrêts de transports publics, notamment les arrêts où il y a une *gare Léman Express*. **C'est le cas à Vailly** et, dans le futur, un P+R sera prévu sur Vailly ; il précise que c'est un projet ultérieur. **R1 (M. Pavageau) : Un P+R sera réalisé à l'arrêt Vailly.** Il y a un P+R provisoire au nord qui sera remplacé à terme par un P+R souterrain construit par la Fondation des parkings.

Q2 (UDC) : Où sera situé ce P+R ? R2 : (M. Pavageau) : Il sera positionné côté nord. R (M. Berdoz) : Les véhicules autonomes ne sont pas autorisés par la loi suisse, ni par la loi d'aucun pays européen. Pour pouvoir utiliser un véhicule autonome, il faut obtenir une dérogation particulière. On doit recevoir l'autorisation de l'OFROU, de l'OFT et de l'Office fédéral des communications et, ce faisant, on obtient une concession limitée dans le temps pour procéder à des essais. La *ligne de Meyrin* fonctionnait sous ces conditions-là et ils avaient l'autorisation de l'exploiter jusqu'en janvier 2021. Ils ont interrompu le service avec quelques mois d'avance. Dans le contexte du **covid**, ils ont pris des mesures d'économies. Ce sont des véhicules de petite taille et, avant que le port du masque soit généralisé, ils ont dû fermer la ligne pour ne pas avoir des gens trop serrés dans ces véhicules. Quand la situation s'est détendue, ils ont estimé que, pour les quelques semaines qu'il restait, ça ne valait pas la peine de la remettre en service. Ils ont appris ce qu'ils voulaient apprendre et le véhicule autonome aujourd'hui n'a pas de justification économique, car la loi les oblige à avoir une personne à bord pour reprendre les commandes en cas de besoin.

L'expérience montre que l'opérateur ne doit jamais prendre les commandes en urgence pour un problème de sécurité, mais que le véhicule s'arrête par défaut en cas de doute et l'opérateur donne l'autorisation de reprendre la course. Actuellement, **un véhicule autonome coûte cher et, économiquement**, ça ne se justifierait pas de générer des véhicules autonomes

de manière étendue dans leur réseau. Ce sont des **projets de recherche** et de développement pour avoir demain des véhicules véritablement autonomes. Ils voulaient mettre leurs forces et moyens sur le **projet de Belle-Idée**, en profitant de cette manne d'un projet européen. La grande nouveauté au niveau de Belle-Idée, c'est qu'il y aura plusieurs véhicules autonomes et qu'on pourra leur demander de nous emmener là où l'on veut. Le logiciel tiendra compte des nombreuses demandes des utilisateurs sur le site pour optimiser son parcours. **Ces nouveautés vont se dérouler sur un site partiellement protégé où il y a peu de trafic.** Par contre, il y a une grande densité de population à Belle-Idée, y compris avec des personnes qui ont des ressources limitées et pour lesquelles il faut une attention particulière. C'est un projet tout à fait ambitieux.

Q3 (UDC) : Y avait-il un projet de véhicules autonomes sur Vernier ?
R (M. Berdoz) : Il répond par la négative. A la suite du *projet pilote de Meyrin*, les TPG ont été approchés par plusieurs communes qui ont manifesté un grand intérêt pour ce type de véhicules, mais les discussions ne sont pas allées beaucoup plus loin, car aucune commune n'a trouvé les moyens nécessaires. **R (M. Defalque) : L'expérience faite avec l'intégration de différents opérateurs dans zenGo a montré combien il était critique d'intégrer certaines normes de qualité, comme la qualité de la prise en charge ou la ponctualité, qui nécessitent un encadrement fort, et il fallait une centrale qui puisse répondre aux problèmes éventuels des clients en lien avec l'utilisation des produits.** Il est fondamental que les collaborations puissent se faire sur un minimum de structure existante. Comme ils ne comptent pas développer une application de gestion des taxis, il serait souhaitable que les partenaires aient leur propre application qui soit à des niveaux suffisants pour être intégrée facilement sur une offre multimodale. Ils ne sont pas opposés à des partenariats différents, pour autant que des conditions préalables soient remplies. Toutes ces années, il n'y a pas eu d'autres compagnies de taxis qui sont venues les voir, à part Taxiphone.

R (M. Berdoz) : ZenGo vise à permettre à un client d'aller sur une application et de commander le moyen de transport de son choix. Cette plateforme permet de réunir différents partenaires qui ont chacun leur infrastructure informatique et de réaliser l'interface afin que le client ait un accès unique. Dans la formule proposée, il s'agit d'un abonnement avec une partie de base qui est l'abonnement *Unireso* auquel viennent s'ajouter des variantes, de manière à ce que les gens choisissent la formule qui leur convient le mieux. L'abonnement de base *Unireso* donne accès aux TPG, aux CFF et aux Mouettes et, si on souhaite profiter de *Mobility*, de *Donkey Republic* ou de *Taxiphone*, il s'agit de prendre une version étendue de l'abonnement qui a un prix différent puisque le service offert est plus large.

Q1 (S) : Il a une question générale par rapport à cette infrastructure nationale *NaDIM* et sur la manière dont l'avancée de cette infrastructure impacte les essais des TPG. Cela permet de nouvelles opportunités pour les clients. **Mais comment peut-on continuer à définir ce qui relève d'un service public quand de plus en plus d'entreprises privées sont liées et comment garantir que les prix restent bas ?** **R1 (M. Berdoz) : Il est persuadé que la multimodalité est définitivement l'avenir. Selon la dernière étude faite par l'EPFL, il n'y a plus que 8% de monomode.** Il faut faciliter la vie du client pour qu'il puisse passer d'un système à l'autre. Il rappelle qu'en Suisse on est pionnier, c'est-à-dire qu'à l'intérieur du système de transports publics, on a cette procédure qui fait qu'avec un titre de transport, on peut utiliser différents moyens de transport. Aujourd'hui ça fonctionne, mais demain il faut avoir le même type de service, auquel on ajoute les autres acteurs de la mobilité et notamment les privés. C'est vers ça que l'ensemble du monde de la mobilité se dirige. *L'initiative zenGo* était la première initiative de la sorte en Suisse avec les collègues des transports lausannois. C'était et c'est toujours un projet pilote. Les contours de *NaDIM* ne sont pas très précis et la définition exacte que va prendre cette plateforme nationale qui permettra à l'ensemble des pourvoyeurs de mobilité et aux clients de se connecter n'est pas encore précisée. L'OFT mène ce projet en coopération étroite avec l'Union des transports publics et *Alliance SwissPass*. Les TPG sont représentés au sein de ces entités et ça permet de faire entendre à Berne la voix de Genève pour influencer ce projet.

R1 (M. Defalque) : Les TPG ont l'habitude de mutualiser leurs données avec d'autres transports publics. Il a fallu plusieurs années pour que *NOVA* (plateforme d'interconnexion des transports publics) soit au niveau où elle est aujourd'hui. Les transports publics sont dans la posture de publier leurs données. Ce que les transports publics veulent, c'est que les autres opérateurs soient en mesure de publier leurs données afin de faire des offres commerciales avantageuses. **Avant la crise, les TPG avaient 200 000 abonnés, soit annuels soit mensuels, ce qui est un nombre considérable.** Ils axent leur développement sur les plateformes de type entreprises, car une grande partie des clients sont pendulaires. Ils comptent utiliser la propension des entreprises à aider au subventionnement des transports publics pour relancer la multimodalité. **Ils ne perdent pas de temps dans le domaine de la multimobilité, avancent de manière innovante et utilisent le temps imparti pour faire de l'innovation qui apporte de nouveaux clients et qui favorise les déplacements en transports publics et vers la mobilité durable.**

Q2 (S) : Par rapport au contribuable qui dirait qu'il veut payer pour une mission de service public et pas pour *UBER, Donkey Republic* ou des privés, que diraient-ils pour le rassurer ? **Y a-t-il un engagement et des ressources investies pour accompagner un projet pareil ?** **R2 (M. Berdoz) :** **Le projet *NaDIM* fonctionne avec un budget qui doit être fourni par la Confédération. En termes financiers, ça représente un investissement.** L'idée est de mettre à disposition une plateforme sur laquelle on trouve des transports publics subventionnés par l'Etat ainsi que d'autres services privés qui fonctionnent avec leur logique économique. Il y a évidemment un mélange d'acteurs privés et publics. **R2 (M. Defalque) :** **Ils continuent leurs efforts de promotion de l'utilisation des transports publics, en particulier l'abonnement annuel des transports publics qui est le moins cher de Suisse pour ceux qui veulent rester dans les transports publics**. On ne force personne à utiliser la multimobilité. Le but est de continuer à développer l'offre tarifaire, et l'abonnement annuel est le plus adapté pour un usage fréquent.

Q1 (MCG) : **Concernant le véhicule autonome, est-ce que celui qui est à *Sion* est un autre système ?** **R1 (M. Berdoz) :** **Les pionniers en Suisse du véhicule autonome sont la *ville de Sion* et *Car Postal***. Le projet à Sion s'est arrêté parce qu'il arrivait au terme de la prolongation de l'autorisation. Le projet valaisan vient de redémarrer dans la périphérie de Sion. Le fournisseur est le même et on fait appel à une startup de l'EPFL qui a conçu le logiciel qui permet de piloter la flotte.

Q2 (MCG) : **Vont-ils aussi desservir les *Communaux d'Ambilly* ?** **R2 (M. Berdoz) :** **Les *Communaux d'Ambilly* vont être abondamment desservis, mais pas par un véhicule autonome.**

Q1 (S) : Il déclare qu'il avait participé au forum de la mobilité en 2018 et à la présentation de la *plateforme zenGo*. **Quelle est l'évolution de la plateforme zenGo ?** **R1 (M. Berdoz) :** **On est entre deux phases**. On a lancé *zenGo* dans sa première configuration avec certains acteurs. Le produit *zenGo* a fonctionné et on est dans une phase intermédiaire où l'on s'apprête à relancer le système avec certains autres acteurs. C'est un projet pilote qui a fonctionné et qui a montré des **limites notamment techniques** ; on s'apprête à relancer cette **nouvelle variante de zenGo**. **R1 (M. Defalque) :** **C'est un projet qui s'inscrivait dans la longue durée dans la mesure où on est parti de zéro**. Le nombre de clients atteint en tout est d'environ 600. On a appris que l'expérience des clients devait être sérieusement améliorée. Il fallait une intégration plus forte des différents systèmes et il y avait un **problème de maturité des opérateurs**. Il faudrait des **investissements importants** chez ces opérateurs pour pouvoir construire les **passerelles nécessaires**. Il y a aussi la **question de l'intensité de l'effort commercial**. Si on veut développer ce

genre d'idées, il faut investir des sommes importantes sur le **marketing** et la communication. Or, la priorité en 2019 était l'arrivée du Léman Express et ils ont investi tous les moyens de communication et de développement. Puis le covid en 2020 a eu un impact sur la gestion de la priorité en accompagnant les clients au quotidien et en essayant de limiter la casse en termes de perte de clients sur les transports publics. Ils n'ont pas perdu du temps et ont pu mieux préparer le terrain en suivant de près ce que fait la Confédération avec **NaDIM**, qui va **résoudre certains problèmes d'interconnexion**. Ils comptent utiliser partiellement les subventions des entreprises pour des produits de multimodalité. Il s'agit à l'horizon 2024-2025 d'avoir une offre sans couture entre les différentes formes de mobilité.

Q2 : Quelles sont les passerelles entre les TPG et les stations de vélopartage ? Quel est leur premier bilan par rapport à cette multimodalité et à leur collaboration avec le vélopartage ? **R2 (M. Berdoz) : En termes d'interface, beaucoup de choses se sont améliorées. Au Bachet-de-Pesay, on a le Léman Express, le tram, le bus et deux stations de vélopartage. Il y a une zone taxis qui a été développée. Sur les nouvelles infrastructures, tout cela est intégré, y compris les vélos en partage.** **R2 (M. Defalque) : Ils ne sont pas l'opérateur de vélopartage.** Quand on entend des remontées d'informations, le vélo musculaire a une certaine croissance mais pas aussi forte que le vélo électrique. Aujourd'hui, **l'orientation est vers le vélo électrique avec des taux de croissance importants.** Faire prendre connaissance à la population de l'offre à disposition est un vrai enjeu en termes de communication et de marketing. Il faut communiquer sur l'offre, car ce n'est pas parce qu'on a une offre qu'elle va être utilisée. C'est souvent un déficit d'information qui fait que le client potentiel n'adopte pas un mode de transport particulier. On a vu une stagnation du mode vélo dans le canton par rapport à d'autres modes de déplacement. La marche a progressé de manière assez forte dans le canton. **R2 (S) : La signalétique sur les stations de vélopartage est importante. Or, il en a vu très peu sur les gares. Bien que les TPG ne soient pas l'opérateur direct, c'est important en termes de multimodalité.**

Q1 (PLR) : Elle constate qu'il y a beaucoup de chemin à parcourir pour arriver à quelque chose de satisfaisant pour zenGo. Pour arriver en 2024-2025 avec quelque chose de réaliste, est-ce que l'application actuelle va rester en fonction ? Va-t-elle être améliorée au fur et à mesure, ou tout se fera-t-il en 2024-2025 ? Cette application indique les temps de parcours selon le mode de transport choisi. Comment les interactions fonctionnent-elles pour arriver à avoir des données justes, sachant qu'elle a constaté qu'il est déjà difficile avec l'application TPG d'avoir des horaires du Léman Express qui

concordent ? **R1 (M. Defalque) : Faire une application multimodale qui soit bonne est difficile, même pour des spécialistes.** A ce stade, ils n'ont pas déterminé quelle serait la future nouvelle architecture sous-jacente de *zenGo*, car cela dépend du développement de *l'initiative NaDIM*. Ils travaillent sur des éléments qui permettraient une approche citoyenne de la mobilité, en abordant le problème par les besoins des clients en termes de mobilité, c'est-à-dire qu'ils expriment leur point de souffrance afin d'offrir des offres de mobilité qui ne partent pas nécessairement de la création d'une offre mais aussi de gérer la demande. A ce stade, on ne sait pas si on va utiliser *zenGo* dans le futur, mais on continue les efforts de développement pour améliorer l'expérience et que ce soit le plus agréable possible pour les clients. Dans le monde des startups, on passe de minimum viable à un peu mieux et une startup a rarement le produit fiable en quelques mois. Il faut plusieurs années avant d'avoir quelque chose d'exceptionnel. Leur plan général est très bon, mais ils regardent ce que font les autres pays et ils s'aperçoivent que les difficultés sont identiques. La mobilité est un des domaines qui capitalise le plus d'investissements financiers.

Q2 (PLR) : ZenGo a été lancé en même temps à Lausanne. Arrivent-ils aux mêmes conclusions que les TPG ? R2 (M. Defalque) : Ils ont profité de cette mutualisation, mais en même temps des choses un peu différentes ont été lancées à Genève et à Lausanne :

- A *Lausanne*, ils sont partis dans un mode très subventionné et ont pris dans les budgets marketing et communication pour favoriser l'adoption par les clients, et ça a été bien reçu. Lausanne reste un moteur dans la continuation de l'expérience, mais c'est parce qu'ils axent beaucoup leur stratégie sur ce développement-là.
- A *Genève*, on a construit des relations avec les entreprises et on pense arriver à intéresser un plus grand nombre de clients dans le futur par ce biais-là.

On diverge sur la manière de faire pour avoir le plus de clients possible. Chacun alimente néanmoins les réflexions de l'autre. Les conditions lausannoises ne sont pas les mêmes qu'à Genève. Il y a sur la *plateforme TPG Business* plus de **70 entreprises** et un web shop qui va faire **16 millions de chiffre d'affaires en 2021**. Il y a un écosystème favorable sur lequel on capitalise pour que les développements soient les plus rentables possible en termes de rapport entre l'efficacité et le recrutement de nouveaux clients pour les transports publics.

4. Séance du mardi 18 mai 2021 : Audition de l'association Union des taxis genevois : M^{me} Gabrielle Le Goff, présidente, et M. Giulio Gentile, membre

M^{me} Le Goff : Toute optimisation de la mobilité dans un écosystème complexe comme celui de l'agglomération genevoise passe obligatoirement par une connectivité numérique individuelle géolocalisée et par une synchronisation avec les différents services informatiques des transports publics. Afin de réaliser cette **plateforme multisystème**, il convient de mettre chaque acteur clé de la multimodalité au niveau numérique nécessaire afin qu'il puisse pleinement jouer son rôle et bénéficier des retombées d'une meilleure transversalité des transports publics. Si les *TPG* et les *CFE* disposent déjà de services numériques à la clientèle, il n'en est pas de même pour les taxis genevois. **C'est la raison pour laquelle, à l'initiative d'une quarantaine de chauffeurs, ils viennent d'enregistrer une société coopérative à but non lucratif, ouverte à tous les taxis genevois utilisant les voies bus-taxis**. Cette société coopérative va **financer le développement d'une plateforme multimodale de diffusion de courses**. La première plateforme multimodale sera mise en test dans le courant de l'été. La présentation suivante montre les différents éléments à considérer pour la réalisation d'une meilleure transversalité des transports publics ainsi que les aspects clés de la mise en relation des différents prestataires et les points où l'Etat a un rôle fondamental à jouer.

En ce qui concerne la transversalité, si un utilisateur situé au point A veut se rendre au point B, le système calcule différents parcours selon différents critères : le moins cher, le plus rapide, le départ de A le plus tôt possible, l'arrivée à B au plus tard à l'heure indiquée, ce qui implique des combinaisons des *TPG* et des taxis, optimisées en fonction de la circulation et des disponibilités en temps réel des *TPG* et des taxis. L'utilisateur choisit, le système valide et il y a le démarrage du parcours depuis A. Il y a un suivi du parcours jusqu'à B et l'application recalcule si la situation l'exige. Lorsqu'il n'y a pas d'arrêt *TPG* à proximité, l'utilisateur n'a souvent pas d'autre choix que de prendre le taxi, c'est pour cette raison qu'ils ont créé une plateforme multimodale de diffusion de courses pour pouvoir reporter certains trajets sur les *TPG*. **Pour l'utilisation des *TPG*, il faudra étendre l'application pour permettre de rejoindre les destinations mal desservies. Pour réaliser cette transversalité, il faut une double synchronisation avec le système informatique des *TPG* et des taxis**. Une première version multimodale de *l'application Taxi* sera testée cet été avec une connexion avec l'API (application programming interface) des *TPG* et des *CFE* pour accéder aux horaires. Actuellement, *l'application TPG* ne permet aucun report sur les taxis,

en cas de problèmes techniques ou de faible fréquence. Elle ne permet pas de se rendre à une adresse précise au-delà de l'arrêt TPG.

L'application Taxi permettra un report sur les TPG et qu'il y ait moins de voitures individuelles en centre-ville. L'avantage pour l'application TPG sera un report sur les taxis dans les endroits mal connectés, plus d'utilisateurs des TPG et moins de bus à vide. **En ce qui concerne le financement, l'application Taxi a déjà une première version financée par les taxis.** Le parcours est entièrement payé par la clientèle directement au chauffeur de taxi, mais il y a un **besoin de financement complémentaire** pour assurer une transversalité complète. Concernant l'application TPG, il s'agit d'étendre l'application actuelle pour se connecter au service des taxis, de permettre une traçabilité étendue, d'optimiser le report en cas d'incident ou de surcharge et de rejoindre une adresse sans arrêt TPG à proximité. Il convient d'étudier des moyens de paiement de l'extension du parcours en taxi, par exemple un billet combiné par SMS ou un ***forfait Unireso+***.

Un tel projet ne peut se réaliser qu'avec un soutien politique fort. Les TPG, les CFF et les taxis doivent opérer ensemble pour une meilleure mobilité. Ils sont favorables à la création d'un comité de mise en œuvre du programme de transversalité et souhaitent développer une **collaboration active** entre les différents services des transports publics. Il faut **fixer un échéancier** précis avec des objectifs, un contrôle régulier des progrès et un compte-rendu à l'Etat. Sur le long terme, il faut développer un modèle économique qui assurera une meilleure rentabilité du système de mobilité à un coût raisonnable pour les Genevois et pour une plus grande efficacité, et **il faut que l'Etat prenne en charge une partie des coûts de mise en œuvre et d'opération.**

Questions des député.e.s

Q1 (PLR) : Sous l'angle de la tarification, comment comptent-ils opérer et calculer la part dévolue aux taxis et celle qui reviendrait aux TPG ? R1 (M. Gentile) : Pour le calcul de la tarification, une réflexion est en cours pour savoir si on aura un prix fixe ou une offre d'après l'abonnement *Unireso* de la personne et éventuellement, d'après les secteurs, avoir une offre avec un prix déjà établi et pas au compteur, car on sait qu'aujourd'hui le prix de la course est le gros problème. Il faut une offre plus attrayante et un prix fixe préétabli qui serait annoncé à travers l'application TPG ou celle de la coopérative. Ils n'ont pas encore discuté du tarif en soi et comptent sur l'Etat pour jouer le rôle de pilote et donner des informations sur ce qui est faisable ou pas.

Q2 (PLR) : A ce stade, y a-t-il déjà eu de négociations avec les TPG, notamment pour savoir comment seraient alloués les frais afférents à une course multimodale ? R2 : (M^{me} Le Goff) : Ils ont contacté les CFF pour demander si la liste des horaires est disponible afin de l'utiliser sur le 2^e modèle. C'est réalisable au moment où le client va prendre le taxi pour aller à l'arrêt le plus proche, mais pour celui qui descend du bus pour prendre un taxi, ça dépendra des retards ou accidents, et le taxi ne va pas attendre 30 minutes ou 1 heure. Cette information est primordiale pour la réalisation d'une parfaite transversalité.

Q1 (PDC) : Le concept est intéressant. Par rapport à leur travail, est-ce que cela pourrait se faire de manière privée ? Ont-ils développé une coopérative ? Pour que cela fonctionne, les intérêts des taxis, des CFF et des TPG doivent coïncider. Estiment-ils que c'est à l'Etat de faire pression sur les TPG pour que le contact se fasse ? Pourquoi ne le font-ils pas d'office, sachant qu'ils partent du principe que c'est un système gagnant-gagnant ? En ce qui concerne le financement, ils ont parlé du coût opérationnel. Partent-ils du principe que ça doit être subventionné ? A ce moment-là, la partie taxi étant plus chère, ça mérite une gymnastique financière à envisager.

R1 (M^{me} Le Goff) : L'idée essentielle est que la première version est financée par les taxis. Cela coûte 20 000 francs et c'est genevois. Pour que la multimodalité soit efficace avec une transversalité entre les TPG, les CFF et les taxis, il faut plus d'investissements. Ce n'est pas facile d'être en temps réel et il faut un autre développement. Ils ont le basique selon ce que les TPG et les CFF proposent sur internet pour le moment. Actuellement, quand on réserve sur l'application des TPG, il faut chercher où on doit prendre le bus et descendre. Cela sera plus confortable si les usagers mettent juste l'adresse de départ et finale et l'application des TPG va leur proposer s'ils veulent marcher ou un prendre un taxi à l'arrivée et ça demande du financement.

R1 (M. Gentile) : On veut être inclus dans l'application des TPG, c'est-à-dire que la personne entre une destination et, via l'application, elle a un itinéraire proposé en combinaison avec les TPG et les taxis. C'est dans cette partie-là qu'ils ont besoin de l'Etat, parce qu'ils ne peuvent pas agir au niveau de l'application des TPG. Ils n'ont pas l'autorité et le poids nécessaire et il va y avoir un problème de financement. Si on veut vraiment une collaboration entre les TPG et les taxis, il est nécessaire que les TPG soient inclus dans l'application de la coopérative des taxis et que les taxis soient inclus sur l'application des TPG proposée aux clients. Si l'endroit où les clients veulent se rendre n'est pas desservi par les TPG, ils pourront réserver un taxi.

Q2 (PDC) : Est-ce que, via cette motion, vous souhaitez que le Grand Conseil oblige les TPG à entrer en matière sur les négociations avec les taxis

avec un financement qui serait autre que privé ? **Etes-vous entrés en contact avec les TPG ? R2 (M^{me} Le Goff) : Leur développeur a eu contact avec les TPG. Ils n'ont pas encore contacté les TPG, mais ils ont prévu de le faire.** Il faut qu'ils partagent l'idée de collaboration et d'un certain confort pour les usagers. **R2 (M. Gentile) : Il y a tout l'aspect légal et ils n'ont pas toutes les connaissances.** Ils ont de bonnes intentions à travers la coopérative et veulent mettre en place un système qui vienne soulager les usagers et apporter une certaine ergonomie. Ils ont des capacités restreintes. Ils développent ce qu'ils peuvent et comptent sur l'Etat.

Q3 (PDC) : Qu'appellent-ils des coûts d'opération ? R3 (M^{me} Le Goff) : C'est pour permettre d'avoir un comité pour diriger et contrôler. Cela concerne aussi l'application de taxi dans la multimodalité et l'extension de l'application TPG.

Q4 (PDC) : Ce n'est donc pas lié au coût de la course ? R4 (M^{me} Le Goff) : C'est une possibilité.

Q1 (Ve) : Il connaît l'application *Google Maps* où on rentre un point de départ et d'arrivée et on a la possibilité d'y aller à pied, à vélo, en transports publics ou en Uber. Est-ce que leur rêve serait qu'une combinaison ressemble à ça en temps réel ? R1 (M. Gentile) : Ils ont été exclus de l'application Google quand Uber est arrivé à Genève. Ils jouaient ce rôle-là puis ils ont été exclus et remplacés par *Uber*. *Google Maps* est un bon exemple. Il joue ce rôle **d'assistant d'itinéraire et on aimerait qu'il y ait ce rôle-là, donc qu'on puisse voir l'itinéraire et que la personne voie qu'il y a une partie qu'elle peut effectuer en taxi, car un bus donné ne fait pas l'itinéraire jusqu'au point d'arrivée. C'est ce qu'ils veulent obtenir, mais il faudrait que tout le monde veuille jouer le jeu avec les TPG, les CFF et les taxis.**

Q2 (Ve) : Savent-ils si ailleurs en Suisse ou dans le monde cette formule-là existe ? R2 (M^{me} Le Goff) : Ils sont les premiers à mettre en place une application multimodale opérée par une coopérative à but non lucratif.

Q3 (Ve) : Ils ont investi 20 000 francs et il salue cela. Il a le sentiment que, dans ce domaine-là, il y a *Google*, et ce genre de système nécessite des moyens colossaux. R3 (M^{me} Le Goff) : Si on avait voulu faire cette application il y a 2-3 ans, ça aurait été des sommes élevées, mais **c'est devenu plus accessible.**

Q4 (Ve) : Soutiennent-ils la motion intégralement telle que formulée ? R4 (M^{me} Le Goff) : Elle répond par l'affirmative.

Q5 (Ve) : Ont-ils été associés à l'élaboration de cette motion ? R5 (M^{me} Le Goff) : Au mois de mai dernier, ils ont évoqué qu'ils voulaient une plateforme mais, à ce moment-là, ils n'ont pas encore pu exposer le problème dans son entièreté. Puis, suite au confinement, il y a eu la nécessité d'avoir une connexion numérique avec les clients mais, si on fait une connexion numérique comme celles qui existent déjà, il n'y aura pas un plus. Les clients aimeraient bien diminuer les prix des taxis, mais le coût de la vie à Genève est très cher et on ne peut pas avoir un compromis, sauf avec cette multimodalité. **R5 (M. Gentile) : Tout le monde est présent.** On pollue, on ne sert pas à grand-chose, on se marche sur les pieds et c'est inutile. On aurait aimé une synergie entre les transports et qu'il y ait une collaboration étroite, complémentaire et proportionnelle. Quand il a lu la motion, il a constaté que c'était tout à fait leur vision.

Q6 (Ve) : Ils ont parlé de pollution. Dans quelle mesure est-il possible d'intégrer des vélotaxis dans le champ des partenaires ? R6 (M. Gentile) : Ils n'y sont pas opposés. **R6 (M^{me} Le Goff) : Leur objectif en 2030, s'ils arrivent à réussir dans cette coopérative, c'est que tous les chauffeurs de taxi passent au zéro carbone.** Ils ont fait des recherches et il y a beaucoup de méthodes pour transformer le CO₂, il y a notamment des voitures diesel qui sont transformées en voitures électriques. On a dix ans pour le faire. **R6 (M. Gentile) : Il faut d'abord savoir si la collaboration peut être mise en place, si l'application peut être créée et si l'on peut être incorporé ainsi que, le cas échéant, les CFF, les vélotaxis, etc. Il faut faire un pas en avant.**

Q (PLR) : On a entendu les TPG qui réfléchissent à cette collaboration entre différents modes de transport et ils ont parlé de l'application zenGo, où il y a une collaboration entre Mobility, Taxiphone et Donkey Republic pour créer une offre tarifaire intégrée. Ont-ils entendu parler de cela et ont-ils été en contact avec les TPG et Taxiphone pour faire avancer leur idée ? R (M^{me} Le Goff) : Ils n'ont pas encore contacté les TPG mais juste les CFF pour savoir s'il était possible d'avoir les informations en temps réel. Ils n'ont pas contacté Taxiphone. Ils n'ont pas le même modèle économique. Taxiphone est une SA alors qu'ils sont une coopérative à but non lucratif. Tous les revenus de la coopérative sont réinvestis pour améliorer le milieu et la coopération. S'il y a une nécessité de contacter plusieurs diffuseurs pour se mettre d'accord sur un exemple à suivre, ils n'y sont pas opposés, mais ils ne l'ont pas encore fait.

Q1 (PDC) : Ils sont moins bien équipés que les VTC en termes numériques. R1 (M^{me} Le Goff) : Il répond par l'affirmative. R1 (M. Gentile) : Les VTC font ce qu'ils veulent. On ne peut pas aller déposer ou aller chercher quelqu'un à Lausanne et la liberté du tarif n'existe pas. Ils

doivent toujours parcourir le trajet avec le compteur. **Les VTC ont beaucoup de liberté, moins de charges et ont l'avantage du numérique.** Il y a des applications comme *Taxiphone*, mais ça reste très cher, c'est limité à Genève et ça n'apporte pas vraiment un plus. C'est pour ça qu'ils proposent cette idée de complémentarité afin de faire en sorte de modifier le modèle taxi pour réduire les coûts et se mettre au même niveau que les VTC. Il y a quelques années, Taxiphone avait fait un modèle de taxi collectif et les TPG leur ont interdit de continuer à faire cela.

Q2 (PDC) : Dans le modèle économique qu'ils proposent, ils réfléchissent aux coûts partagés entre ce qui reviendrait aux taxis et aux TPG. R2 (M. Gentile) : Ils veulent faire comprendre qu'une centrale coûte cher aux taxis. Un taxi doit payer 700 francs par mois. Or ce montant peut les aider à faire un pas vers le client et trouver un compromis pour que ce soit moins cher. L'idée est de réduire les frais du chauffeur pour faire en sorte qu'il gagne correctement sa vie et que ça coûte moins cher au client.

Q3 (PDC) : Ont-ils déjà eu l'idée de proposer que tout abonné *Unireso* ait une réduction de 20% sur le tarif d'une course en cas d'absence d'un arrêt à proximité ? Peut-être que l'Etat pourrait entrer en discussion. R3 (M. Gentile) : Cela a déjà été discuté et ça fait partie de l'idée. L'application les aiderait beaucoup et permettrait aux chauffeurs d'être présents sur le plan numérique. Ça va mettre en relation et faire en sorte qu'il y ait une synergie, qu'on soit présent et qu'on puisse desservir quelqu'un qui en a besoin. Faire une réduction est intéressant, mais il faut pouvoir l'offrir au client. Ils ont besoin d'être présents et visibles.

Q4 (PDC) : Peuvent-ils financer et négocier leur plateforme eux-mêmes sans intervention de l'Etat ? R4 (M^{me} Le Goff) : Comment faire pour avoir l'information en temps réel ? R4 (M. Pavageau) : L'intégralité des données des transports publics sont accessibles en open data et en temps réel, en particulier celles des CFF et des TPG. Les informations voyageurs sont obligatoirement disponibles. Il n'y a aucun privilège pour un opérateur en particulier. R4 (M^{me} Le Goff) : Elle a contacté une connaissance qui est chauffeur de bus pour lui demander comment faire en cas d'accident ou de perturbation. **On lui a dit qu'ils ne contactent pas les TPG, mais c'est le centre de contrôle des TPG qui envoie un autre bus. Ces 2-3 minutes ce n'est pas en temps réel. R4 (M. Gentile) : L'idée est de réinclure une partie des taxis dans le service public et de travailler avec les TPG et, pour ce faire, il faut qu'il y ait une collaboration. Sur le terrain, on sait que ça pourrait fonctionner, mais on a besoin de l'assistance de l'Etat.**

On peut créer une application et se mettre à dispositions des clients comme le font *Uber* et *Taxiphone*, mais ce n'est pas l'idée qu'on se fait.

Q (PLR) : Leur démarche est intéressante et il est convaincu que, si les taxis étaient moins chers, davantage de passagers les emprunteraient, ce qui permettrait des avancées technologiques innovantes. On est dans une situation où il y a un déséquilibre entre des acteurs privés. **Il s'adresse au département et demande ce que l'Etat peut faire aujourd'hui si on devait décider qu'on va dans le sens du texte proposé.** **R (la présidente) :** Elle propose d'attendre la fin de l'audition pour la question de son préopinant.

Discussion interne

M. Pavageau explique que la démarche de l'Etat est d'accompagner la multimodalité. Ils ont mis en avant deux axes. Les TPG au travers de *zenGo* sont un moteur et, au niveau du canton et de l'accès au service public, leur axe de développement est de profiter de la numérisation et du progrès scientifique des applications sur l'optimisation du transport à la demande qui était un échec économique il y a quelques années. Ils vont faire un test dès cette année avec des petits bus où il y a une mutualisation des coûts.

Q1 (PLR) : Ils n'envisagent pas de collaboration avec des acteurs privés qui pourraient répondre à certaines demandes. Ils ont évoqué *Donkey Republic*. **R1 (M. Pavageau) :** Les TPG ont une démarche multimodale avec des opérateurs vélo privés et des taxis.

Q2 (PLR) : Pourrait-on inclure les taxis dans cet outil ? **R2 (M. Pavageau) :** Cela fonctionne avec un volet taxis.

Q3 (PLR) : Faudrait-il les encourager à rejoindre l'application existante ? **R3 (M. Pavageau) :** Ce serait plus opérationnel et il faudrait plutôt s'intégrer dans une démarche existante.

Q (M. Cerutti) : La motion demande à ce que le Conseil d'Etat aille dans le sens de la transversalité des modes de transport et notamment d'associer les taxis dans une vision d'avenir pour savoir comment transporter les individus à moindres frais et de manière efficace. S'ils souhaitent avoir un vrai réseau avec les partenaires privés, pourquoi l'Etat ne les a-t-il pas contactés pour développer quelque chose de commun ? **R (M. Favre) :** On estime que, dans la situation actuelle, ce serait une erreur que le canton fasse le lien. Il y avait un projet il y a quelques années, mais c'est trop coûteux et on est toujours en retard. A l'heure actuelle, les TPG ont déjà beaucoup à faire pour rendre attractive leur application. Il n'y a pas plus simple que Google et on a toujours un train de retard. Les opérateurs s'associent pour faire de l'open data, on pousse *Lémanis* à indiquer les correspondances et on a poussé

les TPG à avoir une application qui était la plus performante possible et multimodale. Il est compliqué pour eux d'aller au-delà de ça, car ils estiment que ce n'est pas dans cette notion de service public que l'on finance à travers des prestations de transports publics et non pas par des packages combinés. Ils encouragent les opérateurs et ça ne veut pas dire qu'ils ne peuvent pas soutenir des projets pilotes.

Il y avait à l'époque un service qui s'appelait *taxibus*. On pouvait appeler depuis son portable un numéro lié aux TPG et, lorsqu'on arrivait avec le dernier train et depuis la gare, on pouvait prendre un taxi en correspondance avec le dernier train. La contribution était de 6 francs et, à partir de là, il y avait un subventionnement public. **Le service actuel est performant.** Pour le dernier kilomètre, on vise à l'encouragement à la mobilité douce, mais on ne dit pas que le taxi ne fait pas partie de la chaîne. **Cela ne rentre pas dans la question de la multimodalité que doit forcément soutenir l'Etat. Les taxis sont soutenus par l'Etat.** Il demande quelle égalité de traitement il y aurait à soutenir une association par rapport à une autre. C'est presque à travers la volonté de l'Etat par rapport aux taxis qu'il faudrait agir en disant qu'ils sont tous sur un pied d'égalité. A ce propos, il a été surpris de constater qu'aucun contact n'avait été pris avec les TPG.

R (M. Cerutti) : La motion ne demande pas qu'on choisisse un représentant des taxis en particulier, mais elle concerne l'entier des taxis. Aujourd'hui, l'Etat donne de l'argent à *Mobility* pour offrir leurs prestations et ils ont un appui des TPG et des communes. Il demande ce qui fait qu'on aide *Mobility* et qu'on ne le fait pas pour les taxis. L'objectif est que le client arrive du point A au point B, en impliquant plusieurs acteurs de la mobilité. La motion demande d'étudier la transversalité avec les taxis. Il rappelle que *Taxiphone* n'inclut pas tous les taxis et que ça coûte 700 francs par chauffeur sans que les courses soient garanties. **R (M. Favre) : Il précise que le package TPG est zenGo. On pourrait tout à fait dire aux TPG qu'ils doivent travailler avec tous les taxis. En ce qui concerne *Mobility*, c'est un autre sujet. Il n'y a pas de subvention directe de l'Etat.** C'est du *car sharing* et une voiture qu'on conduit soi-même. Il y aurait de la place pour 40 voitures supplémentaires et ils n'arrivent pas à les mettre car les réglementations sur l'espace public sont trop complexes. On essaie plutôt de faciliter leur arrivée.

Q (Ve) : Quel est le point de vue du département sur le fait que la collaboration annoncée se passe uniquement entre les TPG et *Taxiphone* et sur cet appel du pied d'un autre acteur, du fait que les taxis sont éclatés ? Est-ce envisageable de rectifier le tir ? **R (M. Favre) : Peut-être que les TPG seraient contents de travailler avec une coopérative, mais cette association ne s'est pas manifestée auprès des TPG.** Dans le package, les

taxis doivent faire un effort comme les autres prestataires, mais on peut tout à fait s'interroger, demander aux TPG pourquoi ils ont choisi Taxiphone et les sensibiliser au fait qu'il y a d'autres associations. **R (M. Pavageau) : On ne peut que regretter que la coopérative des taxis n'ait pas fait la démarche de s'adresser de manière officielle, ce qui aurait été bien accueilli dans l'esprit de zenGo.**

Q (MCG) : On est à la frontière de ce qu'on peut faire et de savoir à quel titre l'Etat peut interférer sur les TPG. Il apprécie la proposition, mais il pense que c'est plutôt à la coopérative d'entrer en contact avec les TPG. Les transports publics doivent entrer en contact avec tout le monde, et a fortiori si c'est une coopérative à but non lucratif.

Prises de position et vote

(PLR) : Au PLR, ils trouvent que cette motion a son intérêt, ils sont favorables à la philosophie qui a présidé à l'action de cette motion et à ce que l'Etat, par le biais des TPG, avance et soit ambitieux sur l'idée de multimodalité et le partage de marché avec les taxis en général. Les TPG ne peuvent pas favoriser une compagnie de taxi, le cas échéant, la coopérative pourrait réclamer des dommages et intérêts. Il faut mettre toutes les compagnies de taxi à pied d'égalité. Suite à l'audition des TPG, il a le sentiment qu'ils ont déjà bien avancé, qu'ils ont la volonté d'être ambitieux et veulent réenclencher *zenGo* et que Genève, par le biais des TPG, soit porteuse d'innovation. **On a le sentiment qu'une partie de ces invites sont déjà engagées par les TPG et que cette motion n'apporterait pas quelque chose de supplémentaire dans le débat. Le PLR va s'abstenir sur cette motion parce qu'ils considèrent que les TPG sont déjà engagés sur cette voie et qu'il n'y a pas besoin de le redire.**

(PDC) : Le dossier qui a été présenté ce jour par l'Union des taxis genevois paraît léger au niveau du suivi technologique et, quand on fait du business, la moindre des choses est de rechercher des partenaires. Une démarche auprès des TPG aurait dû être entreprise. En ce qui concerne la problématique du coût global de la prestation, il imagine qu'un taxi qui va attendre quelqu'un à *Chancy* pour un trajet ne peut pas le faire pour rien. **Pour le PDC et en l'état, il n'entrera pas en matière sur cette motion pour des questions de coût et d'organisation.** Sur le fond, il serait une bonne chose de trouver les moyens pour que ce genre d'application existe un jour à Genève.

R (Ve) : Les Verts se réjouissent de projets favorables à la multimodalité et on est plus sensible à la multimodalité avec le vélo et les

transports publics plutôt qu'avec les taxis qui polluent passablement. On est face à une profession des taxis complètement éclatée et cet éclatement les empêche d'avancer. Les 20 000 francs investis sont minimes par rapport aux moyens nécessaires pour faire des systèmes performants. La preuve est que même les TPG qui en ont les moyens ont une application qui ne marche pas. **L'Etat pourrait éventuellement aider les taxis à se fédérer davantage. Pour ces raisons, les Verts ne soutiendront pas cette motion en l'état.**

R (M. Cerutti) : Tout le monde pense que la motion a un sens, mais les moyens sont discutables. Lorsqu'on a travaillé sur la *LTVTC*, les taxis ont mentionné cette idée-là. Une motion n'est pas contraignante, mais elle invite le Conseil d'Etat à étudier des pistes. La commission devrait voter et soutenir cette motion pour que le Conseil d'Etat mène une réflexion pour savoir s'il ne faut pas inclure tous les acteurs privés.

Vote

La présidente met aux voix la M 2639 :

La motion 2639 est refusée par 7 NON (3 S, 2 PDC, 2 Ve), 3 OUI (2 MCG, 1 UDC) et 3 abstentions (3 PLR).

Conclusion

En conclusion, Mesdames les députées, Messieurs les députés, même si l'objectif de cette motion paraît louable de prime abord, en proposant d'optimiser l'offre combinée des TPG avec celle des taxis, la majorité de la commission des transports vous recommande de la refuser pour les raisons suivantes :

- L'Union des taxis genevois n'a pas pris contact avec les TPG pour discuter du projet. Du reste, il faudrait mettre toutes **les compagnies de taxi à pied d'égalité**.
- Un travail est déjà en cours entre les TPG et les services du canton pour réactiver le **transport à la demande**, avec de nouveaux outils. Dupliquer le travail en cours serait rédhibitoire en termes de coûts et d'organisation.
- Concernant la demande de la commune de **Bardonnex**, la réponse du département est le développement d'une navette des TPG qui portera le numéro 46 et un renforcement avec un rabatement dans le cadre du projet de tram à Perly.
- La volonté des TPG est suffisante puisqu'ils ont annoncé vouloir avancer et **réenclencher zenGo**.

- Cette motion n'est donc pas nécessaire.
- Il faut penser à la multimodalité entre les taxis et les TPG, mais également à la **multimodalité avec le vélo et les transports publics**.

Pour toutes ces raisons, la motion n'est donc **pas nécessaire**. C'est pourquoi la majorité de la commission des transports vous recommande de **refuser** cette proposition de motion.

Annexes :

- 1. Présentation Powerpoint du DI (séance du 27 avril 2021)*
- 2. Présentation des TPG (séance du 4 mai 2021)*
- 3. Courrier de l'Union des taxis genevois concernant une demande d'audition pour la M 2639 (et documents distribués en séance)*

M 2639**POUR UNE MEILLEURE
TRANSVERSALITÉ DES TC
ELARGISSONS NOTRE VISION SUR LA
POLITIQUE DE MOBILITÉ****COMMISSION DES TRANSPORTS
27.04.2021****Département des infrastructures
Office cantonal des transports**

28/04/2021 - Page 1

MOTION 2639**> INVITE LE CE À CONSIDÉRER**

- La mise en place d'une plateforme numérique accessible par smartphone satisfaisant à toute heure les demandes de prise en charge à domicile et en tout lieu du canton ;
- À optimiser et synchroniser l'offre des TPG avec celle des taxis afin de permettre des déplacements efficaces dans le canton ;
- À tester ce service lors d'événements majeurs saturant le réseau routier ;
- À garantir la traçabilité du service et une transparence des coûts d'opération permettant à chacun d'avoir un compte-rendu de son utilisation du service.

MISSION DU CANTON EN TANT QU'AO DES TC

> OBJECTIFS GÉNÉRAUX :

- Desservir au maximum le territoire par les TC
- Offrir des fréquences et amplitudes de service les plus attractives possibles
- Service public subventionné : conserver un rapport coût/utilité acceptable
 - ⇒ Recettes diminuées suite IN 146, niveau 2014 retrouvé en 2019
- Bénéficiaire du cofinancement fédéral dans le cadre du TRV
 - ⇒ Taux de couverture minimum exigé de 20%
 - ⇒ **Enjeux forts sur les lignes secondaires dites de campagne**

> STRATÉGIE CANTONALE PATC 20-24 :

- Toutes les communes possèdent une ligne en rabattement sur un axe TC fort : LEX et tramway en outre pour certaines

> LE DÉVELOPPEMENT DE PARTENARIATS MULTI OPÉRATEURS (PUBLICS ET PRIVÉS) PEUT ÊTRE ENCOURAGÉ PAR L'AUTORITÉ ORGANISATRICE MAIS NE RELÈVE PAS DE SA COMPÉTENCE

28/04/2021 - Page 3

CADRE LÉGAL

> LOI H 1 50 SUR LE RÉSEAU DES TRANSPORTS PUBLICS (LRTP)

- Art. 2 Offre de base
 - ⇒ d) **toutes les lignes régulières sont desservies tous les jours entre 6 h et 24 h.**
 - ⇒ e) **la distance entre le point de départ ou le point de destination d'un déplacement et l'arrêt de transports publics le plus proche ne dépasse en principe pas 300 mètres ou 5 minutes à pied dans l'agglomération urbaine, 500 mètres ou 10 minutes à pied dans le reste des zones habitées du canton.**

28/04/2021 - Page 4

HISTORIQUE DU TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD)

Des essais visant à optimiser la desserte sur les territoires avec urbanisation diffuse tout en contenant les coûts ont néanmoins été réalisés par le passé

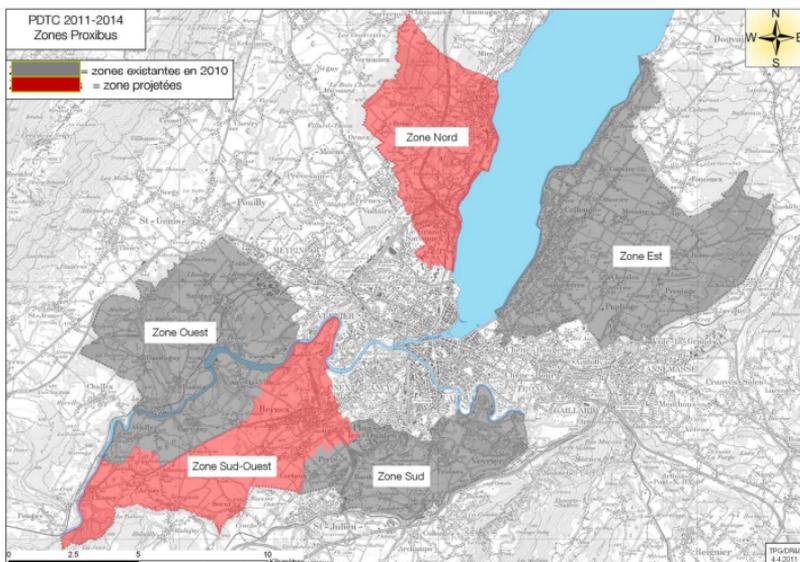
> PROXIBUS (PÔLES DE RABATTEMENT)

- sur réservation, au + tard 1h avant le déplacement, ou la veille pour départ avant 9h
- En campagne, d'une commune à une autre > 3 zones : Sud, Ouest, Est
- De 7h00 à 20h00 (ou 24h00 pour Ouest)
- Réservation par téléphone auprès du sous-traitant
- Suppl. CHF 3.-

> TELEBUS (ITINÉRAIRE LIGNE)

- sur réservation, au + tard 1h00 avant le déplacement,
- D'un arrêt à un autre, sur une même ligne (S, W, X)
- De 6h00 à 24h00 (hors horaire ligne classique)
- Réservation par téléphone auprès du sous-traitant
- Prix du billet / ou présentation abonnement

28/04/2021 - Page 5



28/04/2021 - Page 6

FIN DU TAD EN 2 ÉTAPES

- > ZONES EST ET SUD SUPPRIMÉES FIN 2011
- > ZONE OUEST SUPPRIMÉE FIN 2016

> SUPPRESSIONS ÉCONOMIQUES

- Demande faible : 50'000 voyages annuels
- Optimisation difficile de fait des réservations téléphoniques directement gérées par le sous-traitant
- ⇒ Incitation à des courses individuelles facturées aux tpg
- Expliquant des coûts annuels élevés : 2,5 – 3 millions de CHF
- **Taux de couverture d'environ 6,5%**

> LES SUPPRESSIONS ONT PERMIS LA CRÉATION DE NOUVELLES OFFRES "CLASSIQUES" PLUS FONCTIONNELLES

- En zone ouest par exemple : création de la ligne P (aujourd'hui 74 et 71)
- Des offres lisibles, circulant toute la journée
- Meilleur public car sans obligation de commande
- Moins cher et beaucoup plus de fréquentation
- ⇒ Après 1 an d'exploitation sur la ligne P : 70'000 voyages

28/04/2021 - Page 7

FIN DU TAD

> SUITE AU DÉPÔT D'UNE PÉTITION EN 2011 POUR LA REMISE EN SERVICE, PROPOSITIONS D'ADAPTATIONS SUIVANTES

- 5 zones : Sud, Est et Ouest (qui existaient auparavant) et deux nouvelles zones Sud-Ouest et Nord.
- Le dispositif devait fonctionner avec le même nombre de véhicules et avec un seul numéro de téléphone et une plage horaire unique (de 7h à 20h).
- Surtaxe augmentée à 5 F.
- Une répartition des charges : 1,72 million de francs à la charge de l'Etat et le solde (soit environ 1,1 million de francs) à la charge des 34 communes desservies, avec une hypothèse de répartition en fonction du nombre d'habitants au titre de prestation de proximité

> PAS D'ACCORD CANTON-COMMUNES : SERVICE NON RÉINTRODUIT

- Rapport coût/utilité jugé disproportionné par une partie des communes

28/04/2021 - Page 8

CONTEXTE ACTUEL

> RÉCENTS DÉVELOPPEMENT MASSIF DES OUTILS INFORMATIQUES

- Applications mobiles user friendly
- Dématérialisation billettiques
- Tracking gps
- Aide à l'optimisation de flotte de véhicules

> OUTILS ACTUELS D'AIDES À L'OPTIMISATION PERMETTENT

- Diminution des contraintes pour les usagers
 - ⇒ commande facilitée via smartphone
 - ⇒ Commande "last minute"
- Détermination de règles permettant un service de qualité
 - ⇒ Temps de détour maximum
 - ⇒ Intermodalité possible
 - ⇒ Temps d'attente diminué
- Optimisation des usagers pris en charge
 - ⇒ Mis en relation des demandes
 - ⇒ optimisation des véhicules en circulation
- Un service à la demande bien moins coûteux

> RENOUEAU DE L'INTÉRÊT CANTONAL VIS-À-VIS DU TAD

28/04/2021 - Page 9

TAD MAIS SUR QUEL PÉRIMÈTRE?

> LES LIGNES SECONDAIRES N'ONT PAS TOUTES LE MÊME PROFIL

- certaines circulent sur des axes denses avec des fréquences élevées en journée (10 à 20' en HP, 30' en HC)
 - ⇒ Exemple : lignes K, J, E, G etc...
 - ⇒ Rabattements sur des hubs TC centraux : Rive, Les Esserts, Pont-Rouge, Blandonnet, Eaux-Vives gare, Cornavin...
- D'autres réalisent de la desserte très locale, territoire à l'urbanisation diffuse
- Fréquences (20 à 30' en HP, horaire en HC)
 - ⇒ Rabattements sur des hubs TC plus périphériques : P+R Bernex, Hôpital-de-la-Tour...
- La demande sur ces lignes ne justifie actuellement pas des horaires de passage améliorés
- Mais les fréquences offertes et les amplitudes horaires limitent l'intérêt des usagers

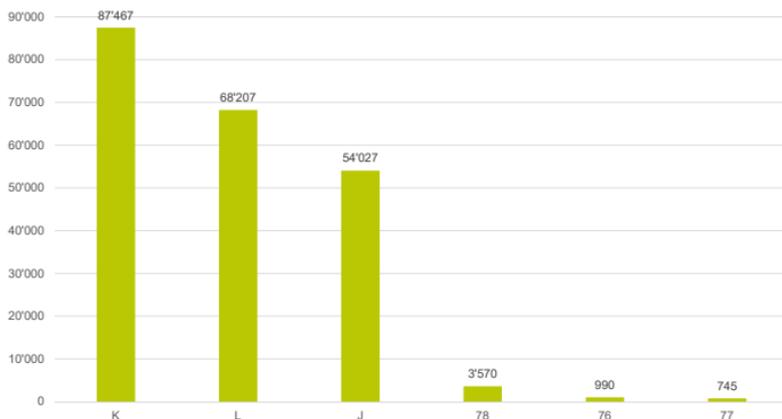
> LES LIGNES CIRCULANT SUR TERRITOIRE À L'URBANISATION DIFFUSE PEINENT À DESSERVIR EFFICACEMENT

28/04/2021 - Page 10

FRÉQUENTATION DES LIGNES SECONDAIRES

> SECTEUR DE LA CHAMPAGNE

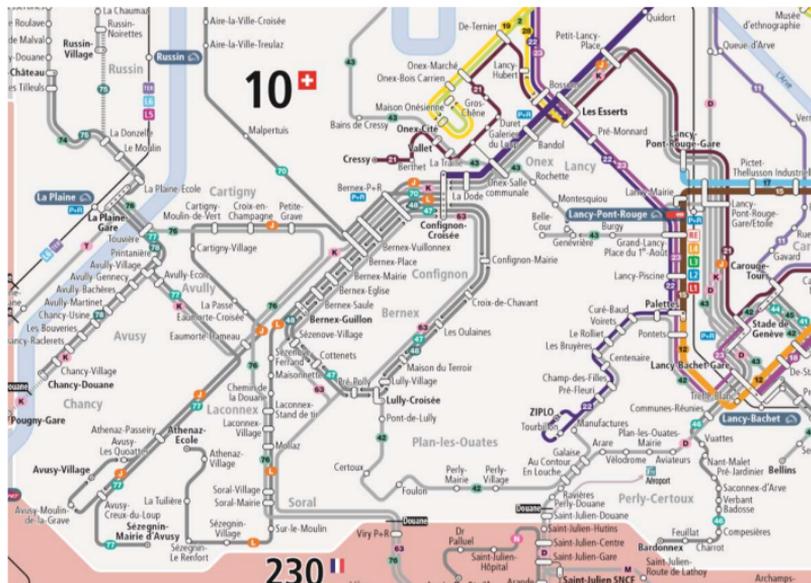
Montées mensuelles (moyenne janv - fèv 2020)



28/04/2021 - Page 11

FRÉQUENTATION DES LIGNES SECONDAIRES

> FOCUS SUR LE SECTEUR DE LA CHAMPAGNE



Page 12

VERS UNE RÉINTRODUCTION DU TAD À GENÈVE

- Les lignes 76 et 77 ont une fréquentation très faible
 - ⇒ Plusieurs raisons peuvent expliquer ce constat :
 - Introduction décembre 2019 puis épisode COVID sur toute l'année 2020
 - Défaut de connaissance de l'offre par l'usager
 - Manque de communication
 - Pas d'offre en heures creuses
 - Pas d'offre en soirée
- Volonté du canton d'améliorer la performance de cette offre en étudiant une solution flexible de transports à la demande afin de permettre une optimisation du nombre de bus en circulation
- Demande des communes d'étendre la plage d'exploitation pour un service continu et accru les soirs et week-end.
 - ⇒ Avec respect de certaines contraintes comme les correspondances LEX ;

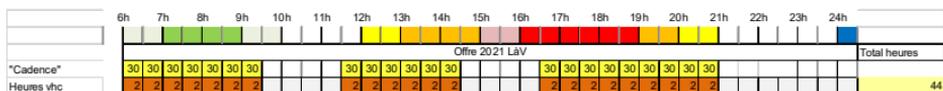
⇒ **PROPOSITION DE TESTER LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE TAD 2.0 SUR LES DEUX LIGNES À PARTIR DU 12 DÉCEMBRE 2021**

28/04/2021 - Page 13

TAD

> PROPOSITION

- Etat actuel



- Test 2022



- ⇒ Même volume d'heures offert (coûts constants) mais continu sur la journée entre 6h et 22h30
- ⇒ Ligne régulière entre 6h et 8h30 et entre 16h30 et 19h
- ⇒ TAD entre 8h30 et 16h30 et entre 19h30 et 22h30 (commande d'une course via l'application mobile)

28/04/2021 - Page 14

TAD

> PROPOSITION

- Périimètre : arrêts actuels des deux lignes 76 et 77 + autres arrêts des communes concernées (*N.B : limite sur France à l'arrêt Viry-Eglise*)



28/04/2021 - Page 15

MODE D'EMPLOI

> DANS LES PLAGES "RÉGULIÈRES"

- la ligne passe selon l'horaire prévu (idem fonctionnement actuel) et suit son itinéraire de terminus à terminus.

> DANS LES PLAGES "TAD"

- l'utilisateur souhaitant obtenir une course, à destination d'un des arrêts de la ligne ou un autre arrêt des communes concernées, commande la prestation via l'application mobile.
- Selon les modélisations faites à ce jour, le bus sera disponible environ 10 minutes plus tard à l'arrêt de prise en charge demandé.
- Le clients attend le bus à l'arrêt de prise en charge à l'heure confirmée par l'application.

28/04/2021 - Page 16

MODE D'EMPLOI

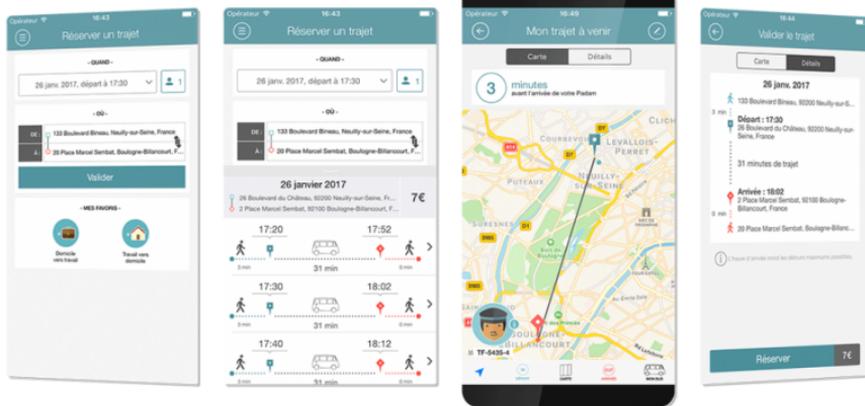
- Exemple : un client habite Laconnex et travaille à la Zimeysa. Le matin, il prend la ligne 76 régulière à 7h et ensuite le train. Exceptionnellement, il quitte son bureau à 21h. Au lieu de prendre sa voiture, il sait dorénavant qu'il peut commander un bus en dehors des horaires de pointe. Son train arrive à la gare de la Plaine à 21h10. Lorsqu'il quitte son bureau, il commande une course via l'application pour obtenir un bus à son arrivée à la gare de la Plaine

Matin : ligne 76 régulière

Soir : TAD, itinéraire fonction d'autres usagers



EXEMPLE D'APPLICATION



- Le prestataire "Viavan" approché par les TPG est le créateur
 - du logiciel d'optimisation de la demande et de la flotte de véhicules
 - de l'application destinée aux usagers contenant ce logiciel
 - de l'application destinée aux chauffeurs (munis de tablettes) permettant la réception temps réel des ordres de courses à effectuer

DÉVELOPPEMENTS FUTURS

- > **EXPÉRIENCE SERA MENÉE SUR 2022**
- > **SI ELLE S'AVÈRE CONCLUANTE, DES DÉVELOPPEMENTS SERONT CONSIDÉRÉS POUR LE PROCHAIN PATC**
 - Étendre le périmètre de test
 - ⇒ englober la 78?
 - ⇒ Aller jusqu'à Bernex pour permettre une optimisation avec le tram?
 - implanter le concept à d'autres endroits du canton à la place de lignes classiques existantes
 - ou desserte nouvelle du territoire
- > **LES AMPLITUDES DE SERVICE RESTERONT CELLES D'UN RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS**
 - et non d'un service de taxi H24
- > **RABATTEMENT VERS NŒUD TC : ARRÊT LEX OU TRAM**
 - Pas de service taxi porte à porte
 - Pas de service de/pour le centre-ville

28/04/2021 - Page 19

CONCLUSIONS

- > **LES AUTORITÉS PUBLIQUES DOIVENT METTRE À DISPOSITION UNE DESSERTE EN TC ADAPTÉE À LA DEMANDE ET CECI À UN TARIF ATTRACTIF**
- > **DES SOLUTIONS DE TAD VONT PROCHAINEMENT ÊTRE TESTÉES**
 - Améliorer la desserte des territoires diffus
 - Améliorer la desserte d'heure creuse et nocturne tout en minimisant les coûts
 - Si les essais sont concluants : déploiement à plus large échelle envisagé
- > **VISION CANTON : UNE OFFRE OPTIMISÉE MAIS 100% TC**
 - Pas de mise à disposition envisagée de mode de transports individuels
 - le TAD 2.0 possède un réel potentiel d'attractivité et devrait ainsi être financièrement tenable.

28/04/2021 - Page 20

CONCLUSIONS

> LE DÉVELOPPEMENT DE PARTENARIATS EN VUE D'APPLICATIONS MULTIMODALES PEUT ÊTRE ENCOURAGÉ PAR LES AUTORITÉS PUBLIQUES MAIS NE RELÈVE PAS DE LEUR COMPÉTENCE.

- Les initiatives visant à combiner les différentes prestations de transport, collectives et individuelles, doivent se traiter au niveau des opérateurs de transport et des autres acteurs privés de la mobilité.
- Les applications actuellement disponibles permettent déjà, en les combinant, de répondre aux demandes des députés.
- Sur Genève l'abonnement zenGo permet à l'utilisateur d'utiliser les transports publics ou d'autres modes de transport en fonction de ses besoins.



Collaboration tpg-taxis

Commission des transports

Séance du 4 mai 2021

D. Berdoz, E. Fankhauser, M. Defalque

stpg

#670'639

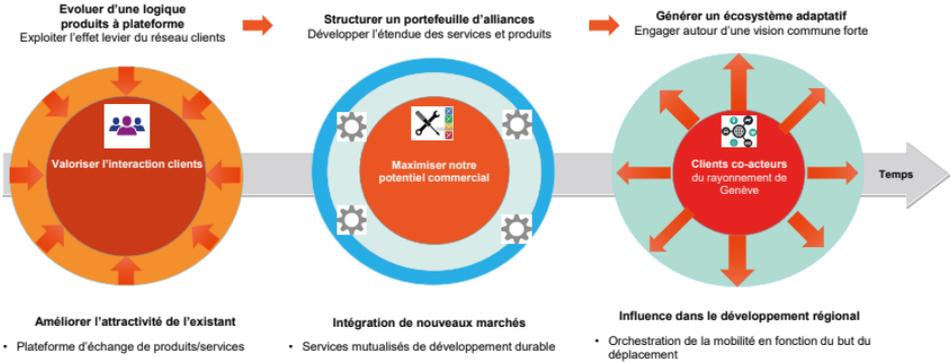
stpg

1 Contexte

Les priorités stratégiques des tpg

Cap 2030 la stratégie des tpg

Un plan de (r)évolution en 3 phases



La transformation digitale permettra à l'entreprise de passer de transporteur public à orchestrateur régional de **Mobility as a Service (MaaS)** afin de pérenniser son leadership et être un des piliers du rayonnement de Genève à l'international

3

Une vision claire et une stratégie agile



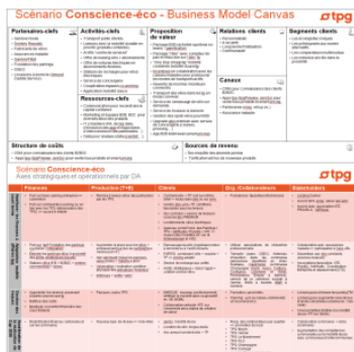
Focalisation sur la récupération des clients

Analyse de l'impact COVID



	Evolution en % du nombre de déplacements hebdomadaires en transports publics
Scénario évolution Élastique	-10%
Scénario conscience éco Plastique	-4%
Scénario tout-voiture Libéraire	-26%
Scénario prudent Craintif	-36%

Exploiter les marchés selon l'angle conscience - eco



4

Discussions avec les taxis en cours



Instaurer une collaboration dynamique

Événements	Opportunités
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abonnement multi course pour entreprises ▪ Promotion «retour de soirée» en combinaison avec le tp (aller)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intégration des produits Taxiphone sur plateforme webshop (internet tpg = x Mio de visiteurs par an) ▪ Intégration de la fonction réservation et paiement via tpgPreview ▪ Amélioration de l'ergonomie «zenGo»
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Services spéciaux: commercialisation de services spéciaux pour les communes et institutions ▪ Services de logistique (redéploiement de vélos partagés sur les sites entreprises) ▪ Offre pour personnes vulnérables (réductions sur présentation abo tpg)
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer l'interconnexion physique (référencement des hubs taxis dans nos systèmes d'information) ▪ Intégrer l'offre taxi dans les discussions en lien avec le transport à la demande ▪ Développer le taxi sharing sur la zone urbaine

5



2

Relance zenGo

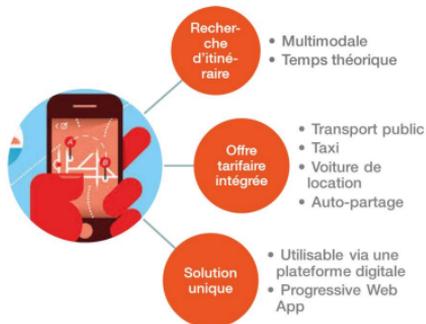
Plateforme de collaboration multimodale

zenGo: solution de mobilité intégrale



Une co-création «Glocale» TL/tpg

Modèle global



Adaptation locale

Opérateurs	Partenaires

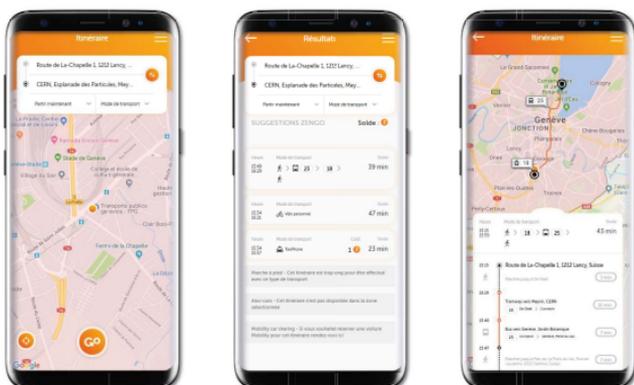
7

Recherche d'itinéraires multimodaux



Pour l'utilisateur: sélection d'itinéraires appropriés

Illustrations



8

Offre commerciale en mode abonnement

Quels avantages prix consentis ?

S	M	L
CHF 96.- / mois*	CHF 126.- / mois*	CHF 186.- / mois*
unireso + 1 	unireso + 2 	unireso + 4 
 illimité    	 illimité    	 illimité    
Offre de lancement : + 1  offert		

9

Page de synthèse



Points-clés d'information et de validation

Synthèse de la présentation

- Les tpg préparent plusieurs formes d'intégration du transport à la demande dans leur palette de prestations, notamment pour optimiser la couverture territoriale en dehors des heures de pointe. Ces offres restent du transport public au sens des concessions fédérales et donc avec les avantages suivants pour les voyageurs : information-voyageurs intégrée, garantie des correspondances, tarification du service direct, respect de l'accessibilité LHand, etc;
- Le développement de plateformes numériques multimodales doit reposer sur une intégration intercantonale des données de mobilité. La Confédération pilote la réalisation d'une infrastructure nationale de données de mobilité (NaDIM) au sens d'un service public, et tous les opérateurs de transports publics se coordonnent au sein de la branche.



A valider

La Commission des transports prend connaissance :

- des propositions de collaboration existent de part et d'autre;
- la priorité des tpg est de faire revenir les clients «perdus» lors la pandémie;
- les tpg et taxiphone se concentrent sur l'utilisation de zenGo (relance fin de l'été 2021);
- d'autres formes de collaboration sont envisagées, cela demande des ressources actuellement allouées à d'autres priorités.

Piccoli Roberta (SEC-GC)

Objet: TR: Sollicitation d'une audition auprès de la Commission des transports concernant la motion M2639

-----Message d'origine-----

De : GLG <gabrielle.jouini.le.goff@gmail.com>

Envoyé : mardi 27 avril 2021 09:23

À : Piccoli Roberta (SEC-GC) <roberta.piccoli@etat.ge.ch>

Cc : De Chastonay Marjorie (GC) <Marjorie.DeChastonay@gc.ge.ch>; GLG

<gabrielle.jouini.le.goff@gmail.com>

Objet : Sollicitation d'une audition auprès de la Commission des transports concernant la motion M2639

Madame,

En tant que présidente de l'association Union des Taxis Genevois, j'ai eu l'occasion d'interagir avec de nombreux chauffeurs de taxis concernant les opportunités et synergies que le numérique pourrait apporter aux genevois et à notre profession.

C'est donc dans ce contexte que je me permets de solliciter une audition auprès de la Commission des transports concernant la motion M2639 sur une meilleure transversalité des transports publics.

Avec mes meilleurs salutations,

Gabrielle Le Goff

Présidente association Union des Taxis Genevois

+41 76 824 09 69

The background of the slide is an aerial photograph of Geneva, Switzerland, showing the city, the lake, and the Jet d'Eau fountain. The text is overlaid on this image.

Motion M2639

Pour une meilleure transversalité des transports publics

Gabrielle Le Goff, Giulio Gentile, Chems Guellai et Philippe Hofstetter
Association Union des Taxis Genevois

Genève, le 18 mai 2021

Agenda

- Transversalité: Complémentarité des taxis et des TPG
- Avantages de la transversalité
- Financement
- Rôle du politique

Notre Vision de la Transversalité

Votre assistant personnel à la mobilité

- Depuis son **smartphone**, un utilisateur situé au **point A** veut se rendre au **point B**.
- **Le système calcule** différents **parcours** suivant différents **critères**: le moins cher (100% TPG), le plus rapide, départ de A le plus tôt possible, arrivée à B au plus tard à,
 - ==> des **combinaisons** des **TPG** et des **taxis, optimisées** en fonction de la circulation et des disponibilités en temps réel de TPG et des taxis
- L'utilisateur **choisit**, le système **valide et démarrage** du parcours depuis A
 - (+1 passager dans le bus/tram, taxi réservé, etc.)
- **Suivit** du parcours jusqu'à B, **recalcule** si la situation l'exige
 - (info parcours, suggestions nouveau parcours, etc.)



3

UTG 18/05/2021

Comment réaliser la transversalité ?

Différents mode de transport



Assurer une connectivité optimale



Pour réaliser cette transversalité il faut une connectivité numérique

App Courses Taxis

synchronisation avec le système des TPG

App TPG

synchronisation avec le système des taxis



4

UTG 18/05/2021

Etat des lieux

- **App TAXI** (App client + App chauffeur)
 - Une première version multimodale sera testée cet été
 - Connexion avec l'API (application programming interface) des TPG et CFF pour accéder aux horaires
- **App TPG**
 - Ne permet aucun report sur les taxis, en cas de problèmes techniques ou de faible fréquence
 - Ne permet pas de se rendre à une adresse précise au delà de l'arrêt TPG.



Avantages de la transversalité

App TAXI

- Report sur les TPG
- Moins de voitures individuelles en centre-ville

App TPG

- Report sur taxis dans les endroits mal connectés
- Plus d'utilisateurs des TPG
- Moins de bus à vide



Financement

App TAXI

- Première version financée par les taxis
- Le parcours est entièrement payé par la clientèle directement au chauffeur de taxi
- Besoin de financements complémentaires pour assurer une transversalité complète (synchronisation en temps réel entre App TPG et App Taxis)

App TPG

- App Client: Etendre l'application actuelle pour se connecter au service des taxis
 - traçabilité étendue, optimiser report en cas d'incident ou de surcharge, rejoindre adresse sans arrêt TPG à proximité.
- Etudier des moyens de paiement de l'extension du parcours en taxis
 - Ex. Billet combiné par SMS, Forfait Unireso+



Soutien politique

- Un tel projet ne peut se réaliser qu'avec un soutien politique fort!
- TPG, CFF et Taxis doivent opérer ensemble pour une meilleure mobilité
- Création d'un comité de mise en oeuvre du programme de transversalité
 - Développer une collaboration active entre les différents services des transports publics
 - Fixer un échéancier précis avec des objectifs
 - Contrôle régulier des progrès
 - Compte-rendu à l'Etat
- Long terme: Développer un modèle économique qui assurera une meilleure rentabilité du système de mobilité à un coût raisonnable pour les genevois et pour une plus grande efficacité
- Prise en charge par l'état d'une partie des coûts de mise en oeuvre et d'opération





Merci pour votre attention Questions?

Présentation à la Commission des Transports

*Gabrielle Le Goff, Giulio Gentile, Chems Guellai et Philippe Hofstetter
Association Union des Taxis Genevois*

Genève, le 18 mai 2021

Date de dépôt : 9 juin 2021

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Christo Ivanov

La M 2639 prévoit de considérer la mise en place d'une plateforme informatique de service personnalisé, accessible à tous à travers un smartphone ou un téléphone, satisfaisant, à tout moment du jour et de la nuit, les demandes de prise en charge à domicile et en tout lieu.

Il existe, aux TPG, une plateforme multimodale nommée zenGo. Il s'agit d'une collaboration avec Mobility, Taxiphone et Donkey Republic.

Pour la minorité de la commission des transports, l'application TPG ne permet aucun report sur les taxis, en cas de problèmes techniques ou de faible fréquence sur le réseau. De plus, la plateforme zenGo collabore avec uniquement une société de taxis. Les TPG, régie d'Etat, bénéficiant de subventions au travers du contrat de prestations avec l'Etat, sont d'utilité publique.

C'est pourquoi la minorité souhaiterait que cette plateforme zenGo soit ouverte à tous les taxis pour assurer ainsi une égalité de traitement pour toutes et tous.

Ceci aurait le mérite d'optimiser l'offre combinée des TPG avec celle des taxis genevois afin de permettre aux Genevoises et aux Genevois de se déplacer dans le canton de manière efficace sans faire appel à leur propre véhicule.

La minorité souhaiterait que l'offre des TPG soit la combinaison des TPG et des taxis, optimisée en fonction de la circulation et des disponibilités en temps réel des TPG et des taxis.

Il s'agira de développer un nouveau modèle économique qui assurera une meilleure rentabilité du système de mobilité à un coût raisonnable pour les Genevois et pour une plus grande efficacité.

Plus de transversalité pour un meilleur report sur les TPG pour qu'il y ait moins de voitures individuelles au centre-ville ou dans les communes suburbaines. En sens inverse, au terminus des bus ou des trams, un meilleur report sur les taxes dans des endroits mal desservis et de surcroît mal connectés.

Le développement des applications devra se faire via la création d'un comité (TPG-CFF-Taxis).

C'est dans cette vision dynamique que la minorité de la commission des transports souhaite un véritable partenariat entre les TPG, les CFF et toutes les compagnies de taxis sans exception.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission des transports vous demande d'accepter cette proposition de motion.

Date de dépôt : 31 janvier 2023

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Thierry Cerutti

Bien qu'elle diverge sur les moyens, il est réconfortant de constater que la commission, en reconnaissant que cette motion fait tout à fait sens, est en droite ligne avec la décision du Conseil fédéral : « Le 1^{er} juillet 2020, le Conseil fédéral a décidé de promouvoir la mobilité multimodale dans l'intérêt d'un système de transport plus efficace et plus durable. Combiner différents modes de transport doit devenir plus facile. Les offres de transport disponibles pourront ainsi être utilisées et exploitées de manière plus ciblée. Les transports publics (TP) devraient jouer un rôle important dans la mobilité multimodale et pouvoir être facilement intégrés dans les prestations de mobilité multimodale. Les offres multimodales facilitent l'accès de la population aux TP, car elles permettent d'éliminer pour elle les structures tarifaires complexes de ces derniers. »

En revanche, diverger sur les moyens ne devrait pas se traduire par ne rien faire ! L'inaction semble vraiment désinvolte, compte tenu des enjeux. Enjeux qu'il faut peut-être rappeler succinctement. Le trafic des véhicules individuels dans le canton est une véritable catastrophe, que ce soit sur le plan de la fluidité et de l'efficacité ou de la qualité de l'air respiré par les piétons. Une meilleure transversalité des transports publics entraînerait une offre plus large pour les usagers et donc un plus grand confort pour chacun, tout en assurant un report d'une partie des courses en taxi sur les transports publics, rendant les trajets moins coûteux et donc plus attractifs. Un accès à un service de mobilité combiné taxis/transports publics efficace et financièrement attractif rendrait l'utilisation des véhicules individuels moins pertinente, ce qui conduirait à terme à une réduction du trafic individuel dans le centre-ville, donnerait de facto plus de confort à la mobilité douce et améliorerait la qualité de l'air.

Les TPG s'investissent à augmenter l'attractivité de leurs services. Les applications telles que zenGo offrent un choix de modalités, mais ne proposent aucune transversalité coordonnée entre les différentes modalités.

Inviter l'Etat à coordonner les réflexions dans le domaine de la transversalité multimodale permettrait de tenir compte des intérêts de tous, en particulier des usagers, et de s'assurer que les différentes professions

impliquées dans les transports de personnes utilisant les voies bus-taxis seront entendues et que le cahier des charges de la ou des plateformes numériques à développer correspondra aux services attendus par tous.

C'est pour cela, Mesdames et Messieurs les députés, que je vous invite à soutenir cette proposition de motion.