



*Date de dépôt : 29 novembre 2023*

## **Rapport du Conseil d'Etat** **au Grand Conseil sur le projet de plan d'actions des transports collectifs 2024-2028**

Le plan d'actions des transports collectifs (PATC) présente les perspectives d'évolution à court terme du réseau exploité par l'ensemble des opérateurs de transports publics du canton de Genève, pour la période 2024-2028.

### **1. Introduction**

Le présent rapport expose les éléments-clés du plan d'actions des transports collectifs pour la période 2024 à 2028 couvrant les horaires des années 2025 à 2029. Il s'inscrit dans une volonté des différents partenaires de l'agglomération d'apporter une réelle alternative aux déplacements motorisés, dans un souci de développement équilibré et en phase avec les objectifs du plan climat cantonal.

Sur cette base, le Grand Conseil est appelé à se prononcer sous forme de résolution dans un délai de 3 mois, conformément à l'article 13, alinéas 1 et 2, de la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016 (LMob; rs/GE H 1 20).

Le PATC sert à l'élaboration de divers documents durant les années 2023-2024, soit les contrats de prestations des Transports publics genevois (TPG), des Mouettes Genevoises SA (MG SA) et de la communauté tarifaire intégrale Unireso, ainsi que les conventions biennales du trafic régional de voyageurs (TRV) des Chemins de fer fédéraux (CFF).

Il convient de souligner que le projet de plan d'actions des transports collectifs est issu d'une large concertation et tient compte des contributions de plusieurs rapports, notamment celui du Forum citoyen ou celui des Cours des comptes des cantons de Genève et de Vaud sur les mesures

d'accompagnement du Léman Express. Les objectifs et actions ont également été définis suite aux travaux menés dans le cadre des Etats généraux des mobilités qui se sont tenus le 1<sup>er</sup> septembre et le 17 octobre 2023.

Le PATC a été soumis, en novembre 2023, à la consultation du Conseil des déplacements (CODEP). Les communes ont également été rencontrées une première fois entre mars et juin 2023, où elles ont eu l'occasion de formuler leurs observations et demandes, qui pour la plupart ont été intégrées dans le PATC.

Le présent plan d'actions reflète l'offre de transports qu'il s'agit à minima de mettre en place sur la période 2024-2028, pour répondre à la croissance des besoins en matière de mobilité à Genève.

## **2. Cadre légal et institutionnel**

La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (LRTP; rs/GE H 1 50), stipule dans son article 1, alinéa 3, que « d'entente avec les entreprises exploitant des lignes de transports publics, le Conseil d'Etat établit un plan d'actions du réseau des transports collectifs qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle ».

Le 2 juillet 2016, la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE; rs/GE H 1 21), est entrée en vigueur après avoir été approuvée à 68% en votation populaire. Cette nouvelle loi traite des besoins de l'ensemble des modes de déplacement. Elle définit les modalités d'exploitation visant à améliorer les conditions de déplacement et à fluidifier les réseaux de transports. Dans ses dispositions générales, elle détermine les infrastructures multimodales et les services de transports à la base de la politique de mobilité, puis elle traite de la gestion du stationnement du point de vue des usages. Elle définit ensuite la mise en œuvre du principe constitutionnel de complémentarité et de liberté individuelle du choix du mode de transport, à travers une organisation du canton en zones – à l'intérieur desquelles sont priorisés les modes doux et les transports collectifs. Sa mise en œuvre porte notamment sur les objectifs assignés aux zones et aux réseaux structurants et sur les modalités pratiques de priorisation des modes entre eux : zones piétonnes, zones 30, dérogation au principe de compensation du stationnement à l'intérieur des zones, mise en œuvre de « bus à haut niveau de service », accès aux parcs-relais (P+R), aménagements propres et séparés sur les pénétrantes, etc.

Les projets d'agglomération franco-valdo-genevois, signés par l'ensemble des acteurs institutionnels du bassin en décembre 2007, en juin 2012, en décembre 2016 et en juin 2021, listent également un certain nombre

d'infrastructures transfrontalières ou cantonales assurant le développement des transports collectifs de façon marquée à l'horizon 2030.

Enfin, en 2023, deux lois ont été approuvées par le Grand Conseil, permettant le lancement d'études prospectives sur le développement du réseau tramways de ceinture et du réseau ferroviaire avec la diamétrale nord-sud (loi ouvrant un crédit d'étude de 30 000 000 de francs pour le financement des études d'une nouvelle diamétrale ferroviaire régionale nord-sud, du 27 janvier 2023 (13176), et loi ouvrant un crédit d'étude de 25 000 000 de francs pour le financement des études des prochaines étapes de développement du réseau de transports collectifs à l'horizon 2030, du 24 mars 2023 (13192)).

### ***2.1. Contrats et indemnités***

Conformément à la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF; rs/GE D 1 11), les rapports entre l'Etat et les opérateurs, ainsi que la communauté tarifaire intégrale (CTI), font l'objet d'un contrat de prestations approuvé par le Conseil d'Etat.

Le contrat de prestations des TPG est soumis à l'approbation du Grand Conseil, sous la forme d'une loi incluant le montant de l'enveloppe budgétaire allouée pour une période pluriannuelle.

Les Mouettes Genevoises SA sont au bénéfice de contrats de prestations pluriannuels depuis 1998. Le contenu et les objectifs de ces contrats ont été périodiquement affinés. Ces derniers sont également soumis au Grand Conseil, qui les approuve sous la forme d'une loi.

Enfin, conformément à la loi fédérale sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957 (LCdF; RS 742.101), le canton passe une commande aux CFF, devenue biennale depuis 2014, pour faire circuler les trains régionaux.

### ***2.2. Communauté tarifaire***

En 2001, les 3 opérateurs que sont les TPG, les CFF et MG SA se sont regroupés en une communauté tarifaire nommée Unireso (société simple), afin de permettre aux usagers d'emprunter le réseau des 3 entreprises avec un seul titre de transport. Depuis le 12 décembre 2004, une convention instituant une tarification régionale sur le bassin franco-valdo-genevois est en vigueur.

A l'occasion de l'ouverture du réseau intégral du Léman Express, en décembre 2019, une nouvelle communauté tarifaire, « Léman Pass », a vu le jour, intégrant les opérateurs de l'ancienne communauté tarifaire transfrontalière « Unireso régional ».

Sous l'impulsion du canton de Genève et des autorités desservies par le Léman Express, la Sàrl Gestion Communautés Tarifaires (GCT), filiale des TPG, a été créée pour la gestion des 2 communautés tarifaires Unireso et Léman Pass, afin d'effectuer toutes les actions nécessaires à la gestion des tarifs de ces 2 communautés. A ce titre, elle est notamment chargée d'établir les décomptes de trafic, la répartition et les décomptes des recettes et des charges ainsi que de la subvention cantonale entre les 3 opérateurs de la zone 10.

### **2.3. Concessions**

Afin d'assurer le transport de voyageurs, les opérateurs sont au bénéfice de concessions délivrées par l'Office fédéral des transports (OFT), sur préavis du canton notamment. Les TPG sont au bénéfice d'une concession pour le réseau autobus et trolleybus, valable jusqu'en décembre 2026, pour le transport à la demande tpgFlex, valable jusqu'en 2031, et pour le réseau tramways, valable jusqu'en décembre 2036. MG SA est également au bénéfice d'une concession de zone sur le lac allant du pont de la Machine à Hermance et à Versoix, valable jusqu'en 2025. Les CFF disposent de concessions pour les lignes régionales du Léman Express, valables jusqu'en 2032.

### **2.4. Relations transfrontalières**

Afin de résoudre les problèmes inhérents à l'existence de la frontière, les acteurs locaux français et suisses ont créé, en décembre 2006, un groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), afin de permettre aux autorités organisatrices de développer de façon concertée des transports publics sur le périmètre du Grand Genève. La mise en place d'un GLCT a été rendue possible par l'extension de l'Accord de Karlsruhe sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et organismes publics locaux, du 23 janvier 1996 (AKCT; rs/GE A 1 11). Les missions du GLCT, sur le plan des transports publics transfrontaliers, sont principalement la planification et l'organisation des lignes de transports publics routières transfrontalières, le développement de la tarification et de l'information multimodale et la coordination de toutes les offres de transports.

L'organisation des prolongements des lignes de tramways transfrontalières est traitée par une convention de coopération transfrontalière établie entre le canton de Genève et l'autorité organisatrice française compétente (Annemasse Agglomération pour la ligne 17, par exemple). Cette convention permet aux commanditaires de définir l'offre mise en place sur le

prolongement, ainsi que les modalités de répartition financière permettant de financer la ligne.

### 3. Portée du plan d'actions

Le PATC est un outil de planification du développement des transports publics. Il donne une image du réseau et de l'offre prévus durant la période considérée, par l'intermédiaire des étapes annuelles validées par le Conseil d'Etat dans le cadre de la mise en œuvre des contrats de prestations entre l'Etat et les opérateurs.

C'est sur la base de ce plan d'actions que les différents contrats de prestations et conventions signés entre l'Etat et les opérateurs sont élaborés. Le contrôle de leur mise en œuvre est quant à lui assuré par le biais des étapes annuelles et par la surveillance générale opérée par l'intermédiaire de l'approbation des budgets, comptes et autres rapports de réalisation de l'offre des opérateurs.

### 4. Bilan du plan d'actions 2020-2024

Les 3 premiers plans (2003-2006, 2007-2010 et 2011-2014) ont permis de réelles avancées vers un report modal en faveur des transports collectifs dans le canton de Genève, grâce à la réalisation d'infrastructures ferroviaires, avec la 3<sup>e</sup> voie entre Coppet et Cornavin, et de tramways avec la construction de 21 km de nouvelles lignes.

Le plan d'actions des transports collectifs 2015-2019 a marqué une rupture dans cette tendance exponentielle, suite à l'adoption par le peuple de l'initiative 146, « Stop aux hausses des tarifs des Transports publics genevois ! », le 18 mai 2014. En effet, les tarifs Unireso ont baissé en décembre 2014, engendrant une diminution des recettes voyageurs qui s'est traduite par une diminution des prestations de l'ordre de 5% jusqu'en 2016.

L'adoption de la loi modifiant la loi sur le réseau des transports publics (LRTP) (*Compensation des baisses de tarifs*), du 21 septembre 2017 (loi 12128), a quant à elle entériné la volonté du Grand Conseil de rétablir progressivement un volume d'offre équivalent à celui de 2014. En conséquence, plusieurs développements ont été déployés en 2018 sur le réseau tramways et en 2019 sur le réseau bus et trolleybus.

Le plan d'actions des transports collectifs 2020-2024, grâce notamment à la mise en service du Léman Express en décembre 2019, prévoyait sur la période une augmentation de l'offre, pour l'ensemble des opérateurs, de plus de 20%.

Après une bonne année 2019 et un très bon début d'année 2020, la pandémie de COVID-19 est venue complètement bouleverser le fonctionnement des réseaux de transports collectifs.

Malgré la crise sanitaire, l'offre en transports collectifs dans le canton de Genève est restée stable, voire a légèrement augmenté, durant les années 2021 et 2022, du fait de la volonté du Conseil d'Etat de ne pas diminuer les prestations. Toutefois, l'impact essentiel de cette crise a été une baisse massive de la fréquentation, qui est retombée à des niveaux jamais connus depuis le début des années 2000.

L'année 2020 a enregistré une diminution de fréquentation de 33% par rapport à 2019. Cette baisse s'est traduite par une perte de recettes voyageurs de 40 millions de francs en 2020 par rapport à 2019 (et de 50 millions par rapport aux hypothèses de planification). Il aura fallu 4 ans pour retrouver des niveaux de fréquentation et de recettes équivalents à la période antérieure à la crise du COVID-19. Toutefois, les recettes voyageurs sont toujours très en deçà des projections Unireso et Léman Pass établies en 2018, qui prévoient une croissance de 14,5% grâce à l'ambitieux développement de l'offre prévu alors.

#### ***4.1. Transports publics genevois***

Le contrat de prestations 2020-2024 prévoyait une augmentation de l'offre du réseau de 13% à fin 2024. En raison de la pandémie, la hausse se stabilisera à 9,3% à fin 2024 par rapport à 2019.

Sur les 40 mesures dévolues initialement aux TPG, 58% ont été réalisées. 14 mesures non prévues dans le plan ont pu être réalisées du fait de la réaffectation des montants financiers dévolus à des mesures décalées dans le temps.

Les mesures non réalisées sont à 90% réinscrites dans le plan d'actions 2024-2028. Il s'agit principalement de restructuration d'offres n'ayant pas pu avoir lieu du fait du retard pris sur la réalisation des infrastructures (tramways, bus à haut niveau de service).

#### ***4.2. Chemins de fer fédéraux***

Les objectifs relatifs aux lignes ferroviaires ont été atteints.

La mise en service du Léman Express, en décembre 2019, est couronnée de succès, puisque le réseau enregistre une fréquentation de quasiment 70 000 personnes par jour, ce qui est bien plus que les hypothèses imaginées avant sa mise en service.

L'allongement des quais sur la ligne La Plaine-Genève a également été réalisé, permettant non seulement la mise aux normes pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR), mais également l'arrêt de convois plus longs sur certaines courses aux heures de pointe.

#### **4.3. Mouettes Genevoises SA**

Le PATC 2020-2024 ne prévoyait pas d'évolution de l'offre sur le réseau des Mouettes Genevoises SA. Concernant le renouvellement des 3 bateaux « thermiques », le projet a été réalisé, mis à part pour la ligne M1, du fait de la complexité de la complémentarité entre l'accès pour les PMR et le passage sous le pont du Mont-Blanc. La fréquentation est restée stable durant la période.

#### **4.4. Groupement local de coopération transfrontalière des transports publics**

Les lignes 80 (ex-D, Saint-Julien-en-Genevois, SNCF – Genève, Bel-Air), 60 (ex-F, Gex, L'Aiglette – Genève, gare Cornavin), 64 (Ferney, mairie – Meyrin, Gravière), 66 (Thoiry, Centre commercial – Genève-Aéroport, Terminal), 68 (Thoiry, Centre commercial – Vernier, Blandonnet), 69 (ex-T, Challex, La Halle – La Plaine, gare), ainsi que les lignes 271 (Thonon-les-Bains, Z. I. Vongy – Genève, Rive), 272 (Annecy Gare routière – Genève-Aéroport, gare routière) et 274 (Sallanches, Mont-Blanc P+R – Genève-Aéroport, gare routière) ont continué leur développement. L'offre du GLCT aura augmenté de 7% entre 2019 et 2024. De nouveaux contrats ont été établis pour les lignes urbaines transfrontalières pour la période 2024-2029, avec une augmentation de la capacité des véhicules sur la ligne 68 et la création de la ligne 61 express entre Gex et Cornavin et de la ligne 67 entre Crozet et Meyrin, Gravière.

### **5. Objectifs du plan d'actions 2025-2028**

En phase avec les objectifs du plan climat cantonal 2030 – 2<sup>e</sup> génération, adopté par le Conseil d'Etat le 14 avril 2021, qui nécessite des changements de comportements dans la façon de se déplacer, avec comme priorité la réduction des kilomètres parcourus en transports individuels motorisés et un report modal vers les modes doux et les transports publics, la croissance de l'offre du plan d'actions des transports collectifs 2024-2028 signifie une augmentation de 23% sur les 5 prochaines années pour l'ensemble des principaux opérateurs du canton de Genève, dont 29% pour les transports urbains et régionaux (y compris transfrontaliers) et 17,6% pour les transports ferroviaires par rapport à l'offre de 2024.

Ce plan d'actions propose de poursuivre les objectifs suivants :

- développer les infrastructures et l'offre :
  - harmoniser les niveaux d'offre et les amplitudes horaires entre ville et périphérie;
  - développer l'offre en dehors des heures de pointe en augmentant les fréquences aux heures creuses, le soir et le week-end (offre pour les activités personnelles et de loisirs);
  - développer le réseau ferroviaire;
  - développer l'offre lacustre;
  - développer l'offre tangentielle;
  - développer l'offre à la demande;
- accroître l'attractivité des transports collectifs :
  - améliorer la vitesse commerciale et la fiabilité des déplacements en transports collectifs;
  - améliorer l'accès aux transports collectifs pour tous (qualité des interfaces, accessibilité PMR, communication et information voyageurs, outils numériques performants);
  - proposer une tarification différenciée (heures creuses, AVS, jeunes) et facilement compréhensible;
  - renforcer la complémentarité avec les autres modes (hubs de mobilité, P+R, vélos en libre service, car-sharing, véhicule collectif autonome, offre taxis, etc.), y compris en termes de tarification (titres combinés et packages multimodaux);
  - inciter à la mise en place d'horaires différenciés (notamment les établissements scolaires), afin d'optimiser l'usage des transports collectifs tout au long de la journée (atténuation des effets d'hyper-pointe, en générant une amélioration du confort des usagers);
- élargir le périmètre d'action : agir pour permettre la résorption progressive de la différence d'offre des deux côtés de la frontière.



Le plan d'actions est composé des actions et mesures suivantes :

– transports urbains et régionaux tramways et bus :

Actions	Mesures
Augmenter la capacité et l'attractivité sur le réseau tramways	Prolongement de la ligne 17 entre Annemasse, Parc Montessuit et Annemasse, Perrier-Aubrac
	Création de la ligne 13 entre Ferney et Bernex
	Harmonisation des cadences des lignes de tramways à 6 minutes chacune
	Prolongement de la ligne 15 entre la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLo) et Saint-Julien-en Genevois, SNCF
	Prolongement partiel de la ligne 17 jusqu'aux Cherpines
	Réalisation de compléments d'infrastructures permettant d'améliorer la robustesse du réseau
Développer le réseau de bus électriques	Ligne 5 entre Thônex-Vallard et Genève-Aéroport
	Ligne 1 entre Thônex, Hôpital Trois-Chêne et Genève, Jardin Botanique
	Ligne 6 entre Thônex-Vallard et Vernier-Village (prolongement jusqu'à Vernier, Canada et Parfumerie en cours d'étude, en lien avec le barreau Montfleury)
	Ligne 19 entre Genève, Gos et Meyrin, Hôpital de la Tour
	Ligne 11 entre Genève, Jardin Botanique et Genève-Eaux-Vives-Gare (prolongement jusqu'à Genève-Plage en cours d'étude)
Restructurer le réseau trolleybus	Création de la ligne 4 entre Gardiol et Onex-Cité
	Prolongement de la ligne 7 (Lignon-Cité–Bout-du-Monde) entre le Bout-du-Monde et le nouveau quartier des Grands Esserts (prolongement jusqu'à Veyrier, Tournettes en cours d'étude)
	Remplacement des véhicules diesel de la ligne 9 entre Lignon-Cité et Genève-Plage (prolongement jusqu'à la zone d'activités de La Pallanterie en cours d'étude)
	Déplacement de la ligne 3 dans le passage des Alpes

Desservir de nouveaux quartiers	Prolongement de la ligne 21 entre Carouge-Rondeau et Veyrier-Douane
	Passage de la ligne 23 par le quartier de l'Etang
	Ligne 49 (Veyrier-Tournettes–Lancy-Bachet-Gare)
Rabattre sur les modes structurants	Nouveau tracé de la ligne 35 (ex-G) par La Capite et terminus à la gare des Eaux-Vives
	Prolongement de la ligne 46 de Bardonnex à la ZIPLO
	Prolongement de la ligne 48 entre la ZIPLO et Lancy-Bachet-Gare
Maintenir ou développer les liaisons intercommunales	Nouvelle ligne 29 (ligne estivale des plages) entre Bellevue et Bois-Caran
	Ligne 41 (Gare de Chêne-Bourg–Bout du Monde)
	Prolongement de la ligne 51 entre Bouchet et Nations
	Prolongement de la ligne 54 entre l'Aéroport et Vernier-Parfumerie
	Prolongement de la ligne 71 entre l'Hôpital de la Tour et Citadelle
Développer les liaisons transfrontalières	Prolongement des lignes 44 et 62 jusqu'au P+R d'Archamps
	Prolongement de la ligne 17 entre Annemasse-Parc Montessuit et Annemasse, Perrier-Aubrac
	Création de la ligne 13 entre Ferney et Bernex
	Prolongement de la ligne 15 entre la ZIPLO et Saint-Julien-en-Genevois, SNCF
Transport à la demande	Développement de nouvelles zones de transport à la demande, afin de proposer un complément d'offre aux lignes régulières régionales dans des périodes à cadences plus faibles (nuit, week-end)
Développer et harmoniser les cadences et l'amplitude horaire	Prise de service dès 4 h 30 sur une sélection de lignes, afin de favoriser la mobilité des pendulaires matinaux ainsi que les déplacements de loisirs vers l'Aéroport international de Genève et la gare Cornavin
	Augmentation de l'amplitude de desserte sur certaines lignes régionales ne disposant pas d'un service toute la journée
	Cadence de 15 minutes pour toutes les lignes régionales aux heures de pointe du lundi au vendredi

	Augmentation des cadences urbaines aux heures creuses de l'horaire vacances
	Unification de l'offre du lundi au samedi entre la période de pointe du soir et l'offre de soirée, sur toutes les lignes urbaines et régionales
	Augmentation de l'amplitude de transition d'une heure entre la période de pointe du soir et l'offre de soirée
	Prolongation du service diurne de 30 minutes du lundi au dimanche avec ajustement de la fréquence dès minuit
	De mai à septembre, exploitation de l'offre nocturne du jeudi au vendredi en plus des nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche
	Offre urbaine du dimanche matin et soir similaire à la cadence du lundi au samedi en soirée
	Doublement de l'offre du dimanche après-midi sur les lignes régionales

– offre ferroviaire :

Actions	Mesures
Augmenter l'offre ferroviaire entre Coppet et Genève	Extension de la cadence au ¼ d'heure le soir et le dimanche (courant 2024)
	Extension de l'offre nocturne sur l'ensemble de la semaine (horizon 2025)
Augmenter l'offre ferroviaire entre Annemasse et Genève	Extension de la cadence au ¼ d'heure le dimanche soir (courant 2024)
	Extension de l'offre nocturne sur l'ensemble de la semaine (horizon 2025)
Augmenter l'offre ferroviaire entre La Plaine et Genève	Extension de la cadence à la ½ heure sur l'ensemble de la semaine (2024)
	Introduction d'une offre nocturne les nuits du vendredi au dimanche (2024)
	Extension de l'offre nocturne sur l'ensemble de la semaine (horizon 2025)

– offre lacustre :

Actions	Mesures
Mouettes Genevoises	Finalisation du renouvellement de la flotte 100% électrique
	Etude de la pertinence d'étendre l'offre le soir et le week-end

Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman (CGN)	Décider d'intégrer au niveau cantonal la ligne entre Corsier et Bellevue, dans le cas où le bilan d'exploitation réalisé s'avérait positif
	Etude du développement de l'offre en journée et le week-end

### Objectifs d'évolution de l'offre par rapport à 2024

		En millions de km	En %
Offre urbaine, y compris transfrontalière <sup>1</sup>	Variation de l'offre	+ 4,3	+ 21,5%
Offre régionale, y compris transfrontalière <sup>1</sup>	Variation de l'offre	+ 3,1	+ 32,3%
Offre lacustre	Variation de l'offre	+ 0,02 <sup>2</sup>	+ 15,4%
Offre ferroviaire	Variation de l'offre	+ 0,36	+ 17,6%

<sup>1</sup> Lignes transfrontalières 60, 61, 64, 66, 67, 68, 69, 80, 271, 272, 274.

<sup>2</sup> Augmentation d'offre en cas de reprise de la Voie bleue par l'Etat.

L'augmentation de l'offre prévue présente un coût non couvert cumulé sur les 5 ans estimé à environ 1,6 milliard de francs.

## 6. Conclusion

Le PATC 2024-2028 ambitionne à nouveau une très forte croissance de l'offre en transports collectifs, afin de constituer un réseau attractif en réponse aux besoins de la population du bassin genevois et d'offrir ainsi une alternative crédible au transport individuel motorisé, en lien avec les objectifs du plan climat cantonal.

De plus, durant la période 2024-2028, plusieurs nouveaux quartiers verront le jour et seront desservis par différents axes forts, que cela soit en tramways, en trolleybus ou en bus.

Ainsi, le développement de l'offre projeté est de +23% avec pour objectif une croissance des déplacements évaluée à 17%. Ainsi sur le réseau TPG, il est attendu un trafic journalier moyen passant de 750 000 à 880 000 voyages en 2029, contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs de report modal fixés dans le plan climat cantonal.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :  
Antonio HODGERS

*Annexe : plan d'actions des transports collectifs 2024-2028*



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

**OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS**

Directeur Général : David Favre  
Directeur : Benoît Pavageau  
Chef de Projet : Marion Guillot

# TABLE DES MATIERES

<b>1.</b>	<b>CONTEXTE ET ENJEUX</b>	<b>4</b>
1.1.	COMPETENCE EN MATIERE DE PLANIFICATION DE L'OFFRE ET DE L'INFRASTRUCTURE	4
1.2.	FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE	4
1.3.	FINANCEMENT DE L'OFFRE	5
1.4.	LA POLITIQUE CANTONALE DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS	6
1.4.1	De la stratégie cantonale à la déclinaison opérationnelle	6
1.4.2	Etats généraux des mobilités et processus de concertation	7
<b>2.</b>	<b>ETAT DES LIEUX ET BILAN DU PLAN D' ACTIONS 2020-2024</b>	<b>9</b>
2.1.	QUALITE DE DESSERTE DES TRANSPORTS PUBLICS	9
2.2.	EVOLUTION DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LE CANTON DE GENEVE	10
2.3.	EVOLUTION DES INDEMNITES 2019-2024	12
2.4.	QUALITE DES TRANSPORTS PUBLICS	13
2.5.	COMMUNAUTES TARIFAIRES	15
2.6.	ACTIONS VISANT A AUGMENTER ET FACILITER L'UTILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS	17
2.7.	OFFRE MATINALE ET NOCTURNE	18
2.8.	BILAN DU PATC 2020-2024	21
<b>3.</b>	<b>OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2024-2028 (PERIODES HORAIRES 2025-2029)</b>	<b>27</b>
3.1.	COORDONNER L'URBANISATION ET LES TRANSPORTS	27
3.2.	RENFORCER LA COMPLEMENTARITE DES MODES DE TRANSPORT	28
3.2.1	Créer des pôles d'échanges multimodaux	28
3.2.2	Encourager la réalisation de parking-relais	29
3.2.3	Optimiser le transport scolaire	29
3.3.	REPENDRE DE MANIERE ADAPTEE AUX BESOINS DE DEPLACEMENTS EN DEHORS DES HEURES DE POINTE	30
3.3.1	Développer l'offre en heures creuses	30
3.3.2	Incitations tarifaires	30
3.3.3	Complémentarité entre le réseau de base et les prestations Aerobus et Noctambus	31
3.3.4	Mettre à niveau l'offre pour répondre aux déplacements transfrontaliers	31
3.4.	PROPOSER UNE INFORMATION VOYAGEURS PERTINENTE ET EFFICACE	32
3.5.	AMELIORER LA VITESSE COMMERCIALE	33
3.6.	EN FINIR AVEC LES ENERGIES FOSSILES POUR LES OPERATEURS	33
3.7.	ASSURER UN FINANCEMENT PERENNE DES TRANSPORTS PUBLICS	34
<b>4.</b>	<b>ACTIONS</b>	<b>35</b>
<b>5.</b>	<b>SYNTHESE ET SUIVI</b>	<b>52</b>
5.1.	SYNTHESE OFFRE / MONTANTS FINANCIERS	52
5.2.	INDICATEURS DE SUIVI	52
5.2.1.	Bilan par opérateur	52
5.2.2.	Bilan environnemental	52
5.2.3.	Bilan économique	53
<b>6.</b>	<b>PROSPECTIVE AU DELA DE 2029</b>	<b>54</b>
6.1.	PROJETS SUR LE RESEAU URBAIN	54
6.1.1.	Réseau tramways	54
6.1.2.	Réseau bus	54
6.2.	PROJETS SUR LE RESEAU FERROVIAIRE	55



# 1. CONTEXTE ET ENJEUX

## 1.1. COMPETENCE EN MATIERE DE PLANIFICATION DE L'OFFRE ET DE L'INFRASTRUCTURE

La Confédération est chargée de planifier le développement du réseau ferroviaire en se fondant sur les besoins du trafic longue distance, régional et de marchandises. Sur mandat de l'Office fédéral des transport (OFT), les Chemins de Fer Fédéraux (CFF) élaborent un projet d'offre national pour le trafic longue distance de voyageurs. L'OFT, en collaboration avec la branche concernée, établit de son côté un projet d'offre concernant le transport de marchandises. La planification du transport régional incombant aux cantons, ceux-ci développent des schémas d'offre régionaux dans le cadre des régions de planification de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP).

Instrument fédéral de planification du développement de l'infrastructure ferroviaire, le programme de développement stratégique (PRODES Rail) est défini périodiquement par la Confédération et comporte différentes étapes d'aménagement (EA). L'OFT regroupe les schémas d'offre nationaux et régionaux dans une planification globale actualisée périodiquement. Les étapes d'aménagement sont approuvées tous les quatre à huit ans par le Parlement fédéral. Outre les transports ferroviaires régionaux, le canton de Genève définit l'offre de transports publics urbain (tramway, bus, bateaux) ainsi que l'offre et le développement de l'infrastructure de transports publics au niveau local.

L'instrument le plus important dont il dispose à cet égard est le plan d'actions des transports collectifs (PATC), les contrats de prestations avec les opérateurs ainsi que le plan décennal des investissements et les lois s'y rapportant.

## 1.2. FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

Les investissements du canton en faveur du trafic local sont principalement versés pour les infrastructures de tramway, de bus à haut niveau de service (BHNS) ou d'infrastructures de recharge pour les lignes de bus électriques. De façon générale, la Confédération participe à ces investissements par le biais de l'instrument des projets d'agglomération à hauteur de 35 à 40 %.

Le canton finance les mesures inscrites sans cofinancement dans les projets d'agglomération, les infrastructures de transport local, et l'acquisition de matériel roulant. Ces investissements sont généralement inscrits au plan décennal des investissements et font l'objet d'une loi d'investissement ad hoc (lois H 1 50, L 12553 et 12554 par exemple).

Le canton alloue des montants à des projets de transports publics nationaux et régionaux que la Confédération ne finance pas au moyen du FIF. Il s'agit en particulier d'investissements pour des plateformes de correspondance entre moyens de transport publics, pour l'accès aux gares (p. ex. routes et voies de desserte) et pour des infrastructures routières mises en place exclusivement pour les transports publics.

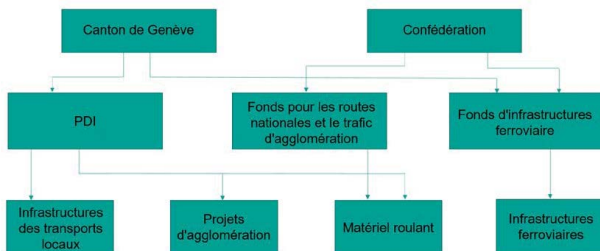


Illustration 1 : Financement de l'infrastructure de transports publics

#### Remarque sur le financement du matériel roulant

Depuis 2002, la Confédération ne verse plus de subventions d'investissement pour l'acquisition de matériel roulant. Les entreprises de transport doivent financer les nouveaux véhicules destinés au trafic régional et local du rail et de la route avec leurs propres liquidités ou des capitaux tiers soumis à intérêts.

Le canton de Genève a décidé dans le cadre son plan climat de participer à cette transition qui consiste à accompagner les Transports Publics Genevois (TPG) dans le renouvellement et l'augmentation de leur parc de matériel roulant avec des véhicules 100% électriques à l'horizon 2030. Pour ce faire, le canton a prévu d'investir 350 millions de francs pour l'acquisition de matériel roulant tramways, trolleybus et bus, ce qui correspond à 50 % du besoin total en la matière, l'autre moitié étant financée directement par les TPG. Le projet de loi y relatif (L 13059) a été approuvé par le Grand Conseil le 14 octobre 2022.

### 1.3. FINANCEMENT DE L'OFFRE

Structurellement, les coûts de l'exploitation des lignes de transports publics locaux et régionaux ne peuvent pas être intégralement couverts par les recettes (titres de transport). Les pouvoirs publics doivent ainsi contribuer à couvrir ce déficit d'exploitation.

Tâche commune de la Confédération et des cantons, la commande de l'offre du trafic régional de voyageurs (TRV) est placée sous la houlette des cantons. Les offres de transports locaux étant exclues des subventions fédérales, elles doivent être commandées par les cantons et/ou les communes/villes eux-mêmes. Le canton de Genève se charge de la commande de l'offre de transports. Des commandes supplémentaires de tiers (communes/villes, entreprises, etc.) sont envisageables, tant pour le transport régional que local. Le canton verse en outre des contributions pour les mesures tarifaires.

La commande d'offre pour les transports régionaux et locaux donnant droit à des indemnités se fonde en premier lieu sur le droit fédéral. Les dispositions générales

relatives aux prestations de transport commandées inscrites aux articles 28 ss LTV sont déterminantes en la matière.

Les prestations de transport et les indemnisations relatives au TRV sont fixées au préalable par les commanditaires (Canton et Confédération) et l'entreprise de transport dans une convention de prestations écrite basée sur les comptes prévisionnels (offres) de l'entreprise. La procédure de commande du TRV est réalisée pour deux années d'horaire. La mise en œuvre du présent PATC s'effectuera dans le cadre des trois périodes de commande pour les années d'horaire 2025-2026, 2027-2028 et la première année de la période 2029-2030.

Les prestations de transport et les indemnisations relatives aux transports urbains locaux sont fixées par le canton et l'entreprise de transport (TPG, Mouettes Genevoises SA et Unireso) dans le cadre d'un contrat de prestations portant sur la même période que le plan d'actions comme prévu à l'article 3 de la loi sur le réseau des transports publics (LRTP – L 1 50). Les contrats de prestations font l'objet d'une approbation par le Grand Conseil via le vote d'une loi de ratification.

## **1.4. LA POLITIQUE CANTONALE DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS**

### **1.4.1 DE LA STRATEGIE CANTONALE A LA DECLINAISON OPERATIONNELLE**

La politique de développement des transports collectifs du canton de Genève s'inscrit de manière cohérente dans une stratégie d'ensemble qui englobe la mobilité au sens large. Elle est également guidée par un principe de réalité notamment financière puisque la participation des usagers aux coûts des transports publics ne permet de couvrir qu'une partie des charges. Il incombe donc aux autorités cantonales de se doter de moyens financiers conséquents pour faire face au nécessaire développement massif des transports collectifs.

La stratégie de développement des transports collectifs fait partie des piliers de la politique de mobilité du canton, elle-même constituant l'un des 7 axes stratégiques composant le plan climat cantonal. Cette politique est établie en étroite coordination avec les politiques du réseau routier, de la mobilité active, du stationnement et du transport de marchandises.

Depuis 2010, cinq documents directeurs définissent le cadre de l'action cantonale en matière de déplacements :

- Le plan d'actions des transports collectifs
- Le plan d'actions du réseau routier
- Le plan d'actions de la mobilité douce
- Le plan d'actions du stationnement
- Le plan d'actions marchandises et logistique urbaine

Ces documents prévus notamment dans la loi sur la mobilité du 23 septembre 2016 (LMob rs/GE H 1 20), définissent le cadre stratégique dans lequel doivent s'inscrire les actions du canton concernant les mobilités.

Pour la première fois, les différents plans d'actions thématiques seront travaillés en parallèle afin d'assurer la cohérence et la transversalité des réponses aux enjeux en

termes de mobilité. Pour ce faire, les représentants de la société civile ont été invités à participer à deux journées d'échanges et de co-construction sous la forme d'Etats généraux des mobilités (le 1<sup>er</sup> septembre et le 17 octobre 2023). Les pistes d'actions et les recommandations découlant de ce travail partenarial ont permis d'alimenter et d'enrichir les différents plans d'actions.

Le présent document fait suite au précédent plan d'actions des transports collectifs (2020-2024) et constitue le nouveau plan pour la période 2024-2028 (couvrant les horaires des années 2025 à 2029)

### **Les orientations du plan d'actions**

Le plan d'actions des transports collectifs s'inscrit en cohérence avec la stratégie de mobilité globale qui repose sur les axes suivants :

- **réduire la part du trafic individuel motorisé dans les déplacements**, notamment en coordonnant le développement des transports publics et celui de l'urbanisation (concentration des logements et des emplois dans des lieux bien desservis par les transports publics);
- **offrir des alternatives pour sortir de la dépendance à la voiture individuelle motorisée** en améliorant l'offre de transport public et le réseau cyclable;
- **accompagner les évolutions technologiques du parc de véhicules publics et privé;**
- **induire, motiver et accompagner les changements de comportements;**
- **et par conséquent améliorer la qualité de vie des citoyens, faciliter les déplacements nécessaires à l'activité économique et globalement contribuer à l'attractivité du Canton.**

L'objectif premier est donc d'augmenter la part modale des transports publics comme alternative au trafic individuel motorisé. L'offre de transports publics doit contribuer de manière décisive à réduire l'impact sur l'environnement et la consommation d'énergie du trafic global. Les transports publics doivent promouvoir l'attractivité économique du canton et contribuer à fournir une desserte de base à tous les groupes de la population, sur l'ensemble du territoire.

Pour atteindre cet objectif, le PATC s'articule autour des axes suivants :

- augmentation de l'attractivité des transports collectifs (plus grande amplitude de fonctionnement, augmentation des cadences, vitesse commerciale compétitive...);
- conception qualitativement élevée de l'offre en transports collectifs (interfaces, mise à disposition d'information voyageur);
- développement de l'offre de transports collectifs pour les déplacements dits du "dernier kilomètre" (vélo à la demande, véhicule collectif autonome) et amélioration de sa complémentarité avec les autres types de mobilités à fonction collective (offre taxis, hub de transbordement multimodal, etc.);
- électrification intégrale du matériel roulant pour réduire l'impact sur l'environnement;
- garantie du financement des transports collectifs via une maîtrise des coûts et un développement des recettes voyageurs.

## **1.4.2 ETATS GENERAUX DES MOBILITES ET PROCESSUS DE CONCERTATION**

### Procédure de consultation

Ce plan d'actions est issu d'un travail collaboratif entre le département de la santé et des mobilités et les principaux opérateurs de transports publics.

Son élaboration s'est appuyé, entre autres, sur les recommandations, imputs, propositions issus de différents documents tels que :

- le rapport d'analyse des mesures du Forum citoyen, validé par le Conseil d'Etat en 2022, qui a traité de la question suivante : *Comment voulons-nous habiter le territoire genevois pour mieux vivre ensemble dans le respect de la nature et faire face au changement climatique ?* ;
- le rapport d'audit de performance portant sur les mesures d'accompagnement du Léman express mené par la Cour des comptes de la République et canton de Genève, la Cour des comptes du canton de Vaud et la Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes publié en octobre 2023.

Son élaboration a également été l'occasion de mener une consultation auprès des 45 communes du canton entre mars et juin 2023. Celles-ci ont pu formuler leurs remarques préalablement à la rédaction du présent document.

### Etats généraux des mobilités

Les états généraux des mobilités se sont tenus le 1<sup>er</sup> septembre et le 17 octobre 2023. Ils ont permis la rencontre et le travail en commun de différents partenaires institutionnels, associatifs ainsi que des autorités suisses et françaises.

Dans un premier temps, les échanges ont permis d'établir un diagnostic global et partagé sur la situation actuelle de la mobilité à Genève. Lors de la seconde journée, les participants ont travaillé avec les services de l'État à identifier des pistes d'actions et faire des recommandations pouvant être mises en œuvre dans le cadre de la législature afin d'alimenter et enrichir les plans d'actions.

Pour les transports collectifs il en est ressorti les thématiques et les objectifs suivants :

- **Développer les infrastructures et l'offre**
  - o Harmoniser les niveaux d'offre et les amplitudes horaires entre ville et périphérie
  - o Développer l'offre en dehors des heures de pointe en augmentant les fréquences aux heures creuses, le soir et le week-end (offre pour les activités personnelles et de loisirs)
  - o Développer le réseau ferroviaire
  - o Développer l'offre lacustre
  - o Développer l'offre tangentielle
  - o Développer l'offre à la demande
- **Accroître l'attractivité des transports collectifs**
  - o Améliorer la vitesse commerciale et la fiabilité des déplacements en TC
  - o Améliorer l'accès au TC pour tous (qualité des interfaces, accessibilité PMR, communication et information voyageurs, outils numériques performants)
  - o Proposer une tarification différenciée (heures creuses, AVS, jeunes) et facilement compréhensible
  - o Renforcer la complémentarité avec les autres modes (hubs de mobilité, P+R, vélo en libre service, car-sharing...) y compris en termes de tarification (titres combinés et packages multimodaux)

- Inciter à la mise en place d'horaires différenciés (notamment les établissements scolaires) afin d'optimiser l'usage des transports collectifs tout au long de la journée (atténuation des effets d'hyper-pointe générant une amélioration du confort des usagers)
- **Elargir le périmètre d'action**
  - Agir pour permettre la résorption progressive de la différence d'offre des deux côtés de la frontière

Ces éléments ont guidé la rédaction de ce plan d'actions et ont pu être concrétisés dans le chapitre 5.

Enfin, ce plan d'actions a été présenté au Conseil des déplacements (CODEP) le 08 novembre 2023.

## 2. ETAT DES LIEUX ET BILAN DU PLAN D'ACTIONS 2020-2024

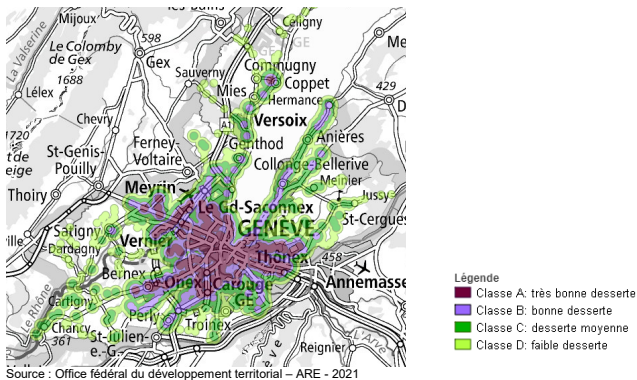
### 2.1. QUALITE DE DESSERTE DES TRANSPORTS PUBLICS

En 2021, dans le canton de Genève, 99.23 % des habitants disposaient d'une gare ou d'un arrêt de bus (c'est-à-dire une gare à 750 m au maximum, un arrêt de bus entre 300 et 500 m au maximum).

Le taux d'accessibilité ne constitue pas un indicateur suffisant pour évaluer la mesure dans laquelle la population est desservie par les transports publics. La proximité d'un arrêt n'indique pas la qualité de l'offre à cet endroit. Pour se prononcer sur cet aspect, il est préférable de se référer à la qualité de la desserte de transports publics.

Le calcul des niveaux de qualité de la desserte par les transports collectifs est automatisé, à partir des données de l'horaire électronique des entreprises suisses de transport (HAFAS). Les données de base HAFAS utilisées à cette fin sont acquises auprès des CFF. La catégorie d'arrêt dépend du niveau de desserte et du type de moyen de transport (noeud ferroviaire, ligne ferroviaire, transport collectif urbain).

Ainsi pour notre canton, les niveaux de qualité de la desserte par les transports publics sont les suivants :



En 2021, 83% de la population genevoise bénéficiait d'une bonne voire d'une très bonne qualité de desserte. L'enjeu des prochaines années est d'améliorer l'offre pour les zones présentant une desserte moyenne à faible.

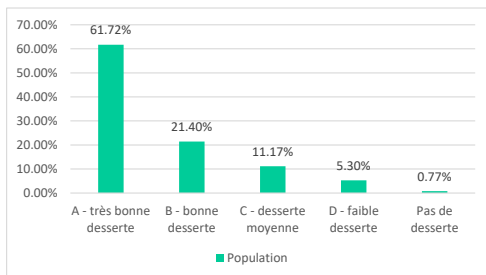


Illustration 2 : Qualité de la desserte à Genève en 2021

## 2.2. EVOLUTION DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LE CANTON DE GENEVE

Au moment de l'élaboration du plan d'actions 2020-2024 en 2018, l'offre en transport collectif sur le canton avait enfin retrouvé son niveau de 2014 après plusieurs années de diminution des moyens financiers découlant de la baisse des tarifs en application de l'IN 146 "Stop à la hausse des tarifs TPG".

Après une bonne année 2019 et un très bon début d'année 2020, la pandémie de COVID-19 est venue complètement bouleverser le fonctionnement des réseaux de transports collectifs.

Malgré la crise sanitaire, l'offre en transport collectif sur le canton de Genève est restée stable voire a légèrement crue sur les années 2021 et 2022 du fait de la volonté du Conseil d'Etat de ne pas diminuer les prestations afin d'assurer une réponse aux besoins de déplacement des usagers captifs en temps de crise comme par exemple les professionnels de la santé, etc...).

Depuis 2019, l'offre aura augmenté de 11.3 % tous opérateurs confondus. Les TPG auront connu une croissance de 9.3 % alors que les CFF, grâce à la mise en service de l'offre Léman Express enregistreront une augmentation d'offre de 73 %. A noter également la progression de l'offre des lignes transfrontalières urbaines et interurbaines avec + 7 % gérées par le Groupement local de coopération transfrontalière des transports publics (GLCT TP).

NOMBRE DE KILOMETRES REALISES PAR AN (en mio de kilomètres)						
Opérateur	2019	2020	2021	2022	2023*	2024*
<b>TPG</b>	24.6	24.7	26.2	26.8	26.8	26.9
<b>CFF</b>	1.08	1.67	1.55	1.77	1.88	1.87
<b>Mouettes</b>	0.12	0.11	0.13	0.12	0.13	0.13
<b>GLCT TP</b>	4.2	3.9	4.3	4.4	4.3	4.5
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>30.38</b>	<b>32.18</b>	<b>33.09</b>	<b>33.11</b>	<b>33.4</b>

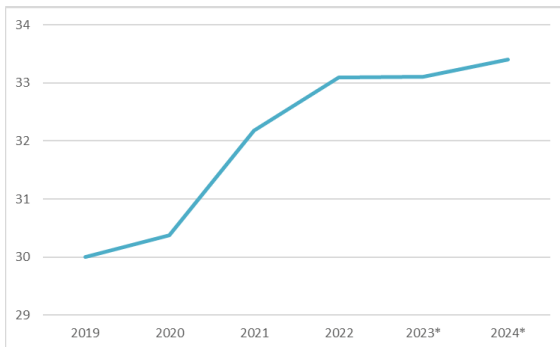


Illustration 3 : Evolution des kilomètres produits entre 2019 et 2024 (en millions de km)

Si l'offre a continué de croître les années de pandémie du fait de la volonté politique genevoise, l'impact essentiel de cette crise a été une baisse massive de la fréquentation qui est retombée à des niveaux jamais connus depuis le début des années 2000. L'année 2020 a enregistré une diminution de fréquentation de 33 % par rapport à 2019. Le résultat de cette baisse s'est traduit par une perte de recettes voyageurs de 40 millions



de francs en 2020 par rapport à 2019 (et 50 millions de francs par rapport aux hypothèses de planification).

Il aura fallu 4 ans pour retrouver des niveaux de fréquentation et de recettes équivalents à la période pré COVID-19. Toutefois concernant les recettes voyageurs celles-ci sont toujours très en deçà des projections Unireso et Léman Pass établies en 2018 qui prévoient une croissance de 14,5 % grâce à l'ambitieux développement de l'offre prévu alors.

NOMBRE DE VOYAGES (en mio de voyages)						
Opérateur	2019	2020	2021	2022	2023*	2024*
TPG	218	146	160	193	218	220
CFF	6.5	8	8.4	13	15	16
Mouettes	1.5	0.6	1	1.2	1.4	1.5
GLCT TP	11	7	8	10	11	12
<b>Total</b>	<b>237</b>	<b>161.6</b>	<b>177.4</b>	<b>217.2</b>	<b>245.4</b>	<b>249.5</b>

RECETTES VOYAGEURS (en mio de francs)						
	2019	2020	2021	2022	2023*	2024*
Recettes voyageurs réalisées	157	117	129	154	161	167
Recettes voyageurs prévues	158	167	171	175	178	181

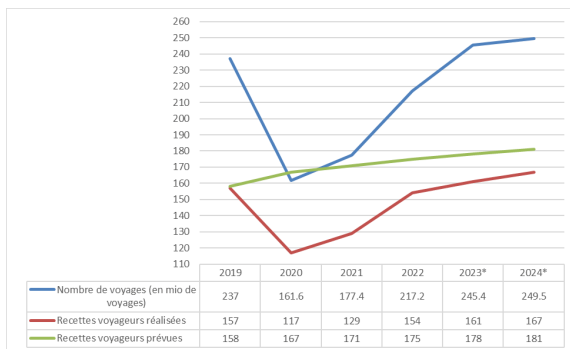


Illustration 4 : Evolution de la fréquentation (en millions de voyageurs) et des recettes voyageurs (en millions de francs) entre 2019 et 2024

## 2.3. EVOLUTION DES INDEMNITES 2019-2024

Sur la période 2019-2024, l'offre aura augmenté de 11,3 % et les moyens financiers alloués par canton pour financer cette offre auront augmenté de 30 %.

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

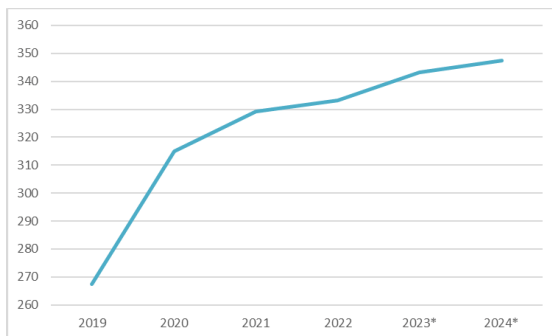


Illustration 5 : Evolution de l'indemnité versée par le canton aux opérateurs entre 2014 et 2024 (en millions de francs)

#### Remarques sur les subventions :

Pour les années 2020-2021-2022-2023-2024, la subvention annuelle, versée par le canton aux TPG, prévue dans la loi de ratification du contrat de prestations a été recalculée pour tenir compte à la fois de la réorganisation de l'offre en plus ou en moins et à la fois des versements supplémentaires permettant de combler le manque à gagner en terme de recettes voyageurs dû à la crise de COVID-19. Cela représente un montant entre 10 à 22 millions de francs par an soit au total 87 millions de francs qui n'étaient pas prévu dans la loi de ratification.

## 2.4. QUALITE DES TRANSPORTS PUBLICS

Comme tout service public, les prestations de transport public doivent répondre aux besoins des usagers.

La qualité est notamment surveillée à l'aide des instruments suivants :

- Système de mesure de la qualité des transports publics (QMS TRV mis en œuvre par l'OFT dans toute la Suisse depuis 2018 sur les lignes régionales) - Evaluation par sondage de critères de qualité déterminants effectuée par des clients tests -

Mesure de la ponctualité par comparaison entre l'horaire publié et les heures effectives de départ et d'arrivée.

- L'enquête BEST : Cette enquête annuelle comprend les 11 villes européennes de Stockholm, Oslo, Helsinki, Copenhague, Genève (Genève + zones françaises limitrophes), Bergen, Rotterdam/Den Haag, Trondheim, Tampere, Turku, Reykjavik. Depuis 2002, cette enquête interroge la population (sondage en ligne par échantillonnage) sur sa perception des transports publics sur les thèmes tels que l'offre de transport, la fiabilité, la sécurité, l'information, le comportement du personnel, etc...

### Système de mesure de la qualité QMS TRV

Depuis 2018, des données sont collectées par des clients tests dans le cadre du système de mesure de la qualité dans le transport régional de voyageurs (QMS TRV). Les valeurs moyennes annuelles à atteindre doivent au minimum se situer dans une zone de tolérance entre un standard minimal et une valeur d'acceptation. Lorsque le standard minimal n'est pas atteint, l'entreprise de transport doit s'efforcer d'obtenir les améliorations requises en prenant des mesures ad hoc.

En 2022, les TPG ont obtenu une note de 97.52 % sur le secteur bus alors que le minimum standard à atteindre au niveau national est de 91.73 % et la valeur d'acceptation de 96.23 %. Cette mesure évalue la qualité du séjour à l'arrêt, l'information au client dans le véhicule, le comportement et la compétence du personnel de conduite.

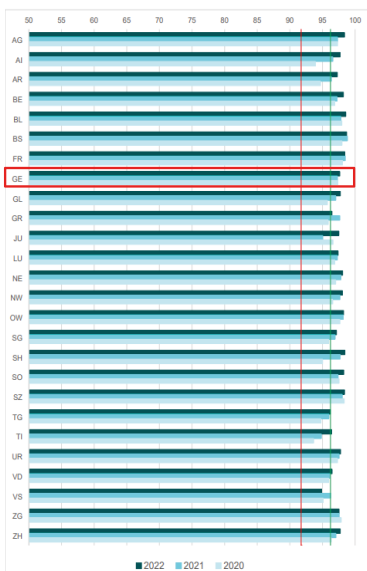


Illustration 6 : Résultats par canton de la mesure du secteur Bus

### Enquête BEST

En 2022, la région reprend la 2ème place derrière Turku, ville finlandaise de 200'000 habitants arrivée dans le panel en 2020. La satisfaction de notre population se monte à 80% grâce à l'augmentation des utilisateurs fréquents (abonnés). Le résultat est meilleur qu'en 2019 (79%), année de référence avec la méthodologie panel web.

Le Léman Express a un effet positif de +3 points sur la satisfaction globale, ainsi que sur la plupart des critères suivis.

Les zones françaises 200/230/250 sont incluses dans le panel depuis 2021.

Tous les critères sont en croissance par rapport à l'année 2021. Les plus fortes progressions concernent la satisfaction au général, la perception prix/produit et le comportement du personnel. Sur l'ensemble des dix critères, Genève est supérieure à la moyenne BEST.

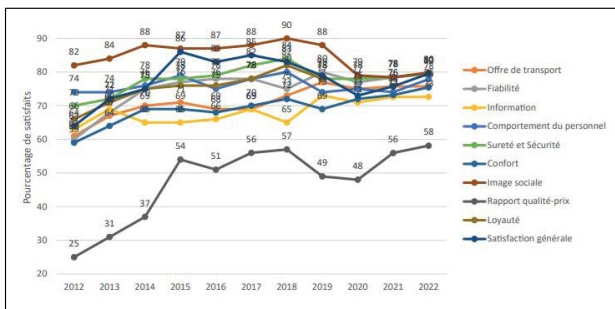


Illustration 7 : Evolution des notes BEST pour Genève entre 2012 et 2022

## 2.5. COMMUNAUTÉS TARIFAIRES

### Organisation des entreprises de transport en matière de tarifs

Depuis début 2020, l'Alliance SwissPass est responsable des conditions générales régissant le Service direct national et des communautés tarifaires régionales.

Cette nouvelle organisation vise à faciliter l'utilisation des transports publics en rapprochant ces deux mondes tarifaires. En sa qualité d'organisation de la branche des transports publics, l'Alliance SwissPass s'engage à l'échelle de la Suisse pour des dispositions tarifaires harmonisées, compréhensibles et économiques, pour des solutions de distribution modernes et attrayantes ainsi que pour des offres et des systèmes d'information axés sur la clientèle.

### Unireso et Léman Pass

A l'occasion de l'ouverture du réseau intégral du Léman Express, en décembre 2019, une nouvelle communauté tarifaire Léman Pass a vu le jour, intégrant les opérateurs de l'ancienne communauté tarifaire transfrontalière "Unireso régional".

Sous l'impulsion du canton de Genève et des autorités desservies par le Léman Express, la Sàrl Gestion Communautés Tarifaires (GCT), filiale de TPG, a été créée pour la gestion des deux communautés tarifaires Unireso et Léman Pass afin d'effectuer toutes les actions nécessaires à la gestion des tarifs de ces deux communautés. A ce titre, elle est notamment chargée d'établir les décomptes de trafic, la répartition et les décomptes des recettes et des charges ainsi que de la subvention cantonale entre les 3 opérateurs de la zone 10.

#### **Remarques sur l'indemnité cantonale sur les tarifs**

Le canton de Genève verse chaque année à Unireso des indemnités qui permettent de compenser le manque à gagner en terme de recettes voyageurs dû à l'introduction de la communauté tarifaire intégrale, aux pertes de recettes liées à l'IN 146 (baisse des tarifs en 2014), aux différents rabais accordés à la population senior, junior et famille par rapport aux tarifs nationaux.

Ces indemnités sont des charges contraintes pour le canton puisqu'elles découlent des dispositions de la loi sur le transport de voyageurs (LTV 745.1) et de la loi 12128 (Compensation des baisses de tarif).

En 2022, le montant de la participation financière de l'Etat de Genève ventilée par GCT s'élevait à 45'165'342 millions de francs (sans la participation aux coûts de fonctionnement de GCT Sàrl).

La communauté tarifaire a également pour mission d'assurer toutes les actions en communication afin d'accroître l'utilisation des transports collectifs et ainsi contribuer à l'augmentation des ventes de titres de transports des deux communautés tarifaires.

En 2022, Unireso a intégré la nouvelle plateforme informatique de répartition des recettes de NOVA. Depuis janvier 2023, à l'instar d'autres communautés tarifaires suisses, Unireso utilise cette solution. Cet outil informatique permet de calculer plus aisément la répartition de recettes entre chaque partenaire de la communauté tarifaire, soit les TPG, les CFF et les Mouettes Genevoises SA.

Un nouveau plan de zones tarifaires de Genève et sa région, a été élaboré. Sa lecture facilitée a permis aux voyageurs de mieux appréhender les contours de la zone 10 recouvrant tout le canton de Genève et dans lequel la tarification unireso s'applique. Le nouveau plan a aussi facilité la délimitation des zones limitrophes françaises – identifiables en un coup d'œil – et dans lesquelles la tarification Léman Pass est en vigueur. Les périmètres couverts par les tarifications françaises (hors Léman Pass) et suisses (hors unireso) ont été plus clairement mises en évidence.

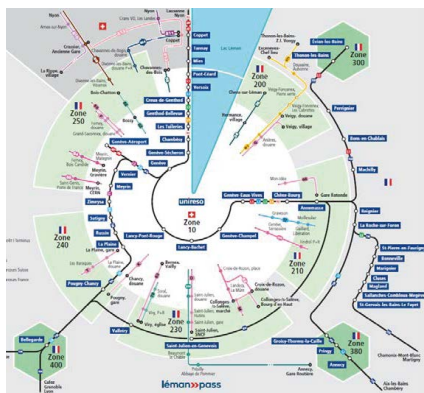


Illustration 8 : Plan unireso + Léman Pass 2023

## 2.6. ACTIONS VISANT A AUGMENTER ET FACILITER L'UTILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS

### Mobility Pricing

L'année 2022 a permis de préparer l'intégration d'une solution de Smart Pricing dans l'écosystème des canaux de vente des TPG. A la demande de l'Etat de Genève, les TPG pilotent un groupe de travail Unireso pour tester une première solution de « Mobility pricing » dans le secteur des transports publics en Suisse. Valorisant les voyages en heures creuses à travers une proposition de valeur (confort, fluidité, vitesse), la solution offre un rabais sur les titres occasionnels dans des cas d'utilisation fréquente au niveau mensuel. Ce projet pilote a été lancé dans le cadre d'un test de marché de l'Alliance SwissPass lors du 1er trimestre 2023 et la solution est rendue disponible dans une application de billetterie automatique avec suivi GPS (Fairtiq).

Les premiers résultats démontrent que cette expérimentation n'a pas réussi à capter l'intérêt de la clientèle. Les hypothèses quant au manque d'utilisation sont d'abord liées au programme de rabais, complexe et indirect. Les avantages en matière de simplification qu'apporte la billetterie automatique ne sont peut-être pas assez intéressants dans une communauté tarifaire simple (1 seule zone) pour inciter la clientèle à faire le pas du changement face aux autres canaux déjà existants (SMS, applications mobiles).

Néanmoins, l'expérimentation se poursuivra de même que les réflexions pour rendre les heures creuses plus attractives.

### Plateforme de promotion du transport public destinée aux communes

La plateforme destinée aux communes permet de gérer les aides financières pour les habitants. Depuis son lancement, cette plateforme a été déployée dans 41 communes sur les 45 que compte le canton de Genève. Ces communes soutiennent le transport public auprès de leurs concitoyens, en leur offrant des participations financières pour l'achat d'un abonnement Unireso.

Entre 2021 et 2022, on note une augmentation de près de 20% d'abonnements achetés avec l'aide d'une commune, représentant un chiffre d'affaires à fin 2022 de 11'715'196 millions de francs soit la vente de 29'378 abonnements Unireso. Depuis 2023, une nouvelle collaboration a été mise en place entre TPG et l'association des communes genevoises (ACG) afin d'interconnecter la plateforme et Infopop (base de données des communes genevoises). En résulte une plus grande facilité d'attribution des subventions par les communes genevoises.

### Information voyageur

La situation vis-à-vis de l'application mobile TPG n'est toujours pas satisfaisante. L'application TPGPreview n'est pas stabilisée, empêchant la suppression de l'application historique quand bien même cette dernière est obsolète et ne propose pas les outils de vente. La situation est floue pour le client qui ne sait pas vers quelle application se tourner. La complexité s'est encore accrue avec l'arrivée de l'application pour les commandes de courses à la demande (service TPG Flex).

Les TPG devront remédier à ses dysfonctionnements et proposer à ses usagers une application unique et performante, évolutive vers une solution multimodale globale.

## 2.7. OFFRE MATINALE ET NOCTURNE

### Aérobis

Depuis 2019, les lignes Aérobis permettent aux voyageurs matinaux de profiter d'un service gratuit pour se rendre à Genève Aéroport depuis les principales zones urbaines du canton entre 3h et 6h du matin. Il s'agit de lignes spécifiques.

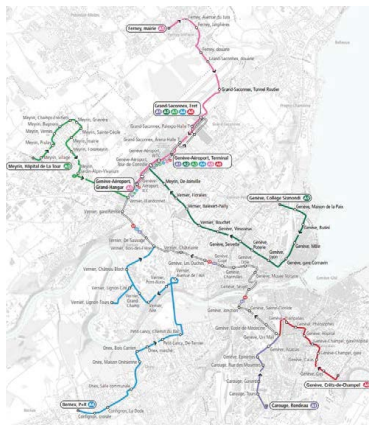


Illustration 9 : Plan Aérobis 2023

Ces courses sont aujourd'hui entièrement financées par Genève Aéroport puisqu'elles bénéficient en premier lieu au personnel de la zone aéroportuaire qui doit se rendre sur son lieu de travail avant le début des courses du réseau TPG. Pour l'usager, pas besoin

d'un titre de transport pour voyager à bord des lignes Aérobus, le billet d'avion ou la carte d'embarquement pour un vol le jour-même suffit.

### Noctambus

Les premières offres de nuit sur le canton de Genève ont été introduites il y a 25 ans. En 2024, l'association Noctambus regroupera 53 communes genevoises et françaises.

En 2024, afin d'accroître la lisibilité du réseau, celui-ci évolue pour passer d'un réseau avec des lignes spécifiques ne fonctionnant que la nuit à un réseau basé sur une extension du réseau TPG durant la nuit de minuit à 3 heures du matin (en terme de départ du centre-ville) avec des correspondances entre transport en train et/ou tram avec les lignes régionales. Un système de transport à la demande sera introduit sur le secteur du Mandement.

Le réseau nocturne 2024 est présenté ci-après.



Illustration 10 : Plan Noctambus 2024

### Offre nocturne CFF



A l'occasion de la mise en service du réseau Léman Express, en coordination avec la circulation sur l'arc Lémanique toutes les heures de Régios-Express les nuits du vendredi et du dimanche, une offre nocturne a été déployée entre Annemasse et la gare de Cornavin.

Cette prestation a été étendue en 2024 à la ligne Genève-La Plaine.

## 2.8. BILAN DU PATC 2020-2024

Le tableau ci-dessous recense les actions du plan 2020-2024 et en présente le bilan :

**Abc** : actions réalisées

**Abc** : actions décalées ou en cours

**Abc** : actions abandonnées

**Abc** : actions réalisées non prévues initialement

Fiche actions	Actions
1. Mise en service de l'infrastructure CEVA permettra de déployer l'offre ferroviaire sur le périmètre du Grand Genève.	1.1 Déploiement de l'offre ferroviaire
2. Allongement des quais à 150 mètres et la mise aux normes pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite pour les gares de La Plaine, Russin, Satigny, Zimeysa, Meyrin et Vernier.	2.1 Augmentation de la capacité des trains
3. Réorganisation des réseaux urbains, régionaux et transfrontaliers (TPG, GLCT) en rabattement sur le Leman Express	<p>3.1 Modification du tracé des lignes 1 et 9</p> <p>3.2 Création de la ligne 38 entre Chens-sur-Léman et Place Favre.</p> <p>3.3 Rabattement de la ligne 32 (ex-C) Jussy – Sous-Moulin sur la gare de Chêne-Bourg.</p> <p>3.4 Création de la ligne 37 de Lullier jusqu'à Sous-Moulin en passant par la gare de Chêne-Bourg.</p> <p>3.5 Création de la ligne 86 entre Presinge et la gare d'Annemasse (mais offre supprimée en lien avec le déploiement de l'offre TPGFlex dans ce secteur en 2024).</p> <p>3.6 Prolongement des lignes J et K jusqu'au stade de Genève desservant ainsi la gare de Lancy-Pont-Rouge.</p> <p>3.7 Création de la ligne 62 depuis Collonges s/s Salève en rabattement sur la halte de Lancy, Bachet.</p> <p>3.8 Création des lignes 76 (Viry-Eglise – La Plaine Gare) et 77 (Mairie d'Avusy – La Plaine Gare).</p> <p>3.9 Création de la ligne 59 entre l'Aéroport et la plage du Vengeron via Chambésy-Gare.</p> <p>3.10 Création de la ligne 49 entre Veyrier, Tournettes et le Bachet (recours des riverains – horizon de mise en place non connu)</p> <p>3.11 Amélioration des horaires en correspondances sur les trains sur toutes les lignes urbaines et régionales desservant une gare LEX</p>

	<p>3.12 Création des courses E+ et G+ depuis Hermance et Veigy en rabattement sur la gare Cornavin</p>
4. Création de la ligne de tramway transfrontalière 17	4.1 Création de la ligne 17 entre Annemasse parc Montessuit et Lancy Pont-Rouge, gare
5. Prolongement des lignes de tramway existantes	<p>5.1 Prolongement de la ligne 14 entre Confignon, Croisée et Bernex, Vailly</p> <p>5.2 Prolongement de la ligne 15 entre Lancy, Palettes et Plan les Ouates, ZIPLO</p> <p>5.3 Prolongement de la ligne 15 entre Plan les Ouates, ZIPLO et Saint Julien, Gare (recours sur la PAP)</p> <p>5.4 Prolongement du tramway entre Genève, Nations et Ferney-Voltaire, Bisou (PAP en cours)</p>
6. Développement et réorganisation du réseau trolleybus	<p>6.1 Prolongement de la ligne 2 Plage des Eaux-Vives - Onex, Cité jusqu'à Cressy</p> <p>6.2 Prolongement de la ligne 7 Lignon - Hôpital jusqu'au Bout du Monde</p> <p>6.3 Réorganisation des lignes 6, 9, 10, 19 (mise en place des cofinancements avec les communes, finalisation du concept d'exploitation)</p>
7. Conversion de lignes diesel en lignes électriques	<p>7.1 Lancement des études pour la conversion des lignes urbaines</p> <p>7.2 Electrification des lignes régionales sous-traitées</p>
8. Desserte de l'axe Onex-Bernex	<p>3.6 Prolongement des lignes J et K jusqu'au stade de Genève desservant ainsi la gare de Lancy-Pont-Rouge.</p> <p>5.1 Prolongement de la ligne 14 entre Confignon, Croisée et Bernex, Vailly</p> <p>6.1 Prolongement de la ligne 2 Plage des Eaux-Vives - Onex, Cité jusqu'à Cressy</p> <p>8.1 Réorganisation des lignes en lien avec le prolongement de la ligne 15 à la ZIPLO (47, 48)</p> <p>8.2 Création de la ligne 83 entre Viry (F) et Bernex Vailly</p> <p>8.3 Prolongement de la ligne 83 entre Bernex Vailly et la ZIMEYSA</p>
9. Desserte du quartier des Grands Esserts	<p>9.1 Prolongement de la ligne 21 Onex – Carouge jusqu'à Veyrier, douane (retard sur les PLQ et projet BHNS)</p> <p>9.2 Prolongement de la ligne 7 du Bout-du-Monde jusqu'au quartier des Grands Esserts (retard sur les PLQ et projet BHNS)</p>

	<p>9.3 Prolongement de la ligne 34 Chevrier – Veyrier jusqu'au quartier des Grands Esserts- (desserte proposée grâce à la ligne 41 gare de Chêne Bourg - Veyrier)</p> <p>9.4 Réorganisation des lignes 34 (Conches – Chevrier) et 41 (gare de Chêne-Bourg – Veyrier)</p>
<p>10. Desserte du quartier des Cherpines / ZIPLO / Plan-les-Ouates</p>	<p>3.7 Création de la ligne 62 depuis Collonges s/s Salève en rabattement sur la halte de Lancy, Bachet.</p> <p>5.2 Prolongement de la ligne 15 entre Lancy, Palettes et Plan les Ouates, ZIPLO</p> <p>5.3 Prolongement de la ligne 15 entre Plan les Ouates, ZIPLO et Saint Julien, Gare (recours sur la PAP)</p> <p>8.1 Réorganisation des lignes en lien avec le prolongement de la ligne 15 à la ZIPLO (47, 48)</p> <p>10.1 Remplacement de la ligne D par la ligne 25 (en lien avec le prolongement du tram 15 à Saint Julien)</p> <p>10.2 Prolongement de la ligne 22 (Jardin botanique – ZIPLO) jusqu'au terminus intermédiaire En Louche (abandon terminus En Louche. Réorientation sur le rondou de Carouge.)</p> <p>10.3 Prolongement de la ligne 46 jusqu'au terminus intermédiaire En Louche (abandon terminus En Louche. Prolongement dans la ZIPLO au moment du prolongement de la ligne 15 à St Julien)</p>
<p>11. Desserte de l'axe Frontenex</p>	<p>11.1 Création de la ligne 4 entre Aéroport et Belle-Terre (desserte assurée par la ligne 10)</p>
<p>12. Desserte de la zone aéroportuaire</p>	<p>3.9 Création de la ligne 59 entre l'Aéroport et la plage du Vengeron via Chambésy-Gare.</p> <p>11.1 Création de la ligne 4 entre Aéroport et Belle-Terre (remplacée par la ligne 10)</p> <p>12.1 Prolongement de la ligne 1 jusqu'à Grand-Saconnex, P+R (maintien du tracé actuel Jardin botanique – Belle-Terre)</p> <p>12.2 Prolongement de la ligne 8 (Veyrier-douane – OMS) jusqu'à Grand-Saconnex, P+R via la route des Nations (en lien avec le tram Gd Saconnex)</p> <p>12.3 Rabattement de la ligne 60 (ex-F) sur la gare de Sécheron (en lien avec le démarrage des travaux de la gare Cornavin)</p>

	<p>12.4 terminus de la ligne 28 (Esserts – Jardin Botanique) à l'Aéroport</p>
<p>13. Réorganisation des lignes urbaines</p>	<p>9.1 Prolongement de la ligne 21 Onex – Carouge jusqu'à Veyrier, douane (retard sur les PLQ et projet BHNS)</p> <p>10.1 Remplacement de la ligne D par la ligne 25 (en lien avec le prolongement du tram 15 à St Julien)</p> <p>10.2 Prolongement de la ligne 22 (Jardin botanique – ZIPLO) jusqu'au terminus intermédiaire En Louche (abandon terminus En Louche, Réorientation sur le rondou de Carouge.)</p> <p>11.1 Création de la ligne 4 entre Aéroport et Belle-Terre (remplacée par la ligne 10)</p> <p>12.1 Prolongement de la ligne 1 jusqu'à Grand-Saconnex, P+R (maintien du tracé actuel Jardin botanique – Belle-Terre)</p> <p>12.2 Prolongement de la ligne 8 (Veyrier-douane – OMS) jusqu'à Grand-Saconnex, P+R via la route des Nations (en lien avec le tram Gd Saconnex)</p> <p>13.1 Prolongement de la ligne 11 (Jardin botanique – Bout du Monde) jusqu'à la gare des Eaux-Vives</p> <p>13.2 Création de la ligne 20 entre Veyrier-Tournettes et Valavran</p> <p>13.4 Suppression de la ligne 25 au profit d'une ligne 5 unique (nouveau terminus à la ZIPLO)</p> <p>13.5 Prolongement de la ligne 22 jusqu'à Jardin Botanique au lieu de Nations</p> <p>13.6 Prolongement de la ligne 28 dans le quartier du PAV (avenue de la Praille pas prête)</p> <p>13.7 Passage de la ligne 23 (Carouge – P+R 47) dans le quartier de l'Etang (en lien avec les aménagements sur Pré-Bois)</p> <p>13.8 Passage de la ligne 28 (Esserts – Aéroport) dans le quartier de l'Etang</p>
<p>14. Développement du réseau transfrontalier urbain</p>	<p>3.5 Création de la ligne 86 entre Presinge et la gare d'Annemasse.</p> <p>3.7 Création de la ligne 62 depuis Collonges s/s Salève en rabattement sur la halte de Lancy, Bachet.</p> <p>8.2 Création de la ligne 83 entre Viry (F) et Bernex-Vailly</p> <p>8.3 Prolongement de la ligne 83 entre Bernex Vailly et la ZIMEYSA</p> <p>14.1 Remise en appel d'offre des lignes urbaines transfrontalières du GLCT avec amélioration de l'offre</p>

	<p>14.2 Création de la ligne 67 entre Crozet et Meyrin Gravières</p> <p>14.3 Prolongement de la ligne 68 (Thoiry – CERN) jusqu'à Blandonnet</p>
15. Développement du réseau transfrontalier interurbain	<p>15.1 Amélioration des rabattements sur les gares du LEX et refonte des horaires pour compléter les horaires LEX</p> <p>15.2 Remise en appel d'offre des lignes interurbaines avec amélioration de l'offre</p>
16. Réseau des mouettes genevoises	16.1 Renouvellement de la flotte et augmentation de capacité des bateaux (en cours)
17. Mise en place d'un réseau de transport à la demande (TPGFlex)	<p>17.1 Création de la zone Champagne</p> <p>17.2 Création de la zone Seymaz-Voirons</p>
18. Autres améliorations mises en place dans le PATC 2020-2024	<p>18.1 Amélioration générale des cadences sur les lignes régionales</p> <p>18.2 Renfort de la ligne 73 (Satigny – Vernier) pour desservir la ZIBAY</p> <p>18.3 Création de la ligne 54 entre Versoix et l'aéroport</p> <p>18.4 Desserte du nouveau quartier de Belle-Terre par les lignes 1, 9 et 32</p> <p>18.5 Modification du tracé de la ligne 52 sur les communes de Genthod et Bellevue</p> <p>18.6 Modification du réseau Noctambus (lignes diurnes exploitées jusqu'à 3h du matin)</p>

Les actions du plan 2020-2024 ont été en grande partie déployées, malgré le contexte pandémique.

Les autorités ont décidé de maintenir les prestations et les développements prévus afin d'offrir une alternative sûre aux usagers des transports publics même au plus fort de la crise sanitaire. Sur les 18 actions et 45 mesures en découlant, 73% des mesures ont été réalisées.

Les actions qui n'ont pas été mises en place le sont principalement en raison de retards dans le développement des nouveaux quartiers à l'image des Grands Esserts ou parce que les procédures d'autorisation de construire ont pris du retard en raison de difficultés de montage des cofinancements comme c'est le cas pour l'axe Frontenex. D'autres projets ont été retardés du fait de multiples recours à traiter comme pour le prolongement du tramway entre les Palettes et Saint Julien en Genevois.

Les moyens prévus pour ces mesures, notamment sur le réseau autobus, ont été réaffectés à d'autres mesures non prévues initialement (14 mesures). Ceci a permis de répondre à des demandes locales principalement sur la desserte régionale en créant de nouvelles lignes ou en améliorant les cadences.

Ce bilan a servi de fondement pour l'élaboration du nouveau plan d'actions des transports collectifs. En effet, certaines actions ont été reportées dans le plan d'actions 2024-2028 car elles n'avaient pas pu être initiées ou déployées intégralement mais s'avèrent encore pertinentes.

### 3. OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2024-2028 (PERIODES HORAIRES 2025-2029)

Même si certains objectifs ciblés "transport collectif" sont bien identifiés dans ce plan d'actions, il se peut qu'ils relèvent plutôt d'un autre plan d'actions s'agissant de leur mise en œuvre. C'est le cas par exemple du développement des P+R qui est repris dans le plan d'actions du stationnement ou de la réalisation de voies bus qui sont identifiées dans le plan d'actions du réseau routier. Ces objectifs transversaux ainsi que la coordination avec la mobilité active seront repris sous la forme d'un document définissant la stratégie cantonale en matière de mobilité qui viendra chapeauter les différents plan d'actions thématiques.

#### 3.1. COORDONNER L'URBANISATION ET LES TRANSPORTS

La coordination entre urbanisation et mobilité est un des défis majeurs du développement territorial du canton, le réseau de transports collectifs orientant les choix en matière d'aménagement. Il s'agit de poursuivre le renforcement des transports collectifs, en les hiérarchisant et les articulant, du RER à la desserte de quartier, pour structurer l'agglomération, selon une planification ambitieuse.

Pour développer la "ville des courtes distances", la structure multipolaire du canton, comme de l'agglomération, permet de minimiser les déplacements motorisés et de favoriser l'usage des modes doux et des transports publics. Le réseau dense et bien maillé dessert ainsi les commerces et services de proximité dans les quartiers et les villages, ainsi que des espaces publics attractifs dans les centralités. Ces mesures contribuent à atteindre les objectifs environnementaux et de santé publique, notamment les normes OPAir et OPB.

Les transports publics jouent un rôle majeur pour atteindre ces objectifs, car ils constituent un levier fort de report modal. En effet, il est largement démontré qu'une offre forte et fiable (hautes cadences, bonne vitesse commerciale et respect du temps de parcours) encourage l'usage des transports publics. A titre d'exemple, le Léman Express enregistre une fréquentation de quasiment 70'000 personnes par jour ce qui est bien supérieur aux hypothèses imaginées avant sa mise en service.

Dans le canton de Genève, la fréquentation des transports publics est passée de 207 millions de voyages en 2015, 237 millions en 2019. Dès lors, pour limiter l'usage de la voiture individuelle, il est notamment nécessaire non seulement de développer les modes alternatifs (mobilités actives, transports en commun) mais aussi d'agir directement sur l'offre de stationnement destinée aux voitures individuelles. C'est l'action conjuguée de toutes ces interventions qui permettra de répondre aux objectifs de transition écologique.



## 3.2. RENFORCER LA COMPLEMENTARITE DES MODES DE TRANSPORT

### 3.2.1 CREER DES POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX

Les pôles d'échanges multimodaux, également appelés hubs de mobilité, sont des lieux de changement attrayants offrant des correspondances simples et efficaces entre les moyens de transport et favorisant par conséquent le développement de l'urbanisation (logements, emplois, magasins, loisirs, restaurants, etc.).

Les points d'échanges entre les différents moyens de transport ainsi qu'entre le trafic longue distance, régional et local sont propices à l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux. Les voyageurs peuvent ainsi passer facilement de la voiture aux transports publics ou à la mobilité active, et vice versa. D'autres solutions de mobilité peuvent également y être proposées, telles que les voitures et les vélos en partage ou encore le covoiturage.

Les grandes gares constituent déjà des pôles d'échanges multimodaux qu'il convient d'optimiser et d'aménager sur le plan urbanistique compte tenu de leur forte utilisation. Mais un grand nombre de gares plus petites, comme les haltes et gares du Léman Express font aussi déjà office de hubs de mobilité.

Dans un premier temps, l'intégration dans la dimension physique (« pôles de mobilité ») est visée. Comme première étape, les points de connexion déjà existants pourraient être identifiés et mis en évidence. Cela concerne les arrêts TPG où d'autres services de mobilité (p. ex. Léman Express, VéloPartage, Mobility, taxis) sont également disponibles. Une signalétique commune et transversale devrait être mis en place, qui indique les emplacements des services de mobilité dans un rayon donné et facilite ainsi les correspondances comme l'illustre le projet de signalisation présenté ci-dessous.



Illustration 11 : Proposition de signalétique en cours d'élaboration

### 3.2.2 ENCOURAGER LA REALISATION DE PARKING-RELAIS

Les parcs relais (P+R) permettent d'assurer l'accessibilité au centre pour les habitants de la périphérie qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture, tout en limitant le trafic sur les axes centraux les plus chargés.

Les offres P+R et B+R (vélo + transports publics) revêtent une grande importance pour la mobilité dans le canton et sont soutenues par celui-ci. Le développement des P+R se refléchit également au niveau du Grand Genève. Le plan d'actions du stationnement a pour mission de définir les actions en lien avec la localisation et la construction des parkings. Le canton définira la desserte à déployer par les opérateurs afin de mettre en place une bonne desserte de ces infrastructures afin de les rendre attractives et d'assurer des temps de parcours rapides et concurrentiels à ceux de la voiture individuelle.

### 3.2.3 OPTIMISER LE TRANSPORT SCOLAIRE

La Constitution fédérale garantit le droit fondamental à un enseignement de base suffisant et gratuit (art. 19 et 62 de la Constitution fédérale). Les enfants et les jeunes sont les titulaires de ce droit, depuis l'école primaire et jusqu'au degré secondaire I.

Ils disposent par extension à un droit à un trajet scolaire acceptable. Le caractère acceptable du trajet scolaire dépend des circonstances du cas d'espèce. Tant la distance, la dénivellation ou la topographie et la dangerosité du trajet scolaire que le stade de développement et la santé de l'enfant concerné sont déterminants.

Si le trajet scolaire est considéré comme inacceptable, alors l'entité responsable de l'école (canton ou commune) doit garantir que les enfants en âge de scolarité soient conduits à l'école et ramenés chez eux de manière sûre, fiable et ponctuelle.

En principe, cette entité peut choisir librement une solution appropriée (transports publics, mise sur pied d'un transport scolaire, mesures architecturales, patrouille scolaire, repas de midi à l'école, etc.).

A Genève, le département de l'instruction publique (DIP) juge qu'un temps de déplacement de 30 minutes entre le domicile et l'établissement d'enseignement est un temps acceptable. La plupart du temps, les lignes régulières de transports publics permettent de répondre aux besoins des élèves. Dans le cas contraire (saturation des courses concernées, établissements non desservis), le département en charge des transports et les opérateurs conviennent de la mise en place de lignes scolaires spécifiques.

Plusieurs pistes de travail sont à poursuivre concernant la prise en charge des élèves :

- renforcer le travail entre les départements cantonaux en charge de l'instruction publique (DIP) et des transports (DSM) en clarifiant les besoins, en identifiant les contraintes de chacun et en établissant des règles de fonctionnement ;
- travailler avec le DIP et les établissements scolaires sur les horaires afin de mieux répartir la fréquentation des lignes régulières ;
- allouer des moyens financiers pour permettre le renfort de cette desserte, notamment via le contrat de prestations qui lie le canton aux TPG.

Enfin, les enjeux de dessertes scolaires seront pris en compte systématiquement lors dès la phase de conception de nouvelles infrastructures de transports. Par exemple, la requalification de l'avenue du Pailly sera étudiée intégrant la future relocalisation du cycle du Renard à l'horizon 2030 (aménagement d'arrêts permettant le déploiement de la ligne 53 et/ou de courses scolaires dédiées)

### **3.3. REPONDRE DE MANIERE ADAPTEE AUX BESOINS DE DEPLACEMENTS EN DEHORS DES HEURES DE POINTE**

#### **3.3.1 DEVELOPPER L'OFFRE EN HEURES CREUSES**

Les horaires de travail deviennent de plus en plus flexibles, comme l'illustre l'augmentation de la part des personnes disposant d'une grande liberté pour fixer leurs horaires de travail, laquelle est passée de 42% à 48% entre 2010 et 2022 (source : Office fédéral de la statistique) et cette tendance devrait encore progresser dans la mesure où les attentes en la matière sont fortes.

La durée annuelle effective du travail diminue elle aussi. En Suisse, le temps de travail moyen a reculé pour passer de 2400 heures par an en 1950 à 1400 heures en 2022, notamment en raison de la diminution du temps de travail hebdomadaire, du développement du temps partiel et de l'augmentation de la durée des congés payés.

Cette diminution du temps de travail se traduit par une baisse de la fréquence des trajets pendulaires quotidiens et par une augmentation de manière indirecte du temps dédié aux loisirs. Les visites à des proches, les repas à l'extérieur, les activités associatives, sportives et culturelles, ou encore les séjours touristiques prennent de l'importance et génèrent des déplacements plus complexes et changeants. Selon le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), cette tendance devrait encore s'accroître à l'avenir : le nombre de déplacements domicile-travail devrait diminuer de 13% entre 2017 et 2050, tandis que les déplacements de loisirs augmenteraient de 41%.

Ainsi à Genève, 62 % des déplacements tous modes sont réalisées pour des motifs loisirs/achats.

Pendant des décennies, l'offre de transports publics s'est développée en se concentrant sur les heures de pointe du lundi au vendredi. Cette orientation était adaptée aux rythmes de vie largement synchronisés de la population suisse il y a une dizaine d'années. Mais, aujourd'hui, les autorités doivent trouver de nouvelles solutions pour répondre à une demande de mobilité moins répétitive et de plus en plus diverse notamment lié au développement du télétravail, sans pour autant dégrader l'offre de transport actuelle.

Des augmentations de l'amplitude de fonctionnement des lignes de transports et des cadences hors des heures de pointe sont prévues dans le plan d'actions afin d'offrir des alternatives crédibles à la voiture.

#### **3.3.2 INCITATIONS TARIFAIRES**

La communauté tarifaire transfrontalière Léman Pass a lancé une vaste réflexion autour des nouveaux produits de transport dédiés aux loisirs. Un groupe réunissant des partenaires suisses et français s'est constitué. L'objectif qui lui a été fixé est de proposer des titres combinés à des événements culturels, sportifs et festifs de part et d'autre de la frontière franco-genevoise tel que recommandé par la cour des comptes (audit performance Lex) mais également d'élargir l'assortiment de base des titres de transport Léman Pass avec de nouveaux produits permanents ou temporaires encourageant aux déplacements de loisirs (ex : billets de groupe, offres spéciales weekend...).

Une méthodologie et un mode de fonctionnement ont été mis en place pour optimiser les travaux de cet organe de coordination tarifaire.

### 3.3.3 COMPLEMENTARITE ENTRE LE RESEAU DE BASE ET LES PRESTATIONS AEROBUS ET NOCTAMBUS

Une coordination et une extension des différentes prestations matinales et nocturnes (réseau de base TPG, réseau Léman Express, Noctambus, Aérobus) sera proposée dans ce plan d'actions afin de répondre d'une part aux usagers ayant des horaires de travail décalés (zones industrielles, sites hospitaliers, site aéroportuaires...) et d'autre part aux usagers souhaitant se déplacer en transport public en milieu ou fin de nuit pour des motifs de loisirs (accès à l'aéroport, spectacles, vie nocturne, etc...).

Des analyses sont en cours pour :

- étendre à l'ensemble des nuits de la semaine l'offre nocturne sur le réseau Léman Express
- étendre le fonctionnement du réseau Noctambus au jeudi soir à l'instar des vendredis et samedis soirs ;
- faire fonctionner les lignes du réseau Noctambus à partir de 4h30 et ainsi permettre aux usagers venant des communes de la campagne de rejoindre le centre-ville avant 5h du matin ;
- préciser la limite et accroître les synergies entre les prestations commandées par le canton et intégrées dans le contrat de prestations avec les TPG et les différentes prestations assumées par ailleurs (Aérobus, Noctambus et offrant des prestations de leurs salariés devant circuler en dehors des heures de fonctionnement du réseau de base). La gouvernance et la prise en charge financière de ces offres doit être définies.

Dans ce cadre, une clarification du financement du Canton sera menée en lien avec les financeurs actuels (aéroport, communes, prestations en nature des TPG).

Le réseau ferroviaire fonctionnant d'ores et déjà en continu les nuits de vendredi et du samedi sur les lignes Genève-Annemasse et Genève-La Plaine, des réflexions seront menées en vue d'une extension de cette offre à l'ensemble de la semaine.

### 3.3.4 METTRE A NIVEAU L'OFFRE POUR REPOUDRE AUX DEPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

L'agglomération du Grand Genève compte actuellement plus d'1 million d'habitants et 530'000 emplois. La répartition des postes de travail n'est pas uniforme : le canton de Genève concentre 350'000 postes de travail, générant ainsi des flux pendulaires importants.

On compte actuellement, en jours de semaine, plus de 660'000 déplacements entrant et sortant du canton de Genève. 160'000 salariés résidents en France et le Canton de Vaud sont dénombrés en 2022 soit + 20 % par rapport à 2019.

La progression de la fréquentation des lignes de bus transfrontalières gérées par le GLCT de transports publics transfrontaliers (+ 80 % de voyageurs entre 2014 et 2019) montre que le transfert modal est possible lorsque l'offre alternative au TIM se développe. Or le niveau actuel d'offre en transports publics est hétérogène à l'échelle de l'agglomération et reste insuffisant.

Il s'agit de trouver les moyens techniques et financiers pour développer l'offre transfrontalière mais également l'offre locale en rabatement sur des pôles de mobilité

(gares Léman express, arrêts de tramways ou de BHNS). La création de nouveaux P+R associée à la mise en place d'une desserte efficace en TC doit également permettre de capter les déplacements longues distances effectués pour l'instant en voiture.

Ces solutions devront répondre également à la mobilité pour activité personnelle/loisir, le nombre de passage aux frontières dans le cadre des déplacements pendulaires étant minoritaires (650 000 /jour et 160 000 frontaliers)

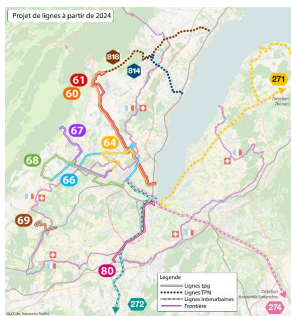


Illustration 12 : Réseau 2024 des lignes transfrontalières gérées par le GLCT des TP

### 3.4. PROPOSER UNE INFORMATION VOYAGEURS PERTINENTE ET EFFICACE

Deux projets, suivis par l'OFT, serviront comme expérience pilote pour le futur Standard obligatoire suisse : le projet AUMi (standardisation des plans de réseaux schématiques) et le projet Laniakea (redesign et standardisation des visuels géographiques d'orientation).

- Le projet AUMi est désormais dans sa deuxième phase de projet. Après la publication des nouveaux plans de réseau harmonisés pour Genève, Nyon, Morges et Lausanne, le projet s'étend aux régions de Vevey, Montreux, Yverdon-les-Bains, Annemasse et le canton du Valais. L'objectif pour Genève et sa région est d'améliorer la lisibilité des plans en demandant une évolution des normes fédérales en la matière.
- Le projet Laniakea a pour objectif de développer un portail d'automatisation des visuels géographiques d'orientation. Dans un premier temps, le projet a pour but de déployer de tous nouveaux plans de connexions aux arrêts, plus lisibles et plus pertinents, dès 2024.

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

Pour cela, il est important que les voyageurs soient informés de façon claire, compréhensible et ciblée avant et pendant leur déplacement. Une information à la clientèle uniforme, proactive et cohérente, surtout en cas de dérangement, sur tous les canaux, soutient efficacement la clientèle des transports publics. Le travail sur l'application

TPGPreview doit se poursuivre afin que l'application soit fonctionnelle et fiable notamment en ce qui concerne les horaires en temps réel.

Les plateformes e-commerce à destination des consommateurs finaux ont été l'objet de développements significatifs en vue de digitaliser les ventes à faible valeur ajoutée et significativement améliorer l'intuitivité des parcours d'achat. Ce travail devra être mené dans l'optique d'une offre multimodale en partenariat avec les autres prestataires de services de mobilités et de la Fondation des Parkings.

### 3.5. AMELIORER LA VITESSE COMMERCIALE

Afin d'augmenter l'attractivité des transports publics, l'amélioration de leur vitesse commerciale est un levier important. La loi sur le réseau des transports collectifs H 1 50 précise d'ailleurs que toutes les lignes "importantes" du réseau doivent avoir une vitesse commerciale de 18 km/h. Cet objectif est loin d'être atteint dans les zones I et II (centre et 1<sup>ère</sup> couronne) du canton alors même que les transports publics et les modes doux doivent être priorités sur cette portion du territoire.

Les principales difficultés rencontrées viennent de la thématique sensible du partage de la voirie et de la volonté ou non d'affecter des voies dédiées au TC (voies bus) au détriment des autres modes de déplacement. Ce sujet est traité dans le plan d'actions du réseau routier en lien avec l'application de la LMCE.

Afin de permettre d'améliorer quoi qu'il en soit la situation, un groupe technique a été mis en place en 2010 afin de tenir à jour le diagnostic des points noirs du réseau, et d'engager des études spécifiques dans le but de résoudre les problèmes identifiés. Toutes les mesures d'amélioration mise en œuvre sont également suivies afin de valider leur efficacité ou de proposer des corrections pour atteindre les objectifs de fluidité des transports publics.

Les derniers exemples en date sont par exemple :

- réalisation d'une voie bus à l'approche du P+R Etoile direction Jonction qui bénéficie à 5 lignes de bus qui perdaient chacune jusqu'à 15 minutes de temps de parcours aux heures de pointe ;
- fermeture à la descente de la rampe de Lancy Pont-Rouge pour permettre à 3 lignes de bus de ne plus perdre jusqu'à 20 minutes de temps de parcours en heures de pointe du soir ;
- lancement d'une étude de régulation et d'aménagement sur le périmètre allant de la rue François Dussaud au rond-point de la Jonction pour améliorer le passage de 2 lignes de bus, 2 lignes de trolleybus et 1 ligne de tram (2 lignes à partir de 2027) ;
- lancement d'une étude de régulation sur le rue de Contamines pour améliorer 3 lignes de bus.

### 3.6. EN FINIR AVEC LES ENERGIES FOSSILES POUR LES OPERATEURS

L'accord de Paris sur le climat, ratifié par la Suisse, et la stratégie énergétique de la Confédération prévoient une nette réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le secteur de la mobilité doit consentir des efforts importants à cette fin.

Dans le domaine des transports publics, le passage pour les bus diesel à une motorisation alternative électrique figure au premier plan. Cette évolution permettra de répondre à

l'urgence climatique décrétée par le Conseil d'Etat en 2019 et au Plan climat cantonal 2030 2<sup>ème</sup> génération adopté le 14 avril 2021.

Le passage aux motorisations alternatives favorise grandement la décarbonation, notamment grâce à l'électricité issue d'énergies renouvelables. En outre, les bus électriques contribuent considérablement à diminuer la pollution de l'air et à réduire le bruit, en particulier dans les quartiers densément peuplés. Pour l'heure, les bus électriques restent malheureusement beaucoup plus chers que les bus diesel ou hybride-diesel et entraînent donc des coûts non couverts plus élevés.

L'objectif cantonal est de remplacer progressivement, d'ici 2030, l'ensemble des véhicules diesel par des véhicules électriques.

Entre 2025 et 2026, la première étape concernera les lignes 1, 5, 6, 10, 11 et 19 qui seront exploitées par des bus électriques articulés et bi-articulés HESS fonctionnant grâce à des recharges par opportunité en ligne et aux terminus.

Les autres lignes urbaines et régionales seront équipées entre 2027 et 2030 et nécessiteront le lancement d'un nouvel appel d'offre. Les lignes régionales sous-traitées seront équipées au gré des renouvellements de contrat entre les TPG et les entreprises de transport retenues.

L'acquisition de bus et le passage à une motorisation alternative relèvent de la responsabilité des entreprises de transport. Le coût estimé de cette transformation est évalué à 335 millions de francs sur les 700 millions prévus, financé pour moitié par les TPG et pour l'autre moitié par une subvention d'investissement versée par le canton (loi 13059).

### **3.7. ASSURER UN FINANCEMENT PERENNE DES TRANSPORTS PUBLICS**

Depuis l'initiative 146 acceptée en 2014, les tarifs Unireso sont ancrés dans la loi cantonale, rendant extrêmement difficile l'évolution des tarifs puisque ces derniers doivent être acceptés par le Grand Conseil et peuvent être l'objet d'un référendum populaire. De ce fait, l'adaptation de cette loi doit être envisagée pour permettre une plus grande souplesse dans la proposition de tarifs promotionnels ou différenciés selon les périodes de la journée ou le type de personnes concernées.

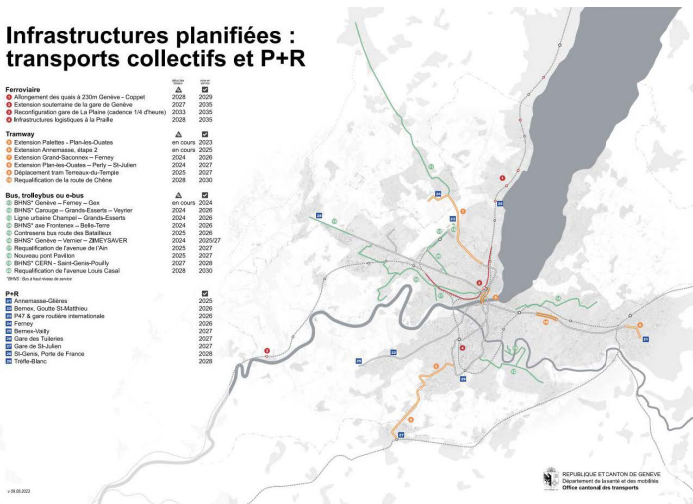
## 4. ACTIONS

La réalisation des objectifs de plan d'actions se décline à travers une série de mesures qui donneront lieu à des études et/ou des réalisations durant la période 2025 – 2029.

Certaines mesures pourront être mises en œuvre grâce à la réalisation des projets d'infrastructures prévus et illustrés ci-après :

### Infrastructures planifiées : transports collectifs et P+R

<b>Ferroviaire</b>			
● Allongement des quais à 230m Genève – Coppet	▲	2027	2035
● Extension souterraine de la gare de Genève	▲	2027	2035
● Reconfiguration gare de La Plaine (saisie 1/6 d'heure)	▲	2023	2030
● Infrastructures logistiques à la Plaine	▲	2028	2035
<b>Tramway</b>			
● Extension Pâquis - Flancha-Cuities	▲	en cours	2023
● Extension Anversasse, étape 2	▲	en cours	2025
● Extension Grand-Saconnex – Ferney	▲	2024	2026
● Extension Flancha-Cuities – Peiry – St-Julien	▲	2024	2027
● Déplacement tram Terreaux-du-Temple	▲	2025	2027
● Requalification de la route de Chêne	▲	2026	2030
<b>Bus, trolleybus ou e-bus</b>			
● BHNS Genève – Ferney – Oix	▲	en cours	2024
● BHNS Carouge – Grand-Essarts – Vevey	▲	2024	2026
● Ligne urbaine Champel – Grand-Essarts	▲	2024	2026
● BHNS Jona Fontaines – Bâle-Terne	▲	2024	2030
● Contournement bus route des Bataillons	▲	2025	2026
● BHNS Genève – Vevey – ZHES/SAVER	▲	2024	2030/2027
● Requalification de l'avenue de l'An	▲	2025	2027
● Nouveau pont Pavillon	▲	2025	2027
● BHNS CHN - Saclé-Gentis-Philly	▲	2027	2028
● Requalification de l'avenue Louis Casati	▲	2028	2030
● <a href="https://www.geneve.ch">https://www.geneve.ch</a>			
<b>P+R</b>			
■ Anversasse-Gévaux	▲	2025	
■ Barmes, Gouffe-St-Mathieu	▲	2026	
■ P+R à gare routière internationale	▲	2026	
■ Ferney	▲	2026	
■ Barmes-Milly	▲	2027	
■ Gare des Tisserands	▲	2027	
■ Gare de St-Julien	▲	2027	
■ St-Genevève, Porte de France	▲	2028	
■ Trolley-Bus	▲	2028	



Ce plan d'actions comprend 11 fiches actions.

Les illustrations et tableaux sont présentés à titre indicatif. Chaque déclinaison annuelle fera l'objet d'un rapport détaillant les mesures mises en œuvre.



## 1

## DEVELOPPER L'OFFRE TRAMWAY EN LIEN AVEC LA MISE EN SERVICE DES EXTENSIONS CANTONALES ET TRANSFRONTALIERES

## EXTENSION DU RESEAU – AUGMENTATION DE L'OFFRE

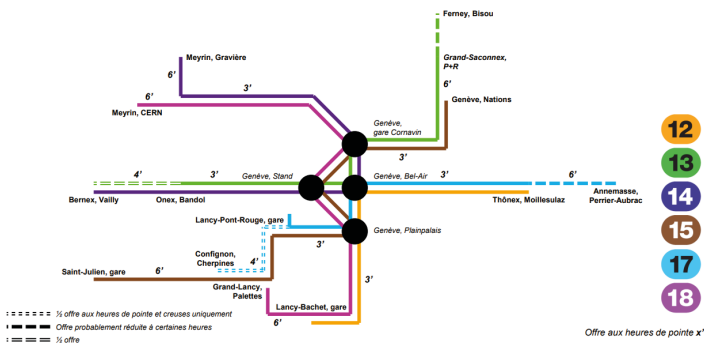


## OBJECTIFS DE L'ACTION

1. Augmenter la capacité des lignes tout en homogénéisant l'offre sur les différentes branches du réseau (lisibilité et fiabilité) ;
2. Répondre à la demande actuelle et future au centre-ville mais également en bout de ligne avec le développement de nouveaux quartiers comme les Vergers ou Bernex-Vailly par exemple ;
3. Trouver des solutions pour éviter d'avoir des lignes commerciales trop longues en raison des extensions prévues (problèmes d'exploitation) ;
4. Répondre à la problématique d'un réseau dimensionné pour répondre aux besoins du centre, pouvant générer une suroffre aux extrémités.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Intitulé de la mesure	Horizon de réalisation
Prolongement de la ligne 17 entre Annemasse, Parc Montessuit et Annemasse, Perrier-Aubrac	2026
Création de la ligne 13 entre Ferney et Bernex à l'occasion de la mise en service du prolongement du réseau tramway entre Nations et Grand-Saconnex, P+R / Ferney A cette occasion, le terminus Onex, Bandol sera créé.	2027
Harmonisation des cadences des lignes de tramway à 6 minutes chacune. Amélioration des cadences en heures de pointe sur les lignes 17 et 18 et en heures creuses pour toutes les lignes en appliquant la cadence 6 minutes en journée. A cette occasion, le terminus CERN sera complété pour accueillir trois véhicules en même temps.	2027-2029
Prolongement de la ligne 15 entre ZIPL0 et Saint Julien-gare et renfort de l'offre dans la ZIPL0 par le prolongement partiel de la ligne 17 jusqu'à un nouveau terminus à localiser dans le quartier des Cherpines (en cours d'étude).	2028
Réalisation de compléments d'infrastructures permettant d'améliorer la robustesse du réseau en cas de situations perturbées (nouvelles diagonales de rebroussement à Carouge, plateau de Chêne, Vieusseux, plateau de Lancy, ...).	2026-2027



## NIVEAU D'OFFRE (indicatif)

Cadences : 6' en journée sur chaque ligne

## 2

## ELECTRIFICATION DES LIGNES URBAINES

## REFONTE DU RESEAU – AUGMENTATION DE L'OFFRE



## OBJECTIFS DE L'ACTION

1. Répondre à la demande en déplacement TC actuelle et future
2. Participer à la diminution des gaz à effet de serre en remplaçant les véhicules diesel par des véhicules électriques à recharge par opportunité

## DESCRIPTION DE L'ACTION

1. Réalisation des infrastructures nécessaires à la recharge des véhicules électriques aux terminus et en section courante ;
2. Déploiement progressif des véhicules électriques sur les lignes suivantes :

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



## NIVEAU D'OFFRE (indicatif)

Cadences : 7.5' en HP et 10' en HC

Allers-retours par jour > 120

## 3

## ACCROITRE L'OFFRE TROLLEYBUS EN LIEN AVEC LE DEVELOPPEMENT DES ZONES D'HABITATS ET D'EMPLOIS

## REFONTE DU RESEAU – DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE



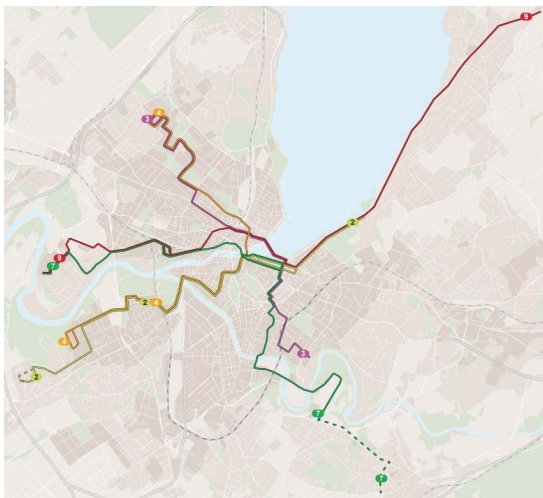
## OBJECTIFS DE L'ACTION

1. Répondre à la demande actuelle et future au centre-ville mais également dans les nouveaux quartiers ou zones d'activités comme les Grands-Esserts ou la Pallanterie;
2. Participer à la diminution des gaz à effet de serre en remplaçant les véhicules diesel par des véhicules électriques à recharge par opportunité.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

1. Mise en service de nouvelles lignes de trolleybus (les tronçons nouvellement desservis le sont sans ligne aérienne de contact)
2. Etude en cours sur la nécessité d'équiper les terminus des lignes 7 et 9 d'une station de recharge

Intitulé de la mesure	Horizon de réalisation
Création de la ligne 4 entre Gardiol et Onex-Cité en complément de la ligne 3 sur la rive droite (qui passera par Rive) et en remplacement de la ligne 19 entre Bel-Air et Onex-Cité	2026
Prolongement de la ligne 7 (Lignon, Cité – Bout-du-Monde) entre le Bout-du-Monde et le nouveau quartier des Grands Esserts (prolongement jusqu'à Veyrier, Tournettes en cours d'étude)	2026
Remplacement des véhicules diesel de la ligne 9 entre Lignon, Cité et Genève, plage (prolongement jusqu'à la zone d'activités de la Pallanterie en cours d'étude)	2026
Déplacement de la ligne 4 dans le passage des Alpes	2027



## NIVEAU D'OFFRE (indicatif)

Cadences : 7.5' en HP et 10' en HC

Allers-retours par jour &gt; 120

## 4

## DEVELOPPEMENT ET HARMONISATION DES CADENCES ET AMPLITUDE

## DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE



## OBJECTIFS DE L'ACTION

1. Développer l'offre en dehors des heures de pointe afin de répondre aux besoins de déplacements pour des motifs différents du "domicile-travail";
2. Harmoniser les amplitudes de fonctionnement pour toutes les lignes
3. Développer l'offre sur les lignes régionales pour favoriser l'utilisation des transports publics et le rabattement sur le Léman express (audit cour des comptes)
4. Augmenter l'utilisation des transports publics pour des activités de loisirs
5. Répondre aux besoins de déplacements des métiers aux horaires décalés

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Durant ce plan d'actions, l'ensemble des lignes sera harmonisé en proposant la même amplitude horaire de fonctionnement sur la journée.

En dehors des amplitudes standards, quelques lignes urbaines et régionales commenceront leur service dès 4h30 du matin afin de permettre aux employés ou clients de rejoindre avant 5h des sites tels que l'aéroport ou les HUG par exemple. L'offre nocturne sera également étendue progressivement.

Les développements d'offre se concentreront sur les heures creuses de la journée, les heures de fin de journée et le weekend.

## NIVEAU D'OFFRE

4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	0h	1h	2h
A	B	C						D					C		E		F	B		G		H
		I								J								I				

	Mesures sur les lignes régionales
	Mesures sur les lignes urbaines
	Mesures matinales et nocturnes
	Mesures sur toutes les lignes

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

## 5

## DESSERTE DES COMMUNES SECTEUR RHONE-ARVE

## EVOLUTION DU RESEAU - DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE



## OBJECTIFS DE L'ACTION

Le secteur Rhône-Arve regroupe un vaste périmètre allant de Chancy à Veyrier. Il est à la fois constitué de communes périurbaines pour qui l'utilisation des transports publics est essentiellement pendulaires et scolaires et à la fois de communes urbaines où se développent des grands projets d'urbanisation qui nécessitent une augmentation de l'offre afin d'accompagner les nouveaux besoins en déplacements.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

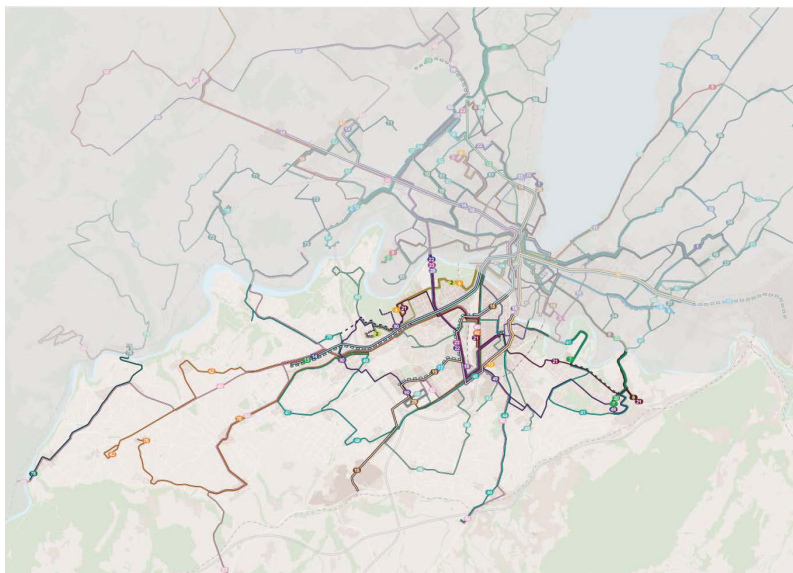
Les infrastructures de tramways jusqu'à Bernex, Vailly et Saint Julien, Gare et Lancy, Bachet représentent l'épine dorsale du réseau de transport collectif du secteur. Les communes périurbaines sont rabatées sur ces lignes structurantes qui permettent un accès rapide au centre-ville de Genève.

Les gares du Léman express de Lancy, Pont-Rouge et Lancy, Bachet représentent également des points de correspondance importants.

Toutes les lignes du secteur convergent ou passent par des pôles de mobilité.

L'offre structurante tramway ou BHNS sera développée afin d'accompagner le développement des nouveaux quartiers d'activités et de logements tels que le PLQ de Bernex Vailly, la goutte de Saint-Mathieu, les Cherpines, les Grands Esserts, les Crêts ou encore le PAV.

HORAIRES DE DECEMBRE 2028		Horizon de réalisation
<b>LIGNES DE TRAMWAYS</b>		
13	Ferney-Ouest - (Gd-Saconnex P+R) - Bando (Bernex-Vailly)	Nouvelle ligne 2027
14	Meyrin-Gravêre - Bernex-Vailly	- -
15	Saint-Julien-Gare - Nations	Prolongement entre ZIPLO et St Julien gare 2028
17	(Cherpines) - Lancy-Pont-Rouge-gare - Annemasse Parrier	Prolongement à Annemasse Parrier et Cherpines 2026 (2028)
<b>LIGNES DE TROLLEYBUS</b>		
2	Genève-Plage - Cressy	- -
4	Gardiol - Onex-Cité	Nouvelle ligne 2026
7	(Veyrier-Tourmettes) - Grds-Esserts - Lignon-Tours	Prolongement jusqu'au Gds Esserts - à l'étude Veyrier Tourmettes 2026
19	-	Passage en e-bus et remplacer par la ligne 4 sur Onex 2026
<b>LIGNES DE BUS PRINCIPALES</b>		
8	Gd-Saconnex P+R - Veyrier-Douane (téléphérique Salève)	Prolongement de l'OMS au P+R Gd Saconnex 2027
13	Jardin Botanique - Eau-Vives-Gare (Genève, plage)	Prolongement Genève plage à l'étude -
19	Hôpital de la Tour - Gos	Nouvelle ligne 2026
20	Vainran - Veyrier-Tourmettes	- -
21	Onex-Cité - Veyrier-Douane	Prolongement entre Carouge Rondeau et Veyrier Douane 2026
22	Jardin Botanique - Carouge-Rondeau	- -
23	Gd-Saconnex P+R - Carouge Tours	Passage par quartier de l'Etang 2026
25	ZIPLO - Jardin Botanique	Nouvelle ligne 2028
28	Grand-Saconnex, P+R - Les Esserts	Prolongement entre Aéroport Terminal et Gd Saconnex P+R 2027
<b>LIGNES DE BUS REGIONALES</b>		
42	Stade de Genève - Avusy-Village	- -
76	Confignon-Croisée - Athenaz-Ecole	- -
41	Bout du Monde - Chêne-Bourg-Gare-Place	Nouveau terminus Bout-du-Monde à la place de Carouge Tours -
43	(Loëx-Hôpital - Vallet) - Stade de Genève - Bellins	- -
45	Troinex-ville - Carouge-Tours	- -
46	Stade de Genève - Le Rolliet	Prolongement entre Bardonnex village et Le Rolliet 2028
47	Lully-Croisée - Confignon-Croisée	- -
49	Veyrier-Tourmettes - Lancy-Bachet-gare	Nouvelle ligne 2025
48	Lancy, Bachet - Confignon-Croisée	Prolongement entre ZIPLO et Bachet 2028
70	Satigny-Gare - Confignon-Croisée	- -
76	La Plaine-Gare - Chancy-Douane	- -
90	Bellecour - (Confignon) - ZIPLO	Nouvelle ligne 2026
<b>LIGNES TRANSFRONTALIERES BUS</b>		
40	Stade de Genève - Chancy-Douane - (Pouigny-Gare)	- -
44	Archamps P+R - Place de Neuve	Prolongement entre Croix de Rozon et Archamps P+R 2028
86	-	Suppression de la ligne au profit du tram 15 2028
82	Manufactures - (Lancy-Bachet-Gare) - Archamps, P+R	Prolongement entre Collonges marché et Archamps P+R 2028
83	Viry-Eglise - Nant-d'Avill	- -
272	Annecy, gare routière - Lancy, Pont-Rouge - Aéroport	- -
<b>TRANSPORT A LA DEMANDE</b>		
tpgFlex - Champagne	Adaption du périmètre de la zone	2021
tpgFlex - Genève Sud	Nouvelle zone	2025

**NIVEAU D'OFFRE (indicatif)**

Lignes urbaines principales (1 à 28) en heures de pointe  $\geq 10'$  en HP

$10' \leq$  Lignes urbaines principales (1 à 28) en heures creuses de journée  $\leq 12'$

$15' \leq$  Lignes régionales en heures de pointe  $\leq 30'$

$30' \leq$  Lignes régionales en heures creuses  $\leq 60'$

## 6

## DESSERTE SECTEUR ARVE-LAC

## EVOLUTION DU RESEAU - DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE



## OBJECTIFS DE L'ACTION

Le secteur Arve-Lac regroupe un vaste périmètre constitué de communes périurbaines pour lesquelles l'utilisation des transports publics est essentiellement pendulaire et scolaire et mais aussi de communes urbaines où se développent des grands projets d'urbanisation qui nécessitent un accroissement de l'offre afin d'accompagner cette augmentation des déplacements.

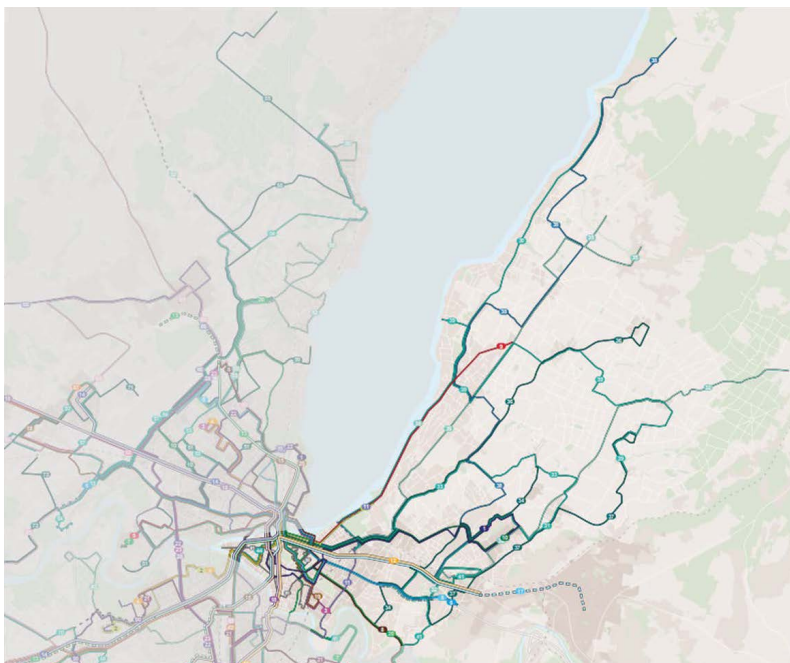
## DESCRIPTION DE L'ACTION

Les infrastructures de tramways jusqu'à Moillesulaz et Annemasse et les gares du Léman express de Chêne-Bourg, Eaux-Vives et Champel représentent l'épine dorsale du réseau de transport collectif du secteur. Les communes périurbaines sont rabattues sur ces pôles de mobilité qui permettent un accès rapide au centre-ville de Genève.

L'offre structurante BHNS sera augmentée afin d'accompagner le développement des nouveaux quartiers d'activités et de logements tels que ceux de Belle-Terre, la Pallanterie ou la Gradelle.

Les accès directs à une gare Léman express sont renforcés pour les communes du bord du lac.

HORAIRES DE DECEMBRE 2028		Horizon de réalisation
<b>LIGNES DE TRAMWAYS</b>		
12	Lancy-Bachet, gare - Moillesulaz	-
17	(Cherpines) - Lancy-Pont-Rouge-gare - Annemasse Perier	Prolongement à Annemasse Perier et Cherpines 2026 (2028)
<b>LIGNES DE TROLLEYBUS</b>		
2	Genève-Plage - Cressy	-
3	Gardiol - Crêt de Champel	-
6	-	Ligne convertie en e-bus 2026
7	(Veyrier-Tourmettes) - Grds-Esserts - Lignon-Tours	Prolongement jusqu'au Gds Esserts - à l'étude Veyrier Tourmettes 2026
9	Lignon-Tours - Genève-Plage (Pallanterie)	Prolongement entre Genève plage et la Pallanterie 2026 (2028)
10	-	Ligne convertie en e-bus 2026
<b>LIGNES DE BUS PRINCIPALES</b>		
1	Jardin Botanique - Hôpital Trois Chêne	-
5	Genève-Aéroport, Terminal - Thônex-Vallard	-
6	(Parfumerie) Vernier, Canada - Thônex, Vallard	Prolongement entre Vernier village et Vernier Canada (Parfumerie) 2026
8	Gd-Saconnex P+R - Veyrier-Douane (téléphérique Salève)	Prolongement de l'OMS au P+R Gd Saconnex 2027
9	-	-
10	Genève-Aéroport, Terminal - Belle-Terre, Place de l'Araire	Prolongement entre Rive et Belle Terre 2026
11	Jardin Botanique - Eaux-Vives-Gare (Genève, plage)	Prolongement Genève plage à l'étude -
19	Hôpital de la Tour - Gos	Nouvelle ligne 2026
20	Valavan - Veyrier-Tourmettes	-
29	Bellevue - Bois Caran	Nouvelle ligne estivale (fonctionnement juin-septembre week-end) 2025
<b>LIGNES DE BUS REGIONALES</b>		
A	-	changement de numéro 2026
E	-	changement de numéro 2026
G	-	changement de numéro 2026
30	Hermance, village - Genève, Rive	-
31	Puplinge, Marquis - Sous-Moulin	-
32	(Jussy, Monniaz) Jussy, Meurets - Sous-Moulin	-
33	Puplinge, Marquis - Rive	-
34	Choulex, village - Conches, place	-
36	Gy, temple - Rive	Passage par Vandoeuvres 2028
37	Lullier - Sous-Moulin	-
39	Pointe à la Bise - Presinge, village	-
41	Bout du Monde - Chêne-Bourg-Gare-Place	Nouveau terminus Bout-du-Monde à la place de Carouge Tours 2026
91	Pointe de Jonction - Beau-Séjour	-
92	Place de Neuve - Place de Neuve	-
<b>LIGNES TRANSFRONTALIERES BUS</b>		
35	(Veigy, village) Veigy, douane - Genève, Eaux-Vives gare	Nouveau terminus à la gare des Eaux-Vives au lieu de Rive 2028
38	(Chens-sur-Leman) Hermance, village - Place Favre	-
271	Thonon les Bains - Rive	-
274	Sallanches - Aéroport de Genève	-
<b>TRANSPORT A LA DEMANDE</b>		
	tpgFlex - Seymaz-Voirons	-
	tpgFlex - Lac Rive gauche	Nouvelle zone 2028

**NIVEAU D'OFFRE (indicatif)**

Lignes urbaines principales (1 à 28) en heures de pointe  $\geq 10'$  en HP

$10' \leq$  Lignes urbaines principales (1 à 28) en heures creuses de journée  $\leq 12'$

$15' \leq$  Lignes régionales en heures de pointe  $\leq 30'$

$30' \leq$  Lignes régionales en heures creuses  $\leq 60'$



## 7

## DESSERTE SECTEUR LAC-RHÔNE

## EVOLUTION DU RESEAU - DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE



## OBJECTIFS DE L'ACTION

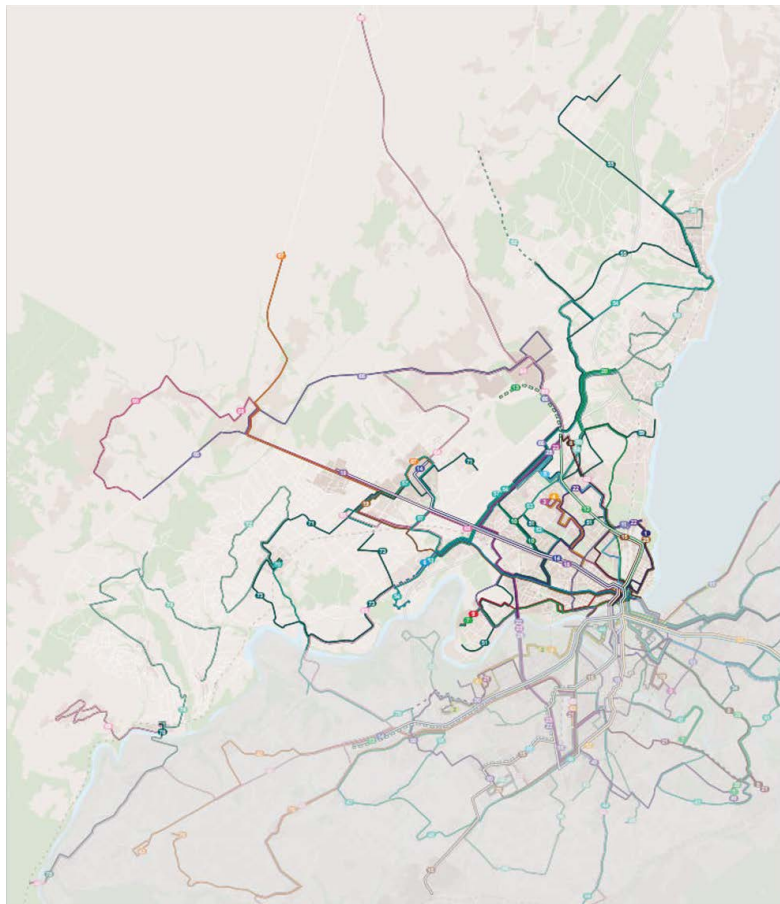
Le secteur Lac-Rhône regroupe un vaste périmètre constitué de communes périurbaines, pour lesquelles l'utilisation des transports publics est essentiellement pendulaire et scolaire mais aussi de communes urbaines où se développent des grands projets d'urbanisation qui nécessitent un accroissement de l'offre afin d'accompagner cette augmentation des déplacements.

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Les infrastructures de tramways jusqu'au Grand-Saconnex et Ferney et les gares du Léman express entre Pont-Céard et Genève et entre Pougny et Genève représentent l'épine dorsale du réseau de transport collectif du secteur. Les communes périurbaines sont rabattues sur ces pôles de mobilité qui permettent un accès rapide au centre-ville de Genève.

L'offre structurante tramway et BHNS sera augmentée afin d'accompagner le développement des nouveaux quartiers d'activités et de logements tels que ceux des Vergers, les zones industrielles (ZIMEYSA, ZIBAY, ZITUIL, ZILI) et la zone aéroportuaire.

HORAIRES DE DECEMBRE 2028			Horizon de réalisation
<b>LIGNES DE TRAMWAYS</b>			
13	Ferney-Ouest - (Gd-Saconnex P+R) - Bandol (Bernex-Vully)	Nouvelle ligne	2027
14	Meyrin-Gravère - Bernex-Vully	-	-
15	Saint-Julien-Gare - Nations	Prolongement entre ZIPL0 et St Julien gare	2028
16	CERN - Palettes	-	-
<b>LIGNES DE TROLLEYBUS</b>			
3	Gardiol - Crêt de Champel	-	-
4	Gardiol - Onex-Cité	Nouvelle ligne	2026
6	-	-	-
7	(Veyrier-Tourmettes) - Grds-Esserts - Lignon-Tours	Prolongement jusqu'au Gds Esserts - à l'étude Veyrier Tourmettes	2026
8	Lignon-Tours - Genève-Plage (Pallantère)	Prolongement entre Genève plage et la Pallantère	2026 (2029)
10	-	-	-
18	-	-	-
<b>LIGNES DE BUS PRINCIPALES</b>			
5	Genève-Aéroport, Terminal - Thônex-Vallard	-	-
6	(Parfumerie) Vernier, Canada - Thônex, Vallard	Prolongement entre Vernier village et Vernier Canada (Parfumerie)	2029
8	Gd-Saconnex P+R - Veyrier-Douane (Mégériette Salève)	Prolongement de IOMS au P+R Gd Saconnex	2027
10	Genève-Aéroport, Terminal - Belle-Terre, Place de l'Araire	Prolongement entre Rive et Belle Terre	2026
18	Hôpital de la Tour - Gos	Nouvelle ligne	2026
20	Valavan - Veyrier-Tourmettes	-	-
22	Jardin Botanique - Carouge-Rondeau	-	-
25	Grand-Saconnex, P+R - Carouge-Tours	Passage par quartier de l'Etiang	2028
28	Grand-Saconnex, P+R - Les Esserts	Prolongement entre Aéroport Terminal et Gd Saconnex P+R	2027
29	Belleuve - Bois Caran	Nouvelle ligne estivale (fonctionnement juin-septembre week-end)	2025
<b>LIGNES DE BUS REGIONALES</b>			
50	Genève Aéroport Terminal - Versoix, Centre sportif	-	-
51	CO Renard - Nations	Prolongement de Mervelet à Nations	2025
55	Genthod les Hauts - Bossy (Versoix village)	-	-
53	Vernier-Village - Valavan	Raccourcissement de la ligne à Vernier Village	2026
54	Versoix Centre Sportif - Genève-Aéroport-Terminal - Parfumerie	Prolongement de la ligne à Vernier Parfumerie	2026
56	-	Suppression de la ligne	2025
57	Genève-Aéroport-Terminal - Zimeysa Gare	-	-
59	Genève-Aéroport-Terminal - Plage du Vengeron	-	-
70	Satigny-Gare - Confignon-Citadelle	-	-
71	Satigny, gare - Meyrin, Citadelle	Prolongement de l'hôpital de la Tour à Citadelle	2025
72	Satigny, gare - Satigny, gare	-	-
73	Satigny-Gare - Zimeysa Gare	-	-
74	La Plaine, gare - Russin, village	-	-
75	La Plaine, gare - Russin, village	-	-
<b>LIGNES TRANSFRONTALIÈRES BUS</b>			
55	Genève-Aéroport-Terminal - Chavannes-des-Bois, la Croix	Prolongement de la ligne à l'aéroport	2025
66	(Gex) - Ferney - Gare Cornavin (Ma Cessy)	-	-
61	(Gex) - Ferney - Gare Cornavin	-	-
64	Ferney, mairie - Meyrin, Gravères	-	-
66	Genève-Aéroport-Terminal - Ferney - (Val Thoiry)	-	-
67	Crozat, école - Meyrin, Gravères	-	-
68	Thoiry Centre Commercial - Blandonnet	-	-
68	La Plaine, gare - Chalex	-	-
83	Viry-Eglise - Nant d'Avril	-	-
272	Annecy, gare routière - Lancy, Pont-Rouge - Aéroport	-	-
274	Sallanches - Aéroport de Genève	-	-
<b>TRANSPORT A LA DEMANDE</b>			
6	tpgFlex - Mandement	Nouvelle zone	2025
6	tpgFlex - Lac Rive droite	Nouvelle zone	2028

**NIVEAU D'OFFRE (indicatif)**

Lignes urbaines principales (1 à 28) en heures de pointe  $\geq 10'$  en HP

$10' \leq$  Lignes urbaines principales (1 à 28) en heures creuses de journée  $\leq 12'$

$15' \leq$  Lignes régionales en heures de pointe  $\leq 30'$

$30' \leq$  Lignes régionales en heures creuses  $\leq 60'$

## 8

## DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT A LA DEMANDE

## DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE



## OBJECTIFS DE L'ACTION

1. Offrir aux habitants des zones périphériques du canton une alternative à la voiture
2. Rendre accessible en transport public des zones faiblement peuplées impossibles à desservir avec des bus classiques
3. Proposer un complément d'offre aux lignes régulières régionales dans des périodes à cadences plus faibles (nuit, week-end)

## DESCRIPTION DE L'ACTION

Sur la base du retour d'expérience des deux premières zones de TPGFlex (Champagne et Seymaz-Voirons) créées en 2021 et 2024, de nouvelles zones seront développées afin de compléter la desserte existante.

Le transport à la demande permet également de desservir quelques arrêts limitrophes de la frontière en France voisine.

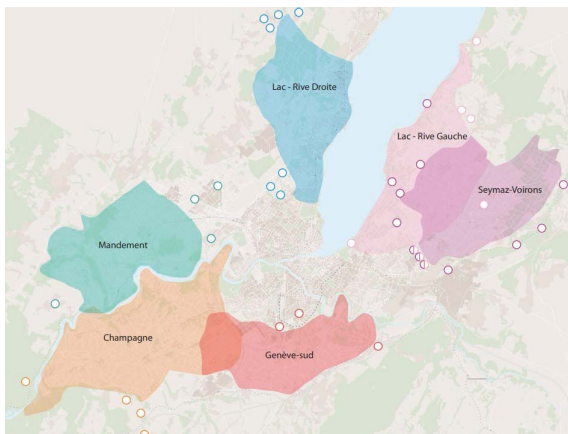
Le périmètre précis des zones et les différents points d'accroche restent à être définis en collaboration avec les communes desservies.

Un transport à la demande transfrontalier plus étendu est à l'étude au sein du Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) des transports publics transfrontaliers.

L'offre TPGFlex sera accessible 7j / 7j entre 6h et minuit (horaire variable en fonction de l'ouverture des postes frontières pour les arrêts en France).

La commande des véhicules se fait au moyen de l'application adhoc entre 10 et 15 minutes avant l'heure du déplacement désirée. Le service peut être commandé 7 jours à l'avance.

L'accès à bord se fait avec les titres de transport Unireso pour les trajets dans le canton de Genève et pour les trajets vers et depuis la France, un titre de transport Léman Pass. Les titres "Saut de puce" ne sont pas reconnus.



## 9

## MOBILITE DU GRAND GENEVE

## DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE TRANSFRONTALIERE



## OBJECTIFS DE L'ACTION

1. Offrir aux habitants des zones limitrophes du canton une alternative à la voiture pour les déplacements pendulaires
2. Répondre aux besoins de déplacements en dehors des heures de pointe

## DESCRIPTION DE L'ACTION

La progression de la fréquentation des lignes de bus transfrontalières gérées par le GLCT de transports publics transfrontaliers (+ 80 % de voyageurs entre 2014 et 2019) montre que le transfert modal est possible lorsque l'offre alternative au TIM se développe et qu'elle est performant et attractive.

Dès 2024, il est donc prévu d'augmenter l'offre sur les lignes urbaines transfrontalières 60 et 61 (Gex/Ferney – Genève, profitant de la mise en service du BHNS du pays de Gex), 64 (Ferney-Meyrin, Gravière), 68 (Val Thoiry – Blandonnet).

La ligne 67 sera également créée entre Crozet et Meyrin, Gravière.

Dans le cadre du PATC, les évolutions importantes concerneront la mise en place des nouveaux prolongements de tramways transfrontaliers s'accompagnant d'un fort développement de l'offre et la mise en place de rabattements de lignes françaises comme cela a été le cas avec la mise en service de la ligne 17 à Annemasse en 2019. Les 3 principaux corridors transfrontaliers seront concernés avec les extensions jusqu'à Annemasse Perrier-Aubrac, Ferney-Voltaire et Saint Julien (desserte toutes les 6' en heure de pointe).

Au niveau des lignes de bus urbains, des développements de l'offre transfrontalière seront amenées à se développer en lien avec des mises en service des infrastructures prévues en France:

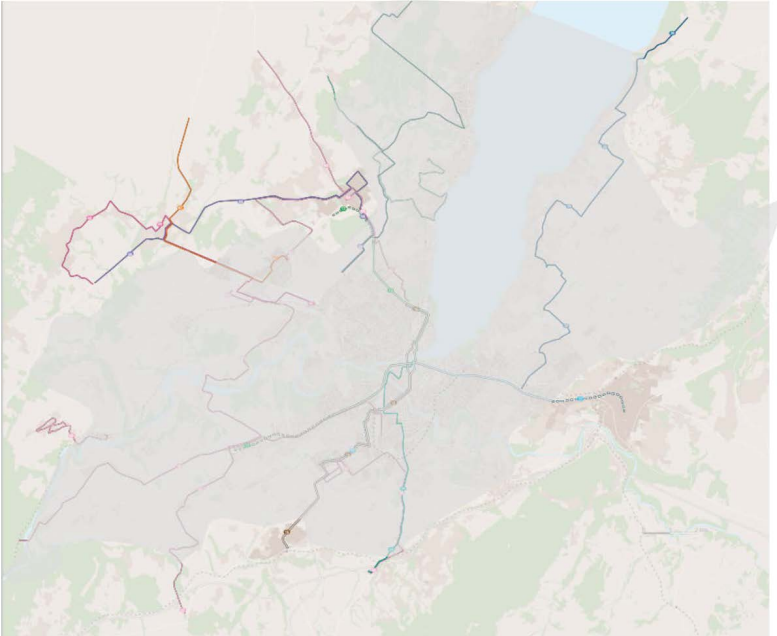
- BHNS St Genis Pouilly : Offre sur la ligne 68 et possibilité de prolonger la ligne 19 (en lien avec le P+R porte de France)
- P+R Archamps : prolongement des lignes 44 et 82

Sur ce réseau urbain, un travail sera également mené avec les autorités françaises dans le cadre du GLCT transports afin de faire évoluer l'offre vers les standards du réseau genevois en terme de fréquence et d'amplitude horaire, à l'instar de l'offre actuelle sur la ligne 80 (ex-ligne D).

Concernant le réseau de bus interurbain, le développement devra concerner 2 corridors:

- le secteur Bas-Chablais/presqu'île pour développer la ligne 271 reliant Genève depuis un secteur non desservi par le réseau Léman Express
- l'axe Genève-Anncny sur lequel des études sont en cours:
  - o pour développer une nouvelle offre express entre Anncny et Genève via l'autoroute A41 en coordination avec le développement de P+R sur ce corridor;
  - o pour créer une nouvelle ligne depuis Cruseilles en rabattement vers la halte du Bachet.

Enfin, le développement de l'offre TPG décrite dans les fiches précédentes assura également une fonction pour le transfrontalier en particulier dans les secteurs Champagne, Genève sud et Voirons.



## 10

## RENFORCEMENT DE L'OFFRE ET DE LA CAPACITE DU LEMAN EXPRESS

## DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE



## OBJECTIFS DE L'ACTION

1. Renforcement de l'attractivité du réseau Léman Express pour tous les déplacements du quotidien ou de loisirs par la densification de l'offre le soir, le weekend et la nuit.
2. Déploiement d'offres complémentaires pour renforcer la capacité du réseau en période de pointe (politique d'arrêts des Régio-Express)
3. Programmation d'une augmentation de la capacité par train avec l'acquisition de rames plus capacitaires à l'horizon 2030

## DESCRIPTION DE L'ACTION

En l'absence de nouvelles infrastructures majeures à l'horizon du PATC, l'offre régulière est plafonnée à :

- la cadence au ¼ d'heure pour les RER sur l'axe Coppet – Annemasse
- 3 trains par heure pour les RER sur l'axe Genève – La Plaine (lignes L5 et L6) aux heures de pointe sauf pour la gare de La Plaine qui reste techniquement limitée à 2 trains par heure.

Durant la période 2024-2028, les développements d'offre se concentreront sur les périodes de fin de journée, de weekend et nocturne. Les objectifs visés à l'horizon 2028 sont détaillés dans la partie suivante.

Des études sont également en cours pour identifier la faisabilité de circulations de renfort en période de pointe, notamment entre Genève et Annemasse.

Cela concerne dans un premier temps les trains Régio-Express en provenance de Lausanne circulant de 5h00 à 21h00, toutes les ½ heures du lundi au vendredi et chaque heure le week-end, et desservant entre Genève-Cornavin et Annemasse les gares de Lancy-Pont Rouge et Eaux-Vives. En 2024, de nouveaux arrêts systématiques seront introduit afin de renforcer l'offre de desserte sur le tronçon central Genève – Annemasse :

- Lancy-Bachet, Genève-Champel et Chêne-Bourg dans le sens Annemasse – Genève ;
- Genève-Champel dans le sens Genève – Annemasse.

Les gares de Lancy-Bachet et Chêne-Bourg ne pourront être desservies dans le sens Genève – Annemasse qu'à partir de 2025.

Au-delà du renfort de capacité sur le tronçon urbain du réseau régional Genève – Annemasse, cette nouvelle offre permettra également une meilleure répartition des voyageurs, évitant ainsi les surcharges des trains Léman Express aux heures de pointe et de nouvelles possibilités de desserte avec Genève (exemple : liaison directe Vaud – Genève-Champel (HUG))

Le nombre d'arrêts dans ces gares passera de 4 à 6 trains par heure (+50% d'arrêts) en période de pointe. Sur l'ensemble de la semaine, l'augmentation sera ainsi de 36% (41% du lundi au vendredi, 22% le weekend) par rapport à la situation actuelle.

Durant cette période 2024-2028, l'objectif sera également de déployer, si cela est possible, des courses directes entre la rive droite et la rive gauche du Canton, avec dans une 1<sup>ère</sup> étape des liaisons limitées à certaines heures et certains jours de la semaine.

Concernant la capacité des trains, la période 2024-2028 sera dédiée à la préparation et la conduite d'un appel d'offre, puis à la commande du nouveau matériel roulant. L'hypothèse de travail porte sur l'acquisition de rames plus longues (100m) et plus capacitaires (deux niveaux)

Ce travail est réalisé en partenariat avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les CFF et la SNCF. La livraison des premières rames est attendue à l'horizon 2030.

## NIVEAU D'OFFRE

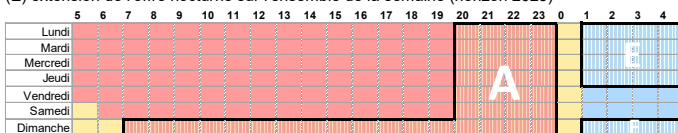
### Légende :

- 4 trains par heure (cadence ¼ d'heure)
- 2 trains par heure (cadence ½ heure)
- 1 train par heure
- développement d'offre projeté

### Coppet – Genève (lignes L1, L2, L3 et L4)

(A) extension de la cadence au ¼ d'heure le soir et le dimanche (courant 2024)

(E) extension de l'offre nocturne sur l'ensemble de la semaine (horizon 2025)

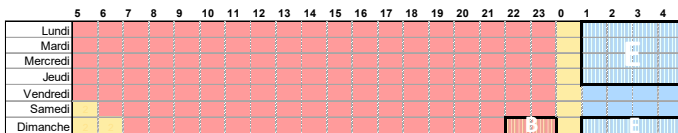


Evolution de l'offre par rapport à 2023

### Genève – Annemasse (lignes L1, L2, L3 et L4)

(B) extension de la cadence ¼ d'heure le dimanche soir (courant 2024)

(E) extension de l'offre nocturne sur l'ensemble de la semaine (horizon 2025)



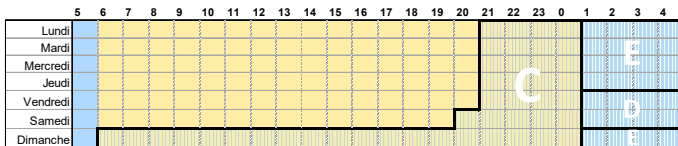
Evolution de l'offre par rapport à 2023

### Genève – La Plaine (ligne L5)

(C) extension de la cadence ½ heure sur l'ensemble de la semaine (2024)

(D) introduction d'une offre nocturne les nuits du vendredi au dimanche (2024)

(E) extension de l'offre nocturne sur l'ensemble de la semaine (horizon 2025)



Evolution de l'offre par rapport à 2023

### Genève – Bellegarde (ligne L6)

La ligne L6 ne circule que sous la forme d'un renfort horaire pour la ligne L5 et l'offre TER direct, essentiellement en période de pointe dans le sens Bellegarde – Genève le matin et Genève – Bellegarde le soir.

Un développement de la cadence horaire sur l'ensemble de la journée dans les deux sens est à l'étude mais reste conditionné au financement conjoint du déficit d'exploitation (environ 50%) par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

## 11

## DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE LACUSTRE

## DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE

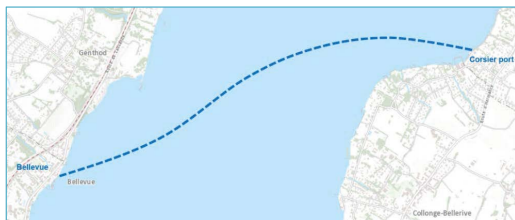
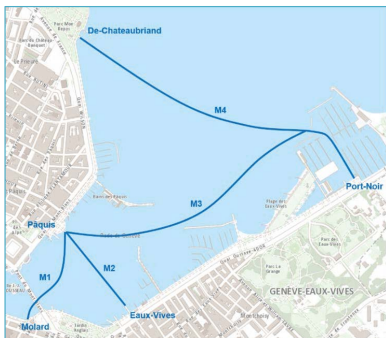


## OBJECTIFS DE L'ACTION

1. Répondre à la demande actuelle et future des déplacements entre la rive droite et la rive gauche du lac
2. Développer l'offre de loisirs

## DESCRIPTION DE L'ACTION

1. Maintenir l'offre existante de traversées dans le rade de Genève opérée par la société Mouettes Genevoises SA. Finaliser le renouvellement de la flotte 100% électrique. Etudier la pertinence d'étendre l'offre le soir et le week-end.
2. Décider d'intégrer au niveau cantonal la ligne entre Corsier et Bellevue dans le cas où le bilan d'exploitation réalisé après les trois premières années d'expérimentation du projet mené par la CGN, certaines communes genevoises et des entreprises privées s'avérerait positif. Etudier le développement de l'offre en journée et le week-end.



## NIVEAU D'OFFRE

Cadences M1 et M2 : 10'

Cadences M3 et M4 : 30'

Cadences Voie-Bleu en heures de pointe = 10 AR par jour



## 5. SYNTHÈSE ET SUIVI

### 5.1. SYNTHÈSE OFFRE / MONTANTS FINANCIERS / OBJECTIFS

Objectifs d'évolution de l'offre entre 2024 et 2029			
		En millions de km	En %
Offre urbaine y compris transfrontalière <sup>1</sup>	Variation de l'offre	+ 4.3	+ 21.5%
Offre régionale y compris transfrontalière <sup>1</sup>	Variation de l'offre	+ 3.1	+ 32.3%
Offre lacustre	Variation de l'offre	+ 0.02 <sup>2</sup>	+ 15.4%
Offre ferroviaire	Variation de l'offre	+ 0.36	+ 17.6%

<sup>1</sup> lignes gérées par le GLCT des transports publics transfrontaliers : 60, 61, 64, 66, 67, 68, 69, 80, 271, 272, 274

<sup>2</sup> augmentation d'offre en cas de reprise de la Voie bleue par l'Etat

La mise en œuvre du PATC requiert un apport financier d'environ 1.6 milliard de francs cumulés sur la période dont quasiment 1.5 milliard pour les TPG. Pour ces derniers, le montant d'indemnités versé par le canton annuellement passera de 272 millions en 2024 à environ 420 millions en 2029.

Ces montants financiers sont donnés à titre indicatif. Les montants définitifs seront établis dans le cadre des contrats de prestations liant l'Etat aux différents opérateurs.

Globalement, le développement de l'offre projeté est de +23% avec pour objectif une croissance des déplacements évaluée à 17%. Ainsi sur le réseau TPG, il est attendu un trafic journalier moyen passant de 750 000 à 880 000 voyages en 2029, contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs de report modal fixés dans le plan climat cantonal.

### 5.2. INDICATEURS DE SUIVI

Pour juger de l'efficacité globale d'un plan d'actions, il est possible de comptabiliser le nombre de mesures effectivement réalisées, et de coupler cette information générale à des indicateurs plus spécifiques afin de réaliser un bilan relatif aux différents opérateurs, à l'environnement et à l'économie.

Ces indicateurs seront développés au travers des contrats de prestations avec les opérateurs.

#### 5.2.1. BILAN PAR OPERATEUR

Concernant le bilan par opérateur, les ratios de part modale, d'augmentation de l'offre et d'augmentation de la fréquentation sont utilisés jusqu'à présent.

La qualité de l'offre et le confort des usagers sont à évaluer notamment en fonction des cadences de desserte, de la fiabilité du temps de parcours ou des taux de correspondances assurés.

#### 5.2.2. BILAN ENVIRONNEMENTAL

La technologie utilisée pour la propulsion des véhicules roulants ou flottants permet de juger de manière qualitative de l'impact des transports publics sur l'environnement. Depuis 2021, les objectifs poursuivis et les actions entreprises par les opérateurs (principalement les TPG) doivent s'inscrire dans une perspective de développement durable. Une procédure de suivi portant sur ce thème (Agenda 21) a été mise en place à l'initiative du Service cantonal du développement durable.

### **5.2.3. BILAN ECONOMIQUE**

Si le bilan économique par opérateur peut être très poussé, notamment grâce aux rapports sur les comptes, un bilan plus global, relatif à l'ensemble du plan d'actions permet de se faire une idée de la réussite économique du projet. Ainsi l'étude du budget planifié, révisé et effectif, via l'évolution des contributions cantonales par exemple, est pertinente pour compléter le bilan.

## 6. PROSPECTIVE AU DELA DE 2029

### 6.1. PROJETS SUR LE RESEAU URBAIN

#### 6.1.1. RESEAU TRAMWAYS

Le réseau tramway radial arrivant à maturité, la prochaine étape de développement sera axée sur la création de lignes tangentielles. Celles-ci permettront d'une part de proposer de nouvelles liaisons directes de périphérie à périphérie sans passer systématiquement par le cœur du réseau. Ceci évitera une saturation de celui-ci et garantira une capacité supplémentaire des tramways pour les déplacements en lien avec le centre dans l'attente d'une nouvelle infrastructure ferroviaire lourde.

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

Ces études sont engagées et seront menées afin de pouvoir candidater à un cofinancement de la Confédération dans le cadre des prochains Projets d'Agglomérations.



Illustration 13 : Couloirs d'étude de nouvelles infrastructures de tramway

#### 6.1.2. RESEAU BUS

En complément du réseau structurant tramway, seront également menées des études afin de planifier de nouveaux axes forts de transports collectifs de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), en lien avec les nouveaux quartiers et les besoins de rabattement sur les gares du Léman Express

Quant à l'électrification complète de la flotte TPG, dont la majeure partie s'effectuera sur la période 2025-2028, celle-ci s'achèvera entre 2028 et 2030 par le déploiement sur le reste des lignes urbaines et régionales – le choix de la technologie restant à faire (biberonnage ou batteries).

## 6.2. PROJETS SUR LE RESEAU FERROVIAIRE

La stratégie cantonale à long terme de développement ferroviaire se base sur la réalisation d'une deuxième infrastructure ferroviaire ayant pour principaux objectifs de :

- desservir par une ligne ferroviaire les zones d'habitats et d'emplois denses sur le Canton mais ne disposant pas actuellement d'une offre Léman Express (Vernier, Meyrin, Aéroport, ZIPLO...);
- proposer une liaison directe entre la rive gauche et le nord-Ouest du Canton;
- mettre en place d'une synergie avec le réseau Léman Express (tronçon central commun);
- permettre évolutivité dans le cadre de projets d'extensions sur le territoire français, dans le Pays de Gex et en direction d'Annecy.

Pour cette "diamétrale nord-sud", un crédit d'études de 30 Millions de Francs a été adopté en 2023 pour permettre de mener les études préliminaires de ce projet afin de candidater pour une inscription dans le cadre des 2 prochains messages PRODES planifiant les prochaines mesures à réaliser durant la décennie 2040-2050 (votes du Parlement attendu en 2026 et en 2030).

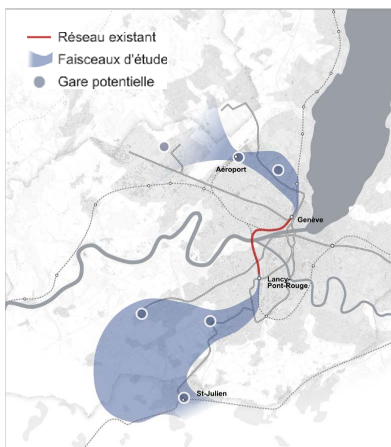


Illustration 14 : Faisceaux d'étude de nouvelles infrastructures ferroviaires

La décennie 2030-2040 sera, elle, principalement marquée par les travaux de l'extension souterraine de la gare Cornavin (permettant l'accroissement de l'offre entre Genève et Lausanne et le déploiement d'une fréquence ¼ d'heure sur la ligne RER L5 Genève-La Plaine). Une fois cette nouvelle infrastructure majeure effectuée, il sera alors possible de réaliser une halte ferroviaire dans le secteur Châtelaine. Les études de celle-ci seront menées en coordination avec celles du développement d'un pôle multimodal, avec pour ce dernier comme objectif l'obtention d'un financement dans un futur projet d'agglomération.

## GLOSSAIRE

**Amplitude horaire** L'amplitude horaire est la durée entre la première course et la dernière course sur une ligne

**Cadence** La cadence de passage désigne l'intervalle de temps entre deux véhicules. Elle est généralement plus « élevée » (intervalle plus faible) aux heures de pointe qu'aux heures creuses. La cadence détermine donc le temps d'attente théorique maximum

**CFF** Chemin de Fer Fédéraux

**Déplacement** Un déplacement est la chaîne complète composée d'un seul ou de plusieurs voyages en correspondance dans les transports collectifs, voire de l'utilisation d'autres modes pour se rendre d'un lieu de départ initial à un lieu d'arrivée final

**GLCT des Transports Publics** Groupement local de coopération transfrontalière. Structure de droit français basé à Archamps dont la mission est de gérer les lignes de transports collectifs sur pneus traversant la frontière (60, 61, 64, 66, 67, 68, 69, 80, 271, 272, 274) pour le compte de ses membres (Canton de Genève, Canton de Vaud, Région Auvergne Rhône-Alpes, Communautés d'Agglomération du Pays de Gex et de Thonon, Communauté de Communes du Genevois)

**Heures de pointe** Les heures de pointe désignent la période de la journée pendant laquelle la fréquentation est la plus importante. Il est d'usage d'utiliser ce terme pour les périodes entre 6h et 9h et entre 16h et 19h

**Heures creuses** Les heures creuses désignent des périodes de la journée où les déplacements sont réduits. Il est d'usage d'utiliser ce terme pour la période entre 9h et 16h

**Kilomètres ou KM** Unité de mesure de l'offre représentant les kilomètres parcourus par les véhicules

**Léman Express** Réseau ferroviaire régional transfrontalier et intercantonal

**MA** Mobilité active

**Opérateurs** Terme employé pour désigner les exploitants des transports collectifs (par exemple TPG, CFF...)

**Parcs relais ou P+R** Espaces de stationnement pour automobiles, situés en périphérie d'une ville et destinés à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transports collectifs

**PATC** Plan d'actions des transports collectifs

**Radial** Se dit d'un déplacement à destination ou en provenance du centre depuis ou vers la périphérie

**MG** Mouettes Genevoises SARL

**Tangentiel** Se dit d'un déplacement entre des zones périphériques ne passant pas par le centre

**TC** Transports collectifs

**TIM** Transport individuel motorisé

**TP** Transports publics

**TPG** Transports Publics Genevois

**Transbordement** Actions de passer d'un véhicule à un autre

**Voyages** Trajet réalisé par un passager par l'utilisation d'un seul transport collectif (sans transbordement), d'un arrêt de montée à un arrêt de descente

