

*Date de dépôt : 6 octobre 2021*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite urgente de M. Jean Batou : Combien coûterait à l'Etat la gratuité des transports publics ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 3 septembre, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*Depuis une année au moins, les conséquences du réchauffement climatique et de la réduction de la biodiversité se font sentir concrètement au quotidien par la multiplication des catastrophes environnementales. Cet été, des inondations meurtrières ont succédé à des feux de forêt de très grande envergure, dont l'origine humaine n'est plus contestable.*

*Récemment plusieurs grandes villes d'Europe et d'Amérique du Nord, de même que le Grand-Duché du Luxembourg, ont introduit la gratuité de leurs transports publics, provoquant des augmentations massives de leur fréquentation. Ne serait-il pas temps que l'Etat de Genève prenne lui aussi des mesures fortes et courageuses pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans notre canton ?*

*Nous remercions dès lors le Conseil d'Etat de bien vouloir répondre aux questions suivantes :*

- Quel serait le montant de la subvention supplémentaire nécessaire à l'introduction de la gratuité des transports publics genevois, tenant compte des économies que permettrait la suppression des titres de transport (frais administratifs, frais de distribution, entretien des distributeurs automatiques, contrôles dans les véhicules, etc.) ?*
- La gratuité ne constituerait-elle pas un signal clair de la part de l'Etat de Genève de sa volonté de répondre par une mesure forte à la nécessité de réduire rapidement et massivement les émissions de gaz à effets de serre ?*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Il est difficile de chiffrer exactement les économies qui pourraient être réalisées si les transports publics cantonaux devenaient gratuits sans une concertation des opérateurs et un travail de fond de la part de la communauté tarifaire Unireso, mais des estimations ont pu être réalisées à ce stade et sont décrites ci-après.

L'ordre de grandeur de la perte sèche annuelle des recettes voyageurs hors pandémie s'évalue à 157 millions de francs.

Selon Unireso, la diminution des coûts administratifs serait minime, même avec un niveau tarifaire à zéro puisque la communauté tarifaire est partie prenante de beaucoup de tarifs combinés nationaux et internationaux (abonnement général, Léman Pass, etc.), tarifs pour lesquels un suivi, ne serait-ce que statistique, reste indispensable.

En outre, le démantèlement complet des systèmes de vente ne paraît pas envisageable. Afin de rester conforme aux exigences et à la vision de l'office fédéral des transports (OFT), à savoir « un voyage = un ticket », la communauté devrait de toute évidence maintenir un système de distribution, même sans plus aucun encaissement. A l'échelle du Grand Genève, Unireso devra également continuer à vendre d'autres produits, tels que les billets de raccordements, les titres Léman Pass et P+R, etc. D'autre part, si l'objectif est d'inciter la population à utiliser les transports publics, les services rendus aux usagers dans les agences des transports publics genevois (TPG) au-delà de la vente pure, à savoir l'information voyageur au sens large, resteront indispensables pour favoriser et promouvoir l'utilisation des transports publics.

Les TPG ont ainsi chiffré les économies possibles à environ 10 millions de francs par an sur les coûts administratifs, en sachant que certains effets n'ont à ce stade pas été pris en compte (sans revenus voyageurs, la totalité de la taxe sur la valeur ajoutée payée aux fournisseurs serait par exemple à charge des TPG).

Si le canton entend poursuivre sa politique de développement de l'offre de transports publics afin d'atteindre les objectifs de mobilité durable et de report modal inscrits au Plan climat cantonal, la gratuité des transports publics ne semble pas être un bon moyen d'y arriver.

En effet, les bilans effectués suite à la gratuité instaurée dans diverses villes ou agglomérations étrangères, et l'étude « Perspectives pour augmenter la part modale des transports publics » élaborée par le bureau Citec et publiée en

juillet 2021 par l'Union des transports publics, démontrent que la gratuité est contre-productive pour diverses raisons :

- l'effet du prix sur le choix du moyen de transport est moins décisif que la qualité (offre) et la durée du voyage (vitesse commerciale et correspondances). La gratuité seule ne permettra donc pas d'augmenter de manière conséquente la part modale des transports collectifs (TC). Ainsi la gratuité ne génère pas forcément de nouveaux usagers mais plutôt une fidélisation des clients occasionnels;
- la gratuité a entraîné dans les villes qui l'expérimentent un transfert des modes doux (marche et vélo) vers les TC ce qui n'est pas souhaitable;
- une augmentation notable des incivilités et du vandalisme a également été constatée, un service gratuit étant considéré comme n'ayant pas ou en tout cas moins de valeur, ceci ayant pour conséquence des coûts d'entretien et de réparation supplémentaires et une baisse de qualité pour les usagers;
- une offre gratuite risque de poser des problèmes conséquents de capacité des véhicules péjorant directement la qualité, la ponctualité et donc la satisfaction des clients. Une augmentation de la fréquentation impliquerait donc une augmentation de l'offre et des coûts à charge de la collectivité encore plus lourds que ceux liés à la seule disparition des recettes voyageurs;
- des rabais pour les juniors, seniors, bénéficiaires de l'AVS/AI et les familles sont déjà proposés par Unireso permettant au plus grand nombre d'accéder financièrement aux transports publics.

En vue d'atteindre les objectifs climatiques, le canton doit se focaliser sur d'autres mesures incitatives telles que notamment le développement de nouveaux produits, une meilleure coordination entre le développement urbanistique et le réseau des transports publics, une amélioration de l'offre et de la vitesse commerciale.

La réponse à ces défis passe par un besoin financier assumé de manière solidaire par les pouvoirs publics, les entreprises de transport et les usagers, tels que prévu par la Constitution fédérale.

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

#### AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI

Le président :  
Serge DAL BUSCO