Ville de Genève
Conseil municipal

M-1602 A

1er février 2022

Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la motion du 10 mars 2021 de Mmes et MM. Yasmine Menétrey, Luc Barthassat, Amar Madani, Danièle Magnin, Daniel Dany Pastore et Daniel Sormanni: «Donnons la gratuité des Transports publics genevois (TPG) aux enfants et aux jeunes de 8 à 25 ans résidant en ville de Genève».

Rapport de Mme Laurence Corpataux.

Cette motion a été renvoyée à la commission des finances lors de la séance plénière du Conseil municipal du 28 avril 2021. La commission s'est réunie le 11 mai 2021 sous la présidence de M. Omar Azzabi, ainsi que les 22 et 30 juin, le 15 septembre et les 8 et 14 décembre 2021 sous la présidence de Mme Brigitte Studer. Les notes de séance ont été prises par Mme Jade Perez et M. Xavier Stern que la rapporteuse remercie pour la qualité de leur travail.

PROJET DE MOTION

Considérant:

– la part non négligeable que représentent les coûts liés à la mobilité et au transport dans le budget des familles à faibles revenus;
– l'importance de favoriser les transports publics en les rendant accessibles au plus grand nombre et notamment aux jeunes qui se déplacent quotidiennement;
– les discours lénifiants des prosélytes du transfert modal qui parlent beaucoup sans jamais engager de véritables moyens nécessaires pour y parvenir;
– que les mesures coercitives sont totalement contreproductives pour encourager les gens à utiliser les transports en commun alors que d'autres solutions s'y prêtent plus volontiers,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

– d'octroyer la gratuité d'accès aux transports publics pour les résidents genevois âgés de 8 à 25 ans et détenteurs d'une attestation de scolarité, de formation, ou inscrits à l'Office cantonal de l'emploi (OCE);
– d'inclure parmi les bénéficiaires les couples avec charge parentale jusqu'à concurrence du groupe 6 du barème de subside d'assurance maladie établi par l'Etat de Genève, à l'exclusion des personnes inscrites à l'Hospice général qui bénéficient déjà de tarifs préférentiels sur les abonnements aux transports publics.

Barème 2021 pour couples avec ou sans charges légales

	GROUPE 1	GROUPE 2	GROUPE 3	GROUPE 4	GROUPE 5	GROUPE 6	GROUPE 7	GROUPE 8	GROUPE 9
Couple (sans charges)	0 à 45'000	45'001 à 55'000	55'001 à 65'000	65'001 à 75'000	75'001 à 85'000	85'001 à 95'000	95'001 à 105'000	105'001 à 115'000	
Couple + 1 charge	0 à 51'000	51'001 à 61'000	61'001 à 71'000	71'001 à 81'000	81'001 à 91'000	91'001 à 101'000	101'001 à 111'000	111'001 à 121'000	121'001 à 151'000
Couple + 2 charges	0 à 57'000	57'001 à 67'000	67'001 à 77'000	77'001 à 87'000	87'001 à 97'000	97'001 à 107'000	107'001 à 117'000	117'001 à 127'000	127'001 à 157'000
Couple + 3 charges	0 à 63'000	63'001 à 73'000	73'001 à 83'000	83'001 à 93'000	93'001 à 103'000	103'001 à 113'000	113'001 à 123'000	123'001 à 133'000	133'001 à 163'000
Couple + 4 charges	0 à 69'000	69'001 à 79'000	79'001 à 89'000	89'001 à 9 9'000	99'001 à 109'000	109'001 à 119'000	119'001 à 129'000	129'001 à 139'000	139'001 à 169'000

Les limites indiquées dans les tableaux font référence au RDUet sont en francs

Une charge légale représente 1 enfant ou 1 jeune adulte (de 19 à 25 ans) reconnu comme étant à charge

Séance du 11 mai 2021

Audition de Mme Yasmine Menétrey, motionnaire

Présentation Powerpoint (cf. annexe 1).

Mme Menétrey explique qu'en 2019 elle a déposé la motion M-1487 dont les buts principaux sont d'aider les jeunes et les familles en difficulté financière, d'inciter les jeunes à privilégier les transports publics dans leurs déplacements, de contribuer avec de vrais moyens aux changements de comportements en faveur de la mobilité douce et de l'environnement ainsi que de favoriser l'émergence de solutions sur les questions de mobilité et d'environnement. L'extrait du 19:30 de la Radio Télévision Suisse (RTS) du 30 octobre 2019 illustre la difficulté de beaucoup de jeunes à payer leur abonnement de bus, de l'accumulation des impayés liés aux amendes y relatives et à l'emprisonnement qui s'ensuit.

Depuis 2016 le nombre de peines privatives de liberté de substitution (PPLS) ne cesse d'augmenter dans le canton. Ainsi, à Genève, on est passé de 1557 jours de prison exécutés en 2016 à 5666 jours de prison en 2018 pour un coût de 1 076 540 francs en 2018. Il s'agit la plupart du temps de personnes venant de familles où l'abonnement des Transports publics genevois (TPG) pèse trop lourd dans le budget. Avec la crise actuelle, beaucoup plus de familles risquent d'être précarisées. La page 5 du Powerpoint présente les subventions des communes concernant la mobilité douce (abonnements TPG et achat d'un vélo). Pour les abonnements TPG, à Genève c'est 100 francs, à Bernex 200 francs et à Confignon 150 francs, d'autres communes plus petites avec des budgets beaucoup moins conséquents comme Russin et Dardagny prennent totalement en charge l'abonnement pour les jeunes. La Ville de Genève a un budget de 1,2 milliard de francs annuel pour 200 000 habitants; comme elle donne 100 francs par habitant pour soutenir la mobilité douce, cela représente grosso modo 500 000 francs. En comparaison, Presinge, qui a un budget de 3,7 millions de francs pour 720 habitants, donne 1100 francs par an dont 600 francs pour les abonnements TPG et Unireso junior-adulte et senior. Les grandes communes comme Lancy, Meyrin et Vernier subventionnent la mobilité douce jusqu'à sept fois plus que Genève. La Ville de Genève doit en faire davantage. Ce sont soit des personnes des classes moyenne-pauvre qui doivent profiter de cette motion, par exemple le groupe 6, les couples avec enfants mineurs (cf. barème RDU) et, pour les jeunes de 18 à 25 ans, le groupe 1 ou le groupe 2, puisque ce sont des jeunes en charge de leur déclaration d'impôts qui ont un faible revenu. Elle ne souhaite pas que la Ville se substitue à l'Hospice général, car on sait très bien que celui-ci paie une partie ou l'entier de l'abonnement ou que les familles ne paient que 66 francs par année. De plus la Fondation genevoise de désendettement (FgD) prend en charge les enfants qui en font la demande pour rembourser les dettes liées à ces abonnements.

Questions-réponses

Combien de communes citées ci-dessus paient pour l'accueil des sans-abris qui coûte 17 millions à la Ville?

La Ville est un peu seule sur ce point, même si l'Association des communes genevoises (ACG) a donné 1 million de francs pour les sans-abris. On sait très bien qu'il y a de grandes difficultés pour obtenir des fonds des communes puisque la plupart des sans-abris résident en Ville de Genève, mais elle ne voit pas le lien avec la motion qui vise une population qui est dans une grande précarité à l'heure actuelle, même si elle n'est pas sans abri. Elle aimerait aider ces familles qui sont dans de grandes difficultés, surtout les jeunes de 18 à 25 ans, qui pour beaucoup sont en études et, faute de moyens, sont obligés de prendre le bus pour se rendre à l'Université, à leur stage ou autre. Elle trouve mal fait qu'ils soient amendés parce qu'ils n'ont pas les moyens de payer leur abonnement de bus.

Si on multiplie par quatre ou cinq ce que la Ville donne actuellement, à savoir 100 francs, il faut trouver l'argent pour financer cette gratuité – comment?

Actuellement, tous les jeunes, quel que soit le revenu, peuvent demander les 100 francs. L'aide de la Ville ne vise donc pas les familles de la classe moyenne-pauvre comme sa motion. Si cette dernière est acceptée, elle espère que les 100 francs donnés à tous les jeunes seront suspendus. Il faut aussi savoir que quand les amendes s'accumulent les jeunes peuvent avoir un casier judiciaire, qui pourrait rendre impossible l'achèvement de leurs études.

Pourquoi faut-il supprimer les 100 francs, une motion n'en remplaçant pas une autre? Serait-il possible de faire une extension de la motion qui existe?

Certaines personnes n'ont pas besoin des 100 francs pour acheter un abonnement de bus. C'est pourquoi elle demande que ces 500 000 francs soient investis dans sa motion qui ne touche que les classes moyenne et pauvre et non pas toute la population.

Des commissaires rappellent que la subvention a été augmentée de 50 000 francs dans le budget 2021, qu'un envoi généralisé est fait à toutes les familles concernées et que le montant est décaissé à la Ville uniquement après avoir fait valoir son dû aux TPG. Donc le coût de 550 000 francs ne concerne pas tous ceux qui y ont droit sinon cela coûterait beaucoup plus cher.

La situation actuelle, soit une participation de 100 francs à l'abonnement pour tous et toutes les jeunes de 12 à 25 ans, sans condition de revenus ou de ressources, est une solution simple à mettre en place, dans le sens où la Ville envoie à tous les enfants cette possibilité de faire valoir un chèque de 100 francs. On voit très bien que la plupart des familles n'en font pas usage, et on peut imaginer que ce sont les familles qui en ont le plus besoin qui en font usage. La motion sera

beaucoup plus facile à mettre en place si c'est le Canton qui s'en occupe, car il a les données par rapport à l'Hospice général et au RDU, etc. Est-il nécessaire de mettre une usine à gaz en Ville induisant d'autres coûts administratifs qui s'ajouteraient au coût de la subvention elle-même?

Comme la Ville de Genève n'a pas de personnel pour contrôler toutes ces situations, ce qui est une des raisons de la mise en place des 100 francs ou encore de l'allocation de rentrée scolaire basée sur une donnée existante que le Canton peut donner à la Ville, pourquoi ne pas lier le subventionnement au RDU?

Mme Menétrey ne voulait pas lier le conditionnement simplement au fait d'avoir ou pas le subside. De plus, les barèmes de subsides ont augmenté et, quand on gagne 162 000 francs, normalement on a les moyens de payer un abonnement de bus à son enfant, ce qui n'est pas le cas pour le groupe 6. Pour une famille de 100 000 francs avec deux, voire trois enfants, avec les primes maladie, le prix du loyer, les autres charges, cela devient compliqué. D'autant que ce sont souvent des familles qui sont légèrement au-dessus pour obtenir par exemple des aides du Service des prestations complémentaires (SPC) ou avoir droit aux Colis du cœur. Malgré tout, elles ont de la difficulté à acheter un abonnement de bus pour les deux parents et les enfants. La poursuite de leurs études est souvent conditionnée à la capacité à se déplacer; ne pas pouvoir payer leur abonnement de bus peut les mettre en difficulté. Il y a donc le risque d'avoir une rupture dans les études. Si l'on fait des études d'avocat et que l'on se retrouve avec un casier judiciaire pour amendes non payées c'est compliqué. Elle a proposé le groupe 6, cependant il est possible d'affiner, en auditionnant par exemple Mme Kitsos, pour savoir quels groupes il serait le plus judicieux de cibler, notamment ceux qui passent entre les gouttes des aides. Elle ne s'est pas basée sur le salaire médian qui est de 6000 francs, parce qu'elle considère que quand les deux parents gagnent 6000 francs, ce qui équivaut à 12 000 francs, ils ont les moyens de payer un abonnement à leurs enfants. Elle a enquêté dans son quartier auprès de familles qui sont vraiment en difficulté pour acheter des abonnements de bus, elle a fait une moyenne, et avec toutes leurs dépenses, le groupe 6, c'est déjà limite.

Si l'on regarde le barème RDU, il y a des différences importantes, entre 10 000 francs et 20 000 francs. Sur une année cela fait quand même une somme. L'audition des TPG permettrait de savoir combien de jeunes sont concernés et à combien de familles cela correspondrait au niveau des subsides pour les mineurs dans le groupe 6, et pour des jeunes de 18 à 25 ans dans le groupe 1 ou le groupe 2.

Qu'en est-il du chiffre de 10 millions de francs émis par le journal Le Courrier *pour couvrir l'abonnement des jeunes entre 8 et 25 ans?*

Ces 10 millions de francs concernent sa première motion qui demandait la totale gratuité pour tous les jeunes. Ce n'est plus le cas puisque la motion actuelle vise une certaine population en difficulté; le montant sera donc moindre.

Quel est le nombre de personnes touchées?

32 207 abonnements pour les jeunes de 8 à 25 ans sont délivrés en Ville de Genève (information transmise de l'administration communale).

Dans la mobilité douce est aussi comprise l'aide au développement de voies sécurisées pour les piétons et les vélos, puisqu'il est évident que les gens vont se déplacer plus facilement s'ils se sentent en sécurité. Y a-t-il des données par rapport à cela, puisqu'en Ville de Genève un budget y est dévolu?

Non.

Quel est le critère supplémentaire qu'elle compte ajouter pour ces 8-25 ans par rapport au système actuel?

C'est vraiment pour ceux qui résident en Ville de Genève, et le groupe 6. Par contre, il est vrai qu'elle n'a pas mentionné dans la motion qu'elle vise également les jeunes de 18 à 25 ans qui font leur propre déclaration d'impôts; elle trouverait intéressant d'ajouter le groupe 1 ou le groupe 2, donc des jeunes qui ne gagnent pas plus que 30 000 francs par année, pour vraiment viser des jeunes dans la précarité.

Pourquoi s'arrête-t-elle à 25 ans?

C'est généralement à cet âge que les études s'arrêtent.

Pour quelle raison s'est-elle arrêtée aux 8 à 25 ans, puisqu'un billet de TPG est payant dès l'âge de 6 ans?

Généralement les enfants de 6 à 8 ans sont accompagnés par les parents, et via les Chemins de fer fédéraux (CFF), il existe l'abonnement annuel de 30 francs permettant aux jeunes de 6 à 16 ans de voyager accompagnés d'un adulte.

Selon une commissaire les invites ne se concentrent pas uniquement sur les jeunes de 8 à 25 ans dans la précarité puisque la deuxième invite demande d'inclure les couples qui peuvent avoir plus de 25 ans.

C'est effectivement mal formulé. La motion vise vraiment les jeunes des 8 à 25 ans. Si on regarde le groupe 6, on a avec ou sans charge, raison pour laquelle elle a inclus les familles avec des enfants, de 8 ans à presque la majorité. Elle aurait dû mettre les enfants des couples. Il est aussi vrai qu'elle n'a pas mentionné qu'il fallait que les 18-25 ans fassent partie du groupe 1. Elle vise vraiment les familles ou les familles monoparentales avec des charges.

Combien de jeunes ont fait de la prison pour des billets de TPG non payés?

Il faut poser la question directement aux TPG, ou auditionner la FgD.

A combien de personnes correspondent les jours de prison? Comment fonctionne le schéma de ces amendes?

Pour la jeune fille que l'on voit dans le reportage, cela correspond à une accumulation de non-paiements entre 2013 et 2016. Et forcément, quand on va à l'Office des poursuites, cela génère des frais exorbitants qui s'y ajoutent.

Combien de temps cela reste-t-il au casier judiciaire?

Cinq ans.

Comment cette motion peut-elle être proactive auprès des personnes qui ne recourent pas aux prestations auxquelles elles ont droit?

C'est un problème du Canton qui doit aussi faire un travail, par exemple quand le jeune arrive à 18 ans, lui envoyer une circulaire ou une explication pour l'informer de tout cela. Selon elle, beaucoup de jeunes avec des difficultés de paiement ne connaissent ni Point jeunes, ni La boîte à boulots. Beaucoup ne savaient même pas qu'ils pouvaient obtenir le subside. Si eux ne le savent pas, les parents ne le savent pas. Le Canton devrait faire plus de travail pour que les jeunes soient au courant des droits qu'ils peuvent faire valoir.

Selon une commissaire, il n'y a pas de mineur en prison pour une conversion de peine. Si c'était le cas ce serait vraiment un scandale genevois et les journaux en auraient parlé. Si des jeunes entre 18 et 25 ans sont en prison uniquement pour une conversion de peine, il suffit de faire une recherche pour savoir combien sont en prison et pour quel motif.

Mme Menétrey répond que l'on a pu voir l'effet boule de neige avec l'assurance-maladie. Des parents ne payaient pas l'assurance-maladie de leur enfant qui, une fois majeur, se retrouvait avec un acte de poursuites pour non-paiement de l'assurance. C'est peut-être la même chose avec les TPG.

Existe-t-il des mesures prodiguées par les TPG ou Unireso pour venir en aide à ces jeunes?

Ce qui existe est le SPC familles qui donne le droit à avoir un abonnement de bus à 66 francs par année. Néanmoins, quand l'assistante sociale calcule le droit au logement, à l'assurance, etc., il peut arriver qu'il soit plus avantageux de payer l'abonnement à 400 francs.

Diverses études dans plusieurs villes européennes démontrent qu'en cas de gratuité le transfert modal se reporte surtout vers des gens qui utilisent déjà des moyens de transport doux, à savoir le vélo ou la marche à pied. Est-ce que la motion, du point de vue environnemental, vise le bon public?

Si ces jeunes n'ont pas les moyens de se payer un abonnement de bus, ils n'ont pas les moyens de s'acheter un scooter ou un vélo.

Un commissaire, motionnaire, explique que 18 000 personnes bénéficient des 66 francs dans le canton. Il considère que c'est en agissant sur les jeunes dès le plus jeune âge que l'on arrivera à un transfert modal intelligent, et pas en construisant des blocs de béton au milieu des rues. Il y a sûrement des petites modifications à faire dans les invites. L'objectif est que ce soit sous condition de ressources. De toute manière, il rappelle que certains ici se sont battus pour que le RDU soit le document utilisé par la Gérance immobilière municipale (GIM), donc il ne faut pas venir dire que l'on n'a pas les moyens de le faire. La GIM fait le calcul en fonction du RDU chaque année, puisque les revenus changent. Il n'est pas nécessaire de subventionner les abonnements TPG aux 25 000 jeunes de la ville de Genève. La question de la suppression des 100 francs peut rester ouverte. Ce n'est pas si mal qu'ils les touchent, puisque cela participe aussi à l'idée de transfert modal, même s'ils n'ont pas la subvention complète. Cela les incite à prendre l'abonnement. On voit bien que tout le monde ne le prend pas, sinon cela ne coûterait pas 550 000 francs à la Ville. Donc il est probable que cette mesure ne coûtera pas autant que l'on veut le dire.

Mme Menétrey ajoute que les gens devront faire la demande pour obtenir la gratuité.

La Ville se plaint des transferts de charge du Canton et a 47 millions de francs de déficit. Si la Ville décide d'octroyer, sous certaines conditions qui ne sont pas définies, des aides à ces jeunes, c'est pour qu'ils aient accès aux transports dans le canton, puisqu'il est vrai que certains jeunes, par rapport à l'emplacement des écoles, doivent parfois sortir du périmètre de la Ville. Puisque c'est le Canton qui finance les déficits des TPG, le groupe Mouvement citoyens genevois va-t-il déposer le même texte au Grand Conseil, instance qui couvre le déficit des TPG?

L'idée n'est pas que la Ville se substitue puisqu'il est bien écrit que les personnes inscrites à l'Hospice général seraient exclues de ces aides, puisqu'elles bénéficient déjà de tarifs préférentiels sur les transports publics. Certaines communes le font déjà.

Combien de jeunes, parmi ceux qui enfreignent la loi, font vraiment partie des familles précaires qui sont peut-être précisément celles qui font l'effort de payer leur billet? Si l'idée est de faire l'éducation des jeunes, ne faudrait-il pas précisément leur apprendre que rien n'est gratuit?

Il est bien mentionné que la Ville ne se substituera pas au Canton si ces jeunes touchent déjà l'abonnement du Canton. Cette motion n'a rien à voir avec la première motion qui coûtait effectivement 10 millions de francs pour offrir la gratuité à 25 000 jeunes. Celle-ci vise vraiment les familles ou les familles monoparentales dans la précarité, légèrement au-dessus des barèmes, qui ne peuvent pas toucher des abonnements de bus gratuit, et les familles qui pourraient l'avoir mais qui ne l'ont pas parce qu'elles seraient pénalisées pour d'autres choses.

Est-ce qu'un enfant de 10 ans qui ne va pas à l'école loin de son quartier a vraiment besoin d'un abonnement de bus?

Beaucoup de jeunes, qui sont au cycle de 12 à 15 ans, sont envoyés loin de chez eux. Elle habite elle-même à Saint-Jean à trois arrêts d'un cycle, et elle doit envoyer ses enfants à La Gradelle.

Combien coûte l'abonnement TPG?

Il coûte 400 francs.

Est-ce qu'à la place de proposer la gratuité des TPG il serait possible de proposer un vélo, qui peut coûter entre 200 et 300 francs s'il est recyclé et permettrait de développer la mobilité douce, en plus de l'économie locale?

Un vélo coûte, même si on le prend de seconde main, et demande un entretien, sans parler des risques de vol. Avec un abonnement TPG, on est tranquille à l'année, et il y a aussi les Noctambus pour les jeunes qui sortent le week-end. Il serait plus intéressant de donner directement 400 francs pour un abonnement permettant de circuler à l'année dans tout Genève.

La gratuité n'étant pas éducative, pourquoi la gratuité?

La Ville subventionne les maisons de quartier qui organisent régulièrement des sorties avec les enfants. Mme Menétrey propose de leur demander ce qu'elles dépensent en frais TPG pour les déplacements car, selon elle, le coût total devrait être proche du coût de la motion.

Un commissaire considère que si l'on multiplie le prix actuel par quatre, cela fera à peu près 2,2 millions de francs puisque ce sera probablement les mêmes personnes qui en auront besoin. Le Mouvement citoyens genevois a l'intention de déposer cette motion dans toutes les communes où le parti est représenté. Par ailleurs, la Ville de Genève paie aussi une ligne TPG, donc ce n'est pas uniquement cantonal. Sur le dépôt de la motion au Canton, c'est une possibilité et ils en discuteront. Il rappelle que les TPG sont évidemment subventionnés car ils ne pourraient pas tourner. La recette des billets équivaut à 200 millions de francs tout comme la subvention de l'Etat. Il y a aussi des recettes de la publicité à hauteur de 6 à 7 millions de francs. Vouloir que le Canton fasse cet effort revient à déplacer les coûts, il n'y a jamais rien qui est gratuit. C'est un autre débat et c'est évidemment cantonal. La Ville paie aussi avec les 100 francs et elle paie pour avoir une ligne de proximité, notamment pour les personnes âgées. Ce qui lui paraît intéressant c'est le transfert modal.

Séance du 22 juin 2021

Audition de M. Denis Berdoz, directeur général des Transports publics genevois (TPG), de M. Marc Defalque, directeur marketing ventes et communication des TPG, et de M. Rémy Burri, responsable opérationnel Unireso

Présentation Powerpoint (cf. annexe 2).

M. Berdoz explique que M. Burri a été invité en sa fonction de responsable Unireso car la tarification à Genève est supervisée par la communauté paritaire Unireso. Cette communauté regroupe les TPG, les CFF ainsi que les Mouettes genevoises, et détient la compétence de gérer toute la tarification des transports publics dans le canton.

M. Defalque indique que les TPG et Unireso ont élaboré ensemble un état de situation sur la tarification, qui a permis de s'adapter à la crise sanitaire en décelant de nouveaux comportements et/ou de nouvelles sensibilités des habitants par rapport aux tarifs dans le but d'adapter les titres de transport à une nouvelle réalité.

La cherté présumée des transports publics n'est pas l'obstacle principal à l'adoption du transport public comme moyen principal de mobilité. Entre 1994 et 2018, cette cherté s'est réduite de manière conséquente. Le principal atout soulevé par les habitants concernant les transports publics à Genève est l'aspect pratique. La lenteur des transports publics est également régulièrement constatée, mais elle est inhérente au fait de la dépendance au trafic des voitures et des vélos. Les enquêtes révèlent que l'aspect écologique est largement reconnu. Le prix n'est donc pas le thème principal s'agissant des transports publics. Les TPG sont probablement le mode de transport le moins cher. Les personnes en formation, notamment adressées par cette motion, sont plus sensibles au prix mais gardent tout de même une bonne image des transports publics. Ces personnes sont également sensibles à la question écologique et aux nuisances de la voiture; ils utilisent par conséquent régulièrement plusieurs modes de transport comme les transports publics et le vélo.

Les personnes qui utilisent le moins les transports publics sont les plus critiques par rapport à la notion de cherté. Les familles monoparentales sont les plus sensibles par rapport à la cherté des TPG mais de peu comparé aux autres configurations. Beaucoup de clients possèdent un abonnement annuel permettant de voyager à un coût de 1,37 franc par jour – ce qui représente un montant très bas par rapport à tous les autres modes de transport (trottinette électrique en location, etc.). La situation est donc favorable lorsqu'on utilise régulièrement les transports publics. Les TPG ont une position tarifaire extrêmement favorable comparé à d'autres villes suisses et étrangères, notamment grâce à l'abonnement annuel. L'abonnement annuel à Genève coûte 500 francs par an alors qu'à Lausanne il coûte 740 francs, à Bâle 800 francs (voir slide 5). La base tarifaire à Genève favorise donc l'utilisation des transports publics, qui est bien située sur le plan suisse.

Le taux d'abonnements aux transports publics est relativement élevé par rapport à d'autres communautés tarifaires étant donné que le tarif est exceptionnellement bas par rapport à l'offre.

M. Burri indique que les actions qu'Unireso partage avec la Ville permettent d'offrir des prix préférentiels par le financement octroyé par la Ville notamment pour les jeunes clients. Depuis 2021, une plateforme digitale a été conçue avec le soutien de la Ville qui permet de travailler de manière plus efficace et ciblée avec toutes les communes qui ont fait le choix d'offrir des rabais et des financements à leur communauté. Il n'est donc plus obligatoire de se déplacer dans une agence communale et de fournir des papiers, ce qui pouvait se montrer auparavant dissuasif pour la clientèle. Des zones géographiques peuvent être délimitées par les différentes communes via cette plateforme afin de faire profiter leur communauté de rabais. La commune choisit la durabilité de l'offre proposée aux citoyens, la plupart du temps elle varie entre trois et douze mois. Les subventions et aides apportées et financées par les communes s'élevaient jusqu'en 2018 à minimum 50 francs tandis que depuis 2019 elles s'élèvent à minimum 100 francs. Par exemple, un abonnement annuel pour les juniors résidents qui s'élève normalement à 400 francs peut se retirer à un montant de 300 francs grâce à la participation de la commune. L'objectif de ces actions est de faire bénéficier le plus possible de juniors (10-24.99 ans), ainsi que d'autres catégories de population, d'une réduction pour l'achat d'un abonnement Unireso. Certaines communes élargissent les offres aux seniors, voire à toute la population. Les communes décident donc quelle est la partie ou les parties de la population qui seront les bénéficiaires des offres tarifaires. La Ville de Genève est une des meilleures parties actives en termes d'actions de promotion pour les abonnements: 5500 abonnements subventionnés sont prévus pour 2021.

M. Defalque rappelle qu'une plateforme pour les communes a été mise en place dans le cadre de la digitalisation des TPG qui permet de faciliter l'accès aux abonnements des citoyens de chaque commune. Environ trente communes genevoises l'utilisent cette année. La Ville de Genève en est actuellement la plus importante utilisatrice avec un budget de 550 000 francs pour 2021. Une plateforme identique existe également pour les subventionnements des entreprises. Ce type de plateforme permet d'automatiser une grande partie des transactions afin de permettre aux bénéficiaires d'accélérer l'acquisition des titres de transport. La promotion des communes est automatisée ainsi que le site de vente en ligne des TPG qui permet d'obtenir un abonnement Unireso pour les personnes détenant déjà un SwissPass. Il n'y a donc plus besoin de recourir à des procédures bureaucratiques afin d'acquérir des abonnements TPG. Ce type de plateforme permet de canaliser des subventions et des actions promotionnelles plus importantes qu'auparavant. Cette plateforme permet également d'éviter les longues files d'attente aux agences et facilite l'accès aux transports publics.

Environ 1000 abonnements ont déjà été vendus en 2021. Les résultats de ces actions promotionnelles sont plus nombreux au moment de la rentrée scolaire, dès le mois d'août. Les TPG n'ont donc aucune peine à respecter le quota qui implique d'atteindre les 550 000 francs alloués par la Ville.

M. Burri indique qu'Unireso et les TPG ne peuvent pas identifier la cible de la manière déterminée dans la motion. Un certain nombre de données est fourni par l'Office cantonal des statistiques (OCSTAT). Il n'y a malheureusement pas de données disponibles année par année et par catégorie de clients. Il rappelle que les actions pour les jeunes sont valables jusqu'à 24 ans révolus.

Coûts de la motion pour la Ville de Genève

Un total de 37 500 jeunes a été identifié pour la Ville de Genève:

– S'ils retirent tous un abonnement gratuit: 15 millions de francs à la Ville.
– Si 25% de jeunes obtiennent un abonnement gratuit: 3,75 millions de francs.
– Si 75% sont détenteurs d'une attestation de scolarité, d'une attestation de formation ou s'ils sont inscrits à l'Office cantonal de l'emploi (OCE) et qu'ils retirent leur abonnement gratuitement: 11,25 millions de francs.

Ces calculs sont des hypothèses qui permettent de se rendre compte des prix potentiels que la gratuité des abonnements pourrait engendrer.

Pour la deuxième invite qui s'adresse aux actions pour les couples avec charge équivalant au groupe 6 RDU, ils ont émis l'hypothèse que le souhait des motionnaires était de viser à inclure les jeunes de 8 à 24.99 ans n'étant ni en formation, ni au chômage, mais dans un foyer avec charge du groupe 6 RDU afin de leur permettre de bénéficier de la même prestation gratuitement. Donc, si 80% des jeunes entre 8 à 24.99 ans domiciliés sur le territoire de la Ville sont détenteurs d'une attestation de scolarité ou de formation, inscrits à l'OCE ou dans un ménage avec une charge et un revenu équivalant du groupe 6 selon le RDU: coût de 12 millions de francs.

Questions-réponses

Comme il semble qu'uniquement 25% des jeunes sont intéressés par l'offre promotionnelle de la Ville de 100 francs sur le prix de l'abonnement, pour quelles raisons les estimations des coûts sont-elles faites avec 75 et 80% de jeunes hypothétiquement intéressés à se procurer l'abonnement?

C'est une fourchette de la clientèle qui est présentée, à savoir 25% des jeunes qui seraient intéressés par cette offre, ainsi qu'une fourchette plus haute s'élevant à 75%. Le réel montant des personnes intéressées se trouve entre ces

deux montants. Une fois que l'on a réussi à identifier le nombre de clients qui bénéficient d'un abonnement annuel facturé ou non facturé à 400 francs, on connaît le montant exact du coût de la motion proposée. Le fait que les jeunes sans attestation scolaire, etc., et vivant dans un environnement familial difficile bénéficient d'un abonnement gratuit augmenterait sûrement le pourcentage de personnes intéressées. Cette hypothèse explique le pourcentage de 80% de jeunes intéressés à obtenir l'abonnement gratuit. Le pourcentage de 75% de jeunes intéressés peut également englober les jeunes possédant une attestation scolaire mais vivant dans un ménage avec une charge et un revenu équivalant du groupe 6 selon le barème du RDU.

Est-ce que la fourchette se situe entre 25 et 80%?

Unireso ne connaît pas le taux de jeunes en formation au sein du périmètre de la Ville. Etant donné que 25% des jeunes ont réclamé l'abonnement lorsque la Ville offrait 100 francs, on peut imaginer que si l'abonnement était gratuit ce pourcentage augmenterait. Unireso était donc dans l'incapacité de calculer exactement le public ciblé par la motion.

Combien de personnes bénéficient du tarif préférentiel de l'abonnement Unireso destiné aux personnes âgées à l'aide sociale qui s'élève à 66 francs par année?

En 2020 17 000 personnes ont bénéficié de l'offre qui permettait d'acquérir l'abonnement annuel à un prix de 66 francs. Les abonnements mis à disposition par l'Hospice général pour lesquels les bénéficiaires SPC s'acquittent d'un forfait annuel de 66 francs concernent entre 35 000 et 38 000 personnes chaque année. Les personnes âgées sont informées de ce droit une fois qu'elles sont inscrites à l'Hospice général et peuvent obtenir un abonnement sur demande.

A combien s'élève le nombre de jeunes poursuivis du fait qu'ils ne paient pas leurs billets TPG ni leurs amendes? Est-ce que certains jeunes se retrouvent avec un acte de défaut de biens ou condamnés à des peines privatives de liberté pour non-paiement de leurs amendes?

Il n'y a pas de statistique concernant le taux de jeunes contrôlés par rapport à l'ensemble de la population. Cependant que les jeunes ne représentent pas la catégorie de population la plus problématique par rapport à d'autres. Si c'était le cas, les TPG mettraient en place des actions de prévention. Le taux de fraudes constatées figure dans la norme nationale. Il n'y a donc pas de spécificité genevoise.

Est-il juste de dire que les jeunes précarisés resquillent davantage que d'autres catégories?

C'est une information que l'on peut obtenir lors du constat mais pas lors des contrôles. Beaucoup de clients sont parfois verbalisés alors qu'ils ne se

trouvent pas dans une situation précaire. Il peut y avoir plusieurs raisons qui font qu'une personne ne paie pas son billet, par exemple le manque de temps, un oubli, etc. Il faudrait donc faire une recherche spécifique concernant le nombre de jeunes précarisés qui ne paient pas leurs amendes et obtenir des statistiques. Cependant, si cette problématique était importante, les TPG la contrôleraient spécifiquement.

Est-il possible de développer ces enquêtes sur les raisons qui poussent ou non la population à utiliser les transports publics afin de combler cette absence de données statistiques?

Dans leurs activités il est difficile de voir quelle part est la part de marché possible d'acquérir par rapport au trafic individuel motorisé, notamment du fait qu'ils suivent une logique de développement durable. Le but est d'attirer le plus de clients possible prêts à faire la transition vers un mode de transport plus vertueux. Les coûts de possession d'une voiture sont beaucoup plus élevés que les coûts de l'acquisition d'un abonnement. L'effort commercial consiste donc à faire en sorte qu'un maximum d'habitants de Genève choisissent les transports publics et se focalisent donc sur cette conversion. L'Hospice général fournit un effort important en matière de financement et au niveau du nombre de bénéficiaires.

Ont-ils constaté une différence d'utilisateurs des transports publics par rapport aux augmentations et réductions des subventions qui facilitent l'accès aux TPG?

Il existe toutes sortes de théories concernant cette élasticité entre le prix et la demande. Lorsque la population a décidé au niveau cantonal de baisser les tarifs, l'abonnement annuel Unireso est passé d'un prix de 700 francs à 500 francs par année. Il y a donc une forte baisse de prix sur la plupart des titres de transport. A la suite de ces réductions, ils n'ont pas constaté de hausse particulière de la fréquentation des TPG. La fréquentation augmente d'environ 2% par an; cela est dû à d'autres facteurs comme l'accroissement de la population et du réseau, etc. Une augmentation de l'offre implique effectivement une augmentation de la fréquentation.

La démarche commerciale de la commune consiste à financer une partie de l'abonnement pour inciter les habitants à utiliser les transports publics. Le prix n'est cependant pas la motivation principale. Les critères importants qui jouent un rôle dans l'utilisation des transports publics sont leur confort, leur accessibilité et leur fréquence. Le fait de pouvoir utiliser son téléphone à bord des transports publics est également un incitatif important au niveau des jeunes utilisateurs. L'incitatif promotionnel donné par les communes permet d'influencer les habitants à utiliser les transports publics mais cela nécessite également d'autres facteurs.

Est-il possible de connaître l'augmentation des ventes des abonnements depuis le début de la mise en place de la subvention de 100 francs de la Ville destinée aux jeunes de 9 à 25 ans?

En raison des règles de protection des données clients, Unireso ne peut pas faire ce travail. Il est aussi difficile d'évaluer quelle action (dont l'augmentation de la population ou de l'offre et l'amélioration des fréquences) en particulier est responsable de la croissance du chiffre d'affaires mentionnée.

Est-il possible de recevoir le montant annuel total des amendes reçues par année?

Le montant annuel des amendes représente environ 3-4% du chiffre d'affaires.

Ont-ils déjà évalué l'impact de l'achat des billets depuis son téléphone portable et si cela incite la population à utiliser les transports publics, notamment chez les personnes visées par la motion (jeunes entre 8 et 25 ans)?

La possibilité d'acheter un billet depuis son téléphone est un incitatif positif notamment pour les personnes n'ayant pas la monnaie ni le temps d'acheter un billet à la machine. Grâce aux téléphones, il est possible d'anticiper l'achat des billets occasionnels. Le taux de paiement digitalisé à la fois grâce au webshop, à l'acquisition d'abonnements et des SMS représente actuellement plus de 30% du chiffre d'affaires. Il est d'avis que ce système génère moins de fraude.

Serait-il intéressant et envisageable de rendre l'utilisation des Noctambus gratuite?

Genève a été privilégiée dans le traitement des services Noctambus car la surtaxe qui était prévue suite à la création de ce service a été rapidement supprimée. Le réseau Noctambus fait partie de l'offre de tous les transporteurs et est accessible avec la tarification Unireso. La gratuité dépendrait du coût annuel du Noctambus afin d'estimer cette prestation.

Existe-t-il une étude concernant les coûts et bénéfices de la gratuité des TPG?

Ils détiennent quelques informations qui proviennent de la France. Si tout était gratuit, cela compenserait le chiffre d'affaires perdu dans la commercialisation. Les retours d'expérience ne sont pas unanimes ni favorables à la gratuité. Il donne l'exemple du Luxembourg – ville à la situation fiscale différente de la Suisse, en particulier pour les individus. Ce pays possède des moyens relativement importants pour se lancer dans des opérations de subventions destinées à une population peu nombreuse. Les situations à Genève et au Luxembourg ne sont pas comparables. Il faudrait considérer davantage d'indicateurs pour décider d'une gratuité des transports publics car le but prioritaire est d'inciter par exemple les entreprises à mobiliser leurs employés et à les encourager à utiliser

les transports publics. Il rappelle que la plupart des utilisateurs et utilisatrices des TPG sont des personnes qui vont au travail ou qui se rendent à leur formation; elles prennent donc les transports publics souvent à la même heure.

La fréquentation des TPG est très importante malgré le fait qu'ils soient payants. L'effet de la gratuité sur les autres villes d'Europe agit sur des offres plus confidentielles que celle de Genève: le nombre d'habitants du Luxembourg est proche de celui de Genève, mais cette ville dispose d'un budget annuel de plus de 22 milliards d'euros. Le budget n'est donc pas le même que celui du Canton de Genève.

Le grand défi de la gratuité est la poursuite des opérations, c'est-à-dire les investissements nécessaires au maintien du niveau de qualité de l'ensemble du réseau. De plus, si l'offre a du succès il faut pouvoir la développer. Cela nécessitera des moyens plus importants offerts par la collectivité puisque les moyens provenant des titres de transport auront disparu. Avant la gratuité au Luxembourg, les ventes de titres de transport couvraient 8% du budget de l'opérateur. La collectivité s'est chargée de compenser ce montant. En Suisse les proportions ne sont pas les mêmes, environ 50% du chiffre d'affaires étant lié aux ventes de titres de transport. Le défi de la gratuité serait donc beaucoup plus grand; il s'agit d'un choix politique et non de l'opérateur.

Est-il envisageable de créer des alternatives à la motion, comme de permettre la gratuité aux enfants de familles nombreuses ou à un enfant sur deux, etc.? Quelles seraient les propositions et stratégies alternatives des TPG en collaboration avec la Ville pour suivre le chemin de la gratuité que propose cette motion?

L'incitation à l'usage des transports publics grâce aux offres promotionnelles des communes est certainement la voie la plus efficace pour qu'à terme un plus grand nombre de gens continuent à utiliser les transports publics. Les jeunes âgés de 25 ans sont plus susceptibles également de changer de modes de transport (voiture, vélomoteur, etc.). La voie choisie actuellement par la Ville de participer à une partie du prix des abonnements est adéquate. 75% des jeunes ciblés ne font pas l'acquisition d'un abonnement annuel Unireso car ils utilisent d'autres modes de transport, comme la marche, le vélo, etc. Les TPG proposent donc de continuer dans cette voie et éventuellement d'augmenter le montant de la subvention afin de viser les jeunes ciblés par la motion. Ils ont constaté que la plupart des personnes qui ne payaient pas leurs billets se situaient dans la tranche d'âge 20-29 ans, il ne s'agit donc pas que des jeunes personnes ciblées dans la motion. Les TPG souhaitent également permettre à davantage de personnes âgées de revenir à l'utilisation des transports publics plutôt que la voiture. Il recommande donc d'inciter la tranche d'âge au-delà des 25 ans à utiliser ou à continuer d'utiliser les transports publics.

Pour quelle raison le mode de contrôle actuel est-il considéré efficace?

Les TPG estiment important de faire paraître une autorité claire et que ces personnes sont dûment habilitées à intervenir. Les contrôleurs doivent faire respecter un règlement, et par conséquent la relation avec la clientèle est très importante et particulière. Ils reçoivent une formation continue sur la relation clientèle. Leur métier est nécessaire et difficile. Les situations dans lesquelles une personne se fait contrôler se déroulent la plupart du temps correctement puisque la majorité des clients possèdent un titre de transport valable et estiment normal qu'il y ait des contrôles afin d'éviter toute fraude. Dans un petit nombre de cas, les situations peuvent être plus délicates.

De quelle manière les contrôleurs peuvent-ils arrêter une personne qui fraude?

Le but est que le personnel soit visible et reconnaissable par les passagers. Les contrôleurs attendent jusqu'au dernier moment pour monter dans le bus, il n'y a donc plus de possibilité pour les personnes de descendre. Ils procèdent ensuite au contrôle de toutes les personnes à bord. Un certain nombre de techniques permettent d'optimiser leurs missions.

Est-ce que ce système proposé aux personnes âgées (abonnement gratuit d'une année) par le Canton a amené davantage d'abonnés au réseau TPG?

Moins de 100 abonnements avaient été accordés aux personnes âgées ciblées par la proposition du Canton. Cette initiative n'avait donc pas bien fonctionné. Il est difficile de convertir les personnes d'un certain âge à l'utilisation des transports publics, surtout si elles ont passé une grande partie de leur vie à utiliser une voiture. Les gens remettent rarement la mobilité en question, à part lors d'importants changements de vie, quartier, profession, etc. Le moment charnière autour des 25-30 ans est donc très important; l'enjeu principal est d'inciter les clients à continuer à utiliser les transports publics à partir de cet âge.

En cas de gratuité, y a-t-il un risque que les utilisateurs respectent moins les prestations (véhicules, propreté, etc.)? De quelle manière les TPG prévoient-ils de faire respecter ces règles?

Le sujet du port du masque est essentiel. Selon les statistiques, le port du masque est actuellement bien respecté. Le personnel de terrain informe également si la mesure est bien suivie. Elle ne l'est pas à 100%, en soirée le port du masque est moins respecté que lors des heures de pointe. Le personnel intervient lorsqu'il constate qu'une personne ne respecte pas le port du masque. Cependant, celui-ci n'a pas l'autorité d'obliger une personne à porter le masque et ne peut pas l'amender. Seule la police peut verbaliser en cas de non-port du masque. Le personnel des TPG ne peut pas prendre de mesure coercitive, selon ce qui a été décidé au niveau de la Suisse.

Combien de jeunes sont concernés par l'offre promotionnelle de l'Hospice général et peuvent par conséquent acquérir un abonnement moins cher?

M. Burri informe que la plupart du temps les aînés sont bénéficiaires du SPC et moins les jeunes. Environ 10% de la clientèle de l'Hospice général réclament un abonnement à tarif jeune.

Quels seraient les avantages et inconvénients de la gratuité des transports publics pour les jeunes?

Il ne s'agit pas réellement de gratuité mais de transfert de financement. La conséquence majeure est que 50% des recettes de l'opérateur de transport disparaîtront et que les coûts devront être financés d'une autre manière. Le fait que les transports publics soient gratuits peut être un incitatif à les utiliser davantage. Le prix est un facteur parmi d'autres, mais il n'est pas le plus important. Les efforts de subventionnement permettent de favoriser une plus grande utilisation des transports publics.

Est-ce que le tableau présenté avec les différents rabais par types d'usagers contient également le public ciblé par la motion?

Unireso propose des rabais et non les TPG. Il s'agit de subventionnement et de prise en charge par un tiers qui permet au client d'obtenir son titre de transport ou abonnement annuel à prix réduit. Cette motion demanderait par exemple une prise en charge à 100% par la Ville de Genève du prix des abonnements junior.

Existe-t-il d'autres subventionneurs, comme la Ville de Genève, qui mettent en place des offres destinées au jeune public que cible la motion?

La plateforme ne s'adresse pas uniquement aux communes mais également aux entreprises dont certaines prennent en charge une partie du prix des abonnements annuels ou les offrent à leur personnel. Cette plateforme permet à une entité (entreprise, collectivité, association, etc.) de démarrer une action de promotion et de pouvoir cibler les groupes qu'elle estime nécessaire de soutenir. Les paramètres sont modulables, il n'y a pas de limite.

Séance du 30 juin 2021

Audition de Mme Johanna Velletri, directrice de la Fondation genevoise de désendettement (FgD)

La FgD est une fondation privée fondée par la Fondation Hans Wilsdorf en 2011 qui la finance entièrement. La FgD s'occupe uniquement des personnes physiques, âgées de 18 ans ou plus, dans les limites du canton de Genève. Les jeunes représentent une petite partie des personnes accompagnées par la fondation. C'est très souvent une population qui vient de familles sans beaucoup de ressources, et

où l'abonnement mensuel pèse trop lourd sur le ménage. En termes de chiffres, elle a eu 468 demandes l'année dernière et en est déjà à 390 demandes depuis le début de l'année 2021, et ce qui est une nette augmentation notamment due au Covid. Parmi les demandes de l'année dernière, 50,2%, soit 235 demandes, provenaient de jeunes de moins de 30 ans. La problématique TPG revient régulièrement. Les dettes que l'on retrouve le plus souvent chez les moins jeunes sont liées aux impôts, à l'assurance-maladie et aux frais médicaux ainsi qu'aux TPG chez les jeunes. Ce ne sont que rarement des excès de consommation ou des achats compulsifs. Cela fait un petit moment que la fondation s'intéresse concrètement à la question des TPG. Ceux-ci ont fait un réel effort depuis deux ou trois ans pour régulariser les processus, car avant il y avait une société de recouvrement et les procédures pénales partaient de manière plus hasardeuse qu'aujourd'hui. Aujourd'hui, c'est au bout de la quatrième récidive dans un délai de vingt-quatre mois sur le réseau national qu'une procédure pénale se met en place. C'est pour cette raison que certains jeunes reçoivent une procédure pénale de suite après une première facture des TPG. Il y a plusieurs étapes. La première se passe aux TPG, puis le tri s'opère au Service des contraventions. Aujourd'hui les TPG ont harmonisé la question des surtaxes, ce qui n'était pas le cas auparavant. La surtaxe pouvait varier entre 250 et 400 francs chez Débitors. Aujourd'hui avec TP Collect, c'est standardisé et c'est le même traitement pour tout le monde. C'est aussi moins cher, la surtaxe est à 240 francs. Mais un étudiant ou un apprenti de première année, qui n'a pas de revenus ou très peu, est dans l'impossibilité de payer cette surtaxe. Et si la surtaxe n'est pas payée, c'est envoyé au Service de contraventions. La question devrait être cantonale car c'est là qu'il y a le deuxième problème: selon la solvabilité, le Service des contraventions décidera s'il renvoie la créance à l'Office des poursuites ou au Service d'application des peines et mesures (SAPEM). Pour quelqu'un qui peut payer, la créance est envoyée à l'Office des poursuites parce qu'il est considéré que le montant peut être saisi, et pour quelqu'un qui ne peut pas payer, c'est envoyé au SAPEM, et à ce moment c'est de la prison ferme. Ce n'est pas parce que la personne a fait de la prison que la dette est effacée. La contravention s'ajoute à la créance des TPG. Si on additionne les montants que la personne doit payer, un ticket TPG peut coûter jusqu'à un abonnement annuel. Et il y a effectivement eu des situations où, pour quatre ou cinq tickets de TPG non payés, la personne se retrouve avec des jours de prison ferme, et peu importe la situation quand cela se met en place. La FgD a dû intervenir en urgence pour éviter qu'un jeune fasse de la prison à un moment compliqué, comme lors de ses examens, ce qui aurait eu des effets catastrophiques sur le long terme.

Ni la fondation ni les TPG n'ont des chiffres sur la totalité des jeunes concernés. Ce sont souvent les mêmes jeunes qui n'arrivent pas à payer l'assurance-maladie et les frais médicaux. Il est aussi vrai que la question des TPG pose la question de la mobilité chez les jeunes. Elle a beaucoup travaillé auparavant avec des jeunes en décrochage, et plus ils décrochent, plus le monde devient petit, et

plus ils restent dans leur quartier, voire au bas de leur immeuble. Proposer une forme de mobilité permet d'offrir un champ des possibles et d'ouvrir le monde à un certain nombre de jeunes pour lesquelles le trajet entre les Charmilles et le bord du lac est extrêmement long. Elle ajoute qu'avant la crise du Covid un Romand sur dix avait des poursuites.

Questions-réponses

A-t-elle des chiffres précis sur les jeunes aux poursuites pour des tickets de transports publics non payés?

Non, mais chez les jeunes de moins de 30 ans à peu près un dossier sur deux fait état de dettes envers les TPG.

Combien de personnes cela représente-t-il?

C'est difficile à dire. La famille essaie de les aider pour absolument éviter la prison. Il faut aussi savoir que moins la personne gagne, plus son séjour peut durer longtemps. Sur 235 dossiers des 18-30 ans, environ la moitié a des créances ouvertes auprès des TPG.

Pour quelle raison la dette n'est-elle pas effacée malgré les jours de prison?

La contrainte par corps est uniquement s'il y a une peine pénale. Les TPG, c'est une surtaxe, donc c'est n'est pas une peine pénale. Après les jours de prison, il restera la surtaxe aux TPG, en plus des frais de procédure qui ne peuvent pas être reconvertis en peine. Concrètement, il n'est plus autorisé à utiliser la contrainte par corps si quelqu'un n'est pas solvable.

Est-ce que la peine de privation de liberté s'enclenche aussi pour les personnes qui ne parviennent pas à payer les frais de soins?

Non, pas pour les soins, la prison est uniquement possible lors d'une procédure pénale, uniquement pour les procédures pénales.

Comment accompagnent-ils les jeunes?

La fondation intervient avec des prêts sans intérêt, presque toujours assortis avec une partie en don non conditionné au remboursement du prêt. Chez les jeunes qui ont peu d'argent, ils font des prêts avec des montants très symboliques. Cela peut être 30 francs par mois pendant une année. Cela permet d'avoir un retour, puisqu'ils doivent les contacter s'il y a le moindre problème. La FgD ont mandaté la Haute école de gestion pour faire une évaluation de toutes les situations sur lesquelles elle est intervenue depuis dix ans; il a été constaté que pour les jeunes de moins de 30 ans qui ont été désendettés, quatre sur cinq ne se réendettent pas, malgré le fait que leur budget est extrêmement juste, ce qui est tout à fait admirable.

Quelle durée de suivi cela implique-t-il?

La Fondation reste disponible en cas de besoin d'un coup de main, ce qui est relativement rare. C'est plus souvent le fait qu'ils n'ont jamais eu d'argent à gérer plutôt qu'une incapacité à gérer de l'argent. Il y a des situations dans lesquelles il y a une méconnaissance des droits, et à ce moment-là la fondation s'assure que les jeunes puissent y accéder. Cela peut parfois être lié au fait qu'ils n'ont pas rempli leur déclaration fiscale, ce qui a des conséquences énormes comme ne pas avoir d'attestation RDU, donc ils ne peuvent pas avoir les subsides pour l'assurance-maladie, ni une bourse d'étude. La FgD envoie parfois les jeunes à l'Hospice général, pour au moins avoir droit à un accompagnement. Des partenariats ont été mis en place avec les sept grandes communes qui font de l'accompagnement social. Très souvent ce sont pour des jeunes qui n'ont pas eu d'argent à gérer. Les jeunes entre 18 et 30 ans font systématiquement l'atelier «Stop surendettement» de l'Hospice général. On est dans un système d'aide particulier où les gens doivent savoir ce qu'ils doivent faire à partir de leurs 18 ans, donc c'est aussi un apprentissage.

Est-ce que le plan de remboursement établi avec le jeune adulte se fait sur une base volontaire?

Généralement, les jeunes mettent en place un ordre permanent et contactent la fondation en cas d'un souci inattendu; le plan de remboursement est suspendu le temps que les jeunes aient à nouveau une capacité de remboursement. La fondation est relativement souple du moment que les personnes amènent les documents pour démontrer les difficultés.

Rencontrent-ils beaucoup de cas de non-recours aux prestations?

Ils en rencontrent effectivement beaucoup mais ce ne sont pas forcément des jeunes. C'est souvent par méconnaissance pour les jeunes. Depuis la loi sur les étrangers en vigueur depuis le 1er janvier 2019, beaucoup de parents évitent de recourir à l'aide sociale ou aux prestations complémentaires pour que le permis de séjour soit renouvelé.

Est-ce que les jeunes qu'ils suivent peuvent éviter les poursuites?

Quatre jeunes sur cinq s'en sortent complètement et de manière durable.

Sont-ils encore aux poursuites au moment où ils sont suivis?

Oui, la FgD paie toutes les poursuites en cas de décision positive. Cela permet souvent aux très jeunes à l'Hospice d'accéder à un premier travail. Pour tout ce qui demande de faibles qualifications, une attestation de non-poursuite est généralement demandée.

De quelle situation parle-t-on pour les jeunes à l'Hospice général?

Il s'agit de jeunes âgés de 18 à 25 ans sans formation qui habitent seuls ou chez leurs parents. Ce sont des forfaits pour les jeunes sans formation. Ils ont droit à un tarif jeune pour l'entretien, avec un loyer en plus. Les jeunes entre 18 et 25 ans ont les mêmes devoirs que les adultes, mais pas les mêmes droits.

Est-ce que, dans les jeunes suivis, certains sont à l'Hospice général?

Il y a beaucoup de jeunes à l'Hospice général, d'étudiants et de jeunes en apprentissage. Avec ce qu'ils touchent de l'Hospice général, c'est compliqué de payer les tickets, car le barème au-dessous de 25 ans est extrêmement juste. Ils peuvent avoir les frais dentaires s'ils font approuver un devis par le dentiste de l'Hospice. Mais c'est plus compliqué pour ceux qui sont en apprentissage.

Quelle est la proportion de résidents de la Ville de Genève parmi les jeunes dont ils s'occupent?

2020: 468 demandes dont 197 demandes Ville de Genève. 103 dossiers concernent les moins de 30 ans (dont 35 personnes entre 18 et 25 ans).

2021: 395 demandes dont 181 demandes Ville de Genève. 76 demandes concernent les moins de 30 ans (dont 23 personnes entre 18 et 35 ans).

Est-ce qu'ils interviennent pour des mineurs?

Non.

Les TPG sont-ils parfois la difficulté?

C'est rare. La plupart du temps, ce sont les gens qui n'arrivent pas non plus à payer l'assurance-maladie et les frais médicaux malgré une franchise à 2500 francs.

L'enfant d'une famille à l'aide sociale reçoit-il gratuitement un abonnement annuel?

L'aide sociale donne droit à un rabais de 25%. Un jeune entre 18 et 25 ans touche environ 450 francs par mois, et 225 francs de plus s'il remplit les conditions du Contrat d'aide sociale individuelle (CASI). C'est un montant suffisant pour un jeune qui habite chez ses parents et qui n'a pas à remplir le frigo. Pour un jeune qui habite seul dans un studio, c'est impossible de payer un abonnement annuel TPG à 400 francs.

Avec quatre jeunes sur cinq qui ne se réendettent pas, peut-on imaginer que la leçon a porté ses fruits?

Il y a plusieurs cas de figure. Il y a effectivement ceux qui ne se rendent pas compte des conséquences; ceux qui grandissent dans une famille surendettée qui

voient que c'est possible de vivre comme cela; ceux qui démarrent à 18 ans avec les parents qui ne paient plus l'assurance-maladie: les factures médicales et du dentiste scolaire arrivent au nom de l'enfant une fois majeur. Un certain nombre de jeunes démarrent avec des dettes et ne voient pas pourquoi ils devraient faire des efforts puisqu'ils se voient comme condamnés à long terme. Et même avec les rabais il faut pouvoir sortir les 225 francs pour prendre un abonnement. Donc souvent c'est ticket par ticket, car sortir une telle somme est impossible. A 18 ans, beaucoup de jeunes ne savent pas qu'ils doivent commencer à payer l'assurance-maladie. Souvent les enfants sont dans le pack familial pour l'assurance-maladie, donc ils n'ont même pas vu les factures qui n'arrivent pas à leur nom. Donc ces jeunes doivent faire la démarche de quitter le groupement familial pour recevoir les factures à leur nom. Certains parents ne paient plus après 18 ans car le montant des primes augmente, sans informer leurs enfants. Enormément de choses sont faites pour que ce ne soit pas concrètement possible pour ces jeunes de prendre leurs responsabilités. Il faut être particulièrement éveillé à 18 ans si l'on vient d'une situation familiale compliquée. Beaucoup de jeunes se rendent compte qu'ils ont entre trois et quatre ans d'arriérés d'assurance-maladie au moment où ils doivent se procurer une attestation de non-poursuites demandée par leur futur employeur.

Est-ce que certains jeunes ne priorisent pas d'autres dépenses?

Cela peut arriver, mais en général elle est plutôt admirative de la manière dont ils arrivent à s'en sortir. Quand on n'habite pas chez les parents c'est compliqué. Il y a un système de bourse qui est censé les aider, mais il suffit qu'un parent ne paie pas de pension alimentaire et cela retombe sur le jeune.

Quel est le montant moyen des dettes?

En 2020, sur toutes les personnes pour lesquelles la fondation est intervenue, les prêts étaient en moyenne de 4000 francs, et des dons de 13 000 ou 14 000 francs. Chez les jeunes, le montant est en général de moins de 10 000 francs. Pour l'assurance-maladie, cela va extrêmement vite ainsi que pour les TPG.

Est-ce qu'ils collaborent avec le Service social de la Ville et, si oui, de quelle manière?

Le Service social de la Ville s'occupe surtout du communautaire. La fondation travaille parfois avec les travailleurs et travailleuses sociaux hors murs (TSHM) de la Ville pour des situations assez ponctuelles. La fondation a mis en place des collaborations avec toutes les grandes communes, parce qu'un accompagnement individuel est fait pour les personnes qui ne touchent pas l'Hospice général. Mais, concernant la Ville de Genève, elle est toujours un peu embêtée pour savoir vers qui il faut les diriger, parce qu'il n'y a pas de service social proprement dit pour l'accompagnement individuel. En théorie c'est la compétence de l'Etat, dans les faits les personnes ne trouvent pas d'aide.

Comment est-il possible que ce soit différent avec les autres communes?

Les communes de Vernier, Lancy, Onex, Meyrin, etc. ont toutes des services sociaux communaux qui font de l'accompagnement individuel. Mais en Ville de Genève, ils savent que si une personne a besoin d'aide sur le plan administratif, elle ne va pas forcément être prise en charge par l'Hospice général s'il n'y a pas une intervention financière.

Par rapport à l'assurance-maladie, parle-t-on de gens qui ont un subside de 100%?

Le subside pour jeune adulte est à 188 francs, ce qui ne couvre pas l'entier de la prime pour les jeunes qui ne sont pas pris en charge par l'Hospice général. Les jeunes de l'Hospice général reçoivent 450 francs pour l'entretien, c'est-à-dire pour manger, se vêtir et pour les produits d'hygiène. L'Hospice général prend en charge le loyer jusqu'à un certain plafond et l'assurance-maladie jusqu'à la moyenne cantonale pour ces jeunes.

Arrive-t-il que la fondation n'entre pas en matière? Quels sont ses critères d'intervention?

En premier lieu, la personne doit stabiliser le budget. Puis c'est la lutte contre le non-recours aux prestations sociales afin que les personnes obtiennent les prestations auxquelles elles ont droit avant de déterminer si la fondation intervient ou pas. Ensuite c'est une histoire de montant. Si les montants sont trop élevés, elle n'intervient pas car le montant est plafonné. En cas de 60 000 francs de dettes et que la personne a une capacité de remboursement de 50 francs par mois, ce n'est pas possible de réussir à les aider.

La nature des dettes est prise en considération: si quelqu'un a commis une agression et doit rembourser 10 000 francs à la victime, la fondation ne va pas se substituer.

Est-ce qu'ils collaborent avec des institutions qui prennent en charge des personnes à l'assurance-invalidité (AI), ou en réinsertion d'AI?

Ce sont des situations assez rares. Pro Infirmis leur envoie parfois des situations.

Comment s'articule la collaboration avec les autres services de désendettement comme Caritas ou le CSP?

Ils font tous partie de la plateforme cantonale de lutte contre le surendettement, mais ne touchent pas forcément le même public. Le CSP et Caritas touchent un public plus adulte. Il y a suffisamment de personnes endettées dans le canton pour qu'ils ne se marchent pas dessus. La coordination est bonne, et ils discutent également certaines problématiques avec les créanciers et les sociétés de recouvrement.

Serait-il préférable qu'il y ait un accès gratuit à toutes les prestations?

L'idée n'est pas de leur offrir la gratuité pour tout. Certaines choses, comme les soins dentaires, pourraient l'être. Les TPG, pour les personnes concernées, éventuellement à travers le RDU car il serait bien de pouvoir agir en amont. Cela permettrait également d'offrir à ces jeunes un champ de possibles et de quitter le bas de l'immeuble et de participer à la vie citoyenne, c'est une bonne idée. Elle précise qu'elle s'exprime en son nom et pas en celui du conseil de fondation.

Quels seraient les critères qui permettraient d'aider les jeunes suivis par la fondation?

Une partie de la réponse est le barème. La nécessité d'être étudiant ou en apprentissage en est une deuxième partie. Mais c'est aussi au niveau cantonal qu'il faut agir, pour que les moins de 25 ans à l'Hospice général puissent également bénéficier de cette gratuité.

Séance du 15 septembre 2021

Audition de Mme Frédérique Perler, maire, en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), accompagnée de Mme Charlotte Malignac, codirectrice du DACM, de M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)

Présentation (cf. annexe 3).

Mme Perler rappelle que la motion demande d'octroyer la gratuité des transports publics pour les résidents genevois âgés de 8 à 25 ans, et d'inclure, parmi les bénéficiaires, les couples avec charge parentale jusqu'à concurrence du groupe 6 du barème de subsides d'assurance-maladie, à l'exception des bénéficiaires de l'Hospice général qui bénéficient déjà de tarifs préférentiels. L'abonnement Unireso permet de prendre le Léman Express, les Mouettes, les transports publics et le RER. Si le Conseil municipal décidait d'approuver cette motion, il est coûterait 12 882 millions de francs, pour la première invite qui concerne les 32 207 jeunes âgés de 8 à 25 ans au 1er mai 2021, avec un abonnement TPG coûtant 400 francs.

Actuellement, en Ville de Genève, pour chaque achat d'abonnement, il y a 100 francs de rabais pour lesquels il faut faire valoir un bon reçu par courrier du département auprès des TPG. Concernant l'inclusion, parmi les bénéficiaires, des couples avec charge parentale jusqu'à concurrence du groupe 6 du barème RDU, il faudrait que la Ville puisse avoir accès au Service de l'assurance-maladie (SAM). Ensuite il faudrait encore vérifier qu'ils ne soient pas déjà soit bénéficiaires du SPC, soit de l'Hospice général. Cet autre calcul risque d'alourdir la facture, à savoir que cela pèsera un peu plus de 13 millions de francs à la Ville.

Concernant l'objectif de favoriser les transports publics en les rendant très accessibles, si l'objectif est le transfert modal des études suisses ou européennes sur le comportement de mobilité ont montré que la cible était ratée, en termes de transfert modal qui vise à désengorger les routes et écologique puisque l'on ne diminue pas le taux de CO_2: dans les villes où il y a une expérimentation de la gratuité des transports publics, ce ne sont pas les automobilistes qui ont abandonné la voiture, mais ceux qui sont habituellement à vélo ou à pied. Mais si l'objectif est de réduire la charge financière pour les 8 à 25 ans, cela impliquera quelques vérifications pour déterminer clairement les ayants droit.

Questions-réponses

Ce coût ne diminue-t-il pas car il comprend les personnes à l'Hospice général ou à l'AI?

Selon Mme Perler, ce coût ne diminuera probablement pas de 50%. Pour connaître la réponse, il faudrait que le SAM fournisse des statistiques. Il faut aussi être conscient qu'il y a beaucoup d'entrées et de sorties à l'Hospice général. Certains y sont un mois et d'autres beaucoup plus. Mais cela se dirigerait vers une dépense de plusieurs millions. Il faut aussi considérer le périmètre plus largement et ne pas créer des inégalités entre les communes. La position du DACM dépend donc de l'objectif à atteindre. Elle rappelle également qu'habituer les jeunes à aller à pied ou à vélo n'est pas une mauvaise chose dans une optique de mobilité douce.

Combien de personnes en Ville de Genève reçoivent des subsides?

Réponse par mail de M. Patrick Mazzaferri, directeur du SAM (DCS)

	Subsides ordinaires	**Subsides HG**	**Subsides SPC**	**Total**
8-17 ans	7 257	1 423	477	9 157
18-25 ans	3 903	1 142	535	5 580
Total	**11 160**	**2 565**	**1 012**	**14 737**

Ne serait-il pas possible d'avoir des fourchettes de coûts pour les groupes 2 et 4, afin de faire baisser le coût global?

La demande a été faite, mais ils n'ont rien obtenu pour l'instant.

Les mesures actives ne sont-elles pas préférables aux mesures coercitives comme la suppression de places de parking?

Actuellement, les statistiques de l'OCSTAT indiquent il y a de moins en moins de jeunes qui passent leur permis à l'âge de 18 ans. Ce n'est pas forcément par conviction de l'inutilité de la voiture, mais c'est aussi lié aux coûts d'investissement pour passer le permis de conduire.

Serait-il possible de mettre en place un système assez simple, comme celui dévolu à l'allocation de rentrée scolaire, afin de prendre en compte ce qui figure sur la motion, car acheter un abonnement, même si l'on reçoit 100 francs sur 400 francs, peut être une charge financière trop lourde?

Pour l'allocation de rentrée scolaire, il suffit de prouver que l'on est bénéficiaire des subsides d'assurance-maladie. La motion parle du groupe 6, et un commissaire disait que c'était peut-être ambitieux, et qu'il faudra voir pour les groupes inférieurs. Si on se calque sur le modèle de l'allocation de rentrée scolaire, donc jusqu'au groupe 9, ce sera plus cher. Par rapport à l'audition de la FgD qui disait que la deuxième cause de dettes chez les jeunes était liée aux transports publics, il faudrait connaître la part des amendes liée à l'oubli de l'abonnement. Mais la réalité est que cela ne constitue certainement pas la moitié. Il y a aussi des jeunes qui reçoivent l'argent pour aller chercher l'abonnement et qui l'utilisent à d'autres fins, et finalement se font attraper sans titre de transport. Les causes doivent être plus affinées pour connaître la réalité des personnes qui ne peuvent pas matériellement payer le prix d'un abonnement. Il faut savoir que les abonnements à Genève sont les moins chers de toute la Suisse pour un réseau extrêmement fourni. Dans les autres cantons, les jeunes doivent avoir aussi un abonnement de train du fait de la localisation des écoles. Genève est un canton assez urbanisé avec une université et des Hautes écoles spécialisées (HES), et où il est possible de faire ses études sans devoir nécessairement étudier dans un autre canton. La magistrate rappelle également qu'en 2017 ou 2018, le coût réel d'un ticket TPG était à 8 francs et la subvention est au-delà de 5 francs, donc le billet est déjà très fortement subventionné par l'Etat.

N'y aurait-il pas des pistes pour inclure le Canton?

Il est toujours possible de tenter une collaboration avec le Canton. Cependant le Canton effectue actuellement des reports de charges importants sur les communes, et elle ne voit pas de quelle manière il prendrait en charge les abonnements des jeunes au niveau cantonal. C'est le versant lié au Département des infrastructures (DI). Il y a peut-être d'autres actions liées. Une loi sur l'assainissement des dettes pour les ménages est actuellement à l'étude, avec des actions qui peuvent être mises en place. C'est un combat qui dure depuis une bonne quinzaine d'années entre les services spécialisés en assainissement de dettes, les

Cantons et la Confédération. Elle demandera à Mme Kitsos si elle a des informations. Mais cela reviendrait à s'éloigner de la motion.

Quelles sont les mesures prises pour pousser les jeunes à ne pas avoir de transport individuel motorisé?

Les mesures prises pour favoriser les transports publics sont les 100 francs par année, qui est une demande du Conseil municipal, les pédibus soutenus par des associations, la réduction de la vitesse automobile ainsi que les parcours piétons et cyclistes sécurisés, ce sur quoi le département est en train de travailler. Dès que l'Etat décide d'une nouvelle infrastructure de mobilité (par exemple le bus à haut niveau de service (BHNS) ou encore à la faveur d'un chantier (par exemple rue de Carouge), le département étudie systématiquement un parcours piéton confortable et sécurisé et une piste cyclable sécurisée. On observe que cela fonctionne et, depuis une année, les pistes cyclables sont extrêmement fréquentées, à tel point que les bandes classiques et les pistes cyclables deviennent beaucoup trop étroites. Il y a un encombrement des réseaux cyclables aux heures de pointe, et on y voit beaucoup de jeunes. Ce sont les actions concrètes en termes d'aménagement. Une piste cyclable sécurisée et bien aménagée va faciliter l'utilisation du vélo. Un espace public agréable, ombragé et pas trop bruyant incite aussi à la marche à pied. Enfin, il y a également la réduction de la vitesse automobile. La Ville a demandé le 30 km/h de jour comme de nuit, et elle a cru comprendre que l'Etat n'était pas opposé aux 30 km/h de nuit. La volonté de la Ville, en collaboration avec l'Etat, est de construire tous les nouveaux quartiers sans voiture. La magistrate observe que des investisseurs, sur certains plans localisés de quartier (PLQ), réduisent le nombre de places de garages souterrains à construire.

Est-ce que le département dépasse le budget chaque année pour l'action des 100 francs?

Est-il possible d'identifier et de suivre les jeunes qui sont du ressort de la Ville, qui finissent endettés voire en prison pour ne pas avoir réglé des amendes, pour éviter de laisser la situation s'empirer?

Par rapport aux jeunes en prison, Mme Perler fera en sorte d'en savoir plus car mettre des jeunes en prison ne se fait pas comme cela. L'Etat de Genève a constaté que ce n'était pas forcément une bonne idée de mettre des jeunes en prison et, en dessous de 18 ans, ce sont plutôt les parents qui sont responsables des non-paiements des transports publics.

Un commissaire fait remarquer que malgré le fait que les transports publics soient moins chers à Genève qu'ailleurs, certains étudiants, une fois le loyer et l'assurance-maladie payés, il leur reste le choix entre la nourriture et un abonnement. Donc même avec les tarifs les moins chers de Suisse, certains n'ont toujours pas les moyens.

Mme Perler suggère de solliciter Dettes Conseils Suisse qui est la faîtière des services d'assainissement en Suisse qui détient des statistiques précises permettant de comparer la situation helvétique à la situation décrite par la FgD. Caritas ou le CSP doivent également avoir ce genre de statistiques.

Serait-il possible, dans des cas tout à fait exceptionnels où le Département de l'instruction publique (DIP) place les jeunes dans un cycle d'orientation très loin de leur domicile, d'avoir un accord pour donner la gratuité car ce n'est pas juste que ce soit aux parents de payer?

Le DIP paie des navettes pour transporter les élèves en cas d'insuffisances de places dans les écoles. Pour mettre en place une gratuité pour les jeunes qui habitent trop loin pour aller à pied, il faudra déterminer un périmètre. Et ce qui se fait facilement en un quart d'heure pour quelqu'un ne le sera pas pour quelqu'un d'autre. La loi sur l'enseignement dit qu'un élève doit aller à l'école la plus proche de son domicile, et lorsque ce n'est pas le cas des navettes sont organisées. On peut tout faire mais cela suppose de régler un certain nombre de questions liées au périmètre et à ceux que l'on cible et comment. Si on met une cible, il y aura ceux qui se situent à la limite de la cible, et c'est là que cela pose des problèmes d'exclusion. Le ciblage implique des critères et des études qui peuvent aller à fin contraire puisque cela peut revenir plus cher pour être mis en œuvre. Mais c'est une question à poser au DIP.

Est-ce que des gens passent à travers le dispositif créé par la Ville?

A partir de 26 ans, on est exclu du cercle des bénéficiaires. La motion vise les couples avec charge parentale, et de fait les familles monoparentales en sont également exclues. Donc c'est une question de moyens et aussi une question d'objectifs.

L'endettement progressif est le meilleur moyen pour être sur la pente de l'exclusion, car on peut rapidement être face à un mur de 30 000 ou 40 000 francs N'y aurait-il pas un travail de communication à faire pour valoriser des dispositifs existants ainsi que d'identification des gens qui tombent sur cette pente glissante et qui ne sont pas toujours au clair des droits auxquels les peuvent prétendre?

Pour l'action rabais de 100 francs, un courrier destiné à tous les jeunes explique la marche à suivre. Ensuite, il existe à Genève un certain nombre de services sociaux qui peuvent renseigner sur les droits quand on est dans une situation de précarité, comme de ne pas pouvoir payer l'abonnement de transports publics à ses enfants à la rentrée scolaire. Il existe des solutions, mais encore faut-il que ces personnes consultent ces services. C'est pour cette raison qu'il existe un Service social en Ville de Genève. En dehors du site internet qui n'est pas accessible à tout le monde, le département de Mme Kitsos, avec l'action sociale de proximité, propose les clubs sociaux, les points info service dans les

quartiers, les TSHM qui identifient et cherchent à faire la promotion de ce qui existe et des droits des personnes les plus précaires. Malgré un maillage serré, des gens vont tout le temps y échapper, mais l'effort de la Ville est d'identifier ces personnes qui ont des droits et qui n'en sont pas bénéficiaires.

Vote

Propositions d'audition du Département des infrastructures

Par 11 oui (2 S, 3 Ve, 1 MCG, 2 PDC, 3 PLR) et 4 abstentions (1 UDC, 2 S, 1 EàG), l'audition est acceptée.

Séance du 8 décembre 2021

Audition de M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs à l'Office cantonal des transports (OCT)

M. Pavageau explique que les recettes des opérateurs de transports publics sur la zone s'élèvent à 157 millions de francs de recettes dites commerciales, c'est-à-dire l'argent collecté par le biais de la vente des titres de transport, qu'ils soient des abonnements annuels ou mensuels ou des titres occasionnels. La répartition est environ à un tiers pour chaque. C'est ce que l'usager paie directement ou indirectement avec des subventions. Au-delà du contrat de prestation que le Canton de Genève passe avec les TPG et les CFF qui représente environ 250 millions de francs de fonctionnement annuel, il y a aussi une indemnité cantonale appelée la compensation tarifaire. Il y a des tarifs réglés pour l'ensemble de la Suisse. Si un Canton veut faire plus, il doit compenser l'écart. Par exemple, en Suisse, le junior s'arrête à 18 ans, et certains Cantons considèrent que le junior s'arrête à 21, 23 ou 25 ans. A Genève, il a été décidé d'accompagner la mobilité des jeunes, et le tarif junior est accessible jusqu'à 25 ans. Donc le Canton paie l'écart qui est compensé pour un montant d'environ 41 millions de francs.

Le niveau de prix est le libre choix du Grand Conseil. En revanche, la compensation tarifaire se fait pour les catégories de prix plus favorables. A la suite de la double votation de 2013 et 2014, le tarif annuel junior 6-24 ans est de 400 francs, et le tarif mensuel est de 45 francs. Il existe également une offre famille. Si l'un des deux parents est titulaire d'un abonnement mensuel ou annuel auprès d'Unireso, cela donne droit à une petite ristourne sur l'abonnement de son enfant, de 50 francs pour l'abonnement annuel, et de 5 francs pour l'abonnement mensuel. Un deuxième élément très important et a priori méconnu, c'est la carte Enfant accompagné, qui coûte 30 francs par an. C'est une carte nominative et, jusqu'à 16 ans, elle permet au titulaire de voyager gratuitement s'il voyage avec une personne titulaire d'un titre, n'importe quel jour

de l'année. Sur le canton de Genève, il y a eu plus de 23 000 cartes achetées en 2019, mais il n'a pas les chiffres par commune. Au niveau des subventions cantonales, sur le canton de Genève, la quasi-totalité des communes assistent les usagers des transports publics au travers de subventions des abonnements de transports publics, qu'ils soient mensuels ou annuels. Trente-neuf communes le font. Selon la commune, le montant n'est toutefois pas le même. Cela va de 50 à 400 francs. Trois communes ont ainsi franchi le cap de ce transport public offert, à savoir Dardagny, Russin et Satigny. Pour les TPG, quand toutes les subventions versées sont cumulées, cela représentait 1,65 million de francs versés par les communes en 2019, 1,98 million en 2020 et, à ce jour, 2,6 millions de francs pour 2021. Donc on voit que c'est en plein développement. En ce qui concerne Genève, la Ville verse à ce jour une aide de 100 francs par junior. Cela représente, à ce jour, 693 000 francs pour 2021 au titre de la ligne budgétaire plafonnée à 750 000 francs. En 2019, cela s'élevait à 560 000 francs et à 535 000 francs en 2019. Si l'on se projette par rapport au contenu de la motion, à savoir offrir systématiquement la gratuité, il y a 35 700 enfants et jeunes de 8 à 25 ans selon les chiffres de l'OCSTAT, donc cela représenterait 14,3 millions de francs. Une fois ces éléments de contexte financier et de tarif donnés restent quelques éléments quant à la position du Canton de Genève vis-à-vis de la gratuité et de la branche transports publics au niveau de la Suisse. C'est un sujet récurrent et il a déjà passé plusieurs auditions devant des députés, municipaux ou cantonaux. Il y a par exemple le même débat à Fribourg et à Neuchâtel. La branche a lancé une réflexion, car c'est un sujet d'actualité. Certaines villes dans certains pays ont commencé à tester cette gratuité. L'Union des transports publics, c'est-à-dire la structure faîtière qui regroupe toutes les entreprises de transports publics, a commandé une étude au bureau CITEC à Genève (cf. annexe 4). L'idée était de chercher comment faire pour encore accentuer l'attractivité du transport public pour maximiser le report modal. La conclusion est que l'effet du prix n'est pas un effet levier principal, au regard de la qualité de l'offre et du niveau de vie. Ce qui est le plus décisif, c'est la qualité de l'offre, à savoir la qualité, le confort, l'adaptation aux besoins et la durée du voyage. Si l'on doit faire quatre changements pour aller d'un point A à un point B, on privilégiera un autre mode de transport. Concernant la gratuité dans certains pays, on a à peu près l'entièreté du spectre économique qui l'a testée. Certains pays baltes, où le PIB ou le revenu par habitant n'ont strictement rien à voir avec la Suisse, comme la ville de Tallin, sont passés à la gratuité. De l'autre côté du spectre, il y a le Luxembourg, qui a un PIB de 20-30% supérieur à la Suisse, qui a également testé la gratuité. Certaines villes l'ont également testée en Italie ou en France, mais ce ne sont pas des villes de taille comparable à Genève, avec des réseaux beaucoup moins développés. Néanmoins, quel que soit le type de ville ou de pays, les conclusions sont similaires. La gratuité génère une utilisation plus accrue, mais ce n'est pas au détriment de la voiture. Ce sont plutôt les piétons et les cyclistes qui reviennent

aux transports publics, alors que les gens en voiture n'ont pas fait cette bascule. C'est tout particulièrement vrai au Luxembourg, où le niveau de vie est similaire à la Suisse. En revanche, lorsque l'on est piéton et que l'on voit passer un bus ou un tram, on aura tendance à le prendre pour deux ou trois arrêts dans l'optique de gagner du temps. Si l'on se déplace à vélo, on aura tendance à privilégier les transports en cas de mauvais temps, par exemple. Enfin, ce qui est gratuit perd de sa valeur et une petite augmentation des incivilités a dû être constatée.

Pour finir, le Canton, en tant qu'autorité compétente qui finance l'intégralité du subventionnement des transports publics, a une politique avec une ambition forte par rapport au report modal. Le Conseil d'Etat a annoncé le plan climat 2030 et un horizon du Plan climat 2050. Le premier table sur une diminution de 40% de part de voiture. Au niveau de la Suisse, le plan de climat 2050 table sur un doublement de la part modale des transports publics. Donc bien entendu que le Canton est très volontariste pour le développement des transports publics et pour faciliter le report modal. Mais il considère que ce défi ne pourra être atteint au travers de la gratuité, qui ne semble pas être la bonne solution. Premièrement, il faudrait compenser les 150 millions de francs manquants. Par ailleurs, la gratuité des transports publics augmenterait leur fréquentation, donc il faudrait augmenter l'offre, sans recette supplémentaire. Il rappelle que le canton de Genève est l'endroit où les transports publics sont les moins chers de Suisse suite à la votation de l'Association de défense et de détente des retraités (AVIVO). Il avait été annoncé par les initiants un effet bénéfique rapide, du fait de l'augmentation de clients. Dès la première année, le Canton a perdu 10 millions de recettes, et il a fallu cinq ans pour revenir à 157 millions de francs de recettes. Donc il n'y a pas eu d'effet important avec l'arrivée d'une clientèle massive venue par cette diminution de tarif. Cela ne fait que renforcer le diagnostic sur la gratuité. Mais le Canton ne met pas d'œillères sur cette réflexion tarifaire. Ils travaillent sur de nouvelles tarifications post-Covid. Par exemple, le Canton de Vaud réfléchit à un tarif télétravail. A Genève, cela ne prendra pas ce nom, car pour une personne qui travaille trois jours au lieu de cinq en présentiel, c'est toujours aussi rentable d'acheter un abonnement à 500 francs par an plutôt que des tickets à 3 francs tous les jours. Le Canton n'a pas axé son travail là-dessus. Le premier axe, ce sont les heures creuses. Le pendulaire représente 40% de l'utilisation des transports, et les 60% restants représentent le loisir au sens technique du terme. C'est cet axe qui est privilégié comme piste de réflexion. Les transports ne sont pas remplis de la même manière selon l'horaire. Ils travaillent donc sur un tarif heures creuses pour être attractifs. Le deuxième outil, c'est quelque chose sur quoi ils travaillent depuis plusieurs mois qui s'appelle capping. C'est-à-dire qu'avec le téléphone on peut montrer le nombre de fois qu'un ticket à 3 francs a été acheté, et en fin de mois le total est calculé, et si cela a coûté plus cher que si l'on avait acheté l'abonnement mensuel le prix est rabattu. C'est quelque chose qui sécurise, car beaucoup ont peur d'être perdants et n'achètent pas

l'abonnement mensuel. C'est l'un des deux produits sur lesquels ils travaillent actuellement avec Unireso.

Questions-réponses

Quel est le budget annuel des transports publics?

Les TPG représentent 90% de l'activité transports publics sur le canton de Genève. Le Léman Express représente les 10% restants. Les TPG ont un chiffre d'affaires d'environ 450 millions de francs, qui proviennent pour 160 millions de francs des recettes de la zone 10, pour 40 millions de francs de la compensation tarifaire. Il y a environ 10 millions de francs de recettes générées par le Léman Express pour les TPG, puisqu'une fois sur deux la personne prend les transports publics après avoir quitté le train. Enfin, la subvention cantonale représente environ 240 millions de francs.

Les 40 millions de francs ne sont-ils pas une dépense?

Légalement c'est une recette, puisque c'est comme si le canton achetait des titres de transport. Le Canton paie environ 240 millions de francs de subventions dans un contrat de prestations, et il compense des baisses de prix de tarif.

Est-il possible d'avoir accès à l'étude de CITEC?

Le lien est Etude pour objectiver le débat sur la gratuité totale des transports publics en France (gart.org).

Les TPG ont-ils eu des retours sur des poursuites à l'encontre des jeunes usagers des TPG qui se feraient amender ou des conséquences éventuelles de ces poursuites au niveau des TPG?

Les poursuites sont gérées par l'opérateur, donc les TPG. Le taux de fraudes est d'environ 3% aux TPG. Par taux de fraudes, il faut comprendre le nombre de personnes amendées sur l'ensemble des contrôles. Ce sont en revanche les TPG qui sont en charge des poursuites. Ils ont une société spécialisée pour faire les démarches. Mais il n'a pas de détails sur les personnes amendées, s'il y a plus de jeunes ou moins de jeunes.

Travaillent-ils à l'élaboration de lignes assignées aux transports publics, pour éviter que le bus ne se retrouve coincé dans les bouchons?

Le quotidien du directeur des transports collectifs est de veiller à ce qu'il y ait le plus de voies de bus possible. Mais dans la Constitution genevoise, le libre choix du mode de transport est garanti, donc c'est le cadre dans lequel ils travaillent. Le but est de développer des lignes, que ce soit les lignes classiques ou des infrastructures plus importantes, et c'est un développement qui est poursuivi.

L'extension à Bernex a été mise en service au mois de juillet dernier, ils sont actuellement en travaux sur un tramway entre les Palettes et la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO), puis dans un deuxième temps jusqu'à la frontière au niveau de Saint-Julien. Les procédures d'autorisation de construire sur deux projets vont prochainement être lancées au niveau fédéral. Le premier est un tramway dans la continuité de la place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex, avec une partie en France réalisée par le Pays de Gex, ainsi qu'un projet de BHNS à partir de la rue de la Servette, sur la route de Vernier en direction de la route de Peney et jusqu'à Meyrin, Zimeysa, Hôpital de la Tour. De toute façon, le report modal se fera sur le développement d'offres supplémentaires. Ils travaillent également sur une amélioration de l'offre, en heures creuses et en nocturne. Ce sont aussi des axes de développement. Mais pour ce faire il faut de l'argent, donc ce sera le Grand Conseil qui fixera l'enveloppe budgétaire pour la prochaine phase. Ils travaillent sur un Plan d'action des transports collectifs (PATC) qui est élaboré tous les cinq ans, et il ne sait pas quel sera le budget alloué par le Grand Conseil pour le PATC 2025-2030.

Est-ce que les rabais cantonaux, de 50 francs sur les abonnements annuels ou de 5 francs sur les abonnements mensuels, pourraient toujours être valables dans le cas où la Ville déciderait d'offrir des abonnements TPG à ses jeunes?

Avec les fichiers d'Unireso il serait possible de faire le calcul exact. Le montant de 14,3 millions de francs est un montant maximum. Mais il est évident que les enfants dont les parents ont un abonnement permettraient à la Ville de ne payer que 350 francs, mais l'ordre de grandeur serait entre 12 ou 13 millions de francs.

Serait-il possible d'imaginer qu'un quart des enfants seraient accompagnés, ce qui permettrait de réduire d'un quart le montant global?

On aurait du mal à trouver de manière rigoureuse le nombre de fois où la personne se déplace accompagnée.

En se référant au principe du capping, serait-il possible d'adresser la gratuité à une catégorie de personnes qui risquent l'accumulation de dettes par rapport aux amendes TPG?

L'effet boule de neige sur les dettes est effectivement un problème réel. Mais ce n'est pas à l'autorité organisatrice des transports de dire quels communiers le Conseil municipal doit aider. Le Canton subventionne pour plus de 3 millions de francs par an des abonnements à 50 francs au lieu de 500 francs pour les personnes identifiées AI. Au niveau des enfants et jeunes de la Ville de Genève, il n'est pas capable de dire comment définir cela.

Quelle serait la tranche d'âge qui devrait être aidée en priorité?

A Zurich, une amende a été donnée à une enfant de 5 ans avec sa carte enfant+, accompagnée de sa sœur de 9 ans qui avait un ticket enfant. La carte enfant+ ne

s'applique que si l'on est accompagné d'une personne de plus de 16 ans. Il est assez fréquent que des enfants fassent des trajets de bus de deux à trois arrêts pour aller à l'école. Mais c'est au Conseil municipal de décider quels types de personnes il veut aider. Les communes ont toute liberté, et Unireso leur facturera la gratuité décidée. Il n'a pas à donner de ligne de conduite. Il faut simplement être conscient que la facture ne sera pas la même.

Est-il possible d'imaginer le droit à une gratuité fournie par le DIP pour des sorties pédagogiques comme dans des musées ou pour l'exploration de la nature?

Il existe une gratuité financée par le DIP: le DIP achète des billets à Unireso et aux TPG. C'est un billet qui doit être déclaré à l'avance, et c'est administrativement très lourd, parce qu'il faut faire la liste des élèves qui prennent le transport. Mais ce n'est pas lié au Département des infrastructures. Les TPG travaillent avec le DIP sur une meilleure efficience au niveau administratif. Cela ne peut pas être un abonnement puisque le DIP achète la gratuité.

Y a-t-il des discussions avec le DIP concernant les enfants obligés de prendre le bus pour aller à l'école?

Au niveau du Département des infrastructures, ils s'occupent plutôt de l'adéquation de l'offre avec la demande. C'est-à-dire qu'ils créent des services spécifiques qui ne sont pas facturés aux communes quand la commune dit que son bus ne contient pas assez de place. Il ne croit pas que le DIP ait l'intention d'offrir des abonnements aux personnes contraintes de prendre les transports publics.

Y a-t-il des recours possibles pour les personnes amendées?

Il y a des recours qui sont faits à l'attention des TPG, et ceux-ci acceptent parfois, d'autres fois pas. La loi sur les transports publics n'est pas cantonale mais fédérale. Il peut y avoir une certaine souplesse pour un abonnement oublié, par exemple. Si l'on va à l'agence TPG avec l'amende pour montrer que l'on était abonné à la date de l'amende, il y a une certaine tolérance.

Séance du 14 décembre 2021

Discussion et vote

Une commissaire du Parti socialiste partage les préoccupations de la motionnaire concernant le décalage ahurissant de ces peines disproportionnées pour les personnes ne payant pas leurs amendes TPG. Elle est également en faveur d'un transfert modal plus large. En revanche, le Parti socialiste estime que cette motion ne répond à aucune de ces deux préoccupations. Les invites ne visent pas à régler ces peines disproportionnées ni le surendettement chez les jeunes. Cette dernière préoccupation est importante; il faudrait travailler sur une motion visant à régler

cette problématique. Toutes les auditions ont laissé entendre que la gratuité ne poussait pas les gens à choisir les transports publics au profit de la voiture. Il serait plus efficace d'avoir des pistes dédiées aux transports publics, d'augmenter la rapidité des TPG et d'offrir davantage de services. Elle est consciente que cela engagerait d'importants coûts, mais cela semble plus efficace que la gratuité. Selon elle, le but demandé par cette motion concernant le transfert modal ne sera pas atteint. Ainsi, le Parti socialiste s'oppose à cette motion.

Une commissaire du groupe des Vert-e-s approuve le fond de la motion, c'est-à-dire régler la problématique d'endettement chez les jeunes liée aux amendes TPG. Les motionnaires ont mis en lumière un réel problème qui a également été exprimé par la FgD. Ils rappellent que ces jeunes oublient de payer les amendes, ou ne paient pas la première, puis se retrouvent pris dans un engrenage qui engendre rapidement d'importants frais. Les auditions ont révélé que les jeunes qui sont accompagnés pour se désendetter comprennent l'importance de payer leur billet car les amendes coûtent vites cher. Un suivi social devrait être mis en place; la Ville pourrait inclure ce genre de dispositif dans ses prestations afin d'aider les associations à accompagner les jeunes en les empêchant de rentrer dans cet engrenage d'endettement. Cependant, la motion manque sa cible. Plusieurs études ont montré que la gratuité n'augmente pas l'utilisation des TPG. Les cyclistes et piétons utilisent davantage les TPG par rapport aux personnes qui conduisent des voitures. Ils rappellent que le but recherché est de diminuer l'utilisation des voitures. En l'état, le groupe des Vert-e-s ne votera pas cette motion. En revanche, il serait intéressant de déposer une autre motion en lien avec le désendettement des jeunes.

Une commissaire du Parti libéral-radical ne votera pas cette motion. Il faut apprendre aux jeunes que rien n'est gratuit. L'audition de l'assistante sociale de la Fondation Wilsdorf a énuméré les avantages de l'attribution d'une première amende. Les jeunes ne sont pas poursuivis à la première amende, il est ici question de jeunes qui commettent plusieurs fois la même infraction et qui sont donc pris dans un engrenage juridique. Elle rappelle que l'audition a révélé que cette première amende était bénéfique puisque que les personnes ne commettaient plus ce délit par la suite. Cela a donc un effet éducatif. Les personnes qui ne paient pas les amendes ne sont pas forcément des jeunes ou des individus se trouvant dans une situation précaire. De plus, les personnes bénéficiant d'aides sociales, notamment l'AI, reçoivent des abonnements TPG. Cette proposition ne diminue pas les usagers des voitures, mais diminue les piétons et vélos. Ce n'est donc pas une bonne idée si l'on souhaite inciter les jeunes à bouger.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien ne votera pas cette motion. Le transfert modal de la voiture aux bus ainsi que l'aide aux familles faisaient partie des propositions du Parti démocrate-chrétien des années précédentes. En revanche, il faut distinguer l'aspect éducatif de l'aspect financier par rapport

au surendettement chez les jeunes. En ce qui concerne l'aspect financier, venir en aide aux jeunes qui n'ont pas les moyens de payer le bus devrait être une démarche cantonale qui s'adresse à tous les jeunes du canton et pas uniquement à ceux de la ville. Comme l'ont révélé les auditions, la gratuité des TPG encourage un transfert des piétons/vélos aux bus et ne touchent pas les usagers des voitures – qui sont principalement visés. Cette question de gratuité mérite donc d'être approfondie et analysée plutôt au niveau cantonal.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois propose de suspendre le vote de façon à revenir avec un amendement général. Il s'étonne de la position du Parti démocrate-chrétien. Il comprend que le parti estime que cette initiative de gratuité devrait être prise en charge par le Canton. Il rappelle que la Ville subventionne à hauteur de 100 francs les abonnements des jeunes à la suite d'une proposition du Parti démocrate-chrétien. Il s'interroge sur ce changement de position qui manque, selon lui, de cohérence. Si l'on suit cette réflexion, le Canton devrait prendre en charge la subvention de la Ville afin que celle-ci puisse réinvestir ces 680 000 francs dans un autre domaine. Il rappelle également que le Canton finance déjà les TPG à hauteur de 280 millions de francs. La billetterie rapporte uniquement 160 millions de francs. Le Canton ne subventionnera donc pas davantage les TPG pour faire plaisir à la Ville. En ce qui concerne le surendettement, il rappelle que la Fondation Wilsdorf s'occupe déjà de cette problématique. Il ne convient donc pas de créer une nouvelle association ou de donner ce mandat à une autre association.

La présidente d'Ensemble à gauche a toujours été en faveur de la gratuité des transports publics. La gratuité n'implique pas que les abonnements soient gratuits, mais que par la prise en charge à travers les impôts, le paiement soit adapté en fonction des revenus de chaque personne. Cela aurait plus de sens de développer cette initiative au niveau cantonal. De plus, cet élément n'est pas le seul à pouvoir favoriser le transfert modal de véhicules motorisés aux transports publics. Néanmoins, elle est d'avis que la gratuité joue tout de même aussi un rôle. Les jeunes de 8 à 25 ans ne sont pas une catégorie de personnes qui utilisent fréquemment la voiture, en particulier les jeunes en dessous de 18 ans. La Ville peut montrer l'exemple et inviter le Canton à aller dans cette direction. Elle déclare donc que le groupe Ensemble à gauche soutiendra cette motion ainsi que la proposition d'amener un amendement général.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre n'est pas convaincu que répandre l'aide de la Ville aura un impact sur un changement de mode de transport. Le rôle de la commune est approprié; elle peut décider d'utiliser son argent pour la gratuité des transports publics si elle le souhaite. Cela ne revient pas forcément au Canton d'exercer cette prestation. Il rappelle que la séance d'aujourd'hui a traité de la motion M-1621 qui demande de revenir à l'équilibre d'ici 2028. Cette motion M-1602 implique une dépense de plusieurs millions de francs. Il

conclut donc que, si l'argent continue à être distribué de cette manière, il sera difficile d'atteindre le retour à l'équilibre d'ici 2028. Il approuve la proposition du Mouvement citoyens genevois de suspendre le vote et de revenir avec une proposition différente. L'Union démocratique du centre s'opposera à cette motion si elle est votée lors de cette séance.

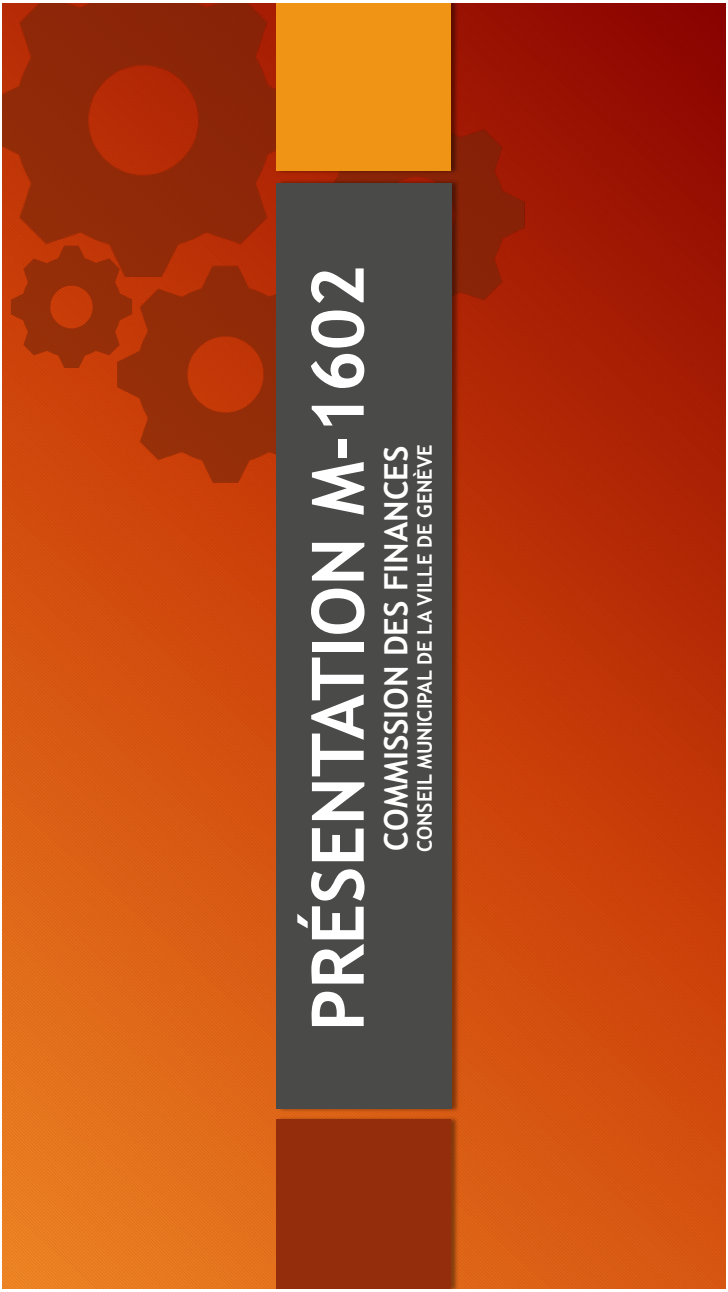
Une commissaire du Parti démocrate-chrétien rappelle que sa proposition pour venir en aide aux familles était raisonnable. Elle impliquait d'accorder une aide de 100 francs à toutes les familles qui le souhaitaient et représente une dépense d'environ 500 000 à 600 000 francs qui rentre dans le budget de la Ville. Cette proposition visait à promouvoir la politique familiale, comme c'est le cas du soutien de l'allocation familiale pour toutes les familles sans distinction de revenu et de situation financière. Cette motion traite d'un problème de casier judiciaire et de poursuites de la part des TPG pour cause d'amendes non payées. Selon elle, cet aspect doit être traité par le Canton. L'autre problème soulevé par la motion relève du social, à savoir si les gens détiennent suffisamment de moyens pour payer les billets TPG. Cette problématique relève également du Canton. Le Parti démocrate-chrétien s'oppose donc pour ces motifs à cette motion. Les deux propositions ne poursuivent pas le même objectif.

Vote

Par 13 non (4 S, 3 Ve, 3 PLR, 2 PDC, 1 UDC) contre 2 oui (MCG, EàG), la motion est refusée.

Annexes:

1. présentation de Mme Menétrey du 11 mai 2021
2. présentation des TPG du 22 juin 2021
3. présentation du DACM du 15 septembre 2021
4. Perspectives pour augmenter la part modale des transports publics – Plus d'agilité pour préparer le futur – Une étude du bureau Citec Ingénieurs Conseil


PRÉSENTATION M-1602
COMMISSION DES FINANCES
CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE DE GENÈVE

PRINCIPAUX OBJECTIFS DE LA MOTION :

- AIDER LES JEUNES ET LES FAMILLES EN DIFFICULTÉ FINANCIÈRE
- INCITER LES JEUNES A PRIVILÉGIER LES TRANSPORTS PUBLICS DANS LEURS DÉPLACEMENTS
- CONTRIBUER AVEC DE VRAIS MOYENS AUX CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE ET DE L'ENVIRONNEMENT
- FAVORSIER L'ÉMERGENCE DE SOLUTIONS SUR LES QUESTIONS DE MOBILITÉ ET D'ENVIRONNEMENT
- ETC.

REPORTAGE DE LA RTS DU 13.10.2019 :

https://www.rts.ch/play/tv/19h30/video/de-plus-en-plus-de-genevois-sont-emprisonnes-pour-des-impayes?id=10781178

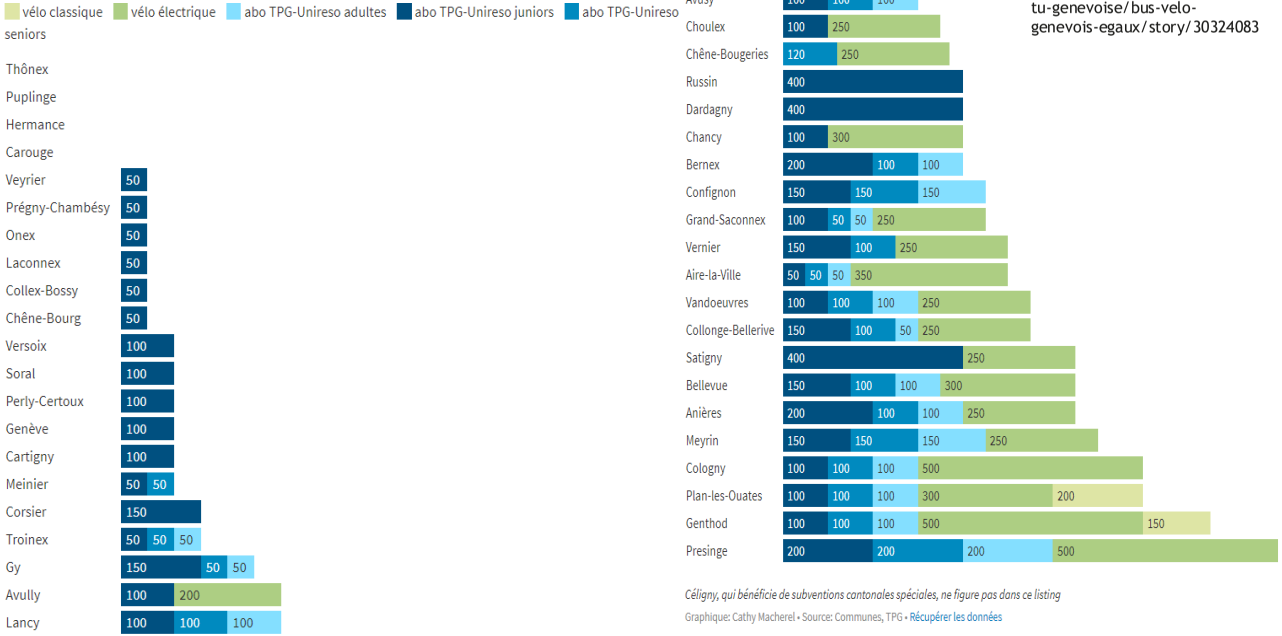
CHIFFRES RÉCENTS SUR LES COÛTS CACHÉS ET LES SUBVENTIONS COMMUNALES LIÉS À LA MOBILITÉ A GENÈVE :

- Depuis 2016, le nombre de peines privatives de liberté de substitution (PPLS) pour amendes impayées ne cesse d'augmenter dans le canton. Ainsi, à Genève, on est passé de 1'557 jours de prison exécutés en 2016 à 5'666 jours de prison en 2018 pour un coût de CHF 1'076'540 en 2018.

- Il s'agit la plus part du temps des personnes venant des familles où l'abonnement TPG pèse trop lourd dans le budget.

Subventions directes à la mobilité douce

Montants en francs accordés pour les abonnements TPG-Unireso et pour l'achat d'un vélo



Article TDG du 4.11.2019
https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/bus-velo-genevois-egaux/story/30324083

Céligny, qui bénéficie de subventions cantonales spéciales, ne figure pas dans ce listing

Graphique: Cathy Macherel • Source: Communes, TPG • Récupérer les données

QUE PENSER DE LA SUBVENTION DE LA VILLE DE GENÈVE A LA MOBILITÉ DOUCE ?

- GENÈVE 200’000 HAB. 1,2 MILLIARDS DE BUDGET ANNUEL : SUBVENTIONNEMENT À LA MOBILITÉ DOUCE = 100.-/AN SUR LES ABOS TPG UNIRÉSEAU JUNIORS
- PRÉSINGE ENVIRON 720 HAB. 3,7 MILLIONS DE BUDGET ANNUEL : SUBVENTIONNEMENT À LA MOBILITÉ DOUCE = 1’100.-/AN DONT 600.- POUR LES ABOS TPG UNIRÉSO JUNIORS-ADULTES ET SÉNIORS
- LES GRANDES COMMUNES COMME LANCY, MEYRIN ET VERNIER SUBVENTIONNENT JUSQU’À 7 FOIS PLUS LA MOBILITÉ DOUCE QUE GENÈVE
- NE FAUDRAIT-IL PAS QUE LA VILLE DE GENÈVE EN FASSE DAVANTAGE ?

Commission des finances VdG

M-1602, gratuité tp 8/25 ans en VdG

Audition du 22.06.2021

Denis Berdoz, Rémy Burri, Marc Defalque

unireso

tpg

Sommaire

1. Situation tarifaire Genève
2. Etat des actions de la VdG
3. Canal de distribution
4. Coûts de la proposition
5. Questions

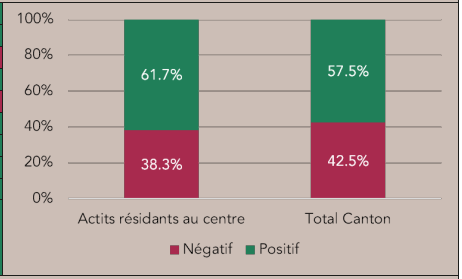
La sensibilité au prix des tp par les Genevois

Le prix n'est pas le frein à l'adoption des transports publics

- La cherté n'est pas - de très loin - le seul élément pour la valorisation des tp à Genève ;
- La cherté est moins citée en 2018 qu'elle ne l'était en 1994 (6% contre 9% des adjectifs ;

Encart : Enquête confinement – 2020 – Évaluation des transports publics à Genève

Pratiques	16.5%
Lents	8.7%
Bondés	7.9%
Écologiques	7.7%
Chers	6.4%
Rapides	4.5%
Indispensables	4.3%
Utiles	4.1%
Bon marché	3.8%
Efficaces, bonne couverture, fiables	3.4%



Les adjectifs connotés positivement sont marqués en vert, ceux connotés négativement sont marqués en rouge

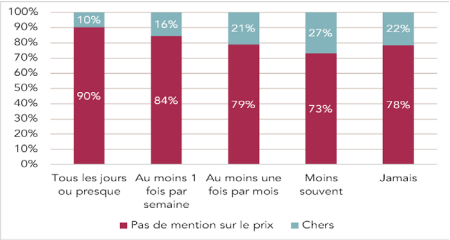
Etude MOHO, Dr Ravalet, epfl - 30.10.2020

- Les personnes en formation :
  - sont particulièrement sensibles au prix, mais ont une bonne image des tp ;
  - utilisent largement les tp et peu la voiture ;
  - combinent les tp avec le vélo, mais aussi la voiture (un peu moins) ;
  - apparaissent très sensibles à la question écologique et aux nuisances de la voiture.

Rapport entre prix et utilisation

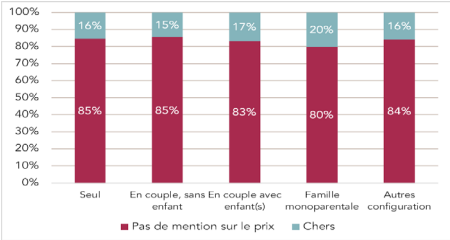
Seuls les très occasionnels trouvent les tp chers

- Ce sont ceux qui prennent le moins les tp qui le trouvent cher juste devant ceux qui ne l'utilisent jamais



Etude MOHO, Dr Ravalet, epfl - 30.10.2020

- Les familles monoparentales sont les + sensibles mais pas de beaucoup



Genève = le moins cher de Suisse

Avec un réseau très dense

En 2019	Genève	Lausanne	Bâle	Berne	Zurich	Fribourg	Paris (€)	Londres (£)	Stockholm
Prix du billet court parcours	2	2.4	2.3	2.6	2.7	/		Varie en fonction du sens, heure et jour de la semaine	32 SEK (3.28 frs)
Prix du billet classique	3	3.7	3.8	3.3	4.4	2.9	1.9 € (2.05 frs)		
Prix carte journalière classique	10	9.3	9.9	8.4	8.8	8.8	7.5 € (8.08 frs)	6.8 £ (8.08 frs)	130 SEK (13.3 frs)
Prix abonnement mensuel	70	74	80	79	85	68	75.2 € (810.1 frs)	340.7 £ (405.09 frs)	890 SEK (91.21 frs)
Prix abonnement annuel	500	740	800	790	782	612	827.2 € (891.2 frs)	3548 £ (4219.94 frs)	9310 SEK (953.96 frs)
Rapport du prix abo mensuel sur prix abo annuel	14%	10%	10%	10%	11%	11%	9.10%	9.60%	9.56%
Taux de couverture global	50%	37.80%	60 % (2016)	72% (2016)	65% (2016)		36.00%	53.00%	
Produit du transport total	121'438'931	92'363'200		110'210'067	244'561'592	40'483'532			
Part des billets sur le produit total du transport	31.0%				42.0%	31.3%			
Part des billets journaliers sur le produit total du transport	7.1%				26.7%	7.2%			
Part des abonnements sur le produit total du transport	61.1%				30.5%	59.9%			
Pourcentage de réduction des moins de 15 ans sur l'abo	carte junior et enfant accompagné	carte junior et carte enfant accompagné	50% (6-16 ans) ou gratuit avec carte junior (30CHF)		Carte junior	50% (6-16 ans) ou gratuit avec carte junior (30CHF)	50 % (de 4 à 10 ans)	50% (11 à 15 ans)	Moins de 20 ans (réduction)
Pourcentage de réduction des 16-24 ans sur l'abo	20% (Abo annuel)	36.7% (Abo annuel)	33.75%	25%	27 % (jusqu'à 25 ans)	25% (jusqu'à 25 ans)	50% (étudiants moins de 26 ans)	tarif adulte	Moins de 20 ans (réduction)
Pourcentage de réduction des seniors ou retraités sur l'abo	20% (Abo annuel)	9.5% (Abo annuel)	16.25%	25%	/	/	Gratuit avec Pass Navigo à Paris et 50% avec Navigo Senior pour Île-de-France	Gratuit	Plus de 65 ans gratuit
Pourcentage de réduction pour les familles sur les abos	Offre famille annuelle (350)						50 % (famille 3 enfants ou plus)		
Pourcentage de réduction pour les groupes sur les tickets classique	10%	30% (à partir de 10 personnes)	20% (à partir de 10 personnes)	30% (à partir de 10 personnes)	Gratuit pour la 10ème personne	30% (à partir de 10 personnes)	50% à partir de 10 personnes pour les moins de 16 ans		

Etude MOHO, Dr Ravalet, epfl - 30.10.2020

Sommaire

1. Situation tarifaire Genève
2. Etat des actions de la VdG
3. Canal de distribution
4. Coûts de la proposition
5. Questions

Actions promotionnelles VdG

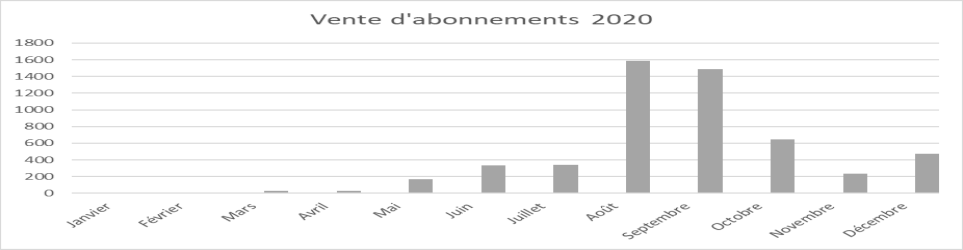
Une collaboration renforcée depuis 2019

- **Historique** :
  - Les actions promotionnelles de la Ville de Genève ont débuté en décembre 2018 et sont destinées à des jeunes gens entre 10 et 24.99 ans ;
  - Dès 2021, une plateforme permet la digitalisation des chèques communes ;
    - Plus besoin de se déplacer
    - Plus de papier
- **Zone géographique couverte** : TOUT GENEVE ZONE 10 (tpg, CFF, Mouettes genevoises) ;
- **Validité d'une action** : entre 3 et 12 mois ;
- **Prix de la subvention** : en 2018 ➡ CHF 50.00 - Dès 2019 ➡ CHF 100.00 ;
- **Objectif** : faire bénéficier tous les juniors (10-24.99 ans) d'une réduction pour l'achat d'un abonnement unireso.

Actions promotionnelles VdG

Environ 5’500 abonnements subventionnés en 2021

Année	*Période de l'action*	*Nombre d'abonnements*	*Montant facturé*
2018	15.12 au 28.02	336	16'800.00
2019	15.05 au 31.12	5’474	547'000.00
2020	01.03 au 31.12	5’338	533'800.00
2021	01.03 au 31.12		

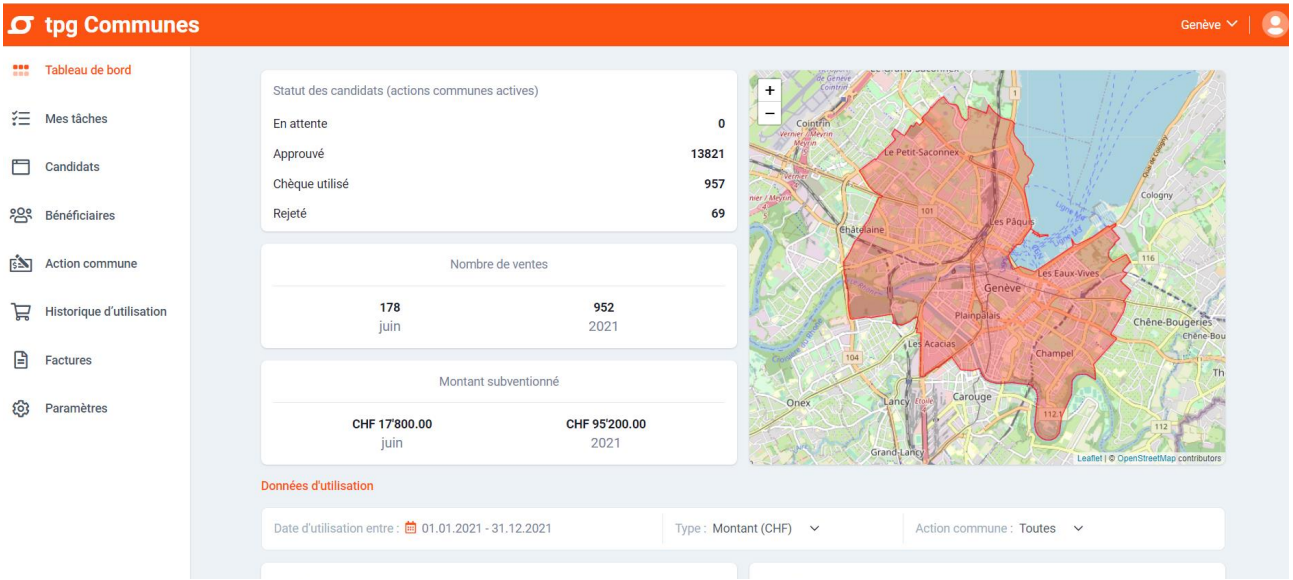


Sommaire

1. Situation tarifaire Genève
2. Etat des subventions de la VdG
3. Canal de distribution
4. Coûts de la Proposition
5. Questions

Un système de distribution efficace

Nous pouvons distribuer les montants souhaités



Sommaire

1. Situation tarifaire Genève
2. Etat des subventions de la VdG
3. Canal de distribution
4. Couts de la proposition
5. Questions

Coûts de la proposition pour M-1602

- **Action jeunes de 8 à 24.99 ans**

OCSTAT, VdG 37'500 jeunes : si retrait abo. gratuit pour 100% = 15 millions CHF

  - Si retrait abonnement gratuit pour 25% = 3,75 millions CHF
  - Si 75% sont détenteurs d'une attestation de scolarité, de formation, ou inscrits à l'Office cantonal de l'emploi (OCE) et retirent l'abo. gratuit = 11.25 millions CHF

ou

- **Action couples avec charge groupe 6 (RDU)**
  - Hypothèse, cette action vise à compléter les jeunes de 8 à 24.99 ans étant ni en formation, ni au chômage, mais dans un foyer avec charge du groupe 6 RDU ;
  - Si 80% sont détenteurs d'une attestation de scolarité, de formation, ou inscrits à l'Office cantonal de l'emploi (OCE) ou dans un ménage avec charge du groupe 6 (RDU) et retirent l'abonnement gratuit = 12 millions CHF.

Sommaire

1. Situation tarifaire Genève
2. Etat des subventions de la VdG
3. Canal de distribution
4. Coûts de la Proposition
5. Questions

VILLE DE GENÈVE

M-1602

« Donnons la gratuité des Transports publics genevois (TPG) aux enfants et aux jeunes de 8 à 25 ans résidant en ville de Genève »

Audition de la Commission des finances
SERVICE DE L'AMENAGEMENT, DU GENIE CIVIL ET DE LA MOBILITE
15 SEPTEMBRE 2021

M-1602
Texte de la motion

M-1602

Motion du 10 mars 2021 de Mmes et MM. Yasmine Menétrey, Luc Barthassat, Amar Madani, Danièle Magnin, Daniel Dany Pastore et Daniel Sormanni: «Donnons la gratuité des Transports publics genevois (TPG) aux enfants et aux jeunes de 8 à 25 ans résidant en ville de Genève».

PROJET DE MOTION

(renvoyée à la commission des finances par le Conseil municipal
lors de la séance du 28 avril 2021)

Considérant:

- la part non négligeable que représentent les coûts liés à la mobilité et au transport dans le budget des familles à faibles revenus;
- l'importance de favoriser les transports publics en les rendant accessibles au plus grand nombre et notamment aux jeunes qui se déplacent quotidiennement;
- les discours lénifiants des prosélytes du transfert modal qui parlent beaucoup sans jamais engager de véritables moyens nécessaires pour y parvenir;
- que les mesures coercitives sont totalement contreproductives pour encourager les gens à utiliser les transports en commun alors que d'autres solutions s'y prêtent plus volontiers,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'octroyer la gratuité d'accès aux transports publics pour les résidents genevois âgés de 8 à 25 ans et détenteurs d'une attestation de scolarité, de formation, ou inscrits à l'Office cantonal de l'emploi (OCE);
- d'inclure parmi les bénéficiaires les couples avec charge parentale jusqu'à concurrence du groupe 6 du barème de subside d'assurance maladie établi par l'Etat de Genève, à l'exclusion des personnes inscrites à l'Hospice général qui bénéficient déjà de tarifs préférentiels sur les abonnements aux transports publics.

Barème 2021 pour couples avec ou sans charges légales

	GROUPE 1	GROUPE 2	GROUPE 3	GROUPE 4	GROUPE 5	GROUPE 6	GROUPE 7	GROUPE 8	GROUPE 9
Couple (sans charges)	0 à 45'000	45'001 à 55'000	55'001 à 65'000	65'001 à 75'000	75'001 à 85'000	85'001 à 95'000	95'001 à 105'000	105'001 à 115'000	
Couple + 1 charge	0 à 51'000	51'001 à 61'000	61'001 à 71'000	71'001 à 81'000	81'001 à 91'000	91'001 à 101'000	101'001 à 111'000	111'001 à 121'000	121'001 à 151'000
Couple + 2 charges	0 à 57'000	57'001 à 67'000	67'001 à 77'000	77'001 à 87'000	87'001 à 97'000	97'001 à 107'000	107'001 à 117'000	117'001 à 127'000	127'001 à 157'000
Couple + 3 charges	0 à 63'000	63'001 à 73'000	73'001 à 83'000	83'001 à 93'000	93'001 à 103'000	103'001 à 113'000	113'001 à 123'000	123'001 à 133'000	133'001 à 163'000
Couple + 4 charges	0 à 69'000	69'001 à 79'000	79'001 à 89'000	89'001 à 9'000	99'001 à 109'000	109'001 à 119'000	119'001 à 129'000	129'001 à 139'000	139'001 à 169'000

Les limites indiquées dans les tableaux font référence au RDUet sont en francs

Une charge légale représente 1 enfant ou 1 jeune adulte (de 19 à 25 ans) reconnu comme étant à charge

VILLE DE GENÈVE

M-1602

Quelques chiffres…

- Le nombre de jeunes âgé-e-s de 8 à 25 ans et domicilé-e-s sur le territoire de la Ville est de 32’207 (mai 2021)
- Prix de l’abonnement annuel Unireso « tout Genève » : 400 CHF
- Coût maximal si 100% des jeunes de 8 à 25 ans demandaient un abonnement gratuit : 32’207 x 400 = 12’882’800 CHF

VILLE DE GENÈVE

M-1602

Abonnements subventionnés par la Ville :

- Pour rappel, en 2020, la Ville de Genève a subventionné à hauteur de 100 frs les abonnements «junior» (8-25 ans)
- Sur 17’451 jeunes en possession d’un abonnement, la Ville en a subventionné 5’338 pour un montant de 563’417 CHF (frais associés compris – expédition courriers nominatifs)

M-1602

« Donnons la gratuité des Transports publics genevois (TPG) aux enfants et aux jeunes de 8 à 25 ans résidant en ville de Genève »

Audition de la Commission des finances
SERVICE DE L'AMENAGEMENT, DU GENIE CIVIL ET DE LA MOBILITE
15 SEPTEMBRE 2021

VÖV UTP
Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Écrits UTP 10

Perspectives pour augmenter la part modale des transports publics

Plus d'agilité pour préparer le futur

Une étude du bureau Citec Ingénieurs Conseils

Impressum

Commanditaire
Union des transports publics (UTP)
Dählhölzliweg 12
3000 Berne 6

Mandataire
Citec Ingénieurs Conseils SA
Route des Acacias 47
1211 Genève 26

Remarques
Le rapport reflète le point de vue des auteurs. Ce dernier ne correspond pas nécessairement à celui du commanditaire.

Conception
Philipp Lädrach (UTP)
Adrian Remund (UTP)

Mode de citation recommandé
Citec Ingénieurs SA (2021). *Perspectives pour augmenter la part modale des transports publics. Plus d'agilité pour préparer le futur.*

Impression
Rubmedia AG
Seftigenstrasse 310
3084 Wabern

Tirage
D : 600 exemplaires, F : 400 exemplaires.

Commander une version imprimée sur
www.utp.ch/commander

© UTP, juin 2021

Éditorial

Chères lectrices, chers lecteurs,

Canicules, hivers sans neige et fonte des glaciers: le pays alpin qu'est la Suisse est directement touché par le réchauffement planétaire, l'un des plus grands défis actuels. Notre pays veut réduire à zéro ses émissions nettes de gaz à effet de serre d'ici 2050 afin de lutter contre le changement climatique.

Les transports ont une grande importance en vue d'atteindre cet objectif de zéro émission nette. Ils sont responsables de 40 % du gaz carbonique émis en Suisse et d'environ un tiers de la consommation énergétique totale. Dans ce contexte, il est important de différencier les types de trafic. Les transports publics sont de loin meilleurs que le trafic individuel motorisé quant au respect de l'environnement et à la consommation énergétique. Plus des trois quarts des émissions de CO_2 du trafic terrestre en Suisse proviennent des voitures de tourisme et des motos. Le bilan des moyens de transports publics est également nettement meilleur en ce qui concerne la consommation d'énergie et l'emprise sur le territoire.

La part des transports publics sur le total du trafic suisse – la répartition modale – se situe aujourd'hui, selon la base de comparaison, entre 13 % (nombre de trajets parcourus) et 28 % (distances effectuées). Ces valeurs sont certes élevées par rapport à d'autres pays d'Europe, mais il y a lieu de constater d'un œil critique que la part modale des transports publics n'a quasiment plus augmenté ces quinze dernières années malgré les importants investissements des entreprises de transport et des pouvoirs publics dans le matériel roulant, les nouvelles offres et l'infrastructure.

L'Union des transports publics (UTP) est consciente du fort effet de levier des transports publics pour un trafic respectueux du climat, ceci grâce à leur efficacité énergétique et à leurs faibles émissions. En tant qu'association faîtière nationale des entreprises suisses de transports publics, elle veut contribuer activement à faire repartir à la hausse à moyen et long terme la part des transports en commun dans le total du trafic après une phase de stagnation. La publication de la présente étude est un premier pas en direction de cet objectif. L'étude montre que la part des transports publics peut être augmentée en mettant en place un ensemble de mesures à plusieurs niveaux.

Une part élevée des transports publics sur le total du trafic est un élément de la solution en vue d'atteindre les objectifs climatiques.

Renato Fasciati
Président

Ueli Stückelberger
Directeur

Remerciements

La présente étude a été réalisée grâce à la collaboration des personnes suivantes :

Bureau d'étude mandaté : Citec Ingénieurs Conseils
– Philippe Gasser, expert, responsable de l'étude
– Gianluigi Giacomel, expert comportements de mobilité
– Marc-André l'Huillier, expert transports publics
– Romain Meyer, ingénieur, traitement de données

Groupe d'accompagnement :
– Bernahrd Adamek, vice directeur, Union des transports publics
– Kilian Constantin, collaborateur scientifique, Union des transports publics
– Daniela Walker, collaboratrice scientifique, Union des transports publics
– Michael Bützer, directeur, LITRA
– Helmut Eichhorn, directeur, Alliance SwissPass
– Christophe Jemelin, responsable de l'unité Développement de l'Offre, Transports publics de la région lausannoise SA
– Martina Müggler, responsable Stratégie et Innovation, Car Postal Suisse SA
– Harry Tresch, manager Communication, BLS
– Stefan Weigel, expert économie des transports et statistique, CFF
– Andreas Willich, responsable du développement, Chemins de fer rhétiques

Un remerciement particulier pour les entretiens approfondis avec :
– Vincent Ducrot, président-directeur général, CFF, accompagné d'Annette Antz-Schwarz et de Stefan Weigel
– Peter Füglistaler, directeur, Office fédéral des transports
– Ueli Stückelberger, directeur, Union des transports publics

Sommaire

Synthèse et éléments-clé **9**

1 Quelle est la situation des transports publics et comment l'améliorer ? **13**

2 À quoi pourrait ressembler la Suisse en 2040 et 2050 ? **15**

2.1 Défis démographiques 15

2.2 Défis de transition générationnelle 17

2.3 Défi de gestion du territoire 18

2.4 Défis des changements climatiques 19

2.5 Défis de transition technique et technologique 22

3 Choix modal : éléments clefs **23**

3.1 La demande de transport : réalisation et effets induits 25

3.2 La mobilité, un choix relatif et contextuel 26

3.3 Les cinq principaux facteurs du choix modal 28

3.4 Conclusion intermédiaire 31

4 Mesures **32**

4.1 Axe de réflexion 1 : Améliorer l'offre de transport public 32

4.2 Axe de réflexion 2 : Développer de nouveaux produits de transport 40

4.3 Axe de réflexion 3 : Agir sur l'aménagement du territoire 50

4.4 Axe de réflexion 4 : Agir sur les temps et les horaires de déplacement 59

4.5 Axe de réflexion 5 : Valoriser socialement l'usage des TP 65

4.6 Axe de réflexion 6 : Réduire l'attractivité de la voiture individuelle 72

4.7 Mesures : synthèse 78

5 Mise en œuvre **80**

5.1 Rôle des acteurs 80

5.2 Horizons temporels 85

6 Conclusions et défis **87**

7 Table des figures **91**

8 Glossaire **93**

Annexe 1. Principales sources de données utilisées **95**

Annexe 2. Tableau de synthèse des mesures **99**

Synthèse et éléments-clé

Les transports publics (TP) connaissent un succès certain en Suisse, avec des parts modales élevées en comparaison internationale: en 2015, 13 % de l'ensemble des déplacements et 28 % des distances parcourues quotidiennement sont ainsi réalisés en train, bus, tram ou car postal.

Cependant, ces dernières années, la part modale des transports publics (part modale TP) ne progresse que marginalement ; elle reste d'ailleurs loin des parts modales des transports individuels motorisés (près de 50 % des déplacements et 65 % des distances en 2015).

Faire croître l'usage des transports publics constitue un enjeu-clé des années à venir. La Suisse sera en effet confrontée à une série de défis ayant des forts impacts sur la mobilité de demain :

- **défi démographique,** avec un accroissement global de la population, mais concentré dans certains cantons et certaines régions urbaines ;
- **défi générationnel,** avec une population vieillissante, mais qui reste mobile, et une arrivée dans le monde du travail d'une génération qui souhaite prendre ses responsabilités face aux enjeux environnementaux et climatiques ;
- **défi territorial,** avec des agglomérations de plus en plus attrayantes, dont les potentiels de croissance se situent essentiellement en couronne et qui devront être desservies avec des réseaux de transport performants ;
- **défi climatique,** avec des objectifs de réduction des émissions qui nécessiteront une transition nette vers des modes de transport moins carbonés (pour mémoire les transports publics ne représentent que 4 % des émissions de CO_2 des transports en Suisse alors qu'ils totalisent 28 % des distances parcourues) ;
- **défi technique et technologique,** avec des dispositifs qui permettront de gérer et d'organiser les déplacements de manière optimale, en adaptant notamment en temps réel l'offre à la demande.

Les choix modaux futurs s'effectueront par conséquent dans un contexte en évolution, sur la base de facteurs de choix déterminants tels que la qualité et la fiabilité du service, les temps de parcours, les niveaux de confort (dans les véhicules, dans les interfaces, etc.) **et le coût.** L'évolution de ces différents facteurs a des impacts aussi bien à court terme (augmentation du nombre d'usagers par réalisation d'une demande latente, transfert modal) qu'à moyen long terme

(choix résidentiels, accroissement de l'attractivité de certains territoires). **Dans ce contexte, afin d'accroître leur part modale, les transports publics vont devoir s'adapter. C'est pourquoi des mesures sont à concevoir, développer, mettre en œuvre.**

La présente étude, menée par Citec Ingénieurs Conseils sous l'autorité de l'Union des transports publics (UTP), détaille et analyse **38 mesures** pour améliorer la part modale des transports publics en Suisse. Elles concernent plusieurs domaines d'intervention : **l'offre de transport** (amélioration directe de l'offre ou réduction de l'attractivité des autres modes), **la demande** (stimulation de la demande et modification des perceptions et représentations) et **l'organisation de l'espace construit et des temporalités de déplacement.**

Ces 38 mesures ne constituent pas une liste exhaustive. Elles servent plutôt à ouvrir le débat autour de notre mobilité et à encourager les acteurs à prendre des initiatives.

Prises individuellement, ces mesures ont chacune des impacts plus ou moins importants, qui déploient leurs effets à plus ou moins long terme et sur des territoires plus ou moins larges. Les analyses montrent que celles qui ont l'impact le plus significatif sur l'évolution des parts modales concernent :

- **l'augmentation de l'offre** : fréquences accrues, nouveaux accès au réseau, nouvelles lignes ;
- **l'adaptation de l'offre à l'évolution de la demande** : nouveaux produits, flexibilisation de la tarification, facilités d'achats, prise en compte des besoins fluctuants des déplacements de loisirs ;
- **l'aménagement du territoire** : organisation des pôles d'activité, d'habitat, de loisirs, d'achat autour des nœuds de transport public, amélioration des interfaces, de leur accessibilité ;
- **les restrictions apportées à la voiture individuelle,** en particulier pour les flux pendulaires ;
- **l'amélioration globale de l'image des transports publics** auprès des usagers, du public en général.

Toutefois, ces mesures doivent être coordonnées pour agir en tant que **système** : c'est bien l'ensemble des mesures qui compte et non pas la seule mise en place des quelques mesures les plus efficaces.

Des estimations chiffrées de l'évolution de la part modale TP ont été faites en fonction des comportements de mobilité observés par le microrecensement mobilité et transport de 2015 (MRMT 2015). A l'horizon 2050, l'attrait des cantons urbains augmentera l'usage des TP d'environ 7 % par le seul effet démographique. Cette croissance constitue une tendance de fond à comportement de mobilité équivalent à celui de 2015. **La mise en œuvre des principales mesures proposées parmi les 38 identifiées dans cette étude aura un impact très significatif sur la fréquentation des transports publics. A moyen-long terme, les conséquences de ces mesures sont une croissance du nombre de déplacements TP supérieure à 50 %.**

Par rapport aux distances parcourues, les TP représentent actuellement 28 % de l'ensemble des personnes-km. Avec les principales mesures proposées dans cette étude, cette **part modale des distances devrait être supérieure à 40 % à moyen-long terme.**

Dans le cadre de ce système vertueux, imaginer des propositions en lien avec les transports publics, puis les mettre en œuvre dépend non seulement de la branche des transports publics (entreprises et opérateurs), mais implique une concertation et des stratégies beaucoup plus larges. Confédération, cantons, agglomérations sont directement concernés ; ils agissent d'ailleurs déjà, tout comme les entreprises de transport. Ces actions doivent être renforcées, et d'autres acteurs, par exemple les entreprises privées et les associations, ont aussi un rôle important à jouer.

1 Quelle est la situation des transports publics et comment l'améliorer ?

Ces trente dernières années, des investissements importants ont été faits dans le développement des transports publics en Suisse (Rail 2000, NLFA, RER, développement des transports publics urbains, par exemple M2 dans l'agglomération lausannoise). Ces investissements ont contribué à une amélioration de qualité de vie, à un succès économique et à un aménagement du territoire rationnel.

De ce point de vue, les transports publics connaissent effectivement un succès important en Suisse, avec des parts modales élevées en comparaison internationale: 13 % des déplacements et 28 % des distances parcourues en 2015. Cependant, depuis 2005, les chiffres de répartition modale des transports publics stagnent ou ne progressent que marginalement[1].

Pourquoi améliorer la part des transports publics en Suisse est-il si important ? Une croissance de cette part modale répond à plusieurs enjeux :

- Les **objectifs climatiques** auxquels la Suisse s'est engagée ne pourront être atteints qu'avec une mutation profonde de la mobilité des individus et la réduction drastique des déplacements carbonés. Une très grande partie des voyageurs-kilomètres parcourus en transports publics permet déjà aujourd'hui de contribuer à la réduction des émissions CO_2. Ce mode de transport constitue donc l'une des réponses pragmatiques aux objectifs climatiques.
- Les besoins actuels de mobilité sont peu compatibles avec le **développement durable**. Des modes de déplacement plus efficients que la voiture individuelle sont nécessaires pour réduire l'empreinte environnementale de la mobilité et préserver des ressources pour les générations futures. En outre, un réseau de transports publics efficace et performant est indispensable pour accompagner et encourager les choix d'individus qui souhaitent renoncer aux véhicules motorisés individuels, par conviction ou par confort, ou qui sont contraints à ces choix. De ce point de vue, le développement de l'offre en transports publics joue un rôle social majeur.
- Le développement des transports en général, et des transports publics en particulier, pose un énorme **défi financier** relatif aux coûts d'investissements, de maintenance et d'exploitation des infrastructures et véhicules. À l'échelle nationale, il sera possible de poursuivre les développements pendant encore environ

1 ARE-OFS (2015) Microrecensement Mobilité et Transports - MRMT

vingt ans ; ensuite, les limites de capacité des réseaux et des nœuds principaux seront impossibles à repousser avec des moyens conventionnels. Il faut donc réfléchir à comment aller au-delà des planifications en cours.

Comment parvenir à une augmentation de la part modale des transports publics en Suisse ? **Le but de cette étude consiste à identifier des mesures d'amélioration des transports publics afin d'augmenter leur part modale face aux autres modes de déplacement.** L'ambition est d'ouvrir la réflexion, de susciter une agilité et un esprit d'entreprise.

En transport, beaucoup de choses sont à imaginer, même avec les infrastructures existantes. Ce document doit servir de **base de travail pour lancer des projets, des études et des expériences pilotes.** Les propositions qui figurent dans la suite du document sont regroupées par axes de réflexion ; il ne faut toutefois les considérer ni comme un catalogue exhaustif, ni comme des formules magiques.

Mettre en œuvre des mesures concrètes peut se faire de nombreuses manières :
- La Confédération peut donner un cadre de cohérence et une dynamique à des actions cantonales ou locales en matière de mobilité, d'aménagement du territoire, de développement durable, d'énergie et de bilan carbone.
- Les communes et les cantons définissent l'offre de transport et les priorités à accorder aux différents modes de déplacement.
- Les communes, villes et agglomérations interviennent sur les choix d'urbanisation et sur la manière de concevoir les espaces publics.
- Les entreprises et opérateurs de transport public ont un rôle à jouer dans le développement de nouveaux produits et de nouvelles offres.
- La plupart des collectivités sont aussi des employeurs et peuvent directement agir sur les choix concernant les déplacements des pendulaires. Certaines actions nécessiteront probablement des lois ou des schémas directeurs, mais d'autres n'attendent que l'initiative des acteurs en place.

Finalement, **une augmentation des parts modales des transports publics est le fruit d'un bouquet de mesures à diverses échelles.** Individuellement, chaque mesure a peu d'impact et reste souvent difficile à quantifier mais, ensemble, elles constituent une stratégie et ouvrent des perspectives novatrices.

2 À quoi pourrait ressembler la Suisse en 2040 et 2050 ?

2.1 Défis démographiques

Une évolution démographique plus forte dans les régions urbaines
L'Office fédéral de la statistique (OFS) a établi les projections démographiques à l'échelle des cantons à long terme. La Suisse devrait atteindre les 10,4 millions d'habitants[2] en 2050 contre 8,3 millions en 2019.

Croissance de la population par canton entre 2020 et 2050, estimation selon scénario de référence OFS

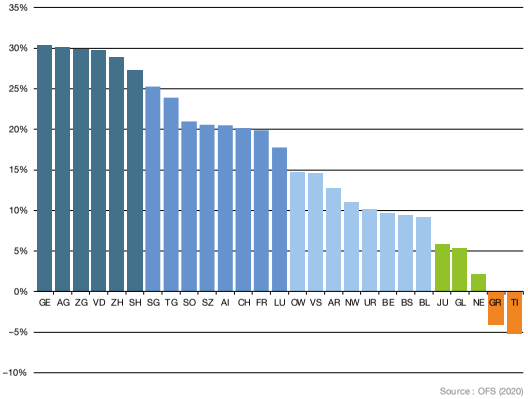


Figure 1 – Prévisions de croissance de population par canton entre 2020 et 2050

2 Selon scénario de référence. OFS (2020) Les scénarios de l'évolution de la population de la Suisse et des cantons, de 2020 à 2050, Neuchâtel

L'accroissement prévu de la population se répartit assez inégalement entre les cantons (Figure 1). En moyenne suisse, la croissance démographique est de 21 % par rapport à 2020, mais plusieurs cantons voient leur population baisser ou stagner (Tessin, Grisons, Neuchâtel), alors que plusieurs autres cantons, plus urbains, devraient connaître une forte croissance (Argovie, Zoug, Genève, Vaud, Zurich, Schaffhouse, etc.), or ce sont justement les cantons urbains qui sont les plus grands utilisateurs des TP.

D'un simple point de vue arithmétique, si les comportements de mobilité actuels sont maintenus sur la population 2050, la part modale TP augmente très légèrement (+ 1 pt) : cela s'explique par le fait que ce sont surtout les cantons « urbains » qui voient leur population augmenter, cantons qui ont déjà aujourd'hui une part modale TP plus élevée que les autres.

2.2 Défis de transition générationnelle

Une transition générationnelle favorable à un usage accru des TP

Les individus qui seront jeunes dans 30 ans ne sont pas encore nés, et la population active en 2050 est celle qui a 10 ou 20 ans aujourd'hui. Ces groupes d'individus auront grandi avec une forte sensibilité aux enjeux de développement durable et aux questions climatiques. Pour peu que l'on mette en place des conditions favorables, ces adultes tenteront d'autres comportements de mobilité que ceux de la génération actuelle.

Un deuxième défi est lié au vieillissement de la population. Selon les projections démographiques, la part d'individus de 75 ans et plus sera presque deux fois plus importante en 2050 qu'aujourd'hui (17 % de la population en 2050 contre environ 9 % en 2020), alors que les retraités actifs (65-74 ans) ne vont que peu augmenter (environ 10 % en 2020 et environ 12 % en 2050). Les plus de 75 ans sont traditionnellement peu mobiles et surtout concernés par les transports publics. A l'heure actuelle, il est difficile de déterminer si les seniors du futur auront le même comportement que les seniors actuels, ou s'ils auront tendance à être plus mobiles plus longtemps.

Plus spécifiquement, des études montrent que l'augmentation du pourcentage de seniors se manifestera surtout dans la couronne des agglomérations, tandis que les régions de montagne et les villes-centres, qui sont déjà touchées par ce phénomène, n'enregistreront probablement pas un vieillissement significatif de leur population[3]. Un défi majeur à long terme consistera à intégrer de manière optimale les personnes plus âgées dans le système de transports. Pour les transports publics, une amélioration de leur attractivité sera nécessaire, notamment en accordant plus d'importance aux temps de battement entre les correspondances, à l'intelligibilité des offres, au nombre et au confort des places assises, entre autres. Les véhicules individuels autonomes joueront également un rôle sur les pratiques modales des personnes âgées : leur diffusion pourrait sans doute inciter les personnes âgées à garder leur permis plus longtemps, mais également leur permettre de maintenir un mode de vie périurbain plus longtemps, augmentant d'autant plus la part de personnes âgées dans les couronnes d'agglomération.

3 Office fédéral du développement territorial - ARE (2008), Conséquences de l'évolution démographique sur la mobilité. Comportement des seniors en matière de transports aujourd'hui et demain, Berne.

2.3 Défi de gestion du territoire

Un aménagement du territoire qui renforce les agglomérations et leur mise en réseau

À l'échelle suisse, la stratégie d'aménagement du territoire se fonde principalement sur trois constats ou tendances récentes :

- Le développement est soutenu non seulement dans les grandes agglomérations, mais également dans les petites et moyennes agglomérations, ainsi que dans les petites villes. Autrement dit, les agglomérations et villes concentrent le développement.
- La surface urbanisée (habitat + infrastructures) en m^2 par habitant a peu augmenté ces dernières années (+ 6 m^2 en moyenne par habitant sur 12 ans pour atteindre 407 m^2 en 2009)[4]. Simultanément, on observe un léger recul de cette valeur dans certaines zones urbaines. Autrement dit, le développement est de plus en plus attentif à la consommation de l'espace.
- Les communes urbaines et périurbaines disposent encore d'un important potentiel de terrains à bâtir. Leur densification et leur revalorisation représentent les principales missions des années à venir. À cela s'ajoute le potentiel de densification des terrains déjà construits (par exemple les zones de maisons individuelles dans les couronnes urbaines bien desservies, zones d'activités, etc.). Autrement dit, une croissance démographique est possible en grande partie dans le périmètre des agglomérations actuelles.

Trois grandes stratégies d'aménagement du territoire découlent de ces constats. Et ces stratégies sont de nature à accroître l'usage des transports publics :

- **Renforcer le réseau polycentrique de villes et de communes** : autrement dit, pas de « tout partout », mais clarifier les spécificités des agglomérations tout en maintenant l'attractivité des centres mineurs.
- **Mettre en valeur le milieu bâti et les paysages** : limiter l'extension du bâti et urbaniser au sein des entités bâties existantes.
- **Coordonner transports, énergie et développement territorial** : coordonner l'urbanisation aux réseaux de transports publics mais aussi assurer la desserte des espaces périphériques et ruraux.

4 Office fédéral du développement territorial - ARE (2018), Faits et chiffres relatifs au Projet de territoire Suisse – Stratégie et planification, tendances et défis, Berne.

2.4 Défis des changements climatiques

Des objectifs en matière de bilan carbone qui nécessiteront une mutation des mobilités

En ratifiant l'Accord de Paris, la Suisse s'est engagée à réduire de moitié ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 par rapport à leur niveau de 1990. En 2015, le Conseil fédéral a annoncé à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques un engagement de réduction des émissions de 70 à 85 % d'ici à 2050 par rapport à 1990. Cela signifie que, dans trente ans, les émissions de gaz à effet de serre de la Suisse devront s'établir à 1 tonne de CO_2 par habitant et par an. Les quartiers certifiés Sites 2000 watts[5], dont la consommation énergétique correspond aux critères de la « société à 1 tonne de CO_2 », démontrent que mode de vie moderne et émissions de CO_2 réduites sont compatibles. Près de 39 quartiers ont été certifiés Site 2000 watts en Suisse fin 2020.

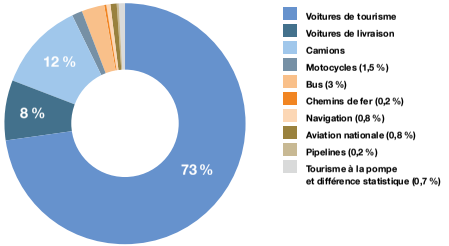
Les transports représentent le principal secteur émetteur de gaz à effet de serre en Suisse. En 2018, les émissions imputables aux transports totalisaient 14,8 millions de tonnes équivalent-CO_2 (sans le trafic aérien international), ce qui correspondait à 32,4 % des émissions de la Suisse (contre 24,1 % pour l'industrie, 16,6 % pour les ménages et 14,2 % pour l'agriculture)[6]. Entre 1990 et 2018, les émissions imputables aux transports se sont accrues de 3 %.

5 Le certificat Sites 2000 watts distingue des zones urbanisées qui adoptent un comportement conforme aux principes du développement durable en termes d'utilisation des ressources et d'émissions de gaz à effet de serre, tout au long du cycle de vie du site, de la conception jusqu'à son exploitation finale. Fondé sur l'idée d'une évaluation continue du caractère durable d'un site ou d'un quartier, le certificat tient également compte de la mobilité. Le projet Site 2000 watts est soutenu par l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), au travers de son programme SuisseEnergie. Par cette certification, l'OFEN favorise la mise en œuvre d'une politique nationale dans le domaine de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables.

6 Office fédéral de l'environnement (2020) Indicateurs de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre en Suisse 1990–2018.

Dès lors, les objectifs ambitieux de la Suisse en matière de bilan carbone à moyen et long terme impliquent des changements drastiques de comportement de mobilité, en termes de transfert des km parcourus sur des mobilités durables et/ou d'abandon des moteurs thermiques. Les transports publics sont déjà aujourd'hui en très grande partie basés sur une motorisation électrique, donc compatibles avec les objectifs climatiques : ils ne sont responsables d'ailleurs que d'une part très faible des émissions de CO_2 imputables aux transports en Suisse (moins de 4 % des émissions, alors qu'ils représentent 13 % des déplacements et surtout 28 % des distances parcourues (Figure 2)).

Émissions de CO_2 imputables aux transports selon le moyen de transport, en 2018



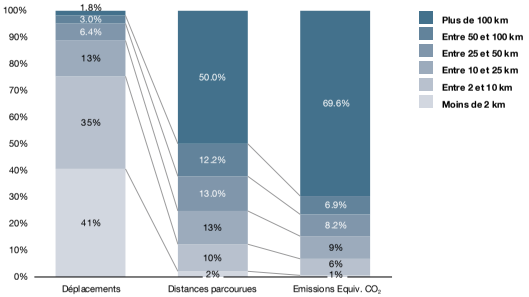
Total: 14,8 mio de tonnes

Source : OFEV, OFS (2020)

Figure 2 – Émissions de CO_2 imputables aux transports selon le moyen de transport en 2018

Plus spécifiquement, les comportements actuels de mobilité montrent que la très grande majorité du CO_2 émis par les transports (83 % des émissions) sont issus de 11 % des déplacements qui effectuent plus de 25 km de distance et représentent 75 % des distances parcourues. Il y a donc un très fort enjeu sur les déplacements longs (Figure 3). En particulier, **les déplacements de plus de 25 km en voiture constituent plus de 80 % des émissions de carbone des déplacements suisses; or ce type de distance est tout à fait adapté à une alternative ferroviaire.**

Répartition des déplacements, des distances et des émissions équivalent CO_2 en fonction des classes de distances parcourues



Source : OFS, ARE (2015)

Figure 3 – Distribution des déplacements journaliers en Suisse selon leur répartition, les distances parcourues et les émissions équivalent CO_2

2.5 Défis de transition technique et technologique

Des promesses technologiques pleines de potentiel
La numérisation de la société ouvre de nouvelles opportunités en matière de mobilité, par exemple :

- la simplification des déplacements qui impliquent plusieurs modes de transport ou des tarifications différentes (dispositifs pour faciliter la lecture d'un horaire, l'achat d'un billet, l'information relative aux perturbations pour garantir la continuité de trajet en tout temps, etc.)
- les possibilités d'adapter l'offre de transport à court terme en fonction d'une demande prédictive ou sur réservation (par exemple pour disposer d'une offre mieux adaptée aux loisirs)
- les facilités permettant l'usage de véhicules, en fonction des besoins, plutôt que la propriété (vélos en libre-service, autopartage, vélo cargo)

Dans le domaine de l'intelligence artificielle, les progrès en matière de véhicules autonomes permettront de renforcer significativement l'offre de transport public dans les zones périurbaines ou aux heures de faible affluence. En effet, pour ces types de transport, le coût du chauffeur est majoritaire et les véhicules autonomes peuvent apporter de grands avantages.

3 Choix modal : éléments clefs

De quelle part modale parle-t-on ?
Il y a plusieurs manières de définir la part modale d'un mode de transport :

- **Part modale en pourcentage des déplacements** : proportion de déplacements réalisés par un mode par rapport à tous les déplacements réalisés.
- **Part modale en pourcentage des distances** : proportion des distances parcourues avec un mode spécifique par rapport à toutes les distances parcourues.
- **Part modale en pourcentage des temps de parcours** : proportion des temps de parcours avec un mode spécifique par rapport à l'ensemble des temps de parcours. Cette évaluation des temps peut intégrer également les temps d'attente (par exemple aux arrêts TP), dans le cadre d'une chaîne d'étapes.

Dans le présent document, la part modale en pourcentage de déplacements a été retenue comme indicateur principal. Dès lors, sauf mention contraire :

La part modale des transports publics est la proportion de déplacements réalisés en transports publics par rapport à tous les déplacements réalisés en Suisse. Dans le cas d'un déplacement qui emprunte plusieurs moyens de déplacement, c'est le mode principal qui est déterminant.

Dans quelques cas spécifiques, la part modale est calculée en fonction de la distance effective des étapes de déplacement. Cette analyse est surtout utile pour mesurer les impacts environnementaux et CO_2.

Par ailleurs, la part modale est établie en considérant le motif de déplacement. Lorsque plusieurs étapes sont nécessaires pour un déplacement, le motif « principal » de déplacement est retenu. Cette approche est la plus représentative des décisions en faveur ou en défaveur de l'usage des TP.

Pour mémoire; les parts modales des personnes vivant en Suisse, en 2015, tous motifs confondus, en pourcentage des déplacements, se répartissent de la manière suivante:

- **Transports publics: 13,5 %**
  TP urbains (bus, tram, métro): 7,2 %
  Rail: 6 %
  Car postal: 0,3 %
- **Transport individuel motorisé: 49,9 %**
  Voiture individuelle: 48,5 %
  Moto, cyclomoteurs: 1,4 %
- **Mobilité douce: 35,3 %**
  Marche à pied: 28,5 %
  Vélo, vélo à assistance électrique: 6,8 %
- **Autres modes: 1,3 %**

3.1 La demande de transport: réalisation et effets induits

Un individu dispose en général de plusieurs options pour effectuer un déplacement donné: modes de transport, itinéraires, horaires de départ, etc. Le **choix modal** désigne le choix en faveur de l'une ou l'autre des solutions à sa disposition.
Dans certains cas, il peut également décider de ne pas réaliser le déplacement: **la demande de transport peut donc rester latente, ou être réalisée par procuration,** par un autre individu (livraison d'un repas à domicile plutôt que déplacement au lieu de consommation, par exemple).
L'expérience montre qu'une amélioration de l'offre de transport crée, ou du moins stimule, la demande parce qu'elle permet des libertés supplémentaires et que les individus saisissent ces opportunités.

Ce phénomène est appelé **le trafic induit,** qui déploie ses effets:
À court terme, de meilleures infrastructures ou de meilleurs services conduisent à une augmentation du nombre d'usagers. Le trafic induit résulte d'un changement de comportement, qui peut être de quatre types:
- Modification spatiale des trajets, c'est-à-dire un changement d'itinéraire ou de destination pour profiter d'une infrastructure plus rapide ou plus confortable;
- Transfert modal: les usagers se reportent de préférence sur le mode de transport amélioré, au détriment des autres;
- Décalage temporel des trajets: changement d'horaire de déplacement, par exemple à des heures où l'offre était moins attrayante (fréquences de desserte, congestion des véhicules, etc.);
- Augmentation de la fréquence des déplacements, par exemple pour les loisirs.

À long terme, l'amélioration de l'offre de transport provoque des changements structurels, par exemple dans l'organisation du territoire à différentes échelles et dans les choix de vie des individus:
- Modification de l'occupation des sols (spécialisation des espaces, rendue possible par de meilleures relations de transport, densification à proximité des nœuds de transport: gares, pôles multimodaux, etc.);
- Modification des choix résidentiels et des lieux de vie du quotidien (emplois, loisirs, achats): grâce à des transports performants, les individus ont accès à des opportunités plus éloignées à temps de parcours équivalent.

3.2 La mobilité, un choix relatif et contextuel

Les choix des individus face aux différentes offres de transport, à leur amélioration ou à leur dégradation sont toujours relatifs et contextuels: ils sont effectués par comparaison entre plusieurs modes, plusieurs itinéraires, plusieurs niveaux de confort. De ce point de vue, la mobilité est aussi fortement dépendante du territoire de vie d'un individu, de son âge, de son genre et de ses caractéristiques socio-économiques.

L'impact de la croissance des déplacements en transports publics sur les parts modales varie en fonction des actions sur les autres modes

Nombre de déplacements par jour et par personne en TP	Nombre de déplacements par jour et par personne autres modes	**Impacts parts modales TP**
→	↗	⊖
↗	↗	⊜
↗	→	⊕
↗	↘	⊕⊕

Augmenter les parts modales en faveur des TP implique d'augmenter l'écart entre TP et autres modes de déplacement. Puisque le choix est relatif, il faut soit que les TP soient nettement améliorés, soit que les autres modes perdent certains de leurs avantages, soit les deux.

Source: Citec (2021)

Les choix de mobilité sont par conséquent des choix complexes. Ils dépendent toujours de plusieurs paramètres rationnels, culturels et émotionnels qui ont des conséquences au quotidien (par exemple, prendre le tram plutôt que le vélo parce qu'il pleut) mais également sur l'organisation de vie à long terme des individus. Il existe des moments clefs dans les parcours de vie où peuvent être prises des décisions structurantes, déployant leurs effets pendant plusieurs années, en matière de mobilité: achever une formation, fonder une famille, surmonter des difficultés personnelles ou professionnelles, etc. Identifier et agir sur ces moments clefs est particulièrement important pour faire évoluer les comportements de mobilité.

3.3 Les cinq principaux facteurs du choix modal

L'identification des facteurs de choix modal est essentielle pour formuler les mesures permettant une amélioration des parts modales des transports publics en Suisse. De nombreuses études ont identifié, analysé et commenté ces facteurs de choix : une synthèse a été réalisée par l'étude préparatoire *La répartition modale du transport de voyageurs en Suisse – synthèse et enjeux pour les transports publics*[7]. Les principales conclusions à retenir de ce document sont :

1. **La qualité de l'offre est déterminante pour le choix modal.** La réalisation d'un déplacement, et le choix des transports publics comme mode principal, est directement liée à la qualité de l'offre considérée comme un ensemble (fréquence, amplitude horaire, multiplicité des destinations, confort, etc.).

2. **Le temps de parcours constitue un facteur prépondérant du choix modal.** Ce temps est un facteur de choix en valeur absolue, mais surtout par comparaison entre les différents modes. Au-delà du temps de parcours effectif, le temps perçu par l'individu est déterminant. Or, la perception du temps est très différente selon les modes, notamment si l'usager est actif (conduire, profiter du temps libre en train) ou passif (attente à un arrêt, bouchon) ou encore du confort ressenti. Différentes études montrent que le temps total passé en voiture individuelle est généralement sous-estimé, alors qu'il est surestimé en TP. Cette distorsion semble liée au fait que les individus sont sensibles à la qualité de la desserte dans son ensemble et à la chaîne complète de déplacement : les temps d'attente aux arrêts, structurels des déplacements en TP, sont perçus comme plus « longs » que les temps effectifs en mouvement. En outre, la maîtrise du véhicule, en tant que conducteur d'une voiture individuelle, induit également un sentiment de maîtrise du temps qui n'existe pas lors des déplacements en transports publics.

7 6t-bureau de recherche (2019). La répartition modale du transport de voyageurs en Suisse – synthèse et enjeux pour les transports publics, LITRA, UTP, ARE, Berne.

3. **L'impact du prix sur le choix modal est important, mais moins déterminant que le temps de parcours.** Même s'il peut paraître contre-intuitif, ce phénomène est mis en évidence par de nombreuses études dans différents pays[8]. En Suisse, une vaste enquête[9] a par exemple démontré que la demande en transports publics et individuels motorisés varie relativement peu par rapport aux modifications de prix et de durées de parcours.

   La demande en TP en Suisse apparaît peu élastique par rapport au coût, même si l'effet varie en fonction des régions. En Valais par exemple, la part de marché des transports publics peut augmenter, selon ces estimations, de 0,40 % si le coût de chaque trajet est réduit de 1 %. Dans d'autres régions, comme Bâle, les Grisons, la Suisse orientale et Berne, la demande en transports publics est davantage inélastique : la part de marché des transports publics ne peut augmenter que de 0,27 % à 0,30 % si le prix d'une course diminue de 1 %. Cette même étude montre par ailleurs que la demande en TP est peu élastique par rapport au temps de trajet, mais en moyenne plus élastique que par rapport au coût. Une diminution de 1 % du temps en transports publics résultera ainsi en une augmentation de 0,57 % de la part de marché des TP. Les différences régionales sont ici aussi marquées : dans les Grisons, le temps en transports publics est le moins élastique, impliquant seulement une augmentation de 0,40 % de la part de marché des transports publics, si le temps de parcours diminue de 1 % ; en revanche, dans le canton de Vaud, une réduction du temps de parcours de 1 % impliquerait une croissance de la demande estimée de 1 %.

   Par comparaison, la demande en transports individuels motorisés apparaît également très inélastique par rapport au prix. En effet, une augmentation du coût d'un déplacement TIM (carburant, taxes, amortissement du véhicule, etc.) de 1 % ne résultera qu'en une diminution de 0,08 % de la part de marché des transports

8 Bresson, G., Dargay, J., Madre, J.-L. and Pirotte, A. (2003), The main determinants of the demand for public transport: a comparative analysis of England and France using shrinkage estimators, Transportation Research Part A, 37 (7), pp. 605-627.
Oum, T. H., Waters II, W. G., Yong, J.-S. (1992), Concepts of Price Elasticities of Transport Demand and Recent Empirical Estimates: An Interpretative Survey, Journal of Transport Economics and Policy, Vol. 26, No. 2, pp. 139-154.

9 EPFL (2011), Projet de recherche sur la mobilité combinée OPTIMA - Rapport définitif de l'enquête de préférences révélées, La Poste Suisse, CarPostal Suisse SA, Berne.

individuels motorisés. Les différences régionales sont faibles. La demande TIM est aussi peu élastique par rapport au temps, mais ici aussi plus que le coût : une augmentation de 1 % du temps de parcours impliquerait une diminution de 0,24 % de la part de marché des TIM, avec quelques différences mineures en fonction des régions.

En outre, il faut également souligner que le facteur coût est soumis à une distorsion liée au prix marginal. L'utilisateur d'une voiture individuelle a souvent une perception biaisée du coût de son déplacement : pour lui, le coût peut se résumer au coût marginal (prix du carburant). En conséquence, le détenteur d'une voiture peut considérer que les déplacements en TP lui coûtent beaucoup plus cher qu'un déplacement en voiture. De ce point de vue, l'achat d'une voiture constitue un élément dominant dans les comportements de mobilité ultérieurs.

4. **L'attractivité des TP est liée en partie à la qualité du déplacement sur le dernier kilomètre.** Si le premier, respectivement dernier, transport (lien domicile-gare/arrêt TP) est mauvais, alors le choix modal se fait en faveur de la voiture individuelle. À ce sujet, il y a un décalage entre financement du rail (financement par fonds spécial à l'échelle de la Confédération) et le financement des transports publics urbains (financement par chaque ville).

5. **La capacité concurrentielle des TP par rapport aux autres modes doit être analysée en tant que système** (chaîne de déplacement, chaîne de services, etc.) et non seulement selon des maillons indépendants (étapes) les uns des autres.

3.4 Conclusion intermédiaire

À moyen terme, la Suisse sera confrontée à une série de défis, qui auront un impact sur la mobilité de demain :

- Un **défi démographique**, avec un accroissement global de la population, mais concentré dans certains cantons et certaines régions urbaines, et partant une demande accrue pour les TP dans ces zones
- Un **défi générationnel**, avec une population vieillissante mais qui reste mobile, et une arrivée dans le monde du travail d'une génération qui souhaite prendre ses responsabilités face aux enjeux environnementaux et climatiques
- Un **défi territorial**, avec des agglomérations de plus en plus attrayantes, dont les potentiels de croissance se situent essentiellement en couronne, qui devront être desservies avec des réseaux de transport performant
- Un **défi climatique**, avec des objectifs de réduction des émissions qui nécessiteront une transition vers des modes de transport moins carbonés
- Un **défi technique et technologique**, avec des dispositifs qui permettront de gérer et d'organiser les déplacements de manière optimale, en adaptant notamment en temps réel l'offre à la demande

Les choix modaux futurs s'effectueront dans ce contexte en évolution, en considérant des facteurs déterminants tels que les temps de parcours, la qualité et la fiabilité du service, les niveaux de confort (dans les véhicules, dans les interfaces, etc.) **et le coût.** L'évolution de ces différents facteurs a des impacts aussi bien à court terme (augmentation du nombre d'usagers par réalisation d'une demande latente, transfert modal) qu'à moyen long terme (choix résidentiels, accroissement de l'attrait de certains territoires).

Dans ce contexte, afin d'accroître leur part modale, les transports publics vont devoir s'adapter à ces défis. Pour ce faire, des mesures sont à concevoir, développer, mettre en œuvre. Elles concernent différents axes d'intervention, qui impliquent des acteurs et des territoires différents, et dont les effets se déploient à plus ou moins long terme. Ces mesures prises individuellement ont chacune un effet plus ou moins significatif sur l'attractivité des transports publics ; cependant, ensemble, elles agissent comme système permettant de renforcer le rôle et l'importance des TP en Suisse.

4 Mesures

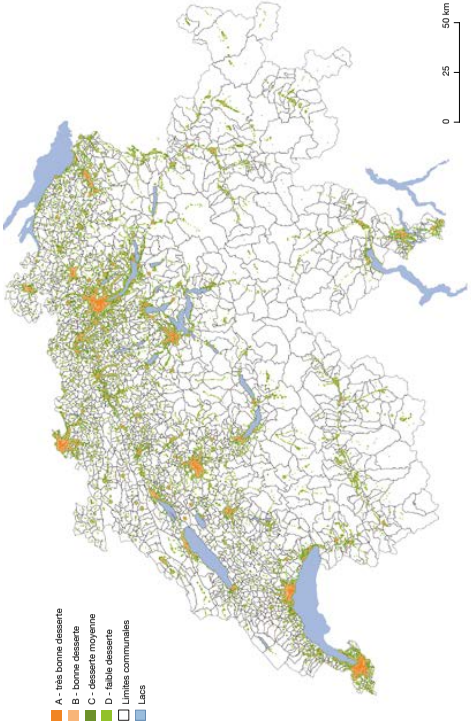
Chaque axe de réflexion est présenté en partant de quelques constats utiles pour comprendre les grandes tendances et choix de mobilité. Les mesures sont ensuite décrites avec leur champ d'application. L'impact des mesures sur l'évolution des parts modales est estimé qualitativement, mais une estimation quantitative préalable a été calculée à partir d'hypothèses fondées sur les comportements du micro-recensement 2015 pour la plupart des mesures ou groupes de mesures.

4.1 Axe de réflexion 1: Améliorer l'offre de transport public

Comprendre

En comparaison internationale, la Suisse dispose d'une offre de transports publics de qualité : desserte fine du territoire, interconnexion des réseaux urbains, interurbains et régionaux, intégration tarifaire à l'échelle du pays, horaires cadencés, gares et infrastructures de qualité, entre autres.

Afin d'évaluer cette qualité, l'ARE a défini des niveaux de qualité de desserte (A, B, C, D) du territoire suisse en fonction de la fréquence de passages par jour des lignes de transport public (locaux, urbains, régionaux, ferroviaires) et d'une distance donnée autour des arrêts et gares (Figure 4). Globalement la Suisse est bien couverte par l'offre de transport public. Cependant, cette couverture est meilleure pour les lieux d'emplois que pour les lieux d'habitation : ainsi, **l'offre de transport public est bonne (B) ou très bonne (A) pour environ 35 % des habitants, à leur lieu de résidence, et pour 55 % des emplois, au lieu de l'entreprise.**



Sources : OFS, ARE (2019); Citec (2020)

Figure 4 – Carte de l'indicateur des qualités de desserte TP

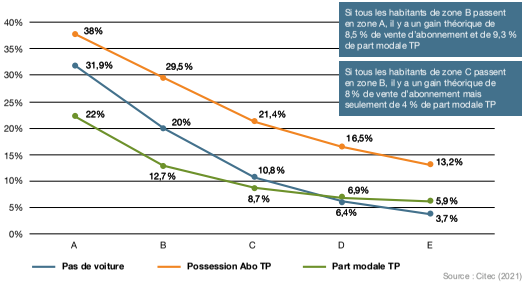
Les régions et les agglomérations ayant investi en faveur des transports publics ont observé une croissance significative du nombre de déplacements en TP : à titre d'exemple, en Suisse, la part modale des déplacements pendulaires réalisés en train atteint les 20 % si la gare de départ propose près de 300 services par jour ; elle est de 30 % avec 600 services par jour, mas n'est plus que de 8 % avec 140 services[10].

La densité des arrêts TP et des gares a un impact fort sur l'utilisation des transports publics. En analysant les données du MRMT2015, il apparaît que la distance d'accès aux gares (cumul à vol d'oiseau de la distance d'accès aux gares de départ et d'arrivée) a un impact significatif sur le choix modal. Avec une distance cumulée de 500 m, la part modale en train est de 22,5 % des déplacements. Elle est encore de 16 % avec un cumul de 1000 m de distance d'accès. En conséquence, aménager des raccourcis vers les gares ou construire des gares supplémentaires sont des actions très favorables.

L'amélioration de l'offre de transport joue par conséquent un rôle significatif dans l'accroissement de la part modale TP : en développant la desserte des zones de qualité C au niveau de qualité des zones B, il apparaît possible d'augmenter de 4 points de part modale TP et de 8 points de vente d'abonnements de transport. Si tous les habitants des secteurs de qualité de desserte B passaient en qualité A, la part modale pourrait augmenter de 9 points (passer de 13 %, pour tous les motifs, à 22 %). Simultanément, la proportion de personnes sans voiture passerait de 20 % à 32 % et celle avec un abonnement de transport public de 29 % à 38 % (Figure 5).

10 La part modale moyenne TP pour les déplacements de travail en Suisse en 2015 s'élève à 19 %.

Comparaison de la part modale TP avec les personnes en possession d'un abonnement TP (AG ou réseau) et celles sans voiture, selon le lien de résidence



Source : Citec (2021)

Figure 5 – Part modale TP, possession d'un abonnement TP et % de ménages sans voiture selon la qualité de desserte du lieu de résidence

En plus de la desserte et de la distance aux arrêts, en matière d'offre de transport, la **vitesse** joue un rôle important dans l'attractivité des transports publics : par exemple, l'augmentation de la vitesse des véhicules a permis des améliorations de productivité (réduction du temps de trajet Berne-Zurich à moins d'une heure, trajet Viège-Berne à moins d'une heure au lieu de 1h45 grâce au tunnel de base du Lötschberg, par exemple). Ces actions ont permis de modifier drastiquement la structure du réseau et de l'offre : ainsi, la vitesse moyenne des étapes réalisées en train en Suisse est passée de 50 km/h en 1994 à un peu plus de 62 km/h en 2015, alors que la vitesse moyenne de la voiture individuelle n'a pas augmenté durant la même période. Cependant, dans l'histoire des transports, les études de suivi de comportement montrent que les gains de temps de parcours ont des conséquences inattendues. Ils ont surtout pour effet de permettre aux usagers d'étendre leur territoire d'accessibilité (allongement des distances) plutôt que de réduire le temps consacré au déplacement (gagner du temps) ou de changer de mode de

transport. Le «budget temps» journalier consacré aux déplacements n'est donc pas réduit (le temps de déplacement moyen par jour et par personne, tous modes confondus, est plutôt stable en Suisse depuis plus de vingt-cinq ans), mais utilisé pour allonger les distances. Autrement dit, réduire le temps de parcours en TP est un objectif pour augmenter la part modale, mais il est moins déterminant que la fréquence ou que la proximité d'une gare ou d'un arrêt.

Et maintenant agir

Puisque la sensibilité des comportements de mobilité est très liée à la qualité de l'offre de transport, un premier axe d'amélioration consiste à agir sur cette qualité, en particulier sur les territoires de qualité de desserte TP B ou C.
Que signifie améliorer l'offre de transport? C'est agir sur la fréquence de desserte (point très sensible), sur la distance aux arrêts, sur la fiabilité de l'offre, sur l'amplitude horaire, etc. Plusieurs mesures doivent être déployées, en les adaptant bien sûr aux conditions locales. Pour cet axe de réflexion, l'initiative est surtout entre les mains des collectivités: communes, agglomérations, cantons et aussi entreprises de transport (exploitation).

A-1 Améliorer la fréquence de desserte
Amélioration de la fréquence de desserte, de l'amplitude de service TP, notamment dans les espaces de couverture intermédiaire (couronnes urbaines des grandes agglomérations et dans les villes d'échelle intermédiaire), avec une action plus spécifiquement ciblée sur les niveaux de desserte des agglomérations de type AB (soit une agglomération avec desserte A sur la commune centre et B ailleurs, par exemple Neuchâtel) ou AC (Olten-Zofingen) ou BC.
Exemples
- ✓ RER Fribourg/Freiburg (CFF, TPF)
- ✓ Rete celere del Canton Ticino (TILo)
- ✓ Léman Express (Lémanis)

A-2 Améliorer l'accessibilité au réseau TP
Augmentation du nombre d'arrêts et d'accès aux réseaux TP pour garantir une couverture plus fine du territoire.
La distance par rapport à l'arrêt est un facteur très sensible de choix modal. Il y a donc un optimum à trouver entre augmenter le nombre d'arrêts (mieux desservir) et améliorer la vitesse commerciale des lignes (performance). Une meilleure accessibilité signifie aussi améliorer les cheminements vers les arrêts, créer des raccourcis.
Exemple
- ✓ S-Bahn de Zoug (2004 et 2009) qui a radicalement amélioré l'accessibilité aux TP. Le nombre élevé d'arrêts et la faible distance entre eux ont été rendus possibles grâce à un matériel roulant particulièrement bien adapté (accélération élevée, grand linéaire de porte, quais à niveau avec le plancher du véhicule).

A-3 Prioriser les TP urbains par rapport à la circulation en général
Amélioration de la rapidité et la fiabilité de la progression des TP: aménagements de bus en site propre, actions sur la régulation des carrefours, priorisation générale des TP sur les principaux axes, résolution des points noirs de progression des bus.
Exemples
- ✓ Bus à haut niveau de service (BHNS) Lausanne
- ✓ R-Bus Lucerne

A-4 Réduire les transbordements
Planification de nouvelles lignes (notamment des relations tangentielles) et renforcement des correspondances afin de réduire les temps d'attente. En effet, un trajet direct (sans transbordement) est parfois plus important pour l'usager que le temps total de déplacement avec correspondance. Certaines observations CFF ont établi qu'un transbordement implique une perte de 20% de clientèle.
Exemples
- ✓ Bern-Simmental à fréquence horaire sans changement
- ✓ Liaison Genève-Le Châble pour les skieurs de Verbier
- ✓ En projet: relations Bienne-Oberland sans changement

A-5 Améliorer l'information et la simplicité d'usage
Diffusion d'une information totale (numérique): simplifier et rendre plus ergonomique (plus accessible) l'information liée aux TP (horaire, accès, dérangements et alternatives possibles), y compris l'état du réseau, afin d'améliorer la fiabilité du service TP et le flexibiliser. Sur base volontaire et par l'intermédiaire des opérateurs téléphoniques, il s'agit de disposer d'une information continue sur la capacité, l'occupation des TP et donc les flux, et en contrepartie restituer des informations ciblées aux usagers.

Exemples
- ✓ Transports publics genevois par mise à disposition de l'information relative aux réseaux, lignes, arrêts, fréquences, etc. en open data (depuis 2013)
- ✓ CFF: plateforme open data, dans le but de favoriser la création d'outils numériques destinés à la clientèle

A-6 Améliorer l'offre avec les nouvelles technologies
Intégration, par exemple, des véhicules autonomes dans les réseaux de transports publics, au fur et à mesure qu'ils seront opérationnels (complément au transport collectif en zone de faible densité ou durant les heures de très faible affluence). Il s'agit de propositions particulièrement adaptées pour les territoires périurbains, en rabattement vers les gares ou pour des sites étendus et peu denses (hôpitaux, centres de formation, de loisirs, etc.).

Exemples
- ✓ Navette autonome à Sion (centre-ville)
- ✓ Navette autonome à Genève (Belle-Idée)

A-7 Augmenter la capacité des véhicules et des lignes
Utilisation de véhicules de plus grande capacité, amélioration des outils d'exploitation afin d'augmenter la capacité des nœuds (gares) à infrastructure constante.
Exemples
- À développer: rames IR à deux étages plus nombreuses et plus généralisées
- À développer: mise en œuvre plus complète de ERTMS (déploiement de l'ETCS2 notamment)

A-8 Mettre en place des lignes de transport public supplémentaires
Prolongement et création de lignes nouvelles aussi bien à l'échelle régionale qu'à l'échelle des agglomérations.

Exemples
- ✓ Glatttaltram, avec développements urbains liés
- ✓ En projet: prolongement des lignes LEB Lausanne-Echallens-Bercher (vers Yverdon)
- ✓ En projet: prolongement des lignes du Léman Express (vers Bernex)

Les mesures qui ont le plus d'impact, et permettent le mieux d'augmenter la part modales TP, sont: l'amélioration de la fréquence (et parfois de l'amplitude horaire), la finesse de desserte des TP et leur accessibilité (raccourcis, accès adaptés aux mobilités douces) ou encore les liaisons directes, sans transbordement.

À titre d'exemple, en développant la desserte des zones de qualité moyenne (C) à un niveau bon (B), il apparaît possible d'augmenter de 4 points de part modale TP ces territoires. De même, si tous les habitants des secteurs de qualité de desserte B passent en qualité A, la part modale augmente de 9 points.

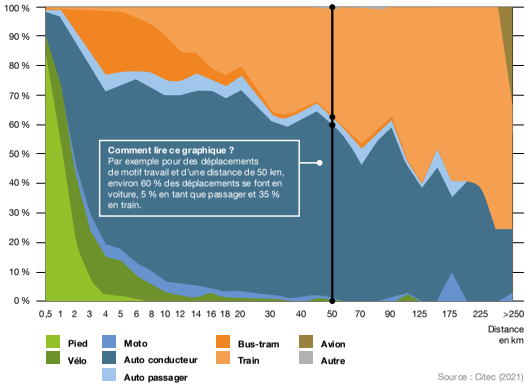
D'autres mesures ont aussi des effets notables: donner des priorités de circulation aux TP par rapport à la voiture, améliorer et simplifier l'information de l'offre de transport, augmenter la capacité en heure de pointe, etc. Finalement, certaines mesures ont un impact très variable selon le contexte: créer de nouvelles lignes et étendre des lignes existantes, utiliser les véhicules autonomes en couronne d'agglomération le jour où ils seront suffisamment performants.

4.2 Axe de réflexion 2: Développer de nouveaux produits de transport

Comprendre

Actuellement en Suisse, la part modale en TP des étapes effectuées pour le motif travail et formation est plutôt élevée (respectivement 30 % et 57 % du total); en revanche, la part des TP est beaucoup plus faible pour des motifs comme les loisirs ou les achats (respectivement 13 % et 9 % des étapes).
Les déplacements non contraints par des rythmes fixes et réguliers ont des profils spécifiques, qui ne correspondent pas forcément à l'offre TP classique.

Parts modales en % des déplacements, en fonction de la distance du déplacement (en abscisse) – Déplacements pour le motif travail



Parts modales en % des déplacements, en fonction de la distance du déplacement (en abscisse) – Déplacements pour le motif loisirs

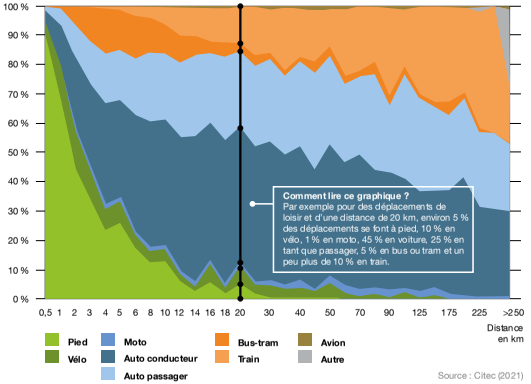


Figure 6 – Parts modales des déplacements pour motif Travail (graphique de gauche) et Loisirs (ci-dessus), selon le nombre de kilomètres parcourus lors du déplacement (MRMT 2015)

Dès lors, il apparaît stratégique de **concevoir des offres de transport différenciées selon les motifs de déplacement, et développer des produits qui combinent loisirs / achats et transports publics.** À titre d'exemple, en Suisse, la part modale les déplacements pendulaires réalisés en TP (Figure 6, zone orange) augmente de manière significative au-delà de 25 km de distance (35 % à 25 km), alors qu'elle est supérieure à 20 % entre 4 et 25 km de distance. En revanche, pour les déplacements de loisirs, la part modale TP reste relativement faible (20 % à 25 km). D'autre part, la proportion de déplacements motorisés en tant que passa-

ger est très élevée (en bleu clair, environ 30 % de part modale). Il y a donc un potentiel important d'usagers motorisés à capter pour les TP, dans le cadre de déplacement interurbains, moyennant des offres adaptées et un prix compétitif.

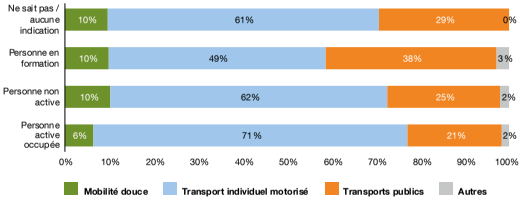
Les opérateurs de transports suisses ont déjà mis en place des offres pour répondre à la demande des usagers pour les loisirs, par exemple, et non plus uniquement pour leur permettre de se rendre sur leur lieu de travail ou de formation.

Le développement de ces nouveaux produits ne doit cependant pas se limiter à accompagner des comportements déjà en place. Il s'agit aussi de guider les comportements futurs, de construire de nouvelles habitudes liées aux transports publics. L'intérêt est de se projeter à l'horizon moyen-long terme, en ciblant spécifiquement certains profils de personnes.

En effet, la mobilité varie fortement d'un individu à l'autre, en fonction de l'âge, de l'appartenance à une classe socio-professionnelle spécifique, à la composition du ménage d'appartenance, à la disponibilité de certains véhicules, notamment. Ces différences s'observent également en termes de parts modales : à titre d'exemple, en Suisse, la part des distances parcourues en TP par une personne en formation atteint 38 %, alors que cette même part n'est que de 21 % pour une personne active occupée. De même, les TP représentent près de 40 % des distances journalières parcourues par les 19-24 ans, mais moins de 20 % chez les 45-64 ans (Figure 7).

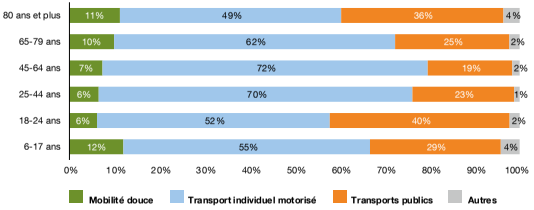
Un potentiel important de croissance de la part modale TP existe auprès de certains profils de personnes spécifiques. Par exemple, une évolution des choix de mobilité est claire auprès des jeunes en formation et les jeunes actifs, **qui passent d'une logique de possession d'une voiture à une logique de consommation de services de mobilité.**

Répartition des distances parcourues en fonction des modes, selon le statut professionnel



Source : OFS, ARE (2015)

Répartition des distances parcourues en fonction des modes, selon la classe d'âge



Source : OFS, ARE (2015)

Figure 7 – Répartition modale des distances parcourues en fonction des modes, selon le statut professionnel et la classe d'âge, en 2015

En Suisse, si 71 % des 18 à 24 ans disposaient du permis de conduire en 1994, ils n'étaient plus que 59 % en 2010. Le pourcentage de titulaires d'abonnements généraux a, en revanche, augmenté de 10 % en 1994 à 20 % en 2010. Cette tendance semble se poursuivre et est confirmée par des études qui démontrent que la possession d'une voiture perd de son attractivité chez les jeunes. La croissance des services de *carsharing*, *bikesharing* et d'autres formes de mobilité partagée semble aussi conforter ces évolutions.

Et maintenant agir

La mobilité des individus est liée non seulement à la quantité d'offre de transport, mais également à l'adéquation de l'offre TP à la demande. Il est donc nécessaire de cibler des motifs de déplacement spécifiques et des profils de personnes bien précis, afin de faire converger offre et demande.

B-1 Proposer des offres modulables pour déplacements de loisirs fixés cinq jours à l'avance

Élaboration d'un dispositif souple, à fixer en début de chaque semaine par exemple, si une offre est disponible ou pas selon la probabilité météo. Certaines destinations de loisirs sont très dépendantes de la météo, en particulier entre-saison. Inscrire à l'horaire certaines courses entre-saison risque d'être coûteux et inutile. Cette capacité d'adaptation permet d'optimiser les ressources et l'attrait des déplacements TP pour les loisirs à coût constant.

Il est trop cher d'exploiter toute l'année certains services en montagne ou vers certaines destinations particulières (les équipements de sport). En revanche, on peut valoriser les beaux week-ends. Imaginons que l'on décide d'une offre complémentaire cinq jours avant le week-end selon les conditions générales (neige, météo, etc.) et qu'ensuite cette offre soit maintenue pour le week-end indépendamment de la météo effective. Cette approche permettra des buts d'excursion ou de loisirs sur une série de week-ends où la saison est trop incertaine pour être planifiée une année à l'avance.

Exemples

✓ Bus des Neiges : ils permettent d'atteindre le point de départ de randonnées à skis et à raquettes inaccessible avec les lignes de transports publics classiques. Les informations concernant les horaires, les prix, etc. sont publiées sur un site internet dédié, qui permet également de réserver des places. Les bus ne circulent que si la demande est suffisante. Onze lignes sont aujourd'hui en exploitation dans différentes régions touristiques de Suisse (par exemple Zwischenflüh-Meniggrund au Diemtigtal, BE ; Disentis-Curaglia-Fuorns-Alpe Casaccia au Lukmanier, GR ; Les Verrières-Les Cernets au Val-de-Travers, NE). Le projet est sous la responsabilité du Club Alpin Suisse (CAS) et de l'Association transports et environnement (ATE) en partenariat avec CarPostal SA, Mountain Wilderness Suisse et d'autres partenaires locaux ; également par Énergie Suisse et l'Office fédéral de l'environnement pour la phase pilote.

— À développer : projets pilotes sur ce type d'offre, par exemple pour des destinations comme l'Arc jurassien, les Préalpes ou les Alpes en automne et au printemps en fonction des conditions météo, par exemple : Col du Marchairuz, accès au Chasseral, Weissenstein, etc.

B-2 Développer des offres combinées pour les déplacements d'achat

Création et développement de produits qui permettent aux usagers de prendre des habitudes concernant leurs déplacements liés aux achats, en montrant qu'ils peuvent parfaitement être compatibles avec l'usage des TP la plupart du temps. Ces produits (offres ciblées sur des périodes de l'année ou des générateurs spécifiques) peuvent être coordonnés avec les offres de services de livraison à domicile déjà existantes dans la plupart des galeries et centres commerciaux, ou offerts par des plateformes spécifiques. Il s'agit d'accompagner l'usager dans des nouvelles pratiques qui consistent à se rendre sur les lieux d'achat et de consommation sans systématiquement transporter les objets avec eux.

Exemples

— À développer : durant les périodes de forte affluence commerciales (avant Noël par exemple), instaurer des offres spéciales pour les transports publics en agglomération et accompagner la démarche d'une offre renforcée, d'une communication adaptée, de stands d'information et de conseils

B-3 Développer des offres combinées pour les déplacements touristiques
Développement des offres TP spécifiques (cartes d'hôte) pour les touristes, hôtes de passage, etc. afin de lier séjour et usage des transports publics, sous forme de cartes journalières offertes aux hôtes dans certaines régions touristiques ou urbaines (en fonction des nuits d'hôtel), ou offres combinées. Il s'agit également de promouvoir des loisirs qui favorisent un usage accru des TP.
L'idée est de généraliser les produits de niche en lien avec le vélo dans les régions touristiques. Le matériel roulant pourrait être disponible le samedi et le dimanche, avec des rames de bonne capacité de transport des vélos sur certains parcours le week-end. Ou encore de promouvoir des randonnées pédestres qui impliquent un point de départ et d'arrivée en des lieux différents, et qui sont faciles à organiser grâce aux transports publics.
Exemples
- ✓ Offres Snow'n'Rail et RailAway découverte de la ViaRhôna à vélo et en train
- ✓ Neuchâtel Tourist Card, Anniviers Liberty, Ticino Card, qui offrent en plus des transports publics des accès gratuits à certains sites touristiques
- ✓ Offre Rail & Bike des Chemins de fer rhétiques le week-end, avec produit graubündenPASS Bike

B-4 Généraliser l'intégration du prix du transport dans le prix d'un événement
Systématisation des offres combinées « entrées+billet TP » pour les événement sportifs ou culturels générant de très grands flux de visiteurs.
Exemples
- ✓ Matches de l'EURO
- ✓ Grands festivals et concerts : Greenfield à Interlaken, avec réduction des prix des trajets et entrées si achat des billets par site CFF ; Gurten Festival, avec trajets gratuits sur certaines zones Libero, accès au funiculaire et navettes par BLS

B-5 Développer des actions spéciales pour les heures de la journée qui disposent de réserves de capacité
Démultiplication des propositions de déplacement TP aux heures très capacitaires, sur base d'un principe de mobility pricing incitatif. Il s'agit par cette mesure de stimuler la demande pour des usages « nouveaux », sans devoir renforcer l'offre de transport.
Exemples
- ✓ Billets dégriffés

B-6 Offrir des essais TP à certains usagers spécifiques
Mise en place d'un système d'essai ciblé aux TP, pour encourager des publics particuliers à tester un abonnement général et à prendre conscience de la liberté de déplacement qu'offre un tel abonnement – par exemple offre d'un AG d'essai d'un mois.
L'idée est de développer des offres auprès des jeunes, à un âge où ils se posent la question de passer leur permis et d'acheter une voiture. L'objectif est qu'ils puissent se rendre compte concrètement des avantages d'une mobilité sans voiture. Accompagner la démarche d'une émulation par les réseaux sociaux, faire parler sur les retours d'expérience. Des offres similaires peuvent également cibler les personnes qui prennent leur retraite et ainsi peuvent explorer les avantages de déplacement en TP pour des nouveaux loisirs.
Exemples
- ✓ Initiative de la Ville de Martigny qui, depuis 2019, permet aux personnes âgées de 65 ans et plus domiciliées sur la commune d'obtenir gratuitement une carte annuelle de libre-parcours sur les lignes TP urbaines et certaines lignes régionales
- – À développer : offre d'un AG d'une semaine à 50 ou 55 ans, c'est-à-dire un âge où les enfants commencent à quitter la famille et les adultes entrent dans une nouvelle phase de vie
- – À développer : un AG à vie pour les retraités ou bien imaginer que le prix d'un AG baisse année après année au-delà de 70 ans puisque leur mobilité baisse avec l'âge

B-7 Proposer des offres et services pour encourager la multimodalité
Développement des offres, produits et services pour favoriser l'usage de différents modes de transports lors d'un trajet donné, où les TP constituent une ou plusieurs étapes dans la chaîne de déplacement. L'objectif est de faciliter, de rendre plus spontanée l'intégration des TP par les usagers, mais également de fiabiliser et rendre plus confortables les déplacements (choisir un mode ou l'autre en fonction des conditions météo, des envies). Cette mesure implique une centralisation et uniformisation de l'information relative à l'offre, tous modes, et un dispositif centralisé de diffusion de cette information auprès de l'usager (application).

Exemples

- ✓ Offres combinées TP / bikesharing (ex : CarPostal / Publibike)
- ✓ Abonnements combinés par SwissPass (Velocity : accès aux vélostations en gares de Genève, Neuchâtel, Lausanne, Yverdon, Bellinzone et Interlaken ; Mobility car sharing : accès aux véhicules par la carte unique)
- ✓ Projet pilote CFF abonnement combiné location vélo pliable + Abo Libero 2 zones (septembre à novembre 2020)

B-8 Développer des mesures d'accompagnement ciblées sur les «moments charnière» des parcours de vie
Élaboration de dispositifs structurés et encadrés de renoncement à la voiture individuelle, sous forme de prime ou d'abonnement TP de longue durée. Il s'agit également d'encourager les promoteurs immobiliers (collectivités publiques, coopératives notamment) à généraliser les offres de logement sans voiture, rendues possibles par une bonne desserte TP.
Dans un contexte où des opérateurs (habitants, coopératives) cherchent de plus en plus à imaginer des solutions alternatives de logement et de déplacement, l'idée est d'imaginer un soutien actif des collectivités (information, expériences-pilotes, accompagnement des habitants par la mise en place de services spécifiques), pour encourager les initiatives de réduction d'usage des véhicules privés motorisés, et donc le report modal.

Exemples

- ✓ Quartier Burgunder à Bern-Bümpliz ; lotissement rue du Wasen à Bienne ; Erlenmatt Ost à Bâle ; Oberfeld (BE) à Ostermundigen : développements urbains sans stationnement pour voitures individuelles (ou avec une offre très inférieure aux normes usuelles) avec, dans certains cas, obligation contractuelle de ne pas posséder de véhicule motorisé durant la période de location. Ces formes d'habitats sont rendues possibles par leur localisation dans des zones d'excellente desserte TP.
- À développer : expériences-pilote d'accompagnement de famille qui «reviennent» en ville (ou ceux qui veulent fonder une famille sans chercher un logement pavillonnaire) à imaginer, par exemple en lien avec les quartiers qui se développent aux abords des gares
- À développer : accueil par les communes des nouveaux arrivants en informant soigneusement sur les possibilités de mobilité durable. Un conseiller en mobilité peut apporter une aide ou une information ciblée en fonction des besoins des gens.

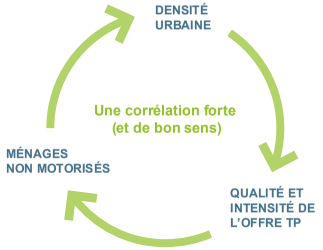
Les mesures qui ont le plus d'impact, et contribuent le mieux à l'augmentation de la part modale TP, sont les offres d'essai pour les jeunes, les offres spéciales pour les déplacements de loisirs et de tourisme, ainsi que, à plus long terme, les actions visant à cibler les «moments-charnière» des individus pour influencer durablement leur choix de mobilité.

Il est assez difficile d'évaluer l'impact exact de chaque mesure relative au développement des nouveaux produits. Leur action s'articule entre elles pour améliorer l'expérience des TP, en rendre plus spontané l'usage et donc les rendre plus accessibles et attractifs, y compris pour des types de déplacements qui semblent s'y prêter moins au premier abord. Si elles ont globalement un impact moins important que les mesures concernant l'amélioration de l'offre (cf. axe 1) et l'aménagement du territoire (cf. axe 3), leur facilité de mise en œuvre permet d'en développer un grand nombre.

4.3 Axe de réflexion 3: Agir sur l'aménagement du territoire

Comprendre

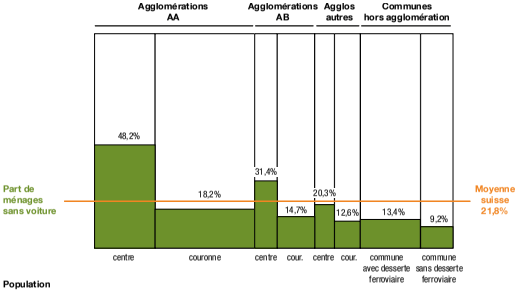
La forme urbaine et l'aménagement du territoire ont beaucoup d'impact sur les choix modaux. Intensité urbaine, mixité des affectations, desserte des équipements et des services en TP sont autant de paramètres qui favorisent une mobilité sans recours à la voiture (Figure 8).



Source : Citec (2021)

Figure 8 – Cercle vertueux densité – offre TP – démotorisation

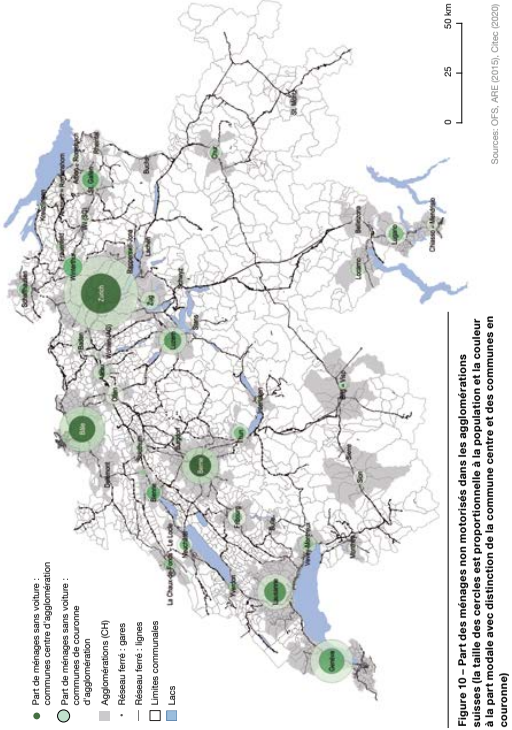
À l'échelle nationale, l'analyse de la relation existant entre type d'agglomération, densité urbaine, proportion de ménages sans voiture et desserte TP (Figure 9 et Figure 10) montre que vivre sans voiture dans les villes-centre est une pratique répandue, rendue possible par la mixité des fonctions, la concentration des services et par une offre TP de bonne qualité, qui facilite les déplacements aussi bien au sein d'une agglomération qu'entre une agglomération et une autre.



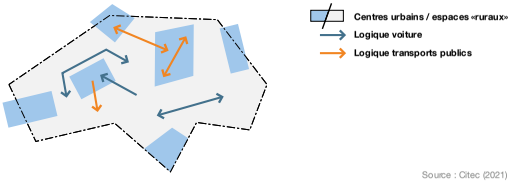
	centre	couronne	centre	cour.	centre	cour.	commune avec desserte ferroviaire	commune sans desserte ferroviaire	
Population résidente totale par territoire (en mio)	1,4	2,3	0,5	0,9	0,5	0,6	1,4	0,7	8,3
Taille moyenne des ménages	2,00	2,33	2,09	2,28	2,17	2,30	2,33	2,35	2,25
Part de ménages d'une seule personne	45,6%	31,6%	41,1%	33,0%	38,3%	32,6%	32,2%	31,2%	35,1%

Source : Citec (2021)

Figure 9 – Répartition des ménages non motorisés en fonction de l'espace de résidence (typologie d'agglomération, villes-centre et couronnes), par rapport à la taille moyenne des ménages et la part de ménages d'une personne.


Part de ménages sans voiture : communes centre d'agglomération
Part de ménages sans voiture : communes de couronne d'agglomération
Agglomérations (CH)
Réseau ferré : gares
Réseau ferré : lignes
Limites communales
Lacs
Zurich
Genève
Lausanne
Bern
Basel
Luzern
Winterthur
St. Gallen
Lugano
Biel/Bienne
Thun
Schaffhausen
Chur
Fribourg
Neuchâtel
Sion
Yverdon-les-Bains
Zug
Delémont
Locarno
Bellinzona
Aarau
Frauenfeld
Olten
Baden
Wil
Rapperswil-Jona
Dietikon
Wetzikon
Kloten
Uster
Horgen
Meilen
Thalwil
Lausanne
Vevey
Montreux
Nyon
Morges
Pully
Renens
Ecublens
Bussigny
Crissier
Prilly
Le Chaux-de-Fonds
Le Locle
Neuchâtel
Marin-Epagnier
Hauterive
Cortaillod
Boudry
Peseux
Corcelles
Colombier
Bevaix
Gorgier
Saint-Aubin
Fribourg
Villars-sur-Glâne
Granges-Paccot
Marly
Givisiez
Bulle
Sion
Martigny
Monthey
Brig
Visp
Zermatt
Davos
Klosters
Samedan
Pontresina
Scuol
Poschiavo
Disentis/Mustér
Ascona
Locarno
Bellinzona
Mendrisio
Chiasso
Lugano
Lugano
Lugano

Par ailleurs, les choix d'aménagement des dernières décennies, notamment le développement de grands centres commerciaux et de loisirs hors des zones denses bien desservies par les TP, doivent être remis en cause.



Source : Citec (2021)

Figure 12 – Représentation des types de déplacements adaptés aux TP et à la voiture individuelle

La révision des principes d'aménagement du territoire ne doit pas concerner seulement l'organisation du territoire à l'échelle suisse ou régionale. Il est possible, et nécessaire, **d'agir aussi plus localement,** afin de constituer un environnement urbain favorable aux TP, en particulier **en travaillant sur l'attractivité des arrêts, gares et autres interfaces.**

En effet, l'amélioration de l'accès aux arrêts, en termes d'itinéraires directs, sécurisés, confortables, a une importance primordiale pour favoriser le report modal. Des enquêtes internationales montrent que 44 % du temps total d'un déplacement en TP est consacré aux étapes réalisées à pied (rejoindre un arrêt ou en repartir, temps de déambulation et attente aux arrêts)[11]. Ces étapes sont cependant courtes : en effet, près de ¾ des étapes à pied effectuées en Suisse en 2015 pour rejoindre un arrêt TP ou une gare font moins de 500 m ; les étapes de moins de 300 m représentent la moitié de ces étapes.

11 Helge Hillnhütter (2020) Zugang für Fussgänger zu öffentlichen Verkehrsmitteln als Schlüsselfaktor. NTNU. Étude non publiée, présentée dans le cadre de la Journée d'étude 2020 – Marche et transports publics de Mobilité piétonne suisse.

Et maintenant agir

Intervenir sur l'aménagement du territoire, aussi bien dans l'organisation générale des espaces urbanisés et la localisation des grands générateurs que dans les mesures concernant l'amélioration de l'espace public à l'échelle d'une gare ou d'un arrêt TP, constitue un acte fort et structurant. Cette action déploie ses effets sur le long terme, avec des impacts forts sur l'usage des transports publics.

C-1 Développer un modèle d'aménagement territorial favorable aux TP
Mise en place de principes d'aménagements coordonnés visant à favoriser fortement les TP : politique foncière (densification aux abords des gares), mixité fonctionnelle, accessibilité aux centralités TP, développement urbain uniquement dans les corridors de desserte TP, etc.

Exemples

- ✓ Développements résidentiels et d'activité aux abords des gares, par exemple : nouveau siège de l'Office fédéral de la statistique et quartier de Crêt-Taconnet à Neuchâtel ; Prime Tower et Europa-Allee à Zurich ; gares Lancy-Pont-Rouge, Chêne-Bourg à Genève
- ✓ Pôles d'enseignement et de formation supérieure : Hautes Écoles à Delémont, à Olten, à Saint-Gall, à Sierre
- ✓ Équipements culturels de rayonnement suprarégional : musée cantonal des Beaux-Arts à Lausanne, KKL à Lucerne, nouvelle Comédie à Genève-Eaux-Vives

C-2 Augmenter le nombre d'arrêts du trafic longues distances dans les agglomérations
Réduction de la trop forte polarité de certaines agglomérations en matière d'offre ferroviaire longues distances, afin de réduire la concentration des flux dans les gares centrales et diminuer une partie des transbordements.

L'avantage de ces pôles multiples consiste à mieux diffuser les flux dans les grandes villes et à réduire la nécessité de transbordement entre les trains grandes lignes et la desserte d'agglomération par les réseaux urbains ou une offre régionale utilisée pour une seule station. Cette vision est complémentaire au concept de Rail 2000. Elle transforme les nœuds de transports stratégiques en binôme de desserte des grandes centralités.

Exemples

– À développer : constitution de bipôles de desserte pour les grandes villes : par exemple, Lausanne + Renens ou Lausanne + Hautes Écoles, Berne HB + Wankdorf ou Berne HB + Europaplatz, Zurich HB + Oerlikon, Zurich-Altstetten

C-3 Équilibrer les flux TP

Mise en place de principes d'aménagements territoriaux qui évitent les flux pendulaires monodirectionnels aux heures de pointe. La stratégie est de renforcer les centres « secondaires », très bien desservis par les transports publics, pour limiter la concentration des fonctions et des flux sur les centralités majeures de Suisse.

Exemples

✓ Localisation de l'OFS à Neuchâtel plutôt qu'à Berne
✓ Implantation de plusieurs offices fédéraux à Ittigen plutôt qu'à Berne

C-4 Développer des services et commerces uniquement dans les espaces dotés d'une bonne desserte TP

Encouragement à l'implantation des pôles de services, de commerce et de loisirs dans les espaces denses des agglomérations, et dissuasion hors périmètres denses ou accès réseaux routiers uniquement

Exemples

✓ Interdiction des centres commerciaux « hors ville » à l'exemple du canton de Zoug, de la ville de Delémont, de l'agglomération de Berne, etc.

C-5 Améliorer l'accessibilité aux arrêts TP

Renforcement des liaisons de rabattement aux arrêts et aux gares : raccourcis, cheminements continus, directs, sécurisés, confortables. Réduire la distance réelle et perçue d'accès aux pôles TP

Exemples

✓ Gare d'Aarau : développement d'une vélostation de chaque côté de la gare afin de simplifier les accès et l'intermodalité
✓ Gare de St-Gall : prise en compte systématique des accès pour personnes à mobilité réduite (PMR) sur la place et en lien avec tous les arrêts de TP, facilité de franchissement des voies ferrées
✓ Gare de Zurich Oerlikon : multiplication des accès en lien avec les quartiers voisins et les arrêts de TP

C-6 Développer les nouveaux quartiers en simultané d'une desserte TP performante

Développement des grands projets urbains structurants en lien avec des réseaux de transports structurants, en particulier interurbains, avec création de nouvelles lignes ou nouvelles gares et organisation de l'urbanisation en conséquence

Exemples

✓ Glatttal, construction du tram et de la ville qui va avec
✓ Plan-les-Ouates, quartier des Cherpines (10 000 habitants), mise en service du tram avant l'arrivée des premiers habitants
✓ Genève, mise en service du Léman Express (RER transfrontalier) et opérations urbaines aux gares de la ligne, par exemple théâtre (Nouvelle Comédie) aux Eaux-Vives, mutation du quartier Praille-Acacias-Vernets, tour Opale à Chêne-Bourg, banque Lombard-Odier aux Tuileries-Bellevue, etc.

Les mesures qui ont le plus d'impact, et permettent le mieux d'augmenter la part modale TP, sont globalement toutes les mesures qui visent à agir à l'échelle macroscopique sur l'aménagement du territoire national : densification autour des interfaces TP et gares, ainsi que les mesures favorisant l'accessibilité et le confort de ces nœuds (et donc une augmentation de leur rayon d'influence et de leur attractivité). Globalement, ces mesures sont celles qui peuvent avoir l'impact le plus significatif sur l'augmentation de la part modale TP, mais la plupart d'entre elles déploient leurs effets sur le long terme.

À titre d'exemple, si toutes les actions relatives à l'aménagement du territoire étaient mises en place et pleinement efficaces dans les couronnes d'agglomération (où réside 31 % de la population suisse), de manière à atteindre les parts modales observées chez les résidents des communes-centre (28 % de la population), la part modale TP globale à l'échelle suisse pourrait augmenter d'environ 1,5 à 2 points.

4.4 Axe de réflexion 4: Agir sur les temps et les horaires de déplacement

Comprendre

Dans des territoires urbanisés et dynamiques économiquement comme la Suisse, les limites de capacité des réseaux de transport sont souvent atteintes aux **heures de pointe en jours ouvrables.** D'un autre côté, ces mêmes réseaux peuvent connaître des fréquentations faibles le reste du temps.

Au-delà des difficultés en termes d'exploitation et d'efficience économique liées à ce déséquilibre, une **désaturation des TP en heures de forte fréquentation a un rôle à jouer dans l'augmentation des parts modales.** En effet, une désaturation permet de dégager des capacités à l'heure de pointe : un meilleur confort des usagers accroît l'attractivité des TP, en particulier pour les personnes qui optent pour d'autres modes pour raison de confort (encombrement des véhicules). Cela permet aussi d'ouvrir les TP en heures de pointe aux déplacements autres que pendulaires le matin (par ex. 11 % des déplacements entre 7h et 8h et 22 % entre 8h et 9h sont effectués pour les loisirs) mais aussi le soir (40 % entre 17h-18h, 47 % entre 18h-19h)[12].

La mise en place de mesures visant à atténuer les heures de pointe peut avoir un effet significatif : une étude réalisée en 2016 par la Conférence métropolitaine de Zurich[13] a estimé, sur la base d'un scénario d'actions coordonnées entre acteurs du territoire, de la planification et des opérateurs de transport (localisation adaptée des entreprises et des écoles, modèles d'horaires de travail flexibles et accompagnement d'une politique tarifaire différenciée selon les heures de la journée – *mobility pricing*), un potentiel de désaturation des transports publics et individuels motorisés aux heures de pointe de presque 20 %.

12 Giacomel G., Martin A., Pini G. (2018), La mobilité de loisirs en Suisse : état des lieux et évolution 2005-2015, ARE.
13 Metropolitankonferenz Zürich (2016), Brechen der Verkehrsspitzen Schlussbericht, INFRAS.

Répartition des distances parcourues en fonction des modes, selon le statut professionnel

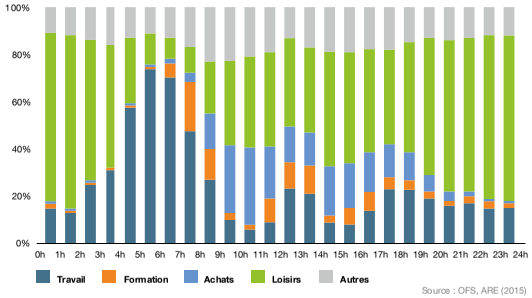


Figure 13 – Répartition des déplacements selon le motif et l'heure de la journée – MRMT 2015

Une action ciblée sur les horaires de déplacement aboutit déjà à des résultats significatifs. À titre d'exemple, les Hautes Écoles de l'Ouest lausannois (EPFL, UniL) ont mis en place un décalage du début des cours selon les zones du campus dès la rentrée 2005. Des études ont montré comment cette mesure a eu de réels effets pour désaturer les réseaux TP desservant ce secteur[14], en lissant les heures de pointe du matin et en étalant les arrivées sur le campus entre 7h30 et 9h00 (Figure 14) : si plus de 30 % de la population universitaire arrivait sur le campus en même temps à 8h, en 2005, ce même créneau concentrait moins de 20 % des arrivées dès 2006, après la mise en place du décalage des horaires en fonction du site. En revanche, le profil des départs du campus (en heure de pointe du soir essentiellement), qui n'était pas concerné par des mesures particulières, n'était pas du tout modifié.

14 Giacomel G., Martin A., Rérat P., Un campus en mouvement : Les pratiques de mobilité des étudiant·e·s et du personnel de l'Université de Lausanne. Etudes urbaines no1, IGD-Unil, 2018.

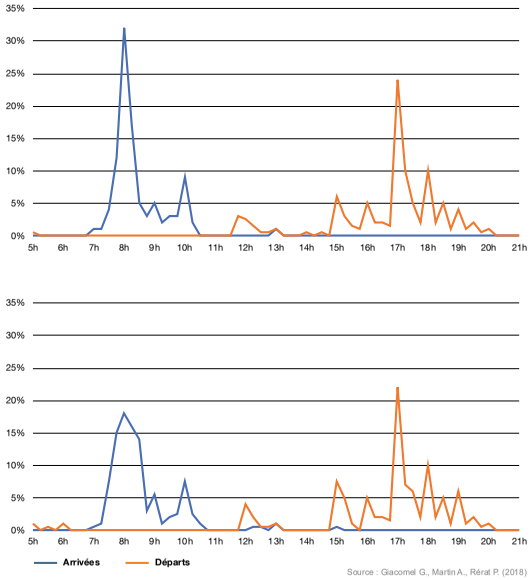


Figure 14 – Taux d'arrivée (en bleu) et de départ (en orange) sur le campus de Dorigny en fonction des heures de la journée: en 2005 (en haut, avant introduction décalage début des cours) et en 2006 (en bas)

Un autre exemple est le gymnase de Neufeld (BE), qui compte environ 1350 élèves. Selon un sondage, 83 % d'entre eux empruntent les transports publics pour rejoindre l'établissement. Jusqu'en 2017, le début des cours était fixé à 8h, ce qui constituait déjà un horaire décalé pour que les gymnasiens ne se retrouvent pas dans les lignes de transport public au même moment que les étudiants de l'université, située à proximité. Les opérateurs de transport ont toutefois suggéré d'échelonner davantage encore le début des cours. Le gymnase de Neufeld a introduit ces adaptations modérées des emplois du temps dès le début de l'année scolaire 2017-18. Les mesures adoptées sur le site ont eu un effet immédiat : le nombre de passagers des lignes CarPostal 102-106 descendant à l'arrêt Lindenhofspital à 8h a diminué d'environ 20 % par rapport à l'année précédente, malgré une augmentation du nombre d'élèves.

L'analyse des effets sur la mobilité de la crise sanitaire Covid-19 et l'essor du télétravail montrent qu'il y a une marge de manœuvre déjà aujourd'hui de l'ordre de 10 % et même peut-être plus (ce qui correspond à 3-4 ans de croissance de trafic). Cependant, **le télétravail n'est pas aussi efficace qu'un décalage structurel et coordonné des horaires de début de journée : en effet, l'effet de saturation subsiste ponctuellement si 2-3 jours de déplacement sur le lieu de travail physique sont maintenus, au lieu des 5 jours par semaine « standard ».**

Et maintenant agir

Les actions sur les heures de pointe s'insèrent parfaitement dans une stratégie combinée de renforcement de l'attractivité des TP, en accompagnement avec des mesures de localisation adaptée des entreprises et des écoles, des modèles d'horaires de travail flexibles et d'accompagnement d'une politique tarifaire différenciée dans le temps. **Ces actions sont faciles à mettre en place et peu coûteuses, et démontrent une certaine efficacité à l'échelle locale.**

D-1 Généraliser les horaires décalés dans les grandes écoles
Réduction du nombre de personnes présentes de manière simultanée dans les véhicules, notamment par lissage des heures de pointe pour les déplacements liés à la formation.
Exemples
- ✓ Décalage des heures de début des cours sur sites Hautes Écoles Ecublens / Renens (depuis 2005)
- ✓ Mesure « Réduire la mobilité scolaire aux heures de pointe » du canton de Berne, en collaboration avec une dizaine d'écoles du secondaire supérieur de l'agglomération de Berne (depuis l'année scolaire 2017 / 2018)

D-2 Encourager la flexibilisation des horaires dans les entreprises tertiaires
Réduction du nombre de personnes présentes de manière simultanée dans les véhicules, notamment par lissage des heures de pointe pour les déplacements liés au travail.
Exemples
- ✓ Plans de mobilité d'entreprise, plans de mobilité d'administrations

D-3 Optimiser le télétravail et le smart working
Mesures d'incitation et d'accompagnement au travail à distance et / ou dans des sites délocalisés, afin de réduire les flux pendulaires à heures fixes.
Exemples
- À développer : accompagnement du coworking pour des solutions de travail délocalisé (y compris des solutions de coworking dans les quartiers plutôt que dans les centres et proche des TP)

Les mesures d'action sur les horaires ont toutes un impact local et limité en ce qui concerne l'accroissement de la part modale TP, mais elles sont simples et économiques. En outre, elles s'inscrivent parfaitement dans des stratégies plus larges.

Les études d'étalements horaires en Suisse montrent un potentiel de désaturation des réseaux de transport public en heure de pointe de l'ordre de 10 à 20 %, offrant une capacité supplémentaire non négligeable. L'étalement des horaires permet de transporter toutes les personnes qui souhaitent utiliser les TP pendant ces heures, en particulier pour des déplacements autres que pendulaires. Dès lors, en situation de limite de capacité des réseaux, l'étalement horaire peut favoriser l'accroissement de la part modale TP.

Il faut encore souligner que la généralisation du télétravail contribue à désaturer les réseaux de transports publics uniquement si celui-ci est pratiqué uniformément durant la semaine. La tendance observée de télétravail les lundis, mercredis et vendredis tout en venant au bureau les mardis et jeudis ne fait que concentrer les problèmes de capacité et de dimensionnement des transports sur deux jours au lieu de cinq jours ouvrables.

4.5 Axe de réflexion 5: Valoriser socialement l'usage des TP

Comprendre

Si des mesures liées à l'offre de transport, à l'organisation du territoire, aux horaires de déplacement jouent un rôle fondamental pour favoriser le report modal, l'appréciation des forces et faiblesses des TP par rapport aux autres modes (en particulier la voiture) est partiellement factuelle et partiellement liée à une perception personnelle (éléments en gras : Figure 15).

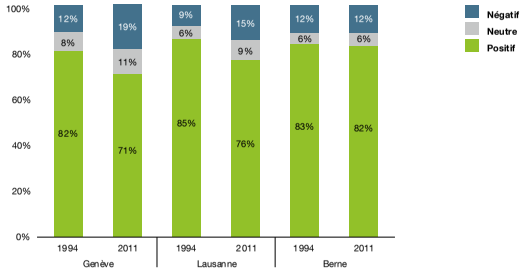
	Forces	Faiblesses
TP	1. Un service pour tous 2. Pas de préoccupation du véhicule ou du stationnement 3. Possibilité de faire autre chose durant le déplacement 4. Pas de responsabilité du temps de parcours 5. Parcours possibles sans retour à l'origine (loisirs) 6. Sentiment d'être écoresponsable 7. Sécurité (accidents)	**1. Soumis aux horaires** 2. Origines-destinations contraintes (ne va pas partout) 3. Attendre dans des lieux sans qualité 4. Nécessite une connaissance de l'offre **5. Promiscuité des transports** **6. Chaînes de déplacements parfois difficiles à organiser** **7. Bagages**
TIM	**1. Disponibilité** **2. Accessibilité universelle (O-D)** **3. Sentiment de liberté (ce que je veux, quand je veux)** 4. Plaisir de l'objet, de la conduite 5. Improvisation facile 6. Personnalisation du véhicule possible 7. Polyvalence du moyen de déplacement	1. Nécessite une place de stationnement 2. Coût (achat et exploitation) 3. Contraintes pour conduire (permis, fatigue, alcool, etc.) 4. Responsabilité de la maintenance 5. Nécessité de se concentrer sur la conduite (peu d'activités simultanées possibles)

Figure 15 – Comparaison des forces et faiblesses des TP et TIM – synthèse

Source: Citec (2021)

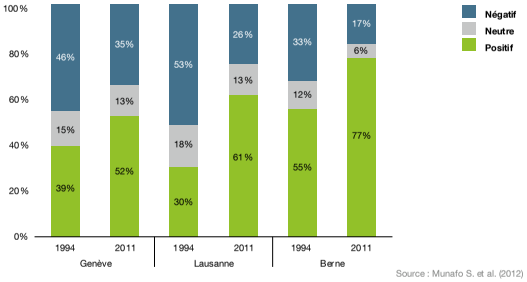
Ces facteurs de comparaison entre modes, et donc de choix pour un déplacement donné, s'appuient donc sur certains critères objectifs, mais également sur une part importante de subjectivité. **La sensibilisation des usagers, des mesures d'expérimentation, voire d'apprentissage, sont nécessaires pour construire une image positive des transports publics.** Ces actions doivent être multiples, ciblant spécifiquement différentes populations, et s'inscrire sur le long terme pour créer, ou renforcer, une **culture des TP.** Il s'agit en particulier de changer la perception qu'ont les individus des différents modes de transport : les enquêtes démontrent que les TP souffrent toujours d'un certain déficit d'image[15], notamment en comparaison avec la voiture, même si cet écart semble toutefois se réduire (Figure 16).

Voiture



15 Munafò, S., Christie D., Vincent S., Kaufmann V. (2012) Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains - Étude comparée des agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains. LaSur, EPFL, Lausanne

Transports publics



Source : Munafo S. et al. (2012)

Figure 16 – Évolution de l'image générale de la voiture et des transports publics entre 1994 et 2011, en % des personnes interrogées

Cette sensibilisation vise à mettre en place de nouvelles habitudes, en s'appuyant notamment sur les tendances observées ces dernières années, lorsqu'elles sont favorables aux transports publics. Par exemple, des larges enquêtes réalisées en Suisse[16] démontrent l'intérêt des jeunes à passer leur permis de conduire le plus tard possible. Dans ce choix, il apparaît que les images ou représentations de la voiture jouent un rôle important, notamment en termes d'impacts environnementaux ou de perception de la flexibilité des différents modes de transport. Cependant, ces mêmes jeunes acquièrent quand même le permis à leur entrée dans la vie active. Ce « retard » entre le moment où le jeune peut obtenir le permis et l'obtient réellement constitue par exemple une fenêtre d'opportunité pour influencer la perception des modes : utilité, flexibilité, coûts réels, etc.

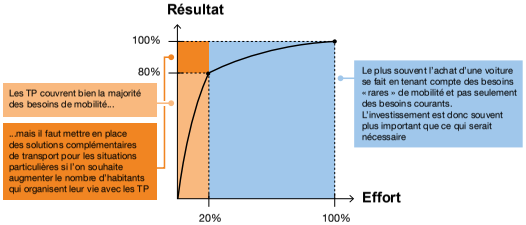
16 Rérat, P., Haldimann L. (2020) Le permis de conduire chez les jeunes : qui ne le passe pas (encore) et pourquoi ? Flux : Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, 1-2, 119-120, p. 5-24 (numéro spécial : Déclin et survie des mobilités automobiles).

Autre exemple, l'expérience montre que le choix d'un type de voiture plutôt qu'un autre est effectué en fonction des besoins rares (transport de bagages, confort pour la longue distance pour des départs occasionnels en vacances, etc.) beaucoup plus qu'en fonction des besoins usuels. De ce point de vue, fidéliser les usagers TP implique de démontrer régulièrement que des bonnes solutions complémentaires existent pour couvrir les besoins occasionnels.

***Le principe de Pareto**, aussi appelé loi des 80–20, est un constat empirique que dans de nombreux domaines 80 % des effets sont produits avec 20 % des causes. Cette loi permet aussi de faire la distinction entre un usage courant et un usage exceptionnel. Appliqué au domaine des transports, on peut en faire les interprétations suivantes (cf. schéma ci-contre):*

→ Lorsqu'une personne choisit d'acheter un modèle de voiture plutôt qu'un autre, elle va souvent tenir compte de ce principe. Même si un modèle plus simple peut couvrir l'essentiel de ses besoins (80 % des besoins avec 20 % des options), elle choisira souvent de s'équiper du modèle qui répond aussi aux usages exceptionnels, au cas où… Autrement dit, elle optera pour 80 % des options supplémentaires qui seront utiles dans quelques situations rares. C'est peut-être en raison d'une telle inclination dans les choix personnels que des modèles de voitures comme la Smart n'ont pas eu plus de succès commercial.

→ De manière similaire, en montrant aux utilisateurs potentiels des transports publics que des solutions de mobilité existent pour les situations rares et qu'un abonnement TP couvre largement les cas courants, il sera plus facile d'augmenter le nombre d'utilisateurs des TP.



Source : Citec (2021)

Et maintenant agir

Même si en Suisse les transports publics jouissent déjà d'une image plutôt positive, il s'agit de la valoriser encore plus, en particulier par rapport aux modes motorisés. Cette stratégie à long terme vise à construire une véritable « culture des transports publics », à l'image de la « culture du vélo » des Pays-Bas.

E-1 Valoriser les modes de vie sans voiture
Mesures visant à retarder la possession d'une voiture individuelle : encouragement (essais TP) ou dissuasion (fiscalité, etc.).

Exemples

- ✓ Ensemble résidentiel de la Rue du Wasen, Bienne : quartier sans emplacement de stationnement, avec obligation contractuelle pour les locataires de ne pas posséder de véhicule motorisé durant la période de location. Les exceptions sont réglementées dans le contrat de location. Situé dans un secteur à bonne desserte TP (zone B).
- – À développer : déductions fiscales de frais de transport forfaitairement, sans tenir compte de la distance entre domicile et emploi
- – À développer : promotion des stations touristiques sans voiture : Braunwald, Blatten-Belalp, Bettmeralp, Saas-Fee, Zermatt, Stoos, etc.

E-2 Améliorer la perception de la fiabilité des TP
Amélioration de l'information autour de la fiabilité et de la régularité des TP ; développement ultérieur des services, de l'information et de l'accompagnement des usagers en cas de retard ou dysfonctionnement des réseaux.
Exemples
- ✓ Système de mesure de la qualité du transport régional de voyageurs : une fois par année, communication sur le niveau de qualité et de fiabilité du transport régional de voyageurs à l'échelle nationale
- – À développer : amélioration de l'information en situation de retard ou de problème d'exploitation : trouver le bon équilibre entre peu d'annonces, des annonces ciblées et fournissant des alternatives, une aide personnalisée pour ceux qui ont en besoin
- – À développer : amélioration de la prédiction des risques de retard (météo, affluence, stabilité du réseau, etc.) lors de la recherche d'un horaire avec une application smartphone

E-3 Développer et valoriser les services complémentaires à l'offre TP traditionnelle
Développement des services (bagages, accompagnement, transport exceptionnel, etc.) d'un usage occasionnel, pour lesquels les TP sont peu performants et qui peuvent justifier l'achat d'un véhicule.
Exemples
- ✓ Offres de Mobility car sharing, vélo en libre-service, transport à la demande, etc. comme complément aux TP classiques
- ✓ Commune de Scuol offrant un service de transport des bagages pour les touristes qui viennent en transports publics
- ✓ Marché des produits du terroir les mercredis soir à la gare de Gland devenu un incontournable du retour à domicile des pendulaires

E-4 Sensibiliser les usagers aux avantages des TP par l'expérimentation
Expérimentation, communication, sensibilisation à destination de certains usagers ciblés de l'intérêt des TP pour certains déplacements. L'objectif est de montrer que les TP offrent de nouvelles libertés et des opportunités inattendues, et qu'ils répondent également aux besoins de flexibilité des usagers.

Exemples
- – À développer : offres d'abonnement général pendant 1 mois à titre d'essai à 18 ans (avant d'acheter une voiture). Accompagnement de la démarche par une enquête de satisfaction
- – À développer : expérimentation similaire à 50 ans (lorsque les enfants quittent la maison) ou au départ à la retraite (nouvelle palette de loisirs)

E-5 Mettre en place un apprentissage des TP pour certains usagers
Accompagnement de type formatif à une mobilité plus orientée vers les TP (auprès des jeunes, auprès des personnes âgées, auprès des nouveaux arrivants d'une commune ou d'un emploi).
Exemples
- – À développer : accueil et information des nouveaux habitants dans certaines communes
- – À développer : cours TP pour seniors
- – À développer : diffusion de reportages sur des choix innovants de mobilité sans voiture

E-6 Construire une image positive des TP par la communication
Appui aux démarches artistiques et de marketing pour élaborer une image désirable des TP, par des actions visant les arrêts, lignes, interfaces. L'objectif est de valoriser les modes de transports publics, de stimuler l'imaginaire collectif, de visibiliser le réseau dans l'espace urbain.
Exemples
- ✓ Utilisation des gares comme lieux d'expositions et d'événements : galeries photos dans les gares SNCF, Thomas Hirschhorn à Bienne, L'Ange protecteur de Niki de St-Phalle à Zurich, etc.
- ✓ Valorisation des récits qui mettent en scène des lieux de transport public et les infrastructures : par exemple démarche « Art&Tram » sur la ligne 14 du tramway à Genève, avec installations à chaque arrêt

Les mesures qui ont le plus d'impact, et permettent le mieux d'augmenter la part modale TP, sont celles qui contribuent à en améliorer l'image, en particulier par rapport aux autres modes ou qui valorisent les TP comme fournisseurs

de services de mobilité au sens large. Les autres mesures sont également efficaces, mais à plus long terme.

Ces mesures constituent des améliorations essentiellement qualitatives de la perception de l'offre. Même si leurs impacts sont difficiles à quantifier, ils participent globalement à l'expérience positive des TP par les usagers.

4.6 Axe de réflexion 6 : Réduire l'attractivité de la voiture individuelle

Comprendre

En ville, la voiture est généralement un moyen de déplacement qui nécessite beaucoup de place pour peu de déplacements, parfois courts, alors que l'espace est rare et précieux. Malgré de grands progrès technologiques, les nuisances de bruit et les problèmes de pollution du trafic motorisé sont encore aujourd'hui non résolus.

En conséquence, les agglomérations cherchent à renforcer des mobilités alternatives à la voiture qui soient plus efficientes et / ou plus agiles. Les améliorations pour les TP et les mobilités douces ont beaucoup plus d'effets si elles sont accompagnées de mesures qui réduisent la place accordée à la voiture en ville. Il est donc souhaitable d'agir sur tous les modes simultanément.

Il s'agit en particulier d'accompagner le changement déjà en cours dans les grandes villes suisses, qui voient la proportion des ménages sans voiture augmenter, pour atteindre et dépasser dans certains cas les 50 %. Le rôle de la voiture en ville doit forcément être repensé (Figure 17).

Évolution de la part des ménages non motorisés entre 2000 et 2015 dans les principales villes suisses

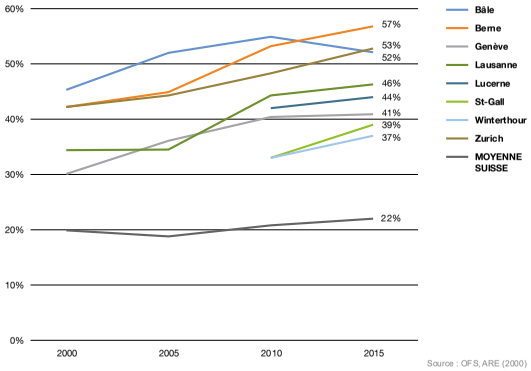


Figure 17 – Évolution de la part des ménages non motorisés entre 2000 et 2015 dans les principales villes suisses (MRMT 2000-2015)

Et maintenant agir

Afin d'accroître l'attractivité des TP, une action forte est nécessaire sur les modes concurrents, en premier lieu la voiture. Son usage apparaît irrationnel pour certaines pratiques, notamment dans les villes denses : déplacements sur des distances courtes, sur des trajets qui disposent d'une offre alternative parfois plus rapide et moins chère. Le choix de la voiture individuelle est souvent lié aux facilités de stationnement, à une perception biaisée du coût réel du déplacement ou à des questions de confort et de représentation sociale ou culturelle des modes.

F-1 Limiter l'offre de stationnement dans certaines zones stratégiques
Action forte de réduction des places de stationnement dans les zones bien desservies par les TP, afin de réduire l'attractivité des voitures individuelles (au moment des choix de vie mais aussi dans les choix de déplacements quotidiens)
Exemples
- ✓ Politiques de dimensionnement du stationnement en vigueur dans de nombreux cantons (sur bases normes VSS)
- – À développer : mise en œuvre de stratégies de mutation des places existantes par négociation ou par droits à construire. Préférer des parkings silo, plus faciles à transformer que des parkings souterrains.

F-2 Réduire globalement les vitesses de circulation
Réduction des vitesses autorisées pour les véhicules individuels motorisés, en particulier en ville. Cet abaissement de vitesse favorise la mixité des modes de déplacement et donne des avantages aux piétons qui sont un complément aux TP.
Exemples
- ✓ Généralisation du 30 km/h sauf sur les grands axes, par exemple 20 % du km des voiries à Graz en Autriche depuis le milieu des années 90, à Bâle avec environ 55 % des rues, la majorité des communes de l'agglomération de Grenoble, etc.

F-3 Prioriser les trafics logistiques et de service, en limitant les flux motorisés pendulaires
Face à l'engorgement de trafic en ville, mesures visant à favoriser les usagers motorisés « utiles » (livraisons, services, ayants droits, etc.), avec des restrictions d'accès sur des périmètres spécifiques et limitation des flux (pendulaires), qui peuvent plus facilement être assurés avec d'autres modes de déplacement.
Exemples
- – À développer : en ville, mettre en œuvre une réglementation spécifique en faveur des véhicules de services, des artisans, des livraisons, etc. Des restrictions horaires ou de périmètre existent déjà avec les zones piétonnes, des expériences pilotes similaires sont envisageables sur des plus grands périmètres urbains que les centres historiques.

F-4 Rendre plus transparents les coûts des déplacements réalisés en voiture individuelle
Actions sur la fiscalité des voitures individuelles (augmentation) et/ou sur la perception de leurs coûts réels (au km) afin d'intégrer des coûts assumés par la collectivité en général (coûts externes) plutôt que par le consommateur.
Actions de communication pour informer des coûts comparatifs des déplacements effectués en TP et en voiture individuelle.
Exemples
- – À développer : redevance pour le trafic individuel visant à ce que chaque consommateur puisse procéder au choix d'un mode de déplacement en pleine connaissance du coût réel et global.
- – À développer : systématisation de l'usage des comparateurs de coûts monétaires. Par exemple comparateur CFF à l'achat de billets en ligne : ajouter les coûts monétaires des déplacements, en plus des coûts relatifs aux émissions et aux durées de parcours.

F-5 Dissocier l'offre de stationnement de l'offre de logement
Dissociation de la location ou l'usage d'une place de stationnement et de celle d'un logement. Encouragement actif des habitants qui souhaitent renoncer à la voiture.
Exemples
✓ Quartier Sihlbogen, Zurich (habitat coopératif): 220 logements, avec interdiction de posséder une voiture stipulée dans le bail, sauf exceptions. Les personnes qui renoncent complètement à la voiture reçoivent 800 francs en Rail Checks CFF par an, dans le cadre d'un contrat de quartier similaire sur le modèle d'un plan de mobilité d'entreprise. Le quartier est desservi par une halte RER à proximité immédiate et se situe dans une zone de desserte de classe A; la part modale TP des déplacements de travail et formation y atteint les 50 %.

F-6 Subordonner les projets d'amélioration des infrastructures TIM à des améliorations équivalentes pour les modes alternatifs
Dans une logique de rattrapage (ou d'anticipation), accompagnement systématique de tout développement routier jugé nécessaire par des mesures de mobilité alternatives.
Exemples
– À développer: infrastructures de transport en clé multimodale, en faveur des TP. Par exemple, une route de contournement jugée nécessaire s'accompagne d'une requalification des voiries du centre de la localité, d'une amélioration de l'offre TP et du développement sur un large périmètre de parcours cyclables et piétonniers.

F-7 Adapter la tarification du stationnement pour certains générateurs de trafic
Suppression du stationnement gratuit pour certains générateurs, comme les centres commerciaux ou les centres de loisirs, aussi en dehors des zones denses.
Exemples
– À développer: mise en place, pour le stationnement, d'une relation de consommateur-payeur, compte tenu du fait que le parking implique un usage restrictif du sol. Avec affectation des recettes à des mesures d'accompagnement en lien avec la multimodalité.

Les mesures ayant le plus d'impact sur la part modale TP sont celles qui visent plus particulièrement le stationnement des voitures individuelles: réduction des capacités et des facilités d'accès, tarification contraignante. De même pour les mesures visant à réserver plus spécifiquement les voiries à certains usages concurrents ou spécifiques, et à considérer comme plus « utiles » qu'une utilisation individuelle de la voiture: logistique, livraisons, accompagnement de personnes, etc.

La limitation des voitures individuelles, aussi bien au domicile qu'au lieu de travail, a un impact significatif sur la part modale TP. Certains quartiers situés dans des zones de bonne ou très bonne desserte et soumis à une limitation de stationnement ou de circulations TIM sont caractérisés par une part modale TP significativement plus élevée que dans d'autres quartiers avec le même niveau de desserte.

4.7 Mesures : synthèse

Les mesures visant à l'amélioration de la part modale TP s'articulent en plusieurs axes de réflexion, concernant différents domaines :

- **Actions sur l'offre de transport**
  - Améliorer directement l'offre TP (Axe 1)
  - Réduire les avantages comparatifs des autres modes (Axe 6)
- **Actions sur la demande de transport**
  - Stimuler et orienter la demande (Axe 2)
  - Modifier la perception des modes, valoriser les TP (Axe 5)
- **Actions sur le territoire**
  - Aménager le territoire en faveur des TP (Axe 3)
- **Actions sur les temporalités**
  - Agir sur les horaires de déplacement (Axe 4)

Prises individuellement, ces mesures ont chacune des impacts plus ou moins significatifs, qui déploient leurs effets à plus ou moins long terme. **Sur la base des observations et des analyses, il est possible en effet de conclure que la part modale TP est fortement corrélée à :**

- la **qualité de desserte** TP au point de départ et d'arrivée des déplacements ;
- la proportion de **ménages sans voiture** ;
- le pourcentage de **personnes disposant d'abonnements de transport.**

Des études plus qualitatives démontrent par ailleurs que **la représentation et l'image des transports** (confort, accessibilité, fiabilité perçue) jouent également un rôle important dans les choix modaux.

En conclusion, les mesures qui ont le plus d'impact sur l'évolution des parts modales concernent :

- **l'augmentation de l'offre TP** : nouveaux accès au réseau, nouvelles lignes, fréquences accrues ;
- **l'adaptation de l'offre à l'évolution de la demande** : nouveaux produits, flexibilisation de la tarification, facilités d'achats ;

- **l'aménagement du territoire** : organisation des pôles d'activité, d'habitat, de loisirs, d'achat autour des nœuds de transport public, amélioration des interfaces, de leur accessibilité ;
  les restrictions apportées à la voiture individuelle, en particulier pour les flux pendulaires ;
- **l'amélioration globale de l'image des TP** auprès des usagers, du public en général.

Toutefois, il faut considérer que ces actions doivent agir ensemble, comme système. Dès lors, c'est bien l'ensemble des mesures qui compte et non pas le fait se contenter de réaliser les quelques mesures les plus efficaces.

Les différents acteurs ont des rôles spécifiques à jouer dans la mise en place de ce système vertueux pour améliorer la part modale des TP. Leur coordination est également un facteur-clé de réussite.

5 Mise en œuvre

5.1 Rôle des acteurs

Améliorer les transports publics et leur part modale est un objectif qui mobilise de nombreux **acteurs**, et qui implique une certaine temporalité des actions.

La **Confédération** est un acteur majeur du changement. Elle développe une vision de la mobilité et de l'aménagement territorial à long terme à l'échelle suisse, qui sert de cadre aux initiatives cantonales ou d'agglomération. Le DETEC (Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication), par ses domaines de compétences relatifs à la politique environnementale, la gestion et le développement des transports et l'organisation du territoire, joue un rôle de premier plan dans toutes les mesures nationales qui visent à accroître la part modale des TP. Notamment à travers le Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA), il participe au financement de projets des infrastructures de transports dans les villes et les agglomérations. En fonction des mesures, d'autres politiques publiques peuvent être concernées : le soutien à l'innovation, par exemple pour le développement d'offres ou de produits de transport basés sur les nouvelles technologies – prérogative du DEFR (Département de l'économie, de la formation et de la recherche) – ou encore les grands leviers liés à la fiscalité, du domaine du DFF (Département des finances).

Par ailleurs, la Confédération contrôle les CFF et CarPostal – principaux opérateurs de transports publics national – et finance, par le biais du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), l'exploitation, le maintien de la qualité et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. L'exploitation du réseau est réglée par des conventions de prestations pluriannuelles, alors que les aménagements de l'infrastructure ferroviaire le sont au moyen de conventions de mise en œuvre liées à des objets spécifiques. En tant que propriétaire, le Conseil fédéral assigne aux CFF des objectifs stratégiques (notamment en termes de prestations de transport) pour une durée de quatre ans et en contrôle chaque année la réalisation. La Confédération participe également au financement du trafic régional avec les cantons.

La Confédération est en outre propriétaire d'un certain nombre d'installations à forte fréquentation (Hautes Écoles, installations liées à la défense nationale et sites patrimoniaux). Elle agit aussi directement en tant qu'employeur (plus de 37 000 fonctionnaires fédéraux), mais aussi indirectement (CFF, La Poste, Swisscom), et peut ainsi intervenir au quotidien sur les déplacements pendulaires de près de 150 000 actifs, par exemple par des actions sur l'offre de stationnement sur le lieu de travail. Enfin, la Confédération – et le DETEC en particulier – est un acteur-clé pour le déploiement de projets pilotes, par exemple en matière de mobility pricing (projet de loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité, en consultation).

Les **cantons** jouent également un rôle déterminant pour la mise en œuvre des mesures d'amélioration de la part modale TP. Ils sont les garants de l'organisation régionale du territoire (par l'élaboration des plans directeurs), sous la supervision de la Confédération, pour répondre à des objectifs ambitieux en matière de durabilité. Ils mettent également en œuvre des politiques publiques diverses, qui influencent à moyen-court terme la mobilité des individus : principes de priorisation des modes sur les voiries de propriété cantonale, définition des normes de stationnement selon les secteurs urbains, fiscalisation plus ou moins importante de certains modes de transport, par exemple.

Les cantons agissent aussi par le biais des conventions d'objectifs des entreprises et opérateurs de transports publics locaux, notamment en définissant les ambitions en matière de fréquences de desserte, de population couverte par le service, de vitesse commerciale, et participent en règle générale au financement de cette offre par des subventions.

Les cantons ont également un rôle considérable à jouer en tant qu'employeurs : leurs mesures peuvent en effet directement influencer les déplacements pendulaires et professionnels de centaines de milliers de personnes chaque jour, en considérant l'ensemble des fonctionnaires du «petit État» comme du «grand État» (fondations publiques, hôpitaux, sociétés de services, etc.), mais également les usagers des services publics (par exemple les élèves et étudiants).

En termes de coopération intercantonale et de relations cantons / Confédération, un processus de mise en place de mesures visant à l'amélioration des parts modales TP pourrait être : la Confédération lance les idées, développe une stratégie et les applications, le débat se fait au niveau des cantons et des villes. Une solidarité intercantonale est aussi à renforcer : par exemple, il n'est pas grave qu'une expérience

pilote en lien avec les loisirs implique un déficit sur les réseaux de l'Arc jurassien car à l'échelle suisse une perte locale ou régionale représente peu sur le bilan financier global des TP. L'enjeu consiste à gagner en expérience et en agilité par des projets pilotes, et ensuite à généraliser les situations gagnantes. Les fonds intercantonaux ou nationaux pour alimenter de telles expériences d'innovation sont donc à renforcer.

Les **villes** et **agglomérations** constituent également des acteurs de poids pour l'amélioration des parts modales TP, par leur action dans la mise en place d'une planification territoriale coordonnée des transports et de l'urbanisation dans des espaces stratégiques de développement à moyen-long terme. Les agglomérations assument en particulier ce rôle à l'échelle des bassins de vie des usagers, déterminants pour un impact efficace sur le report modal des déplacements quotidiens, par une coordination des mesures au niveau intercommunal, intercantonal voire transfrontalier. Les villes agissent également à l'échelle locale, avec des actions sur l'aménagement de l'espace public (amélioration des interfaces TP, des rabattements aux arrêts) et / ou par des avantages ciblés (abonnements TP pour certains usagers spécifiques : écoliers, seniors, etc.).

Les **entreprises et opérateurs de transport public** ont un rôle déterminant pour imaginer, tester des produits plus adaptés aux besoins locaux, promouvoir l'innovation et mettre en œuvre les mesures pour attirer la clientèle. Ils doivent développer leur rôle de prestataires complets de services de mobilité, pour tous les profils de personnes (voire des organisations et des entreprises : offres spéciales dans le cadre de plans de mobilité par exemple) et tous les motifs de déplacement. Ce sont les acteurs les plus à même de le faire, par leur connaissance quotidienne des besoins des usagers.

Deux difficultés doivent cependant être surmontées :

- Les opérateurs, en particulier les plus petits, ont surtout une expérience d'exploitation au quotidien, alors qu'attirer de nouveaux usagers peut demander des compétences prospectives et de marketing. Les communautés tarifaires peuvent cependant prendre le relais pour ces tâches de communication.
- Les initiatives locales et des marchés de niches ne doivent pas faire perdre la lisibilité, la simplicité et l'universalité des TP comme moyen de transport.

Les **associations et acteurs divers** (UTP, Alliance SwissPass, ATE, Suisse Tourisme, etc.) contribuent à lancer des idées, à soutenir des expérimentations, à argumenter en faveur d'innovations, à diffuser de manière large « une culture des TP » en Suisse.

Ces acteurs ont un rôle important à jouer dans la diffusion et la communication de nouvelles offres de nouveaux produits, mais également dans la centralisation et la diffusion des informations relatives aux offres existantes dans les différentes régions et villes, afin d'en encourager l'usage. Ils jouent aussi un rôle important dans la simplification de la tarification.

Les **entreprises privées, en tant qu'employeurs,** ont un intérêt à ce que les déplacements pendulaires et professionnels soient sûrs (moins d'accidents), fiables (moins de retards) et se réalisent dans de bonnes conditions (moins de stress), ce qui favorise la productivité. Une plus grande flexibilité horaire et l'adoption du télétravail sont applicables à une part importante de l'économie.

Les entreprises peuvent essentiellement intervenir par la mise en place de plans de mobilité : subventionnement d'abonnements, réduction volontaire de la capacité de stationnement voiture sur site, flexibilisation des horaires, intégration des temps de trajets réalisés en TP dans le temps de travail sont des mesures à même de favoriser de manière importante la croissance de la part modale TP.

La récente pandémie a montré la résilience de nombreuses entreprises et l'adoption de mesures qui semblaient impossibles il y a encore quelques mois. Les objectifs environnementaux et climatiques sont aussi des arguments pour inciter à réduire les impacts des déplacements pendulaires.

Source : Citec (2021)

Figure 18 – Vision d'ensemble des acteurs et leurs rôles dans l'accroissement de la part modale TP

5.2 Horizons temporels

La **temporalité des actions** doit être considérée sous deux angles :

- **La rapidité de mise en place de la mesure,** qui dépend du nombre d'acteurs impliqués (une forte coordination entre plusieurs niveaux prend plus de temps à mettre en place), du coût (des investissements importants peuvent demander du temps à être mobilisés) et de la complexité technique de la mesure (élaboration d'outils innovants, à développer). Elle dépend également de la priorité politique donnée : certains défis impliquent des décisions fondamentales rapidement.
  Par exemple, il faut avoir défini au niveau de la Confédération une stratégie sur l'évolution du prix de la mobilité dans les prochaines années, de manière à fixer un horizon de mise en œuvre qui soit acceptable pour tous les acteurs. Les actions qui en découlent seront de l'ordre de l'opérationnel.

- **L'horizon de déploiement des effets de la mesure**
  Certaines mesures ont des effets à long terme seulement, d'autres peuvent avoir des impacts très rapidement.
  - **Actions de court terme :** la plupart des nouveaux produits de transport (abonnement général d'essai, billets dégriffés, offre de transport modulable pour les loisirs, etc.) peuvent être mis au point à court terme, même en passant par une expérimentation de quelques mois ou années, avant d'être généralisés. De même, les mesures visant à agir sur les horaires de déplacement peuvent être prises rapidement, dans le cadre d'un plan de mobilité d'entreprise ou de site ; leurs premiers effets sont quasiment instantanés.
  - **Actions de moyen terme :** les mesures qui concernent l'amélioration de l'exploitation des réseaux (à infrastructure constante), l'exploitation des données numériques pour la communication ou l'anticipation de l'offre ainsi que le développement des nouvelles technologies (véhicules autonomes) impliquent des orientations stratégiques fortes à court terme, avec des effets qui se déploient à moyen et long terme.

– **Actions de long terme :** les actions sur l'infrastructure de transport, le matériel roulant et l'aménagement du territoire impliquent des prises de décision dans les prochaines années, avec une mise en œuvre progressive et des résultats visibles à long terme. Ces actions impliquent également une coordination forte des acteurs, impliquant notamment la Confédération, les cantons et les agglomérations, afin d'aboutir à une certaine convergence de vision à plusieurs échelles.

6 Conclusions et défis

La présente étude montre que de nombreuses actions sont possibles pour augmenter la part modale des transports publics en Suisse. Des idées et des actions supplémentaires sont encore à imaginer, à mettre au point et à expérimenter.

Les analyses montrent que l'augmentation de la part modale TP implique un ensemble de mesures et ne dépend pas seulement d'une ou de deux actions déterminantes. Les actions à prendre s'inscrivent dans des stratégies d'aménagement du territoire, d'élaboration de produits de transports adaptés à une demande en évolution, d'universalité des services de mobilité et de prise de conscience des enjeux climatiques à toutes les échelles.
Ces mesures jouent toutes un certain rôle pour améliorer la part modale TP : cependant, certaines déploient leurs effets immédiatement, d'autres à long terme, voire à très long terme. Certaines d'entre elles concernent des lieux spécifiques, d'autres l'ensemble du territoire national. Des actions visent à cibler des publics particuliers, ou des types de déplacements particuliers, d'autres sont plus universelles ; certaines peuvent être mises en œuvre par un acteur bien défini, d'autres impliquent des coordinations entre acteurs afin d'être pleinement opérationnelles et efficaces. Cependant, l'étude tend à montrer que les déplacements en lien ou au sein des agglomérations sont beaucoup plus faciles à organiser autour des TP alors que, dans les régions moins denses ou rurales, la voiture continuera à jouer un rôle déterminant dans les années à venir.
Imaginer des propositions en lien avec les transports publics puis les mettre en œuvre ne doit pas seulement dépendre de la branche des TP mais implique une concertation et des stratégies beaucoup plus larges. Confédération, cantons, agglomérations sont directement concernés et agissent déjà. Ces actions doivent être renforcées et d'autres acteurs, par exemple les entreprises et les associations, peuvent aussi apporter une contribution utile.

En résumé, les actions qui auront le plus d'impact sur l'augmentation de la fréquentation des TP sont en relation avec :
– l'amélioration de l'offre : d'abord améliorer la fréquence, ensuite améliorer l'accessibilité et la priorité des TP par rapport aux autres modes et encore simplifier ou supprimer les transbordements et les correspondances

– le développement de nouveaux produits, en particulier en lien avec les loisirs, ou les offres d'essai et d'accompagnement des utilisateurs potentiels à des moments clefs de l'existence
– l'aménagement du territoire en particulier en renforçant la cohérence entre développement urbain et offre de transports publics, avec, au besoin, la création de haltes ferroviaires, de gares et de lignes supplémentaires
– les horaires de déplacements, en particulier celui des pendulaires du matin
– l'image des transports publics, en particulier par la dimension émotionnelle,
– le rôle de la voiture et en particulier le fait de réduire le stationnement dans les secteurs bien desservis en TP, de prioriser les flux logistiques et de services tout en limitant les flux pendulaires motorisés, de réduire globalement les vitesses de circulation

La mise en œuvre des principales actions citées ci-dessus aura pour conséquence d'augmenter d'un ordre de grandeur de 50 % la fréquentation des transports publics à moyen-long terme. Mesurée par rapport aux distances de déplacement, ces actions devraient permettre d'augmenter la part modale TP à 40 % contre 28 % actuellement.

En conclusion, quatre grands défis politiques et / ou techniques doivent être relevés dans les années à venir :

La mobilité est très précieuse, elle a une valeur dont nous ne sommes pas suffisamment conscients.

Quelle est la juste valeur de la mobilité ? Il ne s'agit pas seulement d'une question de prix mais aussi de ressources consommées, d'incidence sur l'aménagement du territoire, d'enjeu social et sociétal, etc.

Pour une même distance ou une même durée de déplacement, la valeur de la mobilité peut être très différente selon les modes de transport. En général les transports en commun consomment beaucoup moins de ressources (énergie, sol, organisation du territoire) que la voiture tout en répondant à la majorité des besoins de déplacement. Comment intégrer ces dimensions (et d'autres) dans les choix individuels et ne pas se contenter du prix marginal de transport comme principal argument de décision ?

Si la valeur des déplacements est aujourd'hui sous-estimée, c'est notamment en raison de la très grande facilité de déplacement dans nos sociétés et des avancées technologiques. Cette aisance matérielle et les aspirations humaines de liberté conduisent trop souvent à confondre mobilité et agitation, voire fébrilité.

Mieux prendre conscience de la valeur des déplacements et de leur valeur selon les modes de transport est un enjeu politique et sociétal plus que technique.

Soutenir les expériences innovantes des agglomérations et reconnaître leur rôle dans les processus de décision en lien avec la mobilité.

Les villes prennent des mesures de réduction de trafic et expérimentent des actions innovantes, mais ces décisions locales risquent d'introduire de fortes incohérences et inégalités de traitement à l'échelle suisse. Comment soutenir ces démarches d'agglomération tout en conservant des arbitrages régionaux ou cantonaux ? Il est aussi de plus en plus évident que le poids des agglomérations dans le débat politique est sous-représenté par rapport au poids des cantons ruraux.

Encourager et soutenir les choix individuels de vivre sans voiture.

Lorsqu'un adulte choisit de vivre sans voiture, son usage des TP et des mobilités douces est nettement plus élevé, mais ses choix d'habitat et d'organisation de vie ont également un impact sur l'aménagement du territoire, plus urbain et plus économe en ressources.

A contrario, la possession d'une voiture facilite un habitat périurbain et un usage « quasi systématique » de la voiture, même lorsqu'une alternative serait justifiée. La possession d'une voiture conduit aussi à une perception faussée du coût réel des déplacements.

Le choix de s'équiper ou pas d'une voiture a des conséquences fortes et structurantes dans l'organisation de vie et la mobilité qui en découle. Faciliter et encourager un mode de vie sans possession de voiture est probablement une condition nécessaire pour atteindre la neutralité carbone et un aménagement du territoire durable.

Tirer beaucoup mieux parti du numérique pour améliorer les performances et réduire les coûts des systèmes de transport public.

La capacité de transport ferroviaire actuelle est plafonnée (les trains sont déjà allongés et mis à deux étages). **Pour transporter plus, il faut pouvoir améliorer le nombre de trains en ligne et surtout développer des outils d'exploitation qui augmentent la capacité aux nœuds, donc aux gares.** C'est un problème d'exploitation et pas d'infrastructure. La recherche dans ce domaine est nettement insuffisante.

Les financements sont prévus pour l'infrastructure mais pas pour les systèmes d'exploitation toujours hérités des blocks du siècle passé. Malheureusement, les Européens n'ont pas des besoins aussi élevés que les nôtres, pour eux le système ETCS1 suffit le plus souvent alors que les entreprises suisses ont déjà identifié les limites du système ETCS2. La Confédération et les Hautes Écoles peuvent jouer un rôle décisif en développant la recherche dans ce domaine. Trouver des solutions d'exploitation permettra d'éviter de très gros investissements d'infrastructure à moyen et long terme.

Augmenter la part des transports publics en Suisse dans les années à venir impliquera des actions et des changements d'habitude de l'ensemble des acteurs : usagers, collectivités publiques (Confédération, cantons, agglomérations, communes), décideurs, associations, entreprises. Des mesures fortes et coordonnées seront nécessaires, à tous les niveaux, afin de soutenir une mobilité durable et efficace s'articulant autour des transports publics.

7 Table des figures

Figure 1 Prévisions de croissance de population par canton entre 2020 et 2050 15

Figure 2 Émissions de CO_2 imputables aux transports selon le moyen de transport en 2018 20

Figure 3 Distribution des déplacements journaliers en Suisse selon leur répartition, les distances parcourues et les émissions équivalent CO_2 21

Figure 4 Carte de l'indicateur des qualités de desserte TP 32

Figure 5 Part modale TP, possession d'un abonnement TP et % de ménages sans voiture selon la qualité de desserte du lieu de résidence 35

Figure 6 Parts modales des déplacements pour motif Travail (graphique de gauche) et Loisirs (ci-dessus), selon le nombre de kilomètres parcourus lors du déplacement (MRMT 2015) 41

Figure 7 Répartition modale des distances parcourues en fonction des modes, selon le statut professionnel et la classe d'âge, en 2015 43

Figure 8 Cercle vertueux densité – offre TP – démotorisation 50

Figure 9 Répartition des ménages non motorisés en fonction de l'espace de résidence (typologie d'agglomération, villes-centre et couronnes), par rapport à la taille moyenne des ménages et la part de ménages d'une personne. 51

Figure 10 Part des ménages non motorisés dans les agglomérations suisses (la taille des cercles est proportionnelle à la population et la couleur à la part modale avec distinction de la commune centre et des communes en couronne) 52

Figure 11 Parts modales selon le caractère urbain du territoire suisse en 2015 53

Figure 12 Représentation des types de déplacements adaptés aux TP et à la voiture individuelle 54

Figure 13 Répartition des déplacements selon le motif et l'heure de la journée – MRMT 2015 60

Figure 14 Taux d'arrivée (en bleu) et de départ (en orange) sur le campus de Dorigny en fonction des heures de la journée : en 2005 (en haut, avant introduction décalage début des cours) et en 2006 (en bas). 61

Figure 15 Comparaison des forces et faiblesses des TP et TIM – synthèse 65

Figure 16 Évolution de l'image générale de la voiture et des transports publics entre 1994 et 2011, en % des personnes interrogées 67

Figure 17 Évolution de la part des ménages non motorisés entre 2000 et 2015 dans les principales villes suisses (MRMT 2000-2015) 73

Figure 18 Vision d'ensemble des acteurs et leurs rôles dans l'accroissement de la part modale TP 84

Figure 19 Carte de la qualité de desserte des transports publics selon l'ARE (les zones hors classe, de niveau « E », ne sont pas colorées) 96

Figure 20 Carte des agglomérations et autres espaces de référence étudiés 97

Figure 21 Carte du découpage du territoire selon les typologies urbaines 98

8 Glossaire

Déplacement: trajet qui débute au moment où une personne se met en mouvement pour atteindre un lieu spécifique (son lieu de travail, un lieu d'achat, etc.) ou pour une raison particulière (promenade, activité sportive, etc.). Il est défini par un lieu de départ et par un motif. Le déplacement se termine lorsque la destination est atteinte, le motif change ou si la personne ne se déplace pas pendant au moins une heure. Le mode de transport d'un déplacement est déterminé selon le mode prédominant.

Étape: fraction de déplacement définie par un mode de transport spécifique (marche comprise). Chaque changement de moyen de transport (même s'ils appartiennent à la même catégorie, par exemple de passer au bus au train ou du bus à un autre bus) marque le début d'une nouvelle étape. La distance minimale d'une étape est de 25 mètres. Un déplacement peut être ainsi composé de plusieurs étapes.

Motif de déplacement: raison ou activité pour laquelle un déplacement est réalisé. Parmi les plus communs figurent le travail, la formation, les loisirs, les achats.

Moyen de transport: véhicule, outil ou dispositif qui permet de réaliser matériellement le déplacement, marche y compris. Les enquêtes effectuées en Suisse, comme le Microrecensement mobilité et transports, distinguent plus de vingt moyens de transports différents, qui peuvent être regroupés en grandes catégories de modes (TIM, TP, MD).

Transports individuels motorisés (TIM): la voiture individuelle, les motos et scooters (en tant que conducteur ou passager).

Transports publics (TP): moyens de transport d'accès public, où l'usager utilise des véhicules exploités (**entreprise de transport concessionnaire, ETC**) et habituellement conduits par des tiers : le train, les transports publics routiers (bus, tram, métro), le bateau et les transports par câble.

Mobilités douces (MD) : moyens où la personne doit exercer principalement une activité physique active pour se déplacer : la marche, le vélo, les engins « dépendants » de la marche (trottinette, skateboard, etc.), y compris les versions de ces véhicules disposant d'assistance électrique.

Répartition ou part modale : part des déplacements, des distances ou des temps de parcours effectués avec chaque moyen de transport.

Report modal : part de trafic (habituellement en transports individuels motorisés) reporté sur les autres modes (transports publics, mobilités douces).

Pendulaire : personne active occupée de 15 ans et plus ayant un lieu de travail ou de formation fixe, situé hors de son bâtiment d'habitation. Les personnes travaillant à leur domicile et les actifs occupés qui n'ont pas de lieu de travail fixe (par ex. les représentants commerciaux) ne sont pas considérés comme pendulaires.

Microrecensement mobilité et transports (MRMT): enquête de référence qui fournit des informations sur le comportement de la population résidante en Suisse en matière de transports : possession de véhicules, de permis de conduire et d'abonnements de transports publics, intensité journalière et motifs des déplacements, moyens de transport utilisés. Les résultats fournissent une image détaillée du trafic de personnes en Suisse. Ils servent de référence statistique pour l'élaboration et le contrôle de mesures politiques et constituent des données de base pour des analyses approfondies de l'évolution des transports. L'enquête, menée par l'Office fédéral de la statistique et l'Office fédéral du développement territorial, a lieu tous les cinq ans et fait partie du système de recensement de la population.

Annexe 1. Principales sources de données utilisées

Microrecensement mobilité et transports 2015 (MRMT 2015)
Réalisé tous les cinq ans, ce microrecensement a interrogé 57 090 personnes de plus de six ans. Il est représentatif de la mobilité des 8,14 millions d'habitants suisses de 2015. L'enquête couvre tous les jours de la semaine, tous les motifs et tous les modes de déplacement. En moyenne, les habitants réalisent 3,8 déplacements par jour. Chaque déplacement est lié à un motif (travail, formation, achat, loisirs, etc.). Certains déplacements sont composés de plusieurs étapes (par exemple, trajet à pied pour prendre un bus, puis bus, puis à nouveau trajet à pied). En moyenne, les déplacements comptent 1,47 étape. Pour les besoins des analyses, les déplacements ont été géolocalisés et mis en regard de la localisation des arrêts de transport public et des gares.
Chiffres clefs du MRT 2015 (microrecensement)
– 57 090 personnes interrogées, dès 6 ans (50 871 qui se sont déplacées)
– Déplacements sur 7 jours
– 190 380 déplacements enquêtés, (194 347 déplacements corrigés, 3,8 dépl/p/j)
– 286 357 étapes enquêtées (en moyenne 1,47 étape par déplacement)
– Population suisse en 2015 = 8 140 000 habitants

Le niveau de desserte des transports publics a été défini en fonction de l'offre de transport (cumul de tous les types de transport public) selon l'offre de transport de 2012.

Projections cantonales de population 2050
L'OFS a établi une projection de population par canton et une prévision de 10 400 000 habitants en 2050 pour la Suisse. Pour les besoins de l'estimation des impacts des mesures, la population 2050 par canton a été répartie proportionnellement au nombre d'habitants par commune dans chaque canton avec une légère surpondération pour les communes qui entourent les villes centres.

Qualité de desserte des transports publics selon l'ARE

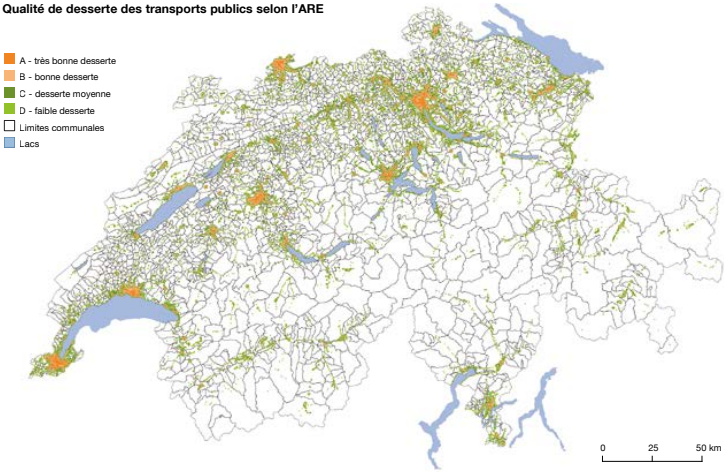


Figure 19 – Carte de la qualité de desserte des transports publics selon l'ARE (les zones hors classe, de niveau «E», ne sont pas colorées)

Sources : OFS, ARE (2019); Citec (2020)

Découpages territoriaux
Catégories utilisées pour la typologie des communes (traitements Citec)

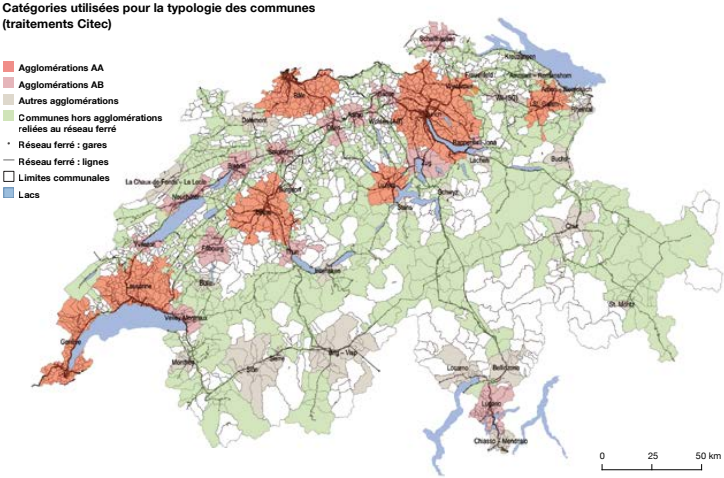
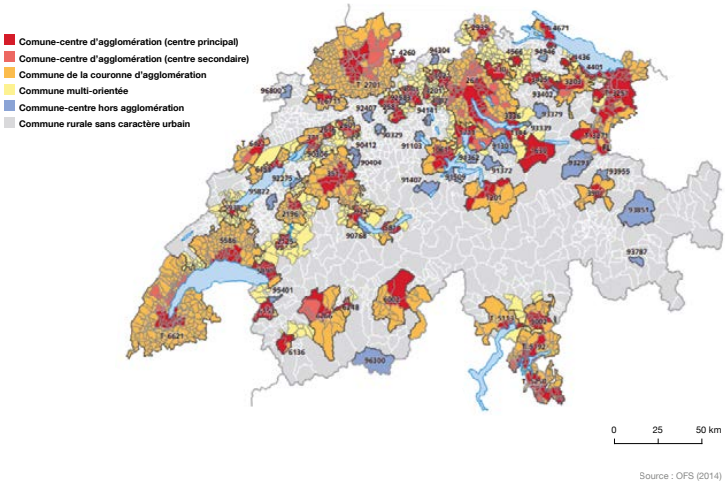


Figure 20 – Carte des agglomérations et autres espaces de référence étudiés

Source : OFS, Citec 2020



Source : OFS (2014)

Figure 21 – Carte du découpage du territoire selon les typologies urbaines

Annexe 2. Tableau de synthèse des mesures

Les mesures proposées dans la présente étude sont listées dans un catalogue de mesures distinct. Ce dernier peut être téléchargé sur www.utp.ch/ecrits-utp.