



PLAN D'ACTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2024-2028

(périodes horaires 2025-2029)

VERSION ADOPTÉE PAR LE CONSEIL D'ÉTAT LE 29 MAI 2024
SUITE AU VOTE DU GRAND CONSEIL DU 22 MARS 2024



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS

Directeur général: **David Favre**
Directeur: **Benoît Pavageau**
Cheffe de Projet: **Marion Guillot**

Chemin des Olliquettes 4 • Case postale 271 - 1211 Genève 8
Tél. +41 (22) 546 78 00 • oct-accueil@etat.ge.ch • www.ge.ch

© État de Genève, mai 2024

TABLE DES MATIÈRES

1. CONTEXTE ET ENJEUX	4
1.1. Compétence en matière de planification de l'offre et de l'infrastructure	4
1.2. Financement de l'infrastructure	4
1.3. Financement de l'offre	5
1.4. Politique cantonale de développement des transports collectifs	6
2. ÉTAT DES LIEUX ET BILAN DU PLAN D'ACTIONS 2020-2024	9
2.1. Qualité de desserte des transports publics	9
2.2. Évolution des transports collectifs dans le canton de Genève	10
2.3. Évolution des indemnités 2019-2024	12
2.4. Qualité des transports publics	13
2.5. Communautés tarifaires	14
2.6. Actions visant à augmenter et faciliter l'utilisation des transports publics	16
2.7. Offre matinale et nocturne	17
2.8. Bilan du PATC 2020-2024	20
3. OBJECTIFS DU PLAN D'ACTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2024-2028 (PÉRIODES HORAIRES 2025-2029)	25
3.1. Coordonner l'urbanisation et les transports	25
3.2. Renforcer la complémentarité des modes de transport	25
3.3. Répondre de manière adaptée aux besoins de déplacements en dehors des heures de pointe	28
3.4. Proposer des outils pertinents et efficaces pour améliorer l'utilisation des TC	31
3.5. Améliorer la vitesse commerciale	31
3.6. En finir avec les énergies fossiles pour les opérateurs	32
3.7. Assurer un financement pérenne des transports publics	33
4. ACTIONS DU PATC 2024-2028	34
5. SYNTHÈSE ET SUIVI	57
5.1. Synthèse offre / montants financiers / objectifs	57
5.2. Indicateurs de suivi	57
6. PROSPECTIVE AU-DELÀ DE 2029	59
6.1. Projets sur le réseau urbain	59
6.2. Projets sur le réseau ferroviaire	60
LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGLES	61

1. CONTEXTE ET ENJEUX

1.1. COMPÉTENCE EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DE L'OFFRE ET DE L'INFRASTRUCTURE

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

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

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

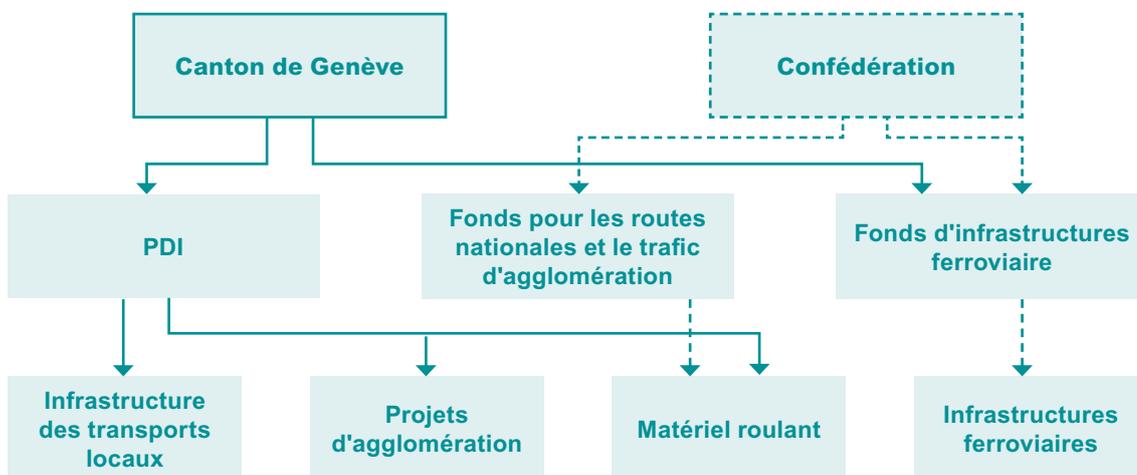
1.2. FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE

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

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

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

Illustration 1 : financement de l'infrastructure de transports publics



Remarque sur le financement du matériel roulant

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

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

1.3. FINANCEMENT DE L'OFFRE

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

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

La commande d'offre pour les transports régionaux et locaux, donnant droit à des indemnités, se fonde en premier lieu sur le droit fédéral. Les dispositions générales relatives aux prestations de transport commandées inscrites aux articles 28 ss LTV sont déterminantes en la matière.

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

Les prestations de transport et les indemnités relatives aux transports urbains locaux sont fixées par le Canton et l'entreprise de transport (TPG, Mouettes Genevoises SA et unireso) dans le cadre d'un contrat de prestations portant sur la même période que le plan d'actions, comme prévu à l'article 3 de la Loi sur le réseau des transports publics (LRTP – L 150). Les contrats de prestations font l'objet d'une approbation par le Grand Conseil via le vote d'une loi de ratification.

1.4. POLITIQUE CANTONALE DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

1.4.1 DE LA STRATÉGIE CANTONALE À LA DÉCLINAISON OPÉRATIONNELLE

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

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

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

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

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

Pour la première fois, les différents plans d'actions thématiques seront travaillés en parallèle afin d'assurer la cohérence et la transversalité des réponses aux enjeux en termes de mobilité. Pour ce faire, les représentants de la société civile ont été invités à participer à deux journées d'échanges et de co-construction sous la forme d'États généraux des mobilités (le 1^{er} septembre et le 17 octobre 2023). Les pistes d'actions et les recommandations découlant de ce travail partenarial ont permis d'alimenter et d'enrichir les différents plans d'actions.

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

Orientations du plan d'actions

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

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

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

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

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

1.4.2 ÉTATS GÉNÉRAUX DES MOBILITÉS ET PROCESSUS DE CONCERTATION

Processus de concertation

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

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

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

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

États généraux des mobilités

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

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

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

- **Développer les infrastructures et l'offre**
 - » Harmoniser les niveaux d'offre et les amplitudes horaires entre ville et périphérie
 - » Développer l'offre en dehors des heures de pointe en augmentant les fréquences aux heures creuses, le soir et le week-end (offre pour les activités personnelles et de loisirs)
 - » Développer le réseau ferroviaire
 - » Développer l'offre lacustre
 - » Développer l'offre tangentielle
 - » Développer l'offre à la demande
- **Accroître l'attractivité des transports collectifs**
 - » Améliorer la vitesse commerciale et la fiabilité des déplacements en TC
 - » Améliorer l'accès au TC pour tous (qualité des interfaces, accessibilité PMR, communication et informations voyageurs, outils numériques performants)
 - » Proposer une tarification différenciée (heures creuses, AVS, jeunes) et facilement compréhensible
 - » Renforcer la complémentarité avec les autres modes (hubs de mobilité, P+R, vélos en libre service, car-sharing...) y compris en termes de tarification (titres combinés et packages multimodaux)
 - » Inciter à la mise en place d'horaires différenciés (notamment les établissements scolaires) afin d'optimiser l'usage des transports collectifs tout au long de la journée (atténuation des effets d'hyper-pointe générant une amélioration du confort des usagers)
- **Élargir le périmètre d'action**
 - » Agir pour permettre la résorption progressive de la différence d'offre des deux côtés de la frontière

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

Enfin, ce plan d'actions a été présenté au Conseil des déplacements (CODEP) le 8 novembre 2023.

En date du 22 mars 2024, le Grand Conseil a adopté à l'unanimité la résolution 1032 approuvant le plan d'actions tel qu'il ressort du rapport du Conseil d'État au Grand Conseil sur le projet de plan d'actions des transports collectifs 2024-2028 du 29 novembre 2023 (RD 1564), sous réserve de l'ajout de 4 compléments concernant en substance le maintien pour les usagers de l'achat de billets via des distributeurs physiques ; des précisions en termes de planification pour les futures lignes de tramways tangentielles ; l'incitation au développement de lignes de rabattement sur les gares françaises du Léman Express et le renforcement de la liaison Jonction-Hôpital. Sur cette base, le Plan d'actions des transports collectifs 2024-2028 a finalement été adopté le 29 mai 2024 par le Conseil d'État.

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

2.1. QUALITÉ DE DESSERTE DES TRANSPORTS PUBLICS

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

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

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

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



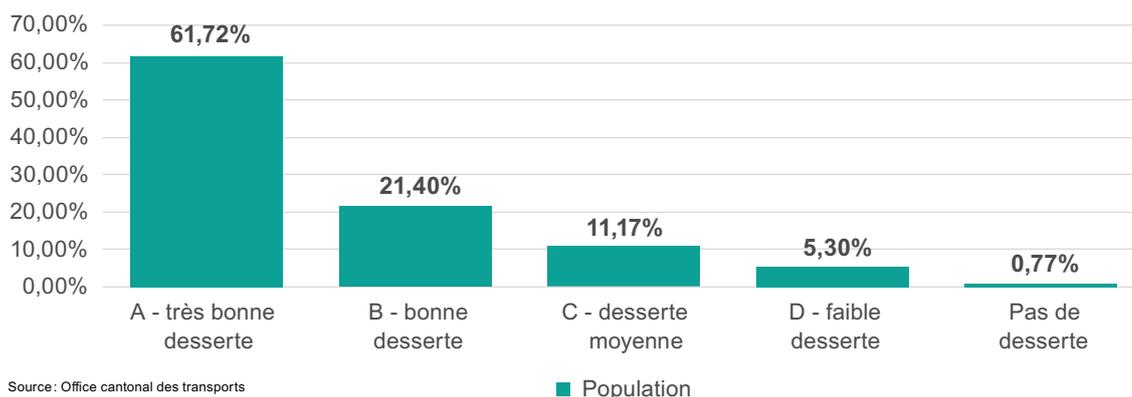
Légende

- Classe A : très bonne desserte
- Classe B : bonne desserte
- Classe C : desserte moyenne
- Classe D : faible desserte

Source : Office fédéral du développement territorial
- ARE - 2024 (état du réseau à décembre 2023)

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

Illustration 2 : qualité de la desserte à Genève en 2021



2.2. ÉVOLUTION DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LE CANTON DE GENÈVE

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

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

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

Depuis 2019, l'offre aura augmenté de 11.3 % tous opérateurs confondus.

Les TPG auront connu une croissance de 9.3 % alors que les CFF, grâce à la mise en service de l'offre Léman Express, enregistreront une augmentation d'offre de 73 %.

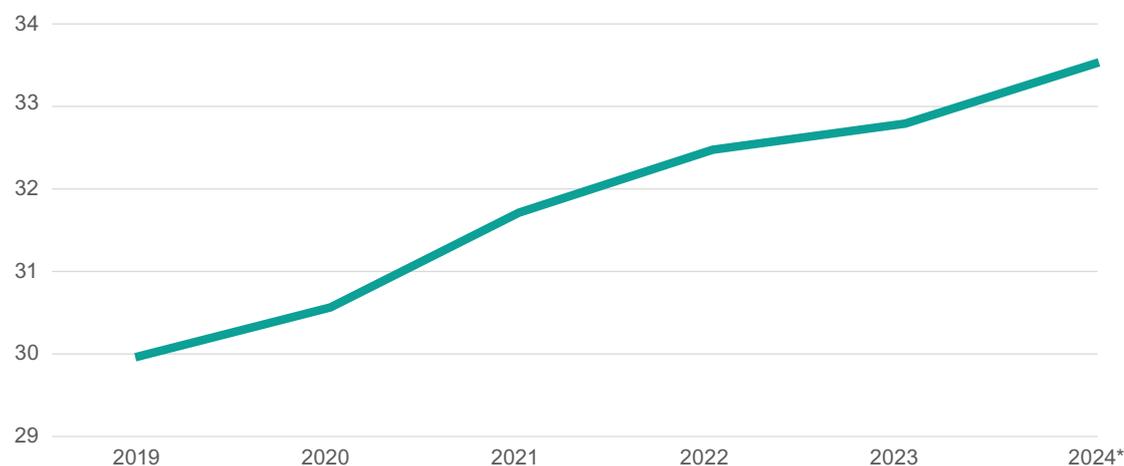
À noter également la progression de l'offre des lignes transfrontalières urbaines et interurbaines avec +7 % gérées par le Groupement local de coopération transfrontalière des transports publics (GLCT TP).

Nombre de kilomètres réalisés par an (en mio de kilomètres)						
Opérateur	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
TPG	24.6	24.7	25.4	26.1	26.5	26.9
CFF	1.08	1.87	1.87	1.87	1.87	2.02
Mouettes	0.12	0.11	0.13	0.12	0.13	0.13
GLCT TP	4.2	3.9	4.3	4.4	4.3	4.5
Total	30	30.58	31.7	32.49	32.8	33.55

* les chiffres 2024 sont des prévisions

Source : rapports de gestion

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



* les chiffres 2024 sont des prévisions

Source : rapports de gestion

Si l'offre a continué de croître les années de pandémie du fait de la volonté politique genevoise, l'impact essentiel de cette crise a été une baisse massive de la fréquentation qui est retombée à des niveaux jamais connus depuis le début des années 2000.

L'année 2020 a enregistré une diminution de fréquentation de 33 % par rapport à 2019. Le résultat de cette baisse s'est traduit par une perte de recettes voyageurs, de 40 millions de francs en 2020 par rapport à 2019 (et 50 millions de francs par rapport aux hypothèses de planification).

Il aura fallu 4 ans pour retrouver des niveaux de fréquentation et de recettes équivalents à la période pré COVID-19. Toutefois concernant les recettes voyageurs, celles-ci sont toujours très en deçà des projections unireso et Léman Pass établies en 2018, qui prévoyaient une croissance de 14.5% grâce à l'ambitieux développement de l'offre prévu alors.

Nombre de voyages (en mio de voyages)						
Opérateur	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
TPG	218	146	160	193	212	220
CFF	6.5	8	8.4	13	15	16
Mouettes	1.5	0.6	1	1.2	1.4	1.5
GLCT TP	11	7	8	10	11.5	13
Total	237	161.6	177.4	217.2	239.9	250.5

* les chiffres 2024 sont des prévisions

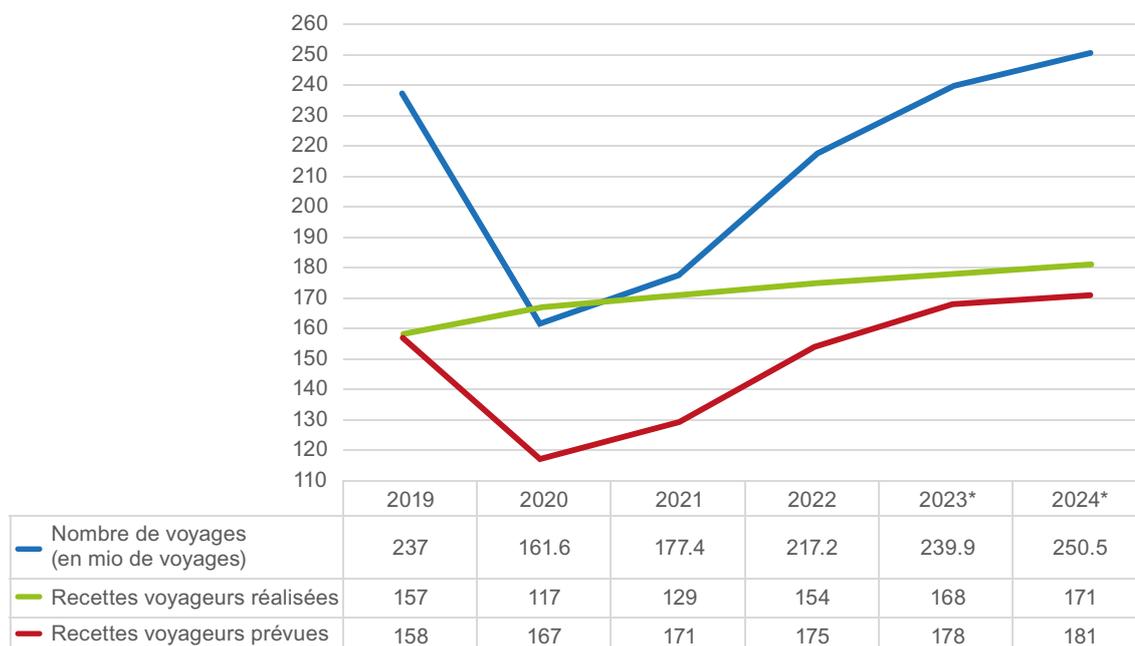
Source : rapports de gestion

Recettes voyageurs (en mio de francs)						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Recettes voyageurs réalisées	157	117	129	154	168	171
Recettes voyageurs prévues	158	167	171	175	178	181

* les chiffres 2024 sont des prévisions

Source : rapports de gestion

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



2.3. ÉVOLUTION DES INDEMNITÉS 2019-2024

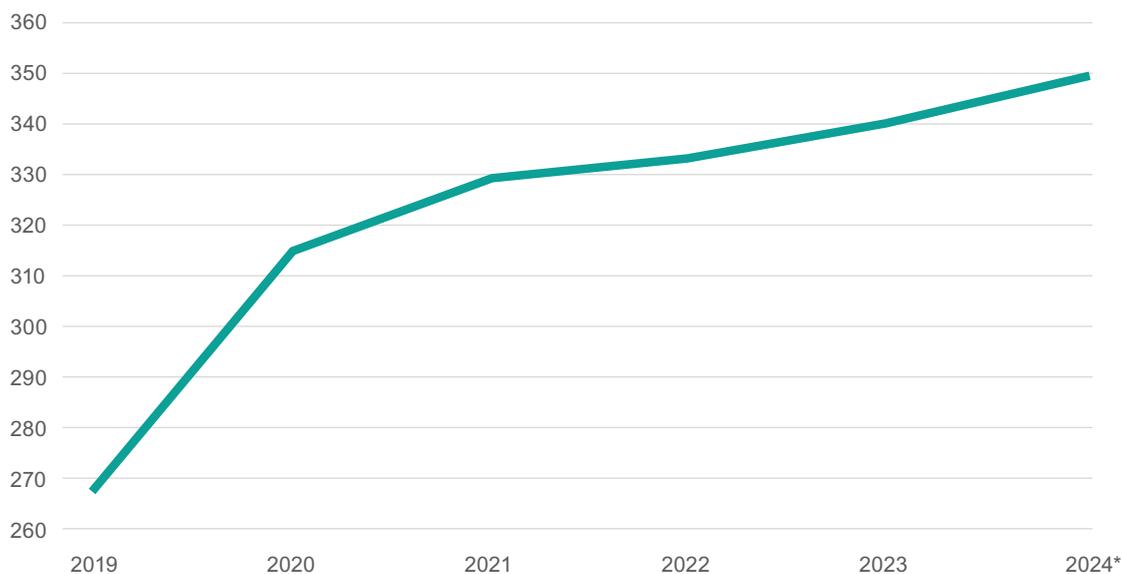
Sur la période 2019-2024, l'offre aura augmenté de 11,3 % et les moyens financiers alloués par le Canton pour financer cette offre auront augmenté de 30 %.

Subventions versées par le Canton (en mio de francs)						
Opérateur	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
TPG <i>(hors droit du sillon)</i>	198	238	252	254	260	257
CFF	20	24	23	24	23	22
Mouettes	2.9	2.9	2.7	2.9	3	2.9
GLCT TP	5.5	6.1	6.4	6.4	7.3	13.5
unireso	41	44	45	46	47	54
Total	267.4	315	329.1	333.3	340.3	349.4

* les chiffres 2024 sont des prévisions

Source : rapports de gestion

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



* les chiffres 2024 sont des prévisions

Source : rapports de gestion

Remarque sur les subventions

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

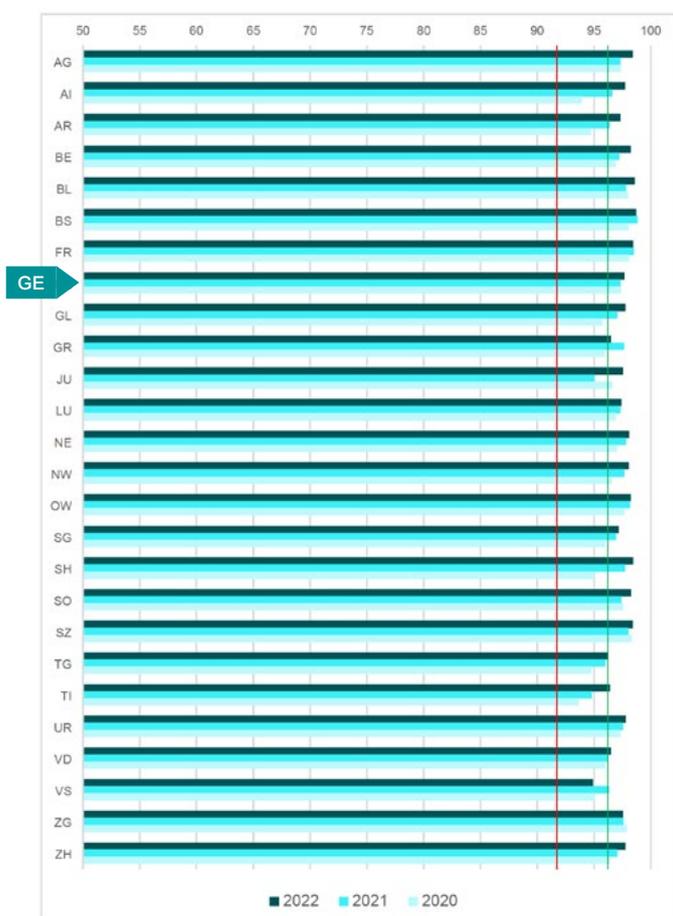
2.4. QUALITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS

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

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

- Système de mesure de la qualité des transports publics (QMS TRV mis en œuvre par l'OFT dans toute la Suisse depuis 2018 sur les lignes régionales) – Évaluation par sondage de critères de qualité déterminants effectuée par des clients tests – Mesure de la ponctualité par comparaison entre l'horaire publié et les heures effectives de départ et d'arrivée.
- L'enquête BEST : Cette enquête annuelle comprend les 11 villes européennes de Stockholm, Oslo, Helsinki, Copenhague, Genève (Genève + zones françaises limitrophes), Bergen, Rotterdam/Den Haag, Trondheim, Tampere, Turku, Reykjavik. Depuis 2002, cette enquête interroge la population (sondage en ligne par échantillonnage) sur sa perception des transports publics sur des thèmes tels que l'offre de transport, la fiabilité, la sécurité, l'information, le comportement du personnel, etc.

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



Source : Office fédéral des transports

Système de mesure de la qualité QMS TRV

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

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

Enquête BEST

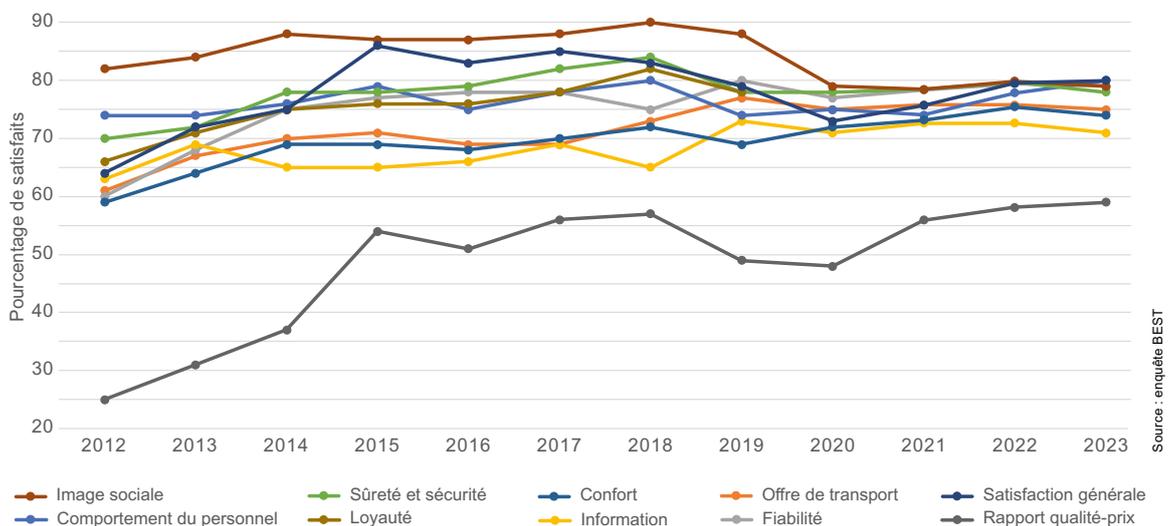
En 2023, la région genevoise arrive en troisième position derrière les villes de Turku et Tampere, villes finlandaises de 200 000 habitants arrivées dans le panel en 2020. La satisfaction de notre population se monte à 80 % grâce à l'augmentation des utilisateurs fréquents (abonnés). Le résultat est meilleur qu'en 2019 (79 %), année de référence avec la méthodologie panel web.

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

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

Les meilleurs classements de la région genevoise sont : l'information (1^{er}), le comportement du personnel (1^{er}), la fiabilité (2^e) et la satisfaction en général (3^e). Sur l'ensemble des dix critères, Genève est supérieure à la moyenne BEST.

Illustration 7 : évolution des notes BEST pour Genève entre 2012 et 2023



2.5. COMMUNAUTÉS TARIFAIRES

Organisation des entreprises de transport en matière de tarifs

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

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

unireso et Léman Pass

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

Sous l'impulsion du canton de Genève et des autorités desservies par le Léman Express, la Sàrl Gestion Communautés Tarifaires (GCT), filiale des TPG, a été créée pour la gestion des deux

communautés tarifaires unireso et Léman Pass afin d'effectuer toutes les actions nécessaires à la gestion des tarifs de ces deux communautés. À ce titre, elle est notamment chargée d'établir les décomptes de trafic, la répartition et les décomptes des recettes et des charges ainsi que de la subvention cantonale entre les 3 opérateurs de la zone 10.

Remarque sur l'indemnité cantonale sur les tarifs

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

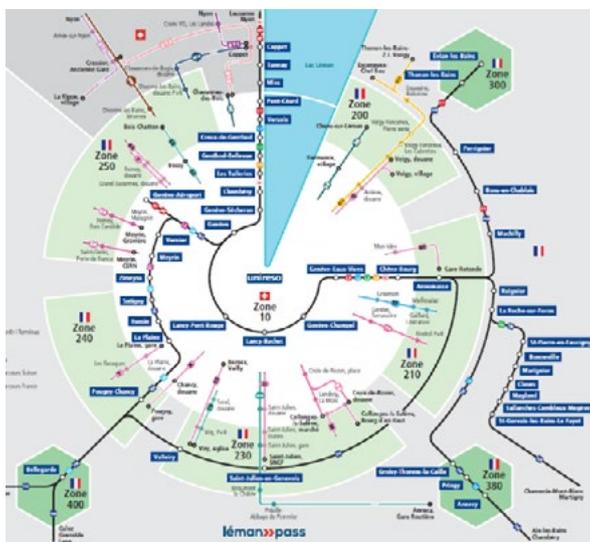
Ces indemnités sont des charges contraintes pour le Canton puisqu'elles découlent des dispositions de la Loi sur le transport de voyageurs (LTV 745.1) et de la Loi 12128 (Compensation des baisses de tarif).

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

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

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

Illustration 8 : Plan unireso + Léman Pass 2023



Source : unireso

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

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

Mobility Pricing

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

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

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

Plateforme de promotion du transport public destinée aux communes

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

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

Informations voyageurs

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

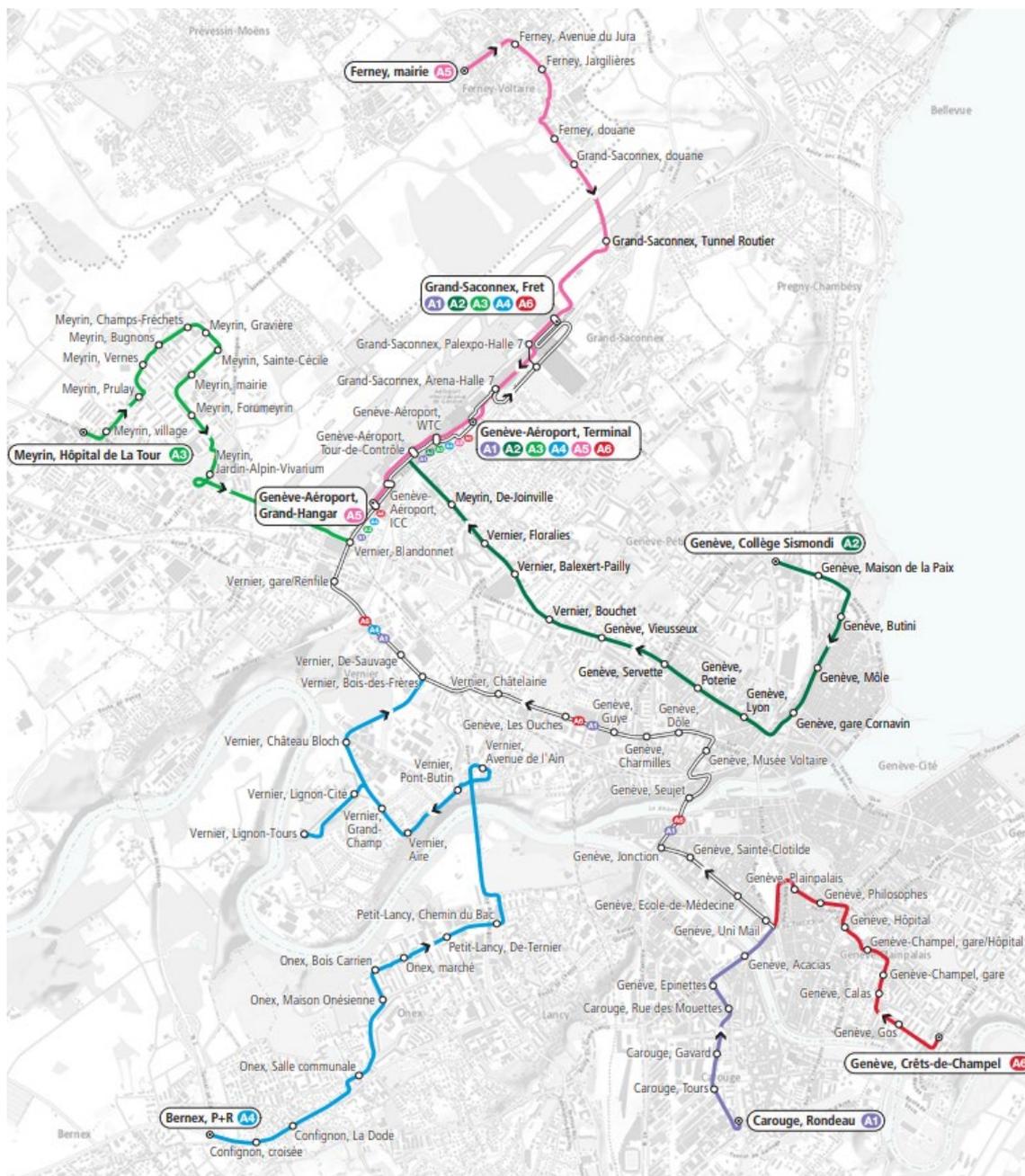
Les TPG devront remédier à ces dysfonctionnements et proposer aux usagers une application unique et performante, évolutive vers une solution multimodale globale.

2.7. OFFRE MATINALE ET NOCTURNE

Aérobuses

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

Illustration 9 : plan Aérobuses 2023



Source: TPG

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

Ces courses sont aujourd'hui entièrement financées par Genève Aéroport puisqu'elles bénéficient en premier lieu au personnel de la zone aéroportuaire qui doit se rendre sur son lieu de travail avant le début des courses du réseau TPG. Pour l'usager, pas besoin d'un titre de transport pour voyager à bord des lignes Aérobus, le billet d'avion ou la carte d'embarquement pour un vol le jour-même suffit.

Offre nocturne CFF

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

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

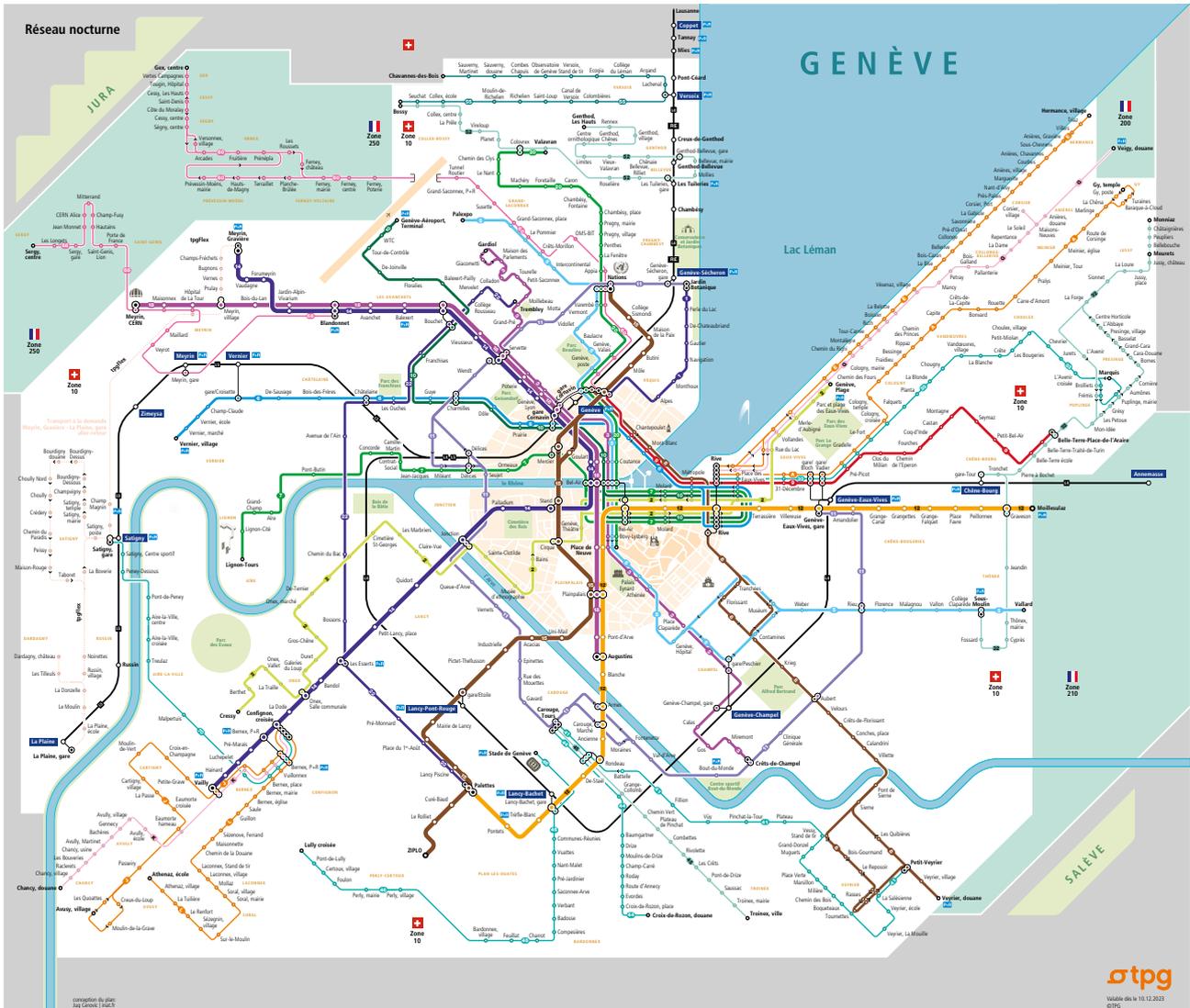
Offre nocturne TPG

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

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

Le réseau nocturne 2024 est présenté ci-après.

Illustration 10: plan des lignes nocturnes 2024



Source: TPG



2.8. BILAN DU PATC 2020-2024

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

■ Actions réalisées
 ■ Actions décalées ou en cours
 ■ Actions abandonnées
 ■ Actions réalisées non prévues initialement

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

FICHES ACTIONS	ACTIONS	
	3.12	Création des courses E+ et G+ depuis Hermance et Veigy en rabattement sur la gare Cornavin
4. Création de la ligne de tramway transfrontalière 17	4.1	Création de la ligne 17 entre Annemasse parc Montessuit et Lancy Pont-Rouge, gare
5. Prolongement des lignes de tramway existantes	5.1	Prolongement de la ligne 14 entre Confignon, Croisée et Bernex, Vailly
	5.2	Prolongement de la ligne 15 entre Lancy, Palettes et Plan-les-Ouates, ZIPLO
	5.3	Prolongement de la ligne 15 entre Plan-les-Ouates, ZIPLO et Saint-Julien, gare (recours sur la PAP)
	5.4	Prolongement du tramway entre Genève, Nations et Ferney-Voltaire, Bisou (PAP en cours)
6. Développement et réorganisation du réseau trolleybus	6.1	6.1 Prolongement de la ligne 2 Plage des Eaux-Vives – Onex, Cité jusqu'à Cressy
	6.2	Prolongement de la ligne 7 Lignon – Hôpital jusqu'au Bout-du-Monde
	6.3	Réorganisation des lignes 6, 9, 10, 19 (mise en place des cofinancements avec les communes, finalisation du concept d'exploitation)
7. Conversion de lignes diesel en lignes électriques	7.1	Lancement des études pour la conversion des lignes urbaines
	7.2	Électrification des lignes régionales sous-traitées
8. Desserte de l'axe Onex-Bernex	3.6	Prolongement des lignes J et K jusqu'au stade de Genève desservant ainsi la gare de Lancy-Pont-Rouge.
	5.1	Prolongement de la ligne 14 entre Confignon, Croisée et Bernex, Vailly
	6.1	Prolongement de la ligne 2 Plage des Eaux-Vives – Onex, Cité jusqu'à Cressy
	8.1	Réorganisation des lignes en lien avec le prolongement de la ligne 15 à la ZIPLO (47, 48)
	8.2	Création de la ligne 83 entre Viry (F) et Bernex, Vailly
	8.3	Prolongement de la ligne 83 entre Bernex, Vailly et la ZIMEYSA
9. Desserte du quartier des Grands Esserts	9.1	Prolongement de la ligne 21 Onex – Carouge jusqu'à Veyrier, douane (retard sur les PLQ et projet BHNS)
	9.2	Prolongement de la ligne 7 du Bout-du-Monde jusqu'au quartier des Grands Esserts (retard sur les PLQ et projet BHNS)
	9.3	Prolongement de la ligne 34 Chevrier – Veyrier jusqu'au quartier des Grands Esserts – (desserte proposée grâce à la ligne 41 gare de Chêne Bourg – Veyrier)
	9.4	Réorganisation des lignes 34 (Conches – Chevrier) et 41 (gare de Chêne-Bourg – Veyrier)

FICHES ACTIONS	ACTIONS	
10. Desserte du quartier des Cherpines / ZIPLO / Plan-les-Ouates	3.7	Création de la ligne 62 depuis Collonges s/s Salève en rabattement sur la halte de Lancy, Bachet.
	5.2	Prolongement de la ligne 15 entre Lancy, Palettes et Plan-les-Ouates, ZIPLO.
	5.3	Prolongement de la ligne 15 entre Plan-les-Ouates, ZIPLO et Saint-Julien, gare (recours sur la PAP)
	8.1	Réorganisation des lignes en lien avec le prolongement de la ligne 15 à la ZIPLO (47, 48)
	10.1	Remplacement de la ligne D par la ligne 25 (en lien avec le prolongement du tram 15 à Saint-Julien)
	10.2	Prolongement de la ligne 22 (Jardin botanique – ZIPLO) jusqu'au terminus intermédiaire En Louche (abandon terminus En Louche. Réorientation sur le rondou de Carouge.)
	10.3	Prolongement de la ligne 46 jusqu'au terminus intermédiaire En Louche (abandon terminus En Louche. Prolongement dans la ZIPLO au moment du prolongement de la ligne 15 à Saint-Julien)
11. Desserte de l'axe Frontenex	11.1	Création de la ligne 4 entre Aéroport et Belle-Terre (desserte assurée par la ligne 10)
12. Desserte de la zone aéroportuaire	3.9	Création de la ligne 59 entre l'Aéroport et la plage du Vengeron via Chambésy, gare.
	11.1	Création de la ligne 4 entre Aéroport et Belle-Terre (remplacée par la ligne 10)
	12.1	Prolongement de la ligne 1 jusqu'à Grand-Saconnex, P+R (maintien du tracé actuel Jardin botanique – Belle-Terre)
	12.2	Prolongement de la ligne 8 (Veyrier-douane – OMS) jusqu'à Grand-Saconnex, P+R via la route des Nations (en lien avec le tram Grand-Saconnex)
	12.3	Rabattement de la ligne 60 (ex-F) sur la gare de Sécheron (en lien avec le démarrage des travaux de la gare Cornavin)
	12.4	Terminus de la ligne 28 (Esserts – Jardin Botanique) à l'Aéroport
13. Réorganisation des lignes urbaines	9.1	Prolongement de la ligne 21 Onex – Carouge jusqu'à Veyrier, douane (retard sur les PLQ et projet BHNS)
	10.1	Remplacement de la ligne D par la ligne 25 (en lien avec le prolongement du tram 15 à Saint-Julien)
	10.2	Prolongement de la ligne 22 (Jardin botanique – ZIPLO) jusqu'au terminus intermédiaire En Louche (abandon terminus En Louche. Réorientation sur le rondou de Carouge.)
	11.1	Création de la ligne 4 entre Aéroport et Belle-Terre (remplacée par la ligne 10)

FICHES ACTIONS	ACTIONS	
	12.1	Prolongement de la ligne 1 jusqu'à Grand-Saconnex, P+R (maintien du tracé actuel Jardin botanique – Belle-Terre)
	12.2	Prolongement de la ligne 8 (Veyrier-douane – OMS) jusqu'à Grand-Saconnex, P+R via la route des Nations (en lien avec le tram Grand-Saconnex)
	13.1	Prolongement de la ligne 11 (Jardin botanique – Bout-du-Monde) jusqu'à la gare des Eaux-Vives
	13.2	Création de la ligne 20 entre Veyrier-Tournettes et Valavran
	13.4	Suppression de la ligne 25 au profit d'une ligne 5 unique (nouveau terminus à la ZIPLO)
	13.5	Prolongement de la ligne 22 jusqu'à Jardin Botanique au lieu de Nations
	13.6	Prolongement de la ligne 28 dans le quartier du PAV (avenue de la Praille pas prête)
	13.7	Passage de la ligne 23 (Carouge – P+R 47) dans le quartier de l'Etang (en lien avec les aménagements sur Pré-Bois)
	13.8	Passage de la ligne 28 (Esserts – Aéroport) dans le quartier de l'Etang
14. Développement du réseau transfrontalier urbain	3.5	Création de la ligne 86 entre Presinge et la gare d'Annemasse.
	3.7	Création de la ligne 62 depuis Collonges s/s Salève en rabattement sur la halte de Lancy, Bachet.
	8.2	Création de la ligne 83 entre Viry (F) et Bernex, Vailly
	8.3	Prolongement de la ligne 83 entre Bernex, Vailly et la ZIMEYSA
	14.1	Remise en appel d'offres des lignes urbaines transfrontalières du GLCT avec amélioration de l'offre
	14.2	Création de la ligne 67 entre Crozet et Meyrin-Gravière
	14.3	Prolongement de la ligne 68 (Thoiry – CERN) jusqu'à Blandonnet
15. Développement du réseau transfrontalier interurbain	15.1	Amélioration des rabattements sur les gares du LEX et refonte des horaires pour compléter les horaires LEX
	15.2	Remise en appel d'offres des lignes interurbaines avec amélioration de l'offre
16. Réseau des mouettes genevoises	16.1	Renouvellement de la flotte et augmentation de capacité des bateaux (en cours)
17. Mise en place d'un réseau de transport à la demande (TPGFlex)	17.1	Création de la zone Champagne
	17.2	Création de la zone Seymaz-Voirons

FICHES ACTIONS	ACTIONS	
18. Autres améliorations mises en place dans le PATC 2020-2024	18.1	Amélioration générale des cadences sur les lignes régionales
	18.2	Renfort de la ligne 73 (Satigny – Vernier) pour desservir la ZIBAY
	18.3	Création de la ligne 54 entre Versoix et l'aéroport
	18.4	Desserte du nouveau quartier de Belle-Terre par les lignes 1, 9 et 32
	18.5	Modification du tracé de la ligne 52 sur les communes de Genthod et Bellevue
	18.6	Modification du réseau Noctambus (lignes diurnes exploitées jusqu'à 3h du matin)

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

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

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

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

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

3. OBJECTIFS DU PLAN D'ACTION DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2024-2028 (PÉRIODES HORAIRES 2025-2029)

3.1. COORDONNER L'URBANISATION ET LES TRANSPORTS

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

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

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

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

3.2. RENFORCER LA COMPLÉMENTARITÉ DES MODES DE TRANSPORT

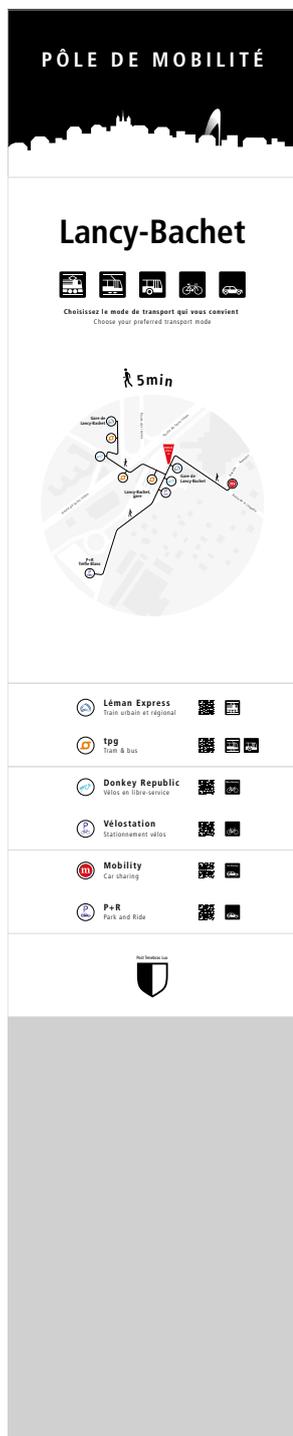
3.2.1 CRÉER DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

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

Les points d'échanges entre les différents moyens de transport ainsi qu'entre le trafic longue distance, régional et local sont propices à l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux.

3. OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2024-2028

Illustration 11: proposition de signalétique en cours d'élaboration



Source: TPG

Les voyageurs peuvent ainsi passer facilement de la voiture aux transports publics ou aux mobilités actives, et vice versa. D'autres solutions de mobilité peuvent également y être proposées, telles que les voitures et les vélos en partage ou encore le covoiturage.

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

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

3.2.2 ENCOURAGER LA RÉALISATION DE PARKING-RELAIS

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

Les offres P+R et B+R (vélo + transports publics) revêtent une grande importance pour la mobilité du Canton et sont soutenues par ce dernier. Le développement des P+R se réfléchit également au niveau du Grand Genève. Le plan d'actions du stationnement a pour mission de définir les actions en lien avec la localisation et la construction des parkings. Le Canton définira la desserte à déployer par les opérateurs afin de mettre en place une bonne desserte de ces infrastructures visant à les rendre attractives et à assurer des temps de parcours rapides et concurrentiels à ceux de la voiture individuelle. Des discussions sont également menées avec l'ensemble des autorités organisatrices françaises afin que celles-ci développent leurs lignes de transports publics en rabattement sur ces infrastructures.

3.2.3 OPTIMISER LE TRANSPORT SCOLAIRE

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

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

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

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

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

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

- renforcer le travail entre les départements cantonaux en charge de l'instruction publique (DIP) et des transports (DSM) en clarifiant les besoins, en identifiant les contraintes de chacun et en établissant des règles de fonctionnement ;
- travailler avec le DIP et les établissements scolaires sur les horaires afin de mieux répartir la fréquentation des lignes régulières ;

- allouer des moyens financiers pour permettre le renfort de cette desserte, notamment via le contrat de prestations qui lie le Canton aux TPG.

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

3.3. RÉPONDRE DE MANIÈRE ADAPTÉE AUX BESOINS DE DÉPLACEMENTS EN DEHORS DES HEURES DE POINTE

3.3.1 DÉVELOPPER L'OFFRE EN HEURES CREUSES

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

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

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

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

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

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

3.3.2 INCITER À L'UTILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS PAR DES MESURES TARIFAIRES

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

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

3.3.3 DÉVELOPPER LES COMPLÉMENTARITÉS ENTRE LE RÉSEAU DE BASE ET LES PRESTATIONS AÉROBUS ET RÉSEAU NOCTURNE

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

Des analyses sont en cours pour :

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

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

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

3.3.4 METTRE À NIVEAU L'OFFRE POUR RÉPONDRE AUX DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS ET INCITER AU RABATTEMENT SUR LES GARES FRANÇAISES DU LÉMAN EXPRESS

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

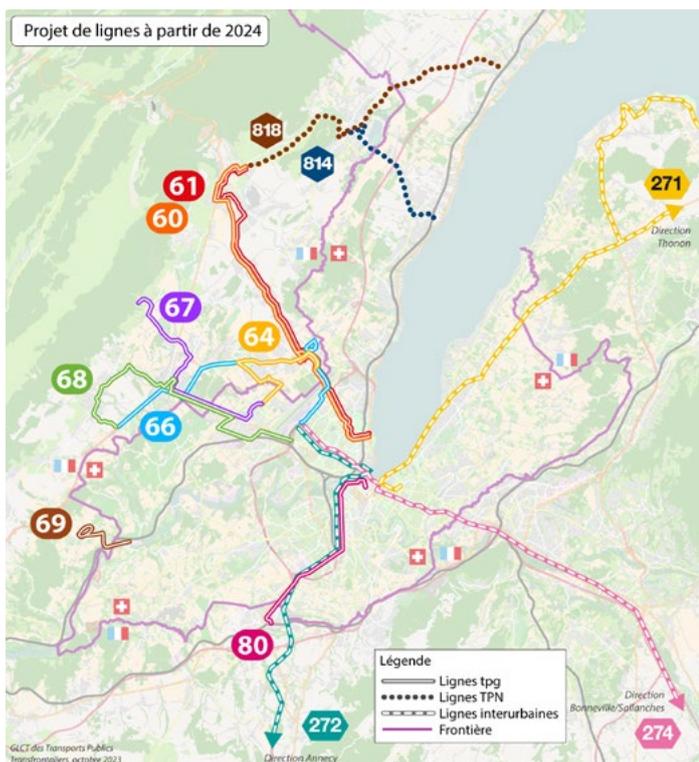
On compte actuellement, en jours de semaine, plus de 660 000 déplacements entrant et sortant du canton de Genève. 160 000 salariés résidant en France et dans le canton de Vaud sont dénombrés en 2022, soit + 20 % par rapport à 2019.

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

Il s'agit de trouver, avec les autorités organisatrices françaises, les moyens techniques et financiers pour développer l'offre transfrontalière mais également l'offre locale française en rabattement sur des pôles de mobilité (gares Léman Express, arrêts de tramways ou de BHNS). La création de nouveaux P+R associée à la mise en place d'une desserte efficace en TC doit également permettre de capter les déplacements longues distances effectués pour l'instant en voiture.

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

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



3.4. PROPOSER DES OUTILS PERTINENTS ET EFFICACES POUR AMÉLIORER L'UTILISATION DES TC

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

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

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

Pour cela, il est important que les voyageurs soient informés de façon claire, compréhensible et ciblée avant et pendant leur déplacement. Une information à la clientèle uniforme, proactive et cohérente, surtout en cas de dérangement, sur tous les canaux, soutient efficacement la clientèle des transports publics. Le travail sur l'application TPGPreview doit se poursuivre visant à la rendre fonctionnelle et fiable notamment en ce qui concerne les horaires en temps réel.

Les plateformes e-commerce, telles que le Webshop TPG, à destination des consommateurs finaux ont fait l'objet de développements significatifs en vue de digitaliser les ventes à faible valeur ajoutée. Néanmoins, la possibilité d'acheter des titres de transport « papier », via les distributeurs physiques de titres de transport embarqués ou à quai, devra être garantie, tout en laissant aux opérateurs la possibilité de redéfinir le nombre d'équipements à disposition aux arrêts en fonction, par exemple, de la fréquentation ou de la présence d'un hub de mobilité.

Ce travail devra être mené dans l'optique d'une offre multimodale en partenariat avec les autres prestataires de services de mobilités et de la Fondation des Parkings.

3.5. AMÉLIORER LA VITESSE COMMERCIALE

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

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

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

Les derniers exemples en date sont notamment :

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

3.6. EN FINIR AVEC LES ÉNERGIES FOSSILES POUR LES OPÉRATEURS

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

Dans le domaine des transports publics, le passage pour les bus diesel à une motorisation alternative électrique figure au premier plan. Cette évolution permettra de répondre à l'urgence climatique décrétée par le Conseil d'État en 2019 et au Plan climat cantonal 2030 2ème génération adopté le 14 avril 2021.

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

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

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

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

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

3.7. ASSURER UN FINANCEMENT PÉRENNE DES TRANSPORTS PUBLICS

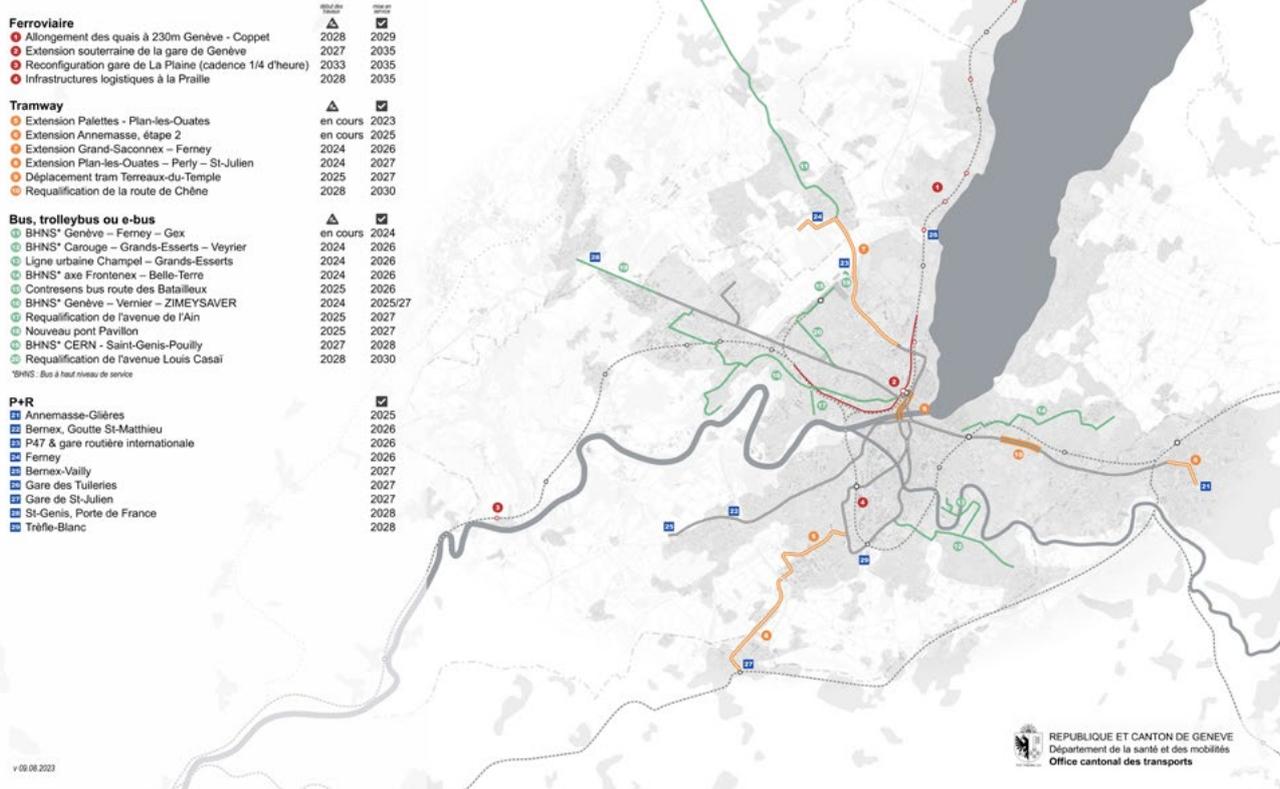
Depuis l'initiative 146 acceptée en 2014, les tarifs unireso sont ancrés dans la loi cantonale, rendant extrêmement difficile l'évolution des tarifs puisque ces derniers doivent être acceptés par le Grand Conseil et peuvent être l'objet d'un référendum populaire. De ce fait, l'adaptation de cette loi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

4. ACTIONS DU PATC 2024-2028

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

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

Infrastructures planifiées : transports collectifs et P+R



Source : Office cantonal des transports

Ce plan d'actions comprend **11 fiches actions**.

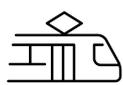
Les illustrations et tableaux sont présentés à titre indicatif. Chaque déclinaison annuelle fera l'objet d'un rapport détaillant les mesures mises en œuvre.

ACTION 1	Développer l'offre tramway en lien avec la mise en service des extensions cantonales et transfrontalières.
ACTION 2	Électrification des lignes urbaines.
ACTION 3	Accroître l'offre trolleybus en lien avec le développement des zones d'habitats et d'emplois.
ACTION 4	Développement et harmonisation des cadences et amplitude.
ACTION 5	Desserte des communes secteur Rhône-Arve.
ACTION 6	Desserte des communes secteur Arve-Lac.
ACTION 7	Desserte des communes secteur Lac-Rhône.
ACTION 8	Développement du transport à la demande.
ACTION 9	Mobilité du Grand Genève.
ACTION 10	Renforcement de l'offre et de la capacité du Léman Express
ACTION 11	Développement de l'offre lacustre

ACTION 1

Développer l'offre tramway en lien avec la mise en service des extensions cantonales et transfrontalières

EXTENSION DU RÉSEAU – AUGMENTATION DE L'OFFRE



OBJECTIFS DE L'ACTION

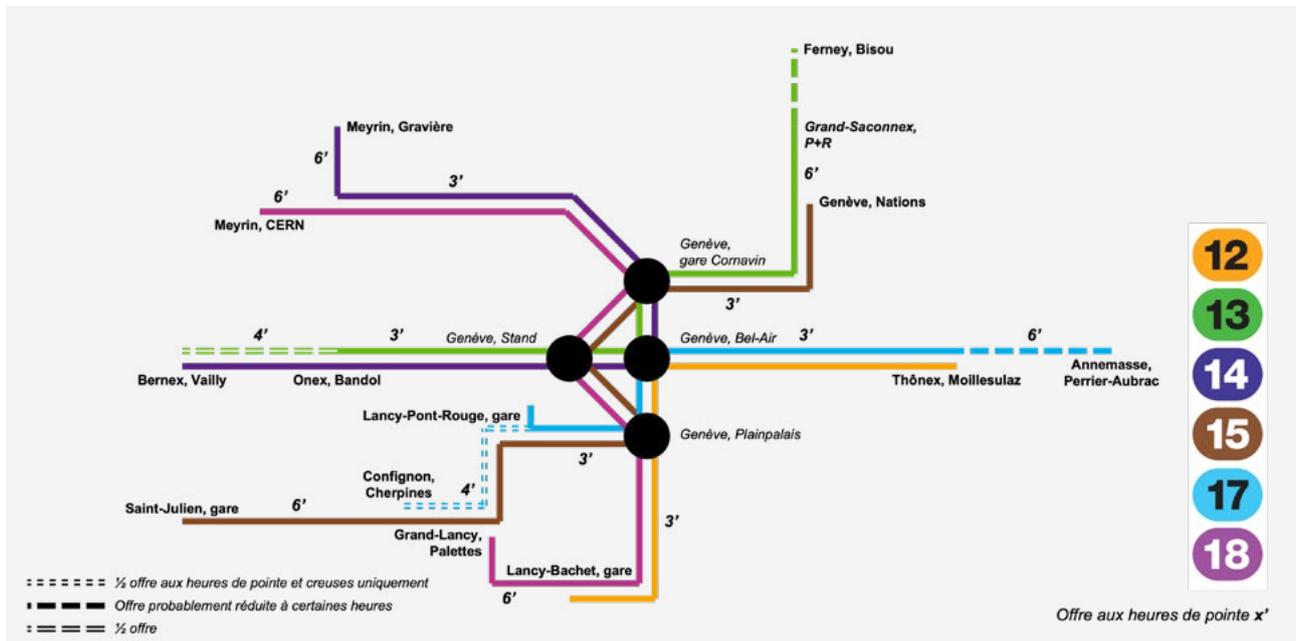
1. Augmenter la capacité des lignes tout en homogénéisant l'offre sur les différentes branches du réseau (lisibilité et fiabilité) ;
2. Répondre à la demande actuelle et future au centre-ville mais également en bout de ligne avec le développement de nouveaux quartiers comme les Vergers ou Bernex-Vailly,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

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

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

4. ACTIONS DU PATC 2024-2028



Source: TPG

NIVEAU D'OFFRE (INDICATIF)

- Cadences : 6' en HP et 7.5' en HC sur chaque ligne

ACTION 2

Électrification des lignes urbaines

EXTENSION DU RÉSEAU – AUGMENTATION DE L'OFFRE



OBJECTIFS DE L'ACTION

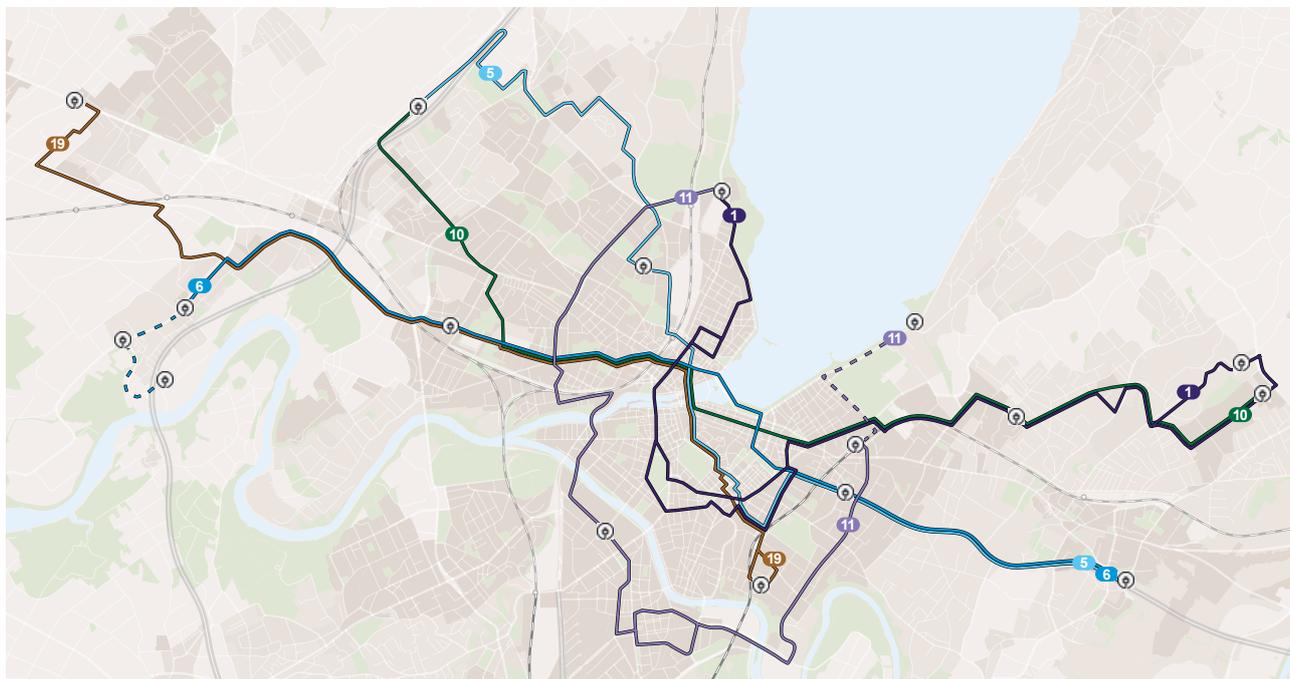
1. Répondre à la demande actuelle et future au centre-ville mais également dans les nouveaux quartiers ou zones d'activités comme les Grands Esserts ou la Pallanterie ;
2. Participer à la diminution des gaz à effet de serre en remplaçant les véhicules diesel par des véhicules électriques à recharge par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

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

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

4. ACTIONS DU PATC 2024-2028



Source : Office cantonal des transports

NIVEAU D'OFFRE (INDICATIF)

- ▶ Cadences : 7.5' en HP et 10' en HC
- ▶ Allers-retours par jour > 120

ACTION 3

Accroître l'offre trolleybus en lien avec le développement des zones d'habitats et d'emplois

REFONTE DU RÉSEAU – AUGMENTATION DE L'OFFRE



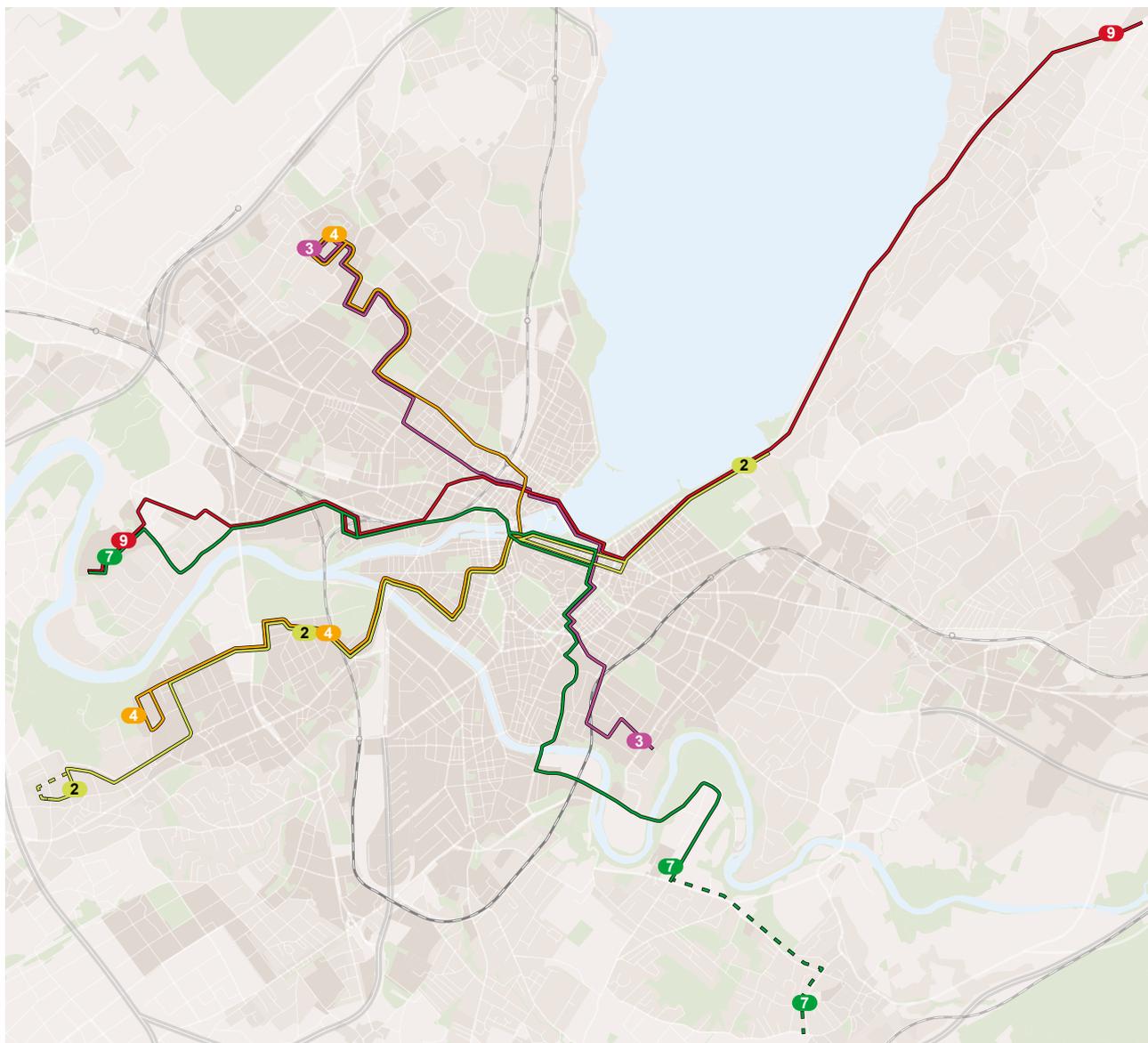
OBJECTIFS DE L'ACTION

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

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



Source : Office cantonal des transports

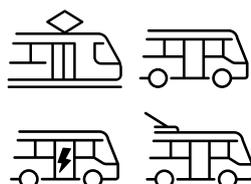
NIVEAU D'OFFRE (INDICATIF)

- ▶ Cadences : 7.5' en HP et 10' en HC
- ▶ Allers-retours par jour > 120

ACTION 4

Développement et harmonisation des cadences et amplitude

REFONTE DU RÉSEAU – DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE



OBJECTIFS DE L'ACTION

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

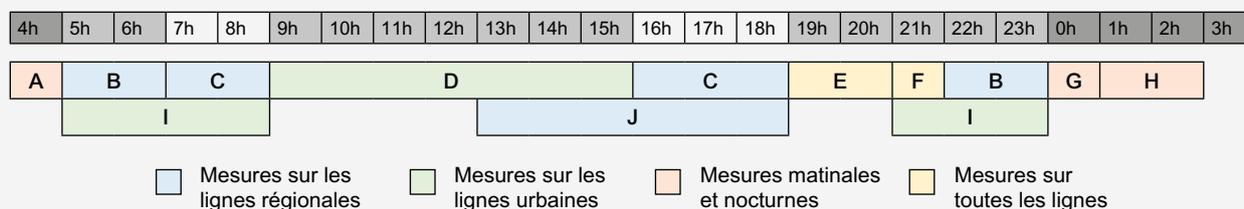
DESCRIPTION DE L'ACTION

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

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

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

NIVEAU D'OFFRE



A Prise de service dès 4h30 sur une sélection de lignes afin de favoriser la mobilité des pendulaires matinaux ainsi que les déplacements de loisirs vers l'aéroport de Genève et la gare Cornavin.

B Augmentation de l'amplitude de desserte sur certaines lignes régionales ne disposant pas d'un service toute la journée.

C Cadence de 15 minutes pour toutes les lignes régionales aux heures de pointe du lundi au vendredi.

D Augmentation des cadences urbaines aux heures creuses de l'horaire vacances.

E Unification de l'offre du lundi au samedi entre la période de pointe du soir et l'offre de soirée sur toutes les lignes urbaines et régionales.

F Augmentation de l'amplitude de transition d'une heure entre la période de pointe du soir et l'offre de soirée.

G Prolongation du service diurne de 30 minutes du lundi au dimanche avec ajustement de la fréquence dès minuit.

H De mai à septembre, exploitation de l'offre nocturne du jeudi au vendredi en plus des nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche.

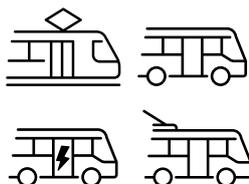
I Offre urbaine du dimanche matin et soir similaire à la cadence du lundi au samedi en soirée.

J Doublement de l'offre du dimanche après-midi sur les lignes régionales.

ACTION 5

Desserte des communes secteur Rhône-Arve

ÉVOLUTION DU RÉSEAU – DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE



OBJECTIFS DE L'ACTION

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

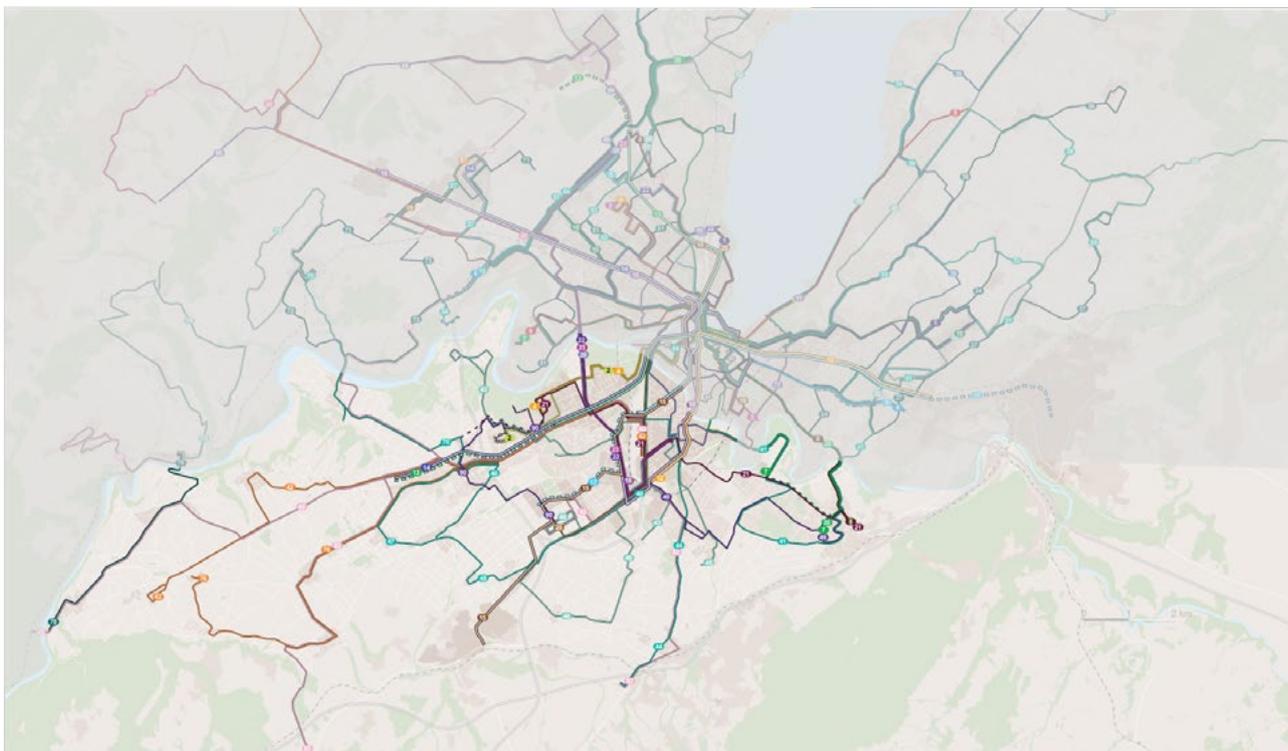
Les gares du Léman Express de Lancy, Pont-Rouge et Lancy-Bachet représentent également des points de correspondance importants.

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

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

HORAIRES DE DÉCEMBRE 2028			Horizon de réalisation
LIGNES DE TRAMWAYS			
13	Ferney-Ouest – (Grand-Saconnex, P+R) – Bandol (Bernex-Vailly)	Nouvelle ligne	2027
14	Meyrin-Gravière – Bernex-Vailly	–	–
15	Saint-Julien, gare – Nations	Prolongement entre ZIPLO et Saint-Julien, gare	2029
17	(Cherpines) – Lancy-Pont-Rouge, gare – Annemasse, Perrier	Prolongement à Annemasse, Perrier et Cherpines	2026 (2029)
LIGNES DE TROLLEYBUS			
2	Genève-Plage – Cressy	–	–
4	Gardiol – Onex-Cité	Nouvelle ligne	2026
7	(Veyrier-Tournettes) – Grands Esserts	Prolongement jusqu'au Grands Esserts – à l'étude Veyrier-Tournettes	2026
19	–	Passage en e-bus et remplacer par la ligne 4 sur Onex	2026
LIGNES DE BUS PRINCIPALES			
8	Grand-Saconnex, P+R – Veyrier-Douane (téléphérique Salève)	Prolongement de Palexpo au P+R Grand-Saconnex	2027
11	Jardin Botanique – Eaux-Vives, gare (Genève-Plage)	Prolongement Genève-Plage à l'étude	–
19	Hôpital de la Tour – Gos	Nouvelle ligne	2026
20	Valavran – Veyrier-Tournettes	–	-
21	Onex-Cité – Veyrier-Douane	Prolongement entre Carouge, Rondeau et Veyrier-Douane	2026

22	Jardin Botanique – Carouge-Rondeau	–	–
23	Grand-Saconnex P+R – Carouge-Tours	Passage par quartier de l'Étang	2026
25	(ZIPLO) Lancy-Pont-Rouge, gare – Jardin Botanique	Nouvelle ligne	2026 (2029)
28	Grand-Saconnex, P+R – Les Esserts	Prolongement entre Genève-Aéroport, Terminal et Grand-Saconnex, P+R	2027
LIGNES DE BUS RÉGIONALES			
42	Stade de Genève – Avusy-Village	–	–
76	Confignon-Croisée – Athenaz-École	–	–
41	Bout-du-Monde – Chêne-Bourg-Gare-Place	Nouveau terminus Bout-du-Monde à la place de Carouge-Tours	–
43	(Loëx-Hôpital – Vallet) – Stade de Genève – Bellins	–	–
45	Troinex-ville – Carouge-Tours	–	–
46	Stade de Genève – Le Rolliet	Prolongement entre Bardonnex, Village et Le Rolliet	2029
47	Lully-Croisée – Confignon-Croisée	–	–
49	Veyrier-Tournettes – Lancy-Bachet-gare	Nouvelle ligne	2025
48	Lancy-Bachet – Confignon-Croisée	Prolongement entre ZIPLO et Bachet	2029
70	Satigny-Gare – Confignon-Croisée	–	–
78	La Plaine-Gare – Chancy-Douane	–	–
90	Cressy-(Confignon) – ZIPLO	Nouvelle ligne à l'étude	2026
LIGNES TRANSFRONTALIÈRES BUS			
40	Stade de Genève – Chancy-Douane - (Pougny-Gare)	–	–
44	Archamps, P+R – Place de Neuve	Prolongement entre Croix-de-Rozon et Archamps, P+R	2028
80	–	Suppression de la ligne au profit du tram 15	2029
82	Manufactures – (Lancy, Bachet, gare) – Archamps, P+R	Prolongement entre Collonges marché et Archamps, P+R	2028
83	Viry, Église – Nant-d'Avril	–	–
272	Annecy, gare routière – Lancy, Pont-Rouge – Aéroport	–	–
TRANSPORT À LA DEMANDE			
	tpgFlex – Champagne	Adaption du périmètre de la zone	2021
	tpgFlex – Genève Sud	Nouvelle zone	2028



Source: Office cantonal des transports

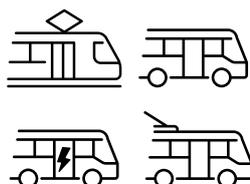
NIVEAU D'OFFRE (INDICATIF)

- ▶ Lignes urbaines principales (1 à 28) aux heures de pointe $\geq 10'$ en HP
- ▶ $10' \leq$ Lignes urbaines principales (1 à 28) aux heures creuses de journée $\leq 12'$
- ▶ $15' \leq$ Lignes régionales aux heures de pointe $\leq 30'$
- ▶ $30' \leq$ Lignes régionales aux heures creuses $\leq 60'$

ACTION 6

Desserte des communes secteur Arve-Lac

ÉVOLUTION DU RÉSEAU - DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE



OBJECTIFS DE L'ACTION

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

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

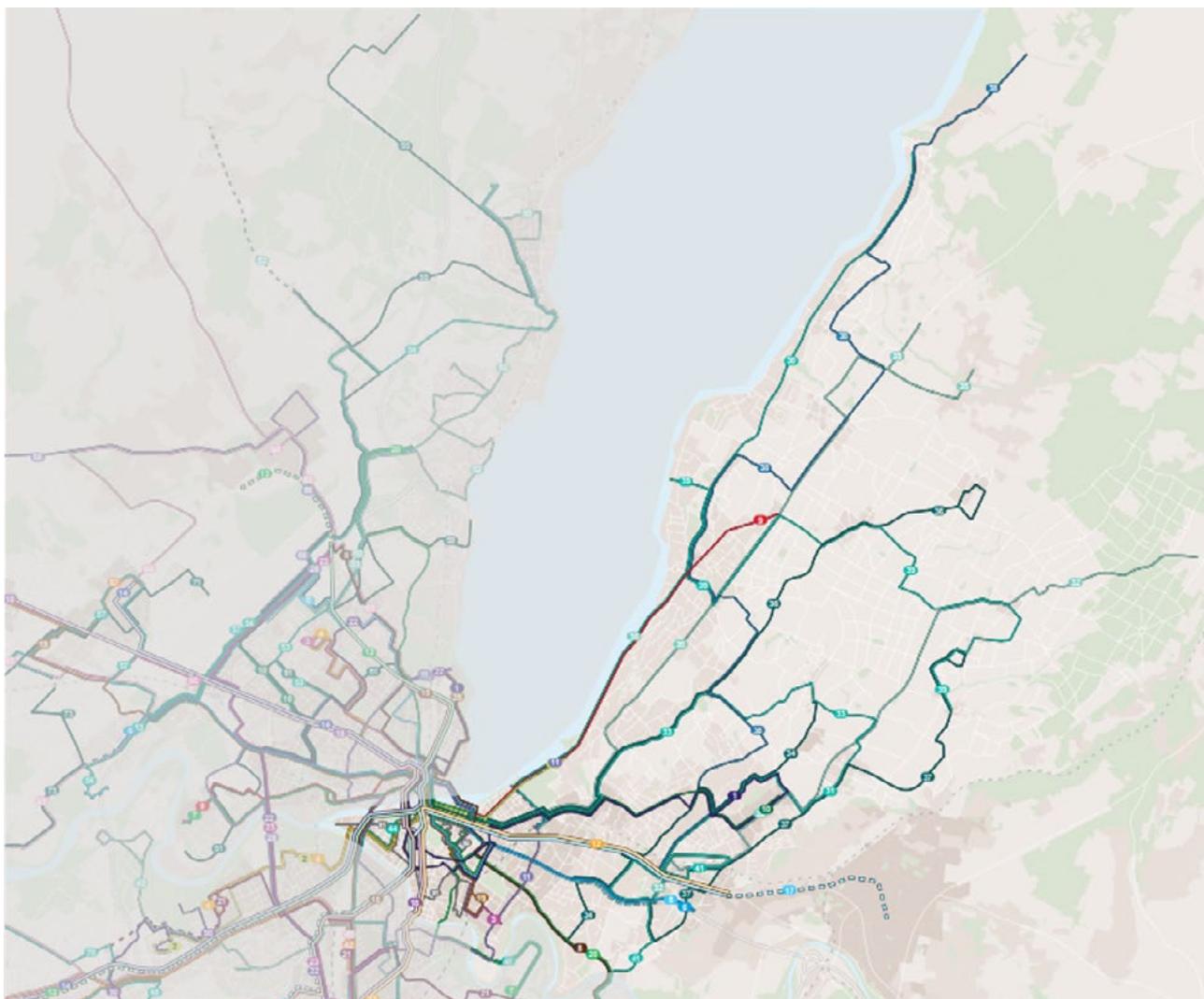
Les accès directs à une gare Léman Express sont renforcés pour les communes du bord du lac.

La liaison entre la Jonction et les sites hospitaliers (HUG, cliniques) sera renforcée en termes de cadence via la ligne 91.

HORAIRES DE DÉCEMBRE 2028			Horizon de réalisation
LIGNES DE TRAMWAYS			
12	Lancy-Bachet, gare – Moillesulaz	–	–
17	(Cherpines) – Lancy-Pont-Rouge, gare – Annemasse, Perrier	Prolongement à Annemasse, Perrier et Cherpines	2026 (2029)
LIGNES DE TROLLEYBUS			
2	Genève-Plage – Cressy	–	–
3	Gardiol – Crêt de Champel	–	–
6	–	Ligne convertie en e-bus	2026
7	(Veyrier-Tournettes) – Grands Esserts	Prolongement jusqu'au Grands Esserts - à l'étude Veyrier-Tournettes	2026
9	Lignon-Tours – Genève-Plage (Pallanterie)	Prolongement entre Genève-Plage et la Pallanterie	2026 (2028)
10	–	Ligne convertie en e-bus	2026
LIGNES DE BUS PRINCIPALES			
1	Jardin Botanique – Hôpital Trois-Chêne	–	–
5	Genève-Aéroport, Terminal – Thônex, Vallard	–	–
6	(Parfumerie) Vernier, Canada – Thônex, Vallard	Prolongement entre Vernier-Village et Vernier, Canada (Parfumerie)	2026
8	Grand-Saconnex, P+R – Veyrier-Douane (téléphérique Salève)	Prolongement de Palexpo au P+R Grand-Saconnex	2027
9	–	–	–
10	Genève-Aéroport, Terminal – Belle-Terre, Place de l'Araire	–	–

4. ACTIONS DU PATC 2024-2028

11	Jardin Botanique – Eaux-Vives-Gare (Genève, plage)	Prolongement Genève-Plage à l'étude	–
19	Hôpital de la Tour – Gos	Nouvelle ligne	2026
20	Valavran – Veyrier-Tournettes	–	–
29	Versoix – Bois Caran	Nouvelle ligne estivale (fonctionnement juin-septembre week-end)	2025
LIGNES DE BUS RÉGIONALES			
A	–	changement de numéro	2026
E	–	changement de numéro	2026
G	–	changement de numéro	2026
30	Hermance, village – Genève, Rive	–	–
31	Puplinge, Marquis – Sous-Moulin	–	–
32	(Jussy, Monniaz) Jussy, Meurets – Sous-Moulin	–	–
33	Puplinge, Marquis – Rive	–	–
34	Choulex, village – Conches, place	–	–
36	Gy, temple – Rive	Passage par Vandoeuvres	2028
37	Lullier – Sous-Moulin	–	–
39	Pointe à la Bise – Presinge, village	–	–
41	Bout-du-Monde – Chêne-Bourg-Gare-Place	Nouveau terminus Bout-du-Monde à la place de Carouge-Tours	2026
91	Pointe de Jonction – Beau-Séjour	Amélioration de l'offre	2027
92	Place de Neuve – Place de Neuve	–	–
LIGNES TRANSFRONTALIÈRES BUS			
35	(Veigy, village) Veigy, douane – Genève, Eaux-Vives gare	Nouveau terminus à la gare des Eaux-Vives au lieu de Rive	2028
38	(Chens-sur-Leman) Hermance, village – Place Favre	–	–
271	Thonon-les-Bains – Rive	–	–
274	Sallanches – Aéroport de Genève	–	–
TRANSPORT À LA DEMANDE			
	tpgFlex – Seymaz-Voirons	–	2024
	tpgFlex – Lac Rive gauche	Nouvelle zone	2025



Source : Office cantonal des transports

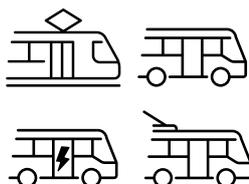
NIVEAU D'OFFRE (INDICATIF)

- ▶ Lignes urbaines principales (1 à 28) aux heures de pointe $\geq 10'$ en HP
- ▶ $10' \leq$ Lignes urbaines principales (1 à 28) aux heures creuses de journée $\leq 12'$
- ▶ $15' \leq$ Lignes régionales aux heures de pointe $\leq 30'$
- ▶ $30' \leq$ Lignes régionales aux heures creuses $\leq 60'$

ACTION 7

Desserte des communes secteur Lac-Rhône

ÉVOLUTION DU RÉSEAU - DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE



OBJECTIFS DE L'ACTION

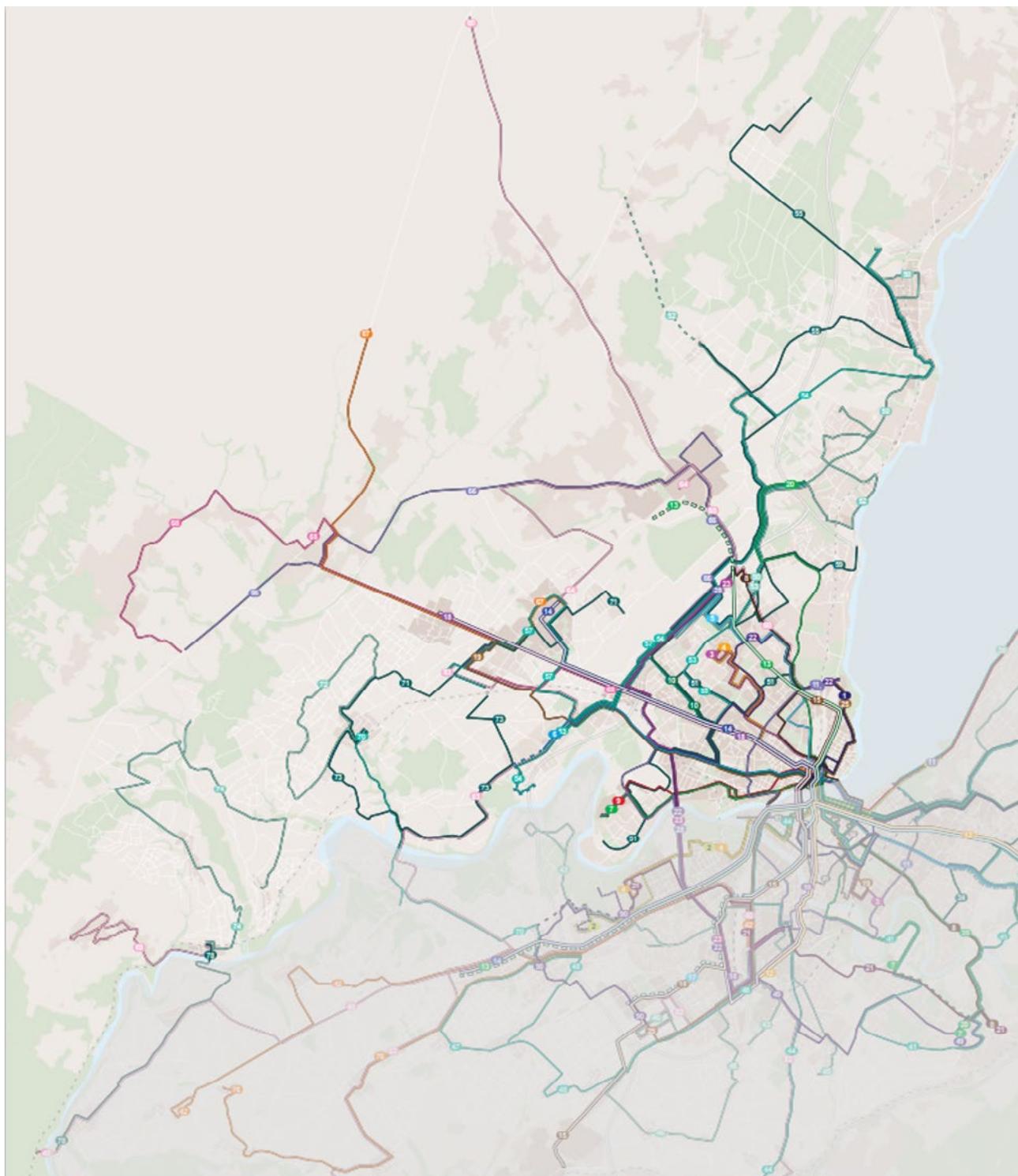
Le secteur Lac-Rhône regroupe un vaste périmètre constitué de communes périurbaines, pour lesquelles l'utilisation des transports publics est essentiellement pendulaire et scolaire, mais aussi de communes urbaines où se développent de grands projets d'urbanisation qui nécessitent une augmentation de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

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les infrastructures de tramways jusqu'au Grand-Saconnex et à Ferney, et les gares du Léman Express entre Pont-Céard et Genève et entre Pougny et Genève, représentent l'épine dorsale du réseau de transports collectifs du secteur. Les communes périurbaines sont rabattues sur ces pôles de mobilité qui permettent un accès rapide au centre-ville de Genève. L'offre structurante tramway et BHNS sera augmentée afin d'accompagner le développement des nouveaux quartiers d'activités et de logements, tels que ceux des Vergers, les zones industrielles (ZIMEYSA, ZIBAY, ZITUIL, ZILI) et la zone aéroportuaire.

HORAIRES DE DÉCEMBRE 2028			Horizon de réalisation
LIGNES DE TRAMWAYS			
13	Ferney-Ouest – (Grand-Saconnex, P+R) – Bandol (Bernex-Vailly)	Nouvelle ligne	2027
14	Meyrin-Gravière – Bernex-Vailly	–	–
15	Saint-Julien-Gare – Nations	Prolongement entre ZIPLO et Saint-Julien-Gare	2029
18	CERN – Palettes	–	–
LIGNES DE TROLLEYBUS			
3	Gardiol – Crêts-de-Champel	–	–
4	Gardiol – Onex-Cité	Nouvelle ligne	2026
6	–	–	–
7	(Veyrier-Tournettes) – Grands Esserts	Prolongement jusqu'au Grands Esserts - à l'étude Veyrier-Tournettes	2026
9	Lignon-Tours – Genève-Plage (Pallanterie)	Prolongement entre Genève-Plage et la Pallanterie	2026 (2028)
10	–	–	–
19	–	–	–
LIGNES DE BUS PRINCIPALES			
5	Genève-Aéroport, Terminal – Thônex-Vallard	–	–
6	(Parfumerie) Vernier, Canada – Thônex, Vallard	Prolongement entre Vernier-Village et Vernier, Canada (Parfumerie)	2029
8	Grand-Saconnex, P+R – Veyrier-Douane (téléphérique Salève)	Prolongement de Palexpo au P+R Grand-Saconnex	2027
10	Genève-Aéroport, Terminal – Belle-Terre, Place de l'Araire	Prolongement entre Rive et Belle-Terre	2026
19	Hôpital de la Tour – Gos	Nouvelle ligne	2026

20	Valavran – Veyrier-Tournettes	–	–
22	Jardin Botanique – Carouge-Rondeau	–	–
23	Grand-Saconnex, P+R – Carouge-Tours	Passage par quartier de l'Étang	2026
28	Grand-Saconnex, P+R – Les Esserts	Prolongement entre Genève-Aéroport, Terminal et Grand-Saconnex, P+R	2027
29	Versoix – Bois Caran	Nouvelle ligne estivale (fonctionnement juin-septembre week-end)	2025
LIGNES DE BUS RÉGIONALES			
50	Genève-Aéroport, Terminal – Versoix, Centre sportif	–	–
51	CO Renard – Nations	Prolongement de Mervelet à Nations	2025
52	Genthod les Hauts – Bossy (Versonnex village)	–	–
53	Vernier, Village – Valavran	Raccourcissement de la ligne à Vernier, Village	2026
54	(Versoix, Centre Sportif) – Genève-Aéroport, Terminal – Parfumerie	Prolongement de la ligne à Vernier, Parfumerie	2026
56	–	Suppression de la ligne	2025
57	Genève-Aéroport, Terminal – Zimeysa, Gare	–	–
59	Genève-Aéroport, Terminal – Plage du Vengeron	–	–
70	Satigny, Gare – Confignon-Croisée	–	–
71	Satigny, Gare – Meyrin, Citadelle	Prolongement entre l'Hôpital de la Tour et Citadelle	2025
72	Satigny, Gare – Satigny, Gare	–	–
73	Satigny, Gare – Zimeysa, Gare	–	–
74	La Plaine, Gare – Russin, village	–	–
75	La Plaine, Gare – Russin, village	–	–
LIGNES TRANSFRONTALIÈRES BUS			
55	Genève-Aéroport, Terminal – Chavannes-des-Bois, la Croix	Prolongement de la ligne à l'aéroport	2025
60	(Gex) - Ferney – Gare Cornavin (via Cessy)	–	–
61	(Gex) - Ferney – Gare Cornavin	–	–
64	Ferney, mairie – Meyrin, Gravières	–	–
66	Genève-Aéroport, Terminal – Ferney (Val Thoiry)	–	–
67	Crozet, école – Meyrin, Gravières	–	–
68	Thoiry Centre Commercial – Blandonnet	–	–
69	La Plaine, Gare – Challex	–	–
83	Viry, Église – Nant d'Avril	–	–
272	Annecy, gare routière – Lancy, Pont-Rouge – Aéroport	–	–
274	Sallanches – Aéroport de Genève	–	–
TRANSPORT À LA DEMANDE			
	tpgFlex – Mandement	Nouvelle zone	2026
	tpgFlex – Lac Rive droite	Nouvelle zone	2028



Source : Office cantonal des transports

NIVEAU D'OFFRE (INDICATIF)

- ▶ Lignes urbaines principales (1 à 28) aux heures de pointe $\geq 10'$ en HP
- ▶ $10' \leq$ Lignes urbaines principales (1 à 28) aux heures creuses de journée $\leq 12'$
- ▶ $15' \leq$ Lignes régionales aux heures de pointe $\leq 30'$
- ▶ $30' \leq$ Lignes régionales aux heures creuses $\leq 60'$

ACTION 8

Développement du transport à la demande

ÉVOLUTION DU RÉSEAU - DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE



OBJECTIFS DE L'ACTION

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

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

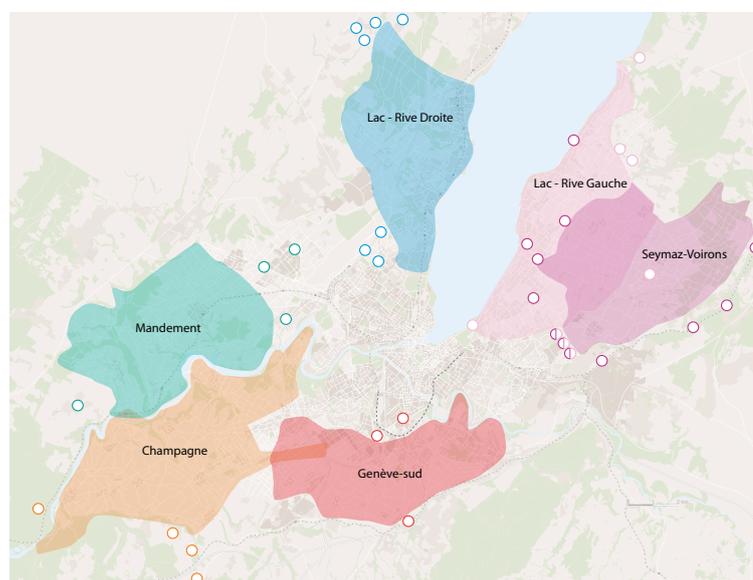
Le périmètre précis des zones et les différents points d'accroche restent à être définis en collaboration avec les communes desservies.

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

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

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

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



Source : Office cantonal des transports

ACTION 9

Mobilité du Grand Genève

REFONTE DU RÉSEAU – DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE



OBJECTIFS DE L'ACTION

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

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

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

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

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

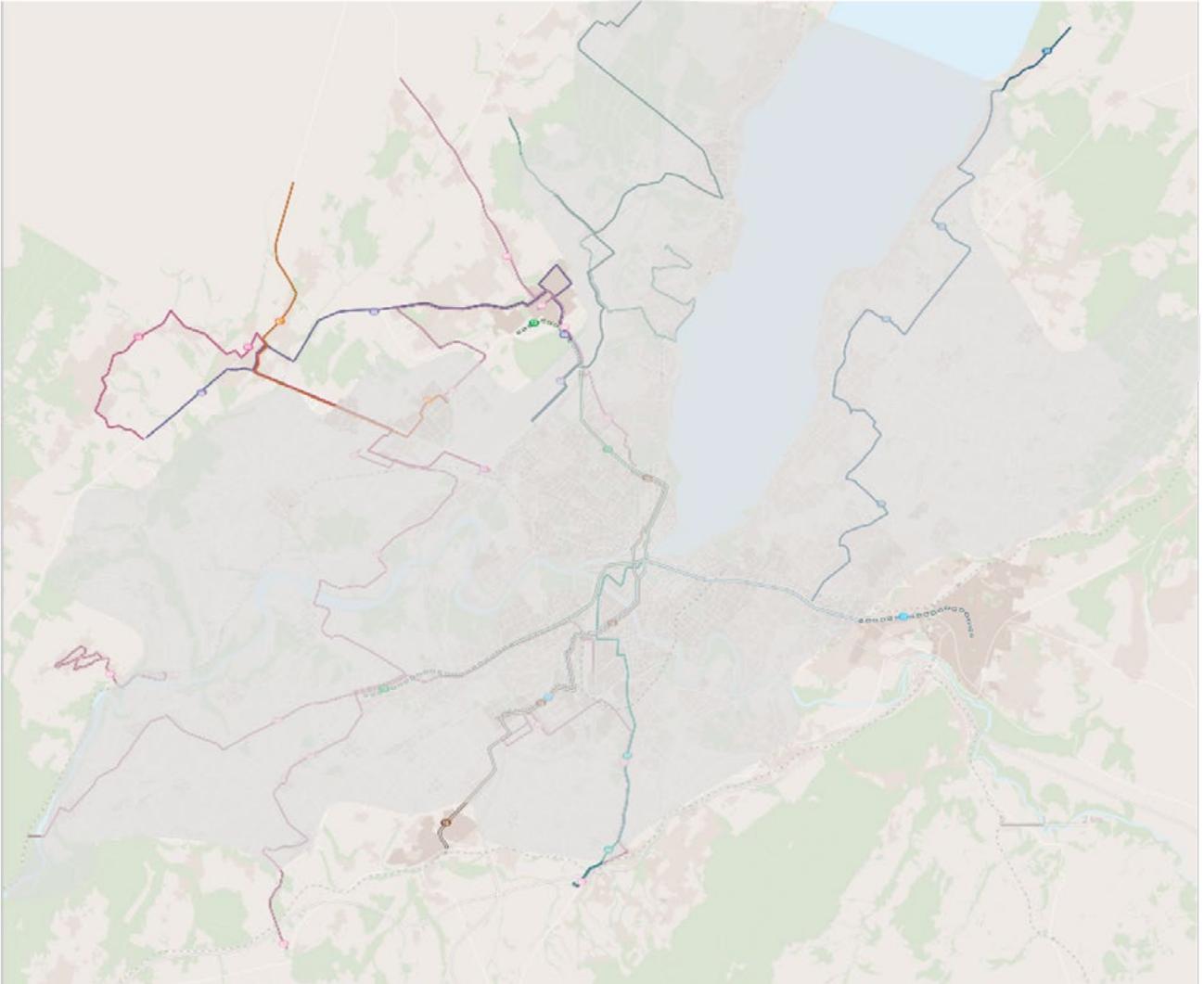
- BHNS Saint-Genis-Pouilly : offre sur la ligne 68 et possibilité de prolonger la ligne 19 (en lien avec le P+R porte de France)
- P+R Archamps : prolongement des lignes 44 et 82

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

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

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

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



Source: Office cantonal des transports

ACTION 10

Renforcement de l'offre et de la capacité du Léman Express

DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE



OBJECTIFS DE L'ACTION

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

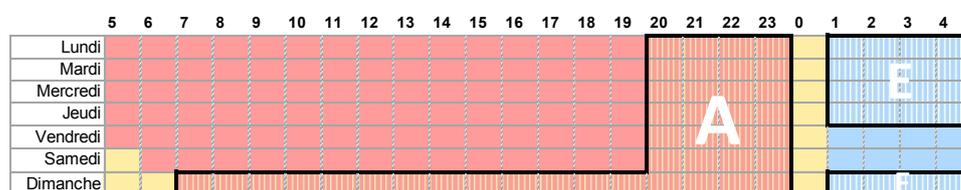
NIVEAU D'OFFRE

Évolution de l'offre par rapport à 2023

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

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

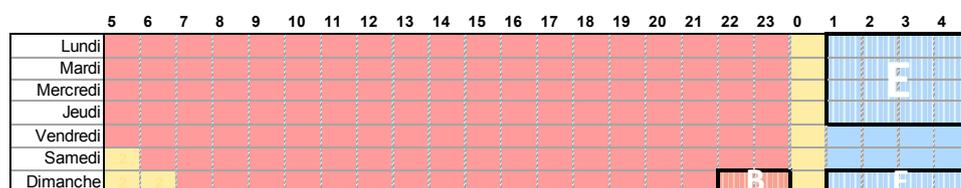
(E) extension de l'offre nocturne sur l'ensemble de la semaine (horizon 2025)



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

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

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

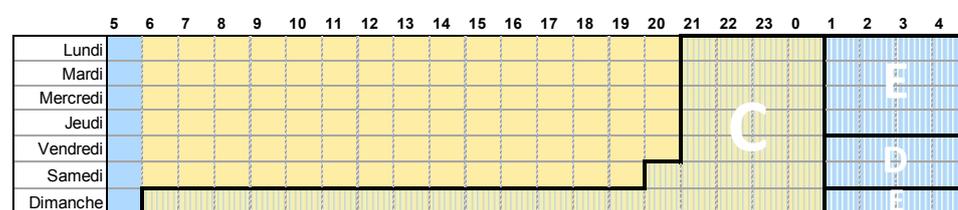


Genève – La Plaine (ligne L5)

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

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

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



Genève – Bellegarde (ligne L6)

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

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

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

ACTION 11

Développement de l'offre lacustre

DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE

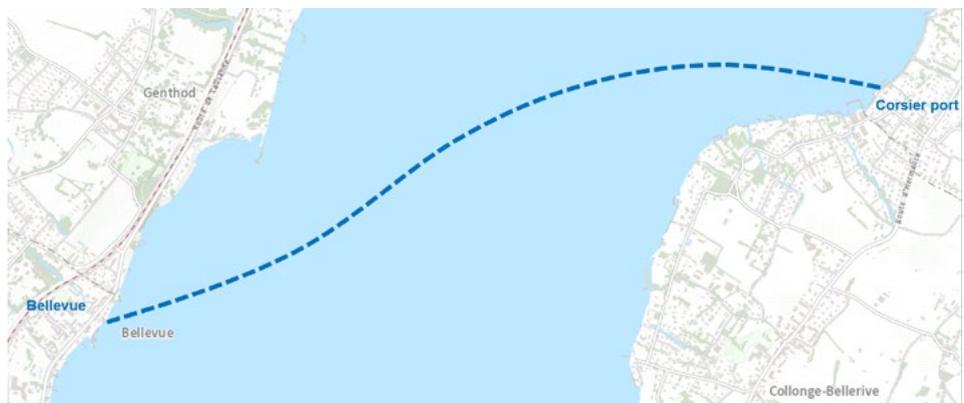
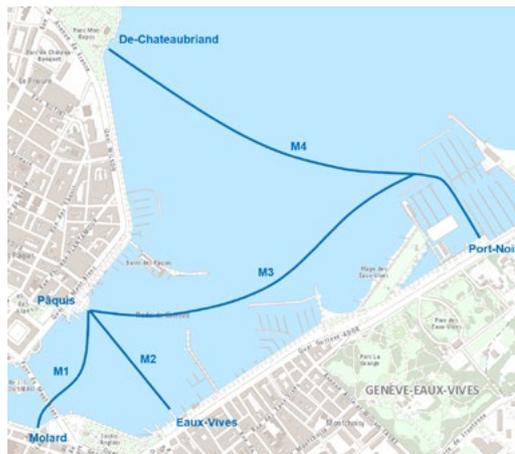


OBJECTIFS DE L'ACTION

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

DESCRIPTION DE L'ACTION

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



Source: Office cantonal des transports

NIVEAU D'OFFRE

- ▶ Cadences M1 et M2: 10'
- ▶ Cadences M3 et M4: 30'
- ▶ Cadences Voie Bleue aux heures de pointe = 10 AR par jour

5. SYNTHÈSE ET SUIVI

5.1. SYNTHÈSE OFFRE / MONTANTS FINANCIERS / OBJECTIFS

Objectifs d'évolution de l'offre entre 2024 et 2029			
		Millions de km	%
Offre urbaine y compris transfrontalière ¹	Variation de l'offre	+ 4.3	+ 21.5 %
Offre régionale y compris transfrontalière ¹	Variation de l'offre	+ 3.1	+ 32.3 %
Offre lacustre	Variation de l'offre	+ 0.022	+ 15.4 %
Offre ferroviaire	Variation de l'offre	+ 0.36	+ 17.6 %

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

2 augmentation d'offre en cas de reprise de la Voie Bleue par l'État

La mise en œuvre du PATC requiert un apport financier de près de 2 milliards de francs cumulés sur la période dont quasiment 95 % pour les TPG. Pour ces derniers, le montant d'indemnités versé annuellement par le Canton passerait de 272 millions en 2024 à près de 440 millions en 2029.

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

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

5.2. INDICATEURS DE SUIVI

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

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

5.2.1. BILAN PAR OPÉRATEUR

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

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

5.2.2. BILAN ENVIRONNEMENTAL

La technologie utilisée pour la propulsion des véhicules roulants ou flottants permet de juger de manière qualitative de l'impact des transports publics sur l'environnement.

Depuis 2021, les objectifs poursuivis et les actions entreprises par les opérateurs (principalement les TPG) doivent s'inscrire dans une perspective de développement durable. Une procédure de suivi portant sur ce thème (Agenda 21) a été mise en place à l'initiative du Service cantonal du développement durable.

5.2.3. BILAN ÉCONOMIQUE

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

6. PROSPECTIVE AU-DELÀ DE 2029

6.1. PROJETS SUR LE RÉSEAU URBAIN

6.1.1. RÉSEAU DE LIGNES TANGENTIELLES DE TRAMWAY

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

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

Priorité est donnée à la ligne tangentielle sur l'axe du pont Butin (1) et l'axe ouest (2). Les études préliminaires débuteront d'ici fin 2024 avec pour objectif de pouvoir candidater à un cofinancement de la Confédération dans le cadre des prochains projets d'agglomération. Le démarrage des travaux de cette première phase est envisagé à l'horizon 2030.

La ligne ceinture (3) sera quant à elle étudiée dans un deuxième temps à partir de 2027.

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



Source : Office cantonal des transports

6.1.2. RÉSEAU BUS

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

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

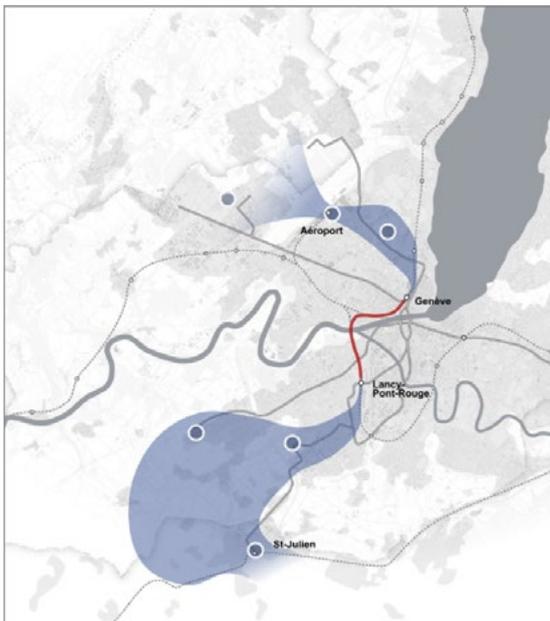
6.2. PROJETS SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE

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

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

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

Illustration 14: faisceaux d'étude de nouvelles infrastructures ferroviaires



Source : Office cantonal des transports

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

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET DES SIGLES

Amplitude horaire	L'amplitude horaire est la durée entre la première course et la dernière course sur une ligne.
Cadence	La cadence de passage désigne l'intervalle de temps entre deux véhicules. Elle est généralement plus « élevée » (intervalle plus faible) aux heures de pointe qu'aux heures creuses. La cadence détermine donc le temps d'attente théorique maximum.
CFF	Chemins de Fer Fédéraux
Déplacement	Un déplacement est la chaîne complète composée d'un seul ou de plusieurs voyages en correspondance dans les transports collectifs, voire de l'utilisation d'autres modes pour se rendre d'un lieu de départ initial à un lieu d'arrivée final.
GLCT des Transports Publics	Groupement local de coopération transfrontalière. Structure de droit français basée à Archamps dont la mission est de gérer les lignes de transports collectifs sur pneus traversant la frontière (60, 61, 64, 66, 67, 68, 69, 80, 271, 272, 274) pour le compte de ses membres (canton de Genève, canton de Vaud, Région Auvergne Rhône-Alpes, Communautés d'Agglomération du Pays de Gex et de Thonon, Communauté de Communes du Genevois).
Heures de pointe (HP)	Les heures de pointe désignent la période de la journée pendant laquelle la fréquentation est la plus importante. Il est d'usage d'utiliser ce terme pour les périodes entre 6h et 9h et entre 16h et 19h.
Heures creuses (HC)	Les heures creuses désignent des périodes de la journée où les déplacements sont réduits. Il est d'usage d'utiliser ce terme pour la période entre 9h et 16h.
Kilomètres ou KM	Unité de mesure de l'offre représentant les kilomètres parcourus par les véhicules.
Léman Express	Réseau ferroviaire régional transfrontalier et intercantonal
MA	Mobilité active
Opérateurs	Terme employé pour désigner les exploitants des transports collectifs (par exemple TPG, CFF, etc.).
Parcs Relais ou P+R	Espaces de stationnement pour automobiles, situés en périphérie d'une ville et destinés à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transports collectifs.
PATC	Plan d'actions des transports collectifs
Radial	Se dit d'un déplacement à destination ou en provenance du centre depuis ou vers la périphérie.
MG	Mouettes Genevoises SARL

Tangentiel	Se dit d'un déplacement entre des zones périphériques ne passant pas par le centre.
TC	Transports collectifs
TIM	Transport individuel motorisé
TP	Transports publics
TPG	Transports Publics Genevois
Transbordement	Actions de passer d'un véhicule à un autre.
Voyages	Trajet réalisé par un passager par l'utilisation d'un seul transport collectif (sans transbordement), d'un arrêt de montée à un arrêt de descente.



ge_transports