ENAC
Faculté
de l'Environnement
Naturel, Architectural
et Construit

IA
Institut d'Architecture
et de la ville



ENQUETE D'IMPACT DE LA PRISE EN CHARGE DES ABONNEMENTS UNIRESO PAR L'ETAT DE GENEVE

RAPPORT

FLORIAN MASSE, LEONARDO CONTE, EMMANUEL RAVALET, VINCENT KAUFMANN, DANIEL RECK

JUILLET 2026

Laboratoire de sociologie urbaine

tpg

BMH BUREAU MOBIL'HOMME

IMPRESSUM

Co-financeur de l'enquête d'impact et mandant du rapport
Département de la santé et des mobilités (DSM), Rue de l'Hôtel-de-Ville 14, 1204 Genève

Co-financeur de l'enquête d'impact
Fondation Modus, Rte de la Galaise 25, 1228 Plan-les-Ouates

Mandataires
transports publics genevois (TPG), Route de la Chapelle 1, 1212 Grand-Lancy
en collaboration avec :
Laboratoire de Sociologie urbaine (LaSUR), EPFL-ENAC-IA-LASUR, Bâtiment BP, Station 16, 1015 Lausanne
Bureau Mobil'homme (BMH), Avenue de Sévelin 28, 1004 Lausanne

Auteurs

Dr. Florian Masse	Ingénieur transports, TPG
Dr. Leonardo Conte	Post-doctorant, LaSUR, EPFL
Dr. Emmanuel Ravalet	Chef de projet et associé, BMH
Prof. Vincent Kaufmann	Directeur du LaSUR, EPFL
Dr. Daniel Reck	Responsable Développement Mobilités, TPG

Renseignements
Prof. Vincent Kaufmann vincent.kaufmann@epfl.ch

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

Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
Faculté de L'Environnement Naturel, Architectural et Construit
Laboratoire de Sociologie Urbaine
Illustration de couverture :
Mise en page :
Impression :
ENAC – Impressum
Juillet 2026

Table de matières

RÉSUMÉ TRANSVERSAL 4

GLOSSAIRE DES ABRÉVIATIONS 6

INTRODUCTION 7

Une mesure tarifaire inédite en Suisse 7

De l'initiative 190 à la loi 13488 7

Une population cible de quelque 231 500 personnes 7

Une évaluation décidée avant l'entrée en vigueur 8

Questions traitées 8

Structure du rapport et statut du document 8

DÉROULEMENT DES ENQUÊTES 10

Objectifs 10

Population ciblée 10

Protocole d'étude 10

Modes de contact 11

Constitution et évolution du panel 11

Représentativité et pondération 12

Structure du questionnaire 13

Exécution de l'étude qualitative 14

Synthèse du dispositif 14

ANALYSE DE L'IMPACT DE LA MESURE SUR LA BASE DE L'ENQUÊTE LONGITUDINALE 15

Fréquences de déplacement 16

Evolution des parts modales 19

Opinions relatives aux transports publics 22

Pouvoir d'achat 24

ANALYSE DE L'IMPACT DE LA MESURE À PARTIR D'ENTRETIENS EN FACE-À-FACE 26

Comportements en matière de mobilité 26

Pouvoir d'achat 27

RÉFÉRENCES 33

Résumé transversal

Depuis le 1er janvier 2025, la loi 13488 permet, sous conditions, la prise en charge par l'État de Genève des abonnements unireso Jeunes (gratuité totale) et AVS/AI (rabais de 50 %). Cette mesure, une première en Suisse, a fait l'objet d'un suivi à plusieurs niveaux, avec un rapport de mise en œuvre[1], un protocole de suivi des volumes d'abonnements unireso[2], et une enquête d'impact confiée aux tpg sur mandat du DSM, avec la collaboration du Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL et du Bureau Mobil'homme dont ce présent rapport est l'objet.

Son ambition n'était pas seulement de mesurer combien de personnes profitent de l'offre, mais de comprendre si une mesure tarifaire permet de modifier les comportements de déplacements, et par quels mécanismes. Le dispositif retenu conduit à enquêter les mêmes personnes avant et après l'introduction de la mesure, puis à prolonger cette observation par des entretiens approfondis auprès des jeunes et des seniors afin de croiser analyses quantitatives avec la finesse du vécu.

Le dispositif combine deux approches complémentaires. Une enquête web longitudinale a interrogé les mêmes répondants avant la mesure (décembre 2024) et un an après (décembre 2025) : 1 590 « panélistes » forment le cœur de l'analyse au sein d'un échantillon total de plus de 6 000 individus en 2025. Trente entretiens en face-à-face (jeunes de 18-24 ans et personnes de plus de 65 ans) sont venus éclairer les ressentis et mécanismes sous-jacents.

Cette étude démontre notamment que rendre l'abonnement accessible n'est pas qu'un allègement financier, mais aussi un changement pour le quotidien des bénéficiaires qui se sont mis à utiliser les transports publics plus souvent qu'auparavant. Là où beaucoup d'études étrangères observaient des effets concentrés et limités, l'expérience genevoise montre une adoption plus généralisée, touchant aussi bien les jeunes que les seniors, les usagers déjà familiers que ceux qui n'utilisaient les transports publics qu'occasionnellement.

Cet usage accru s'accompagne d'un recul de la fréquence d'usage de la voiture. Les automobilistes ne l'abandonnent pas mais ils y recourent moins systématiquement. La mesure agit donc moins comme une rupture que comme un rééquilibrage progressif entre les modes de déplacement. En revanche, une partie du surcroît d'usage des transports publics ne provient pas seulement de la voiture, mais aussi de la marche et du vélo. Autrement dit, la mesure capte aussi des déplacements qui se faisaient déjà sans émission ni coût. Cet effet vient nuancer le bénéfice environnemental attendu et rappelle qu'un report vers les transports publics n'est pas automatiquement un gain écologique : il peut aussi détourner d'une mobilité active bénéfique pour la santé. Cependant, les pratiques observées auprès des bénéficiaires ne révèlent pas d'anomalies de comportements mais plutôt d'un alignement sur les pratiques modales caractéristiques d'usagers habituels des transports publics.

[1] Réalisé par le Bureau Mobil'homme
[2] Pilotée par unireso

Les entretiens éclairent d’autres aspects à considérer. Pour beaucoup d'usagers, la valeur de la mesure tient autant à un sentiment de liberté qu'à l'économie réalisée : ne plus avoir à calculer chaque trajet allège une forme de charge mentale et encourage une appropriation plus spontanée, parfois même récréative, des transports publics. L'expérience d'un usage facilité améliore aussi le regard porté sur le service lui-même, notamment sa desserte et sa fiabilité.

Sur le plan budgétaire, les deux publics visés ressentent cependant la mesure différemment. Pour les jeunes, souvent déjà abonnés, elle change surtout le rapport à une dépense désormais perçue comme allant de soi, tout en soulageant le portefeuille des ménages au profit d’une diversité de postes de dépenses. Pour les seniors, l'effet dépend fortement de leur situation : réel soutien pour les plus modestes, simple aubaine pour les plus aisés qui auraient de toute façon conservé leur abonnement. Pour eux, la mesure reporte le budget économisé principalement sur les dépenses quotidiennes L’étude met finalement en évidence que les contraintes financières de mobilité ne se réduisent pas aux seuls bénéficiaires et pèsent particulièrement sur les plus jeunes.

Par son ampleur et son protocole longitudinal, cette enquête offre une étude robuste des effets à court terme de la mesure. Elle confirme une intensification de l'usage des transports publics, une réduction de celui de l'automobile ainsi qu’un soulagement financier, tout en montrant des effets secondaires (report depuis les modes actifs) et une sensibilité au prix différenciée selon les âges. La mesure semble donc capable d'installer de nouvelles habitudes et de jouer le rôle de porte d'entrée vers les transports publics, mais ces habitudes demeurent sensibles au prix et pourraient s'effriter en cas de retour à la tarification pleine. Ces résultats appellent des analyses causales complémentaires et un suivi pluriannuel, notamment sur le maintien des habitudes des jeunes une fois sortis du dispositif.

En définitive, l'expérience genevoise suggère qu'une telle mesure tarifaire peut faire évoluer les comportements de mobilité et renforcer le pouvoir d’achat. Elle constitue à ce titre une référence précieuse pour d'autres collectivités tentées par une démarche comparable, tout en rappelant que ses bénéfices réels, et notamment leur durabilité, restent à confirmer par des travaux d'approfondissement et un suivi sur le plus long terme.

Glossaire des abréviations

AG	Abonnement Général
AI	Assurance-invalidité
AVS	Assurance-Vieillesse et Survivants
BMH	Bureau Mobil'homme
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DSM	Département de la santé et des mobilités
EPFL	Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne
LaSUR	Laboratoire de Sociologie Urbaine
OCSTAT	Office cantonal de la statistique
OCT	Office cantonal des transports
p.p.	Points de pourcentage
TP	Transports publics
tpg	Transports publics genevois
unireso	Communauté tarifaire genevoise regroupant CFF, tpg et les Mouettes Genevoises

Introduction

Une mesure tarifaire inédite en Suisse

Dans le canton de Genève, les transports publics sont organisés au sein de la communauté tarifaire unireso, qui réunit les Transports publics genevois, les Chemins de fer fédéraux et les Mouettes Genevoises, couvrant l'ensemble du territoire cantonal. C'est dans ce cadre que s'inscrit la prise en charge, par l'Etat de Genève, des abonnements de transports publics de certaines catégories de la population.

Cette mesure participe d'un mouvement plus large. Depuis une quinzaine d'années, de nombreuses collectivités européennes ont introduit la gratuité totale ou partielle de leurs transports publics, sous des formes très diverses : gratuité généralisée, gratuité ciblée sur certaines classes d'âge, ou abonnements à tarif forfaitaire à l'échelle nationale. Les objectifs poursuivis se recoupent largement : accroître la fréquentation, favoriser le report modal depuis l'automobile, soutenir le pouvoir d'achat des ménages, renforcer l'accessibilité des personnes les plus contraintes dans leurs déplacements. Les évaluations disponibles restent en revanche rares, hétérogènes, et rarement conduites selon un protocole longitudinal

De l'initiative 190 à la loi 13488

À Genève, la tarification des transports publics a fait l'objet d'une séquence parlementaire dense. En juillet 2022, l'initiative populaire cantonale 190 « Pour des transports publics gratuits, écologiques et de qualité » est déposée, avant d'être invalidée. Un premier projet de loi, le PL 13265 « Pour un abonnement tpg d'urgence climatique à 100 francs par an », est déposé en mars 2023 ; un second, le PL 13344, est rejeté en troisième débat après une série d'amendements portant notamment sur les conditions de domiciliation, de formation et de revenu.

C'est finalement le PL 13488 « Pour des transports publics abordables en faveur des jeunes et des seniors », déposé le 3 mai 2024, que le Grand Conseil adopte le 30 mai 2024. La loi 13488 modifie la loi sur les Transports publics genevois du 21 novembre 1975 en y introduisant un nouvel article 36 alinéa 5 : l' Etat prend en charge l'intégralité du prix des abonnements mensuels et annuels unireso pour les jeunes de 6 à 24 ans révolus, domiciliés ou en formation à Genève, sous condition de formation ou de revenu, ainsi que la moitié du prix de ces abonnements pour les bénéficiaires de prestations AVS et AI domiciliés dans le canton.

Un recours est déposé le 20 septembre 2024 devant la chambre constitutionnelle de la Cour de justice. La demande d’octroi de l'effet suspensif est refusée le 21 octobre et le recours déclaré irrecevable le 19 décembre 2024, permettant l'entrée en vigueur de la loi à la date prévue du 1er janvier 2025.

Une population cible de quelque 231 500 personnes

Le règlement d'exécution distingue six catégories de bénéficiaires : les 6-17 ans domiciliés à Genève ; les 18-24 ans domiciliés à Genève et en formation ; les 18-24 ans domiciliés à Genève dont le revenu annuel n'excède pas 50 000 francs ; les 6-24

ans domiciliés hors du canton mais suivant une formation à Genève ; les bénéficiaires de l'AVS ; les bénéficiaires de l'AI. Au total, environ 231’500 personnes sont éligibles, dont près de 180’000 ont été identifiées en amont et contactées par courrier individuel. À l'échelle cantonale suisse, une mesure de cette ampleur est sans précédent. Au total, ce sont 128'306 abonnements qui ont été délivré en 2025 dans le cadre de la prise en charge. Parmi eux, 48% sont de nouveaux abonnés et 10% ont transité d’un abonnement mensuel vers un abonnement annuel[3].

Une évaluation décidée avant l'entrée en vigueur

Le département de la santé et des mobilités a décidé, dès le vote de la loi, de doter la mesure d'un dispositif d'évaluation ambitieux. Ce choix fut déterminant sur le plan méthodologique : il a permis de conduire une enquête de référence avant l'entrée en vigueur, condition d'une mesure avant-après que la plupart des évaluations internationales n’ont produit jusqu’alors. Un groupe de travail dédié a défini le concept de monitoring ; un consortium réunissant le Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL, les transports publics genevois et le Bureau Mobil'homme a été mandaté par le département de la santé et des mobilités et par la Fondation Modus pour le mettre en œuvre.

Le présent rapport restitue le volet « enquête d'impact » de ce dispositif : une enquête quantitative longitudinale conduite auprès des mêmes personnes en décembre 2024 puis en décembre 2025, complétée par trente entretiens en face-à-face menés au cours de l'année 2025. Il porte sur les effets à court terme de la mesure, à l'issue de sa première année d'application.

Questions traitées

Le rapport répond à quatre questions à propos de la prise en charge de l’abonnement:

- Modifie-t-elle les fréquences d'usage des transports publics et de la voiture ?
- Modifie-t-elle les choix modaux selon les motifs de déplacement : travail et études, achats, loisirs ?
- Modifie-t-elle le regard porté sur les transports publics ?
- Quel usage les bénéficiaires font-ils du budget ainsi libéré, et comment perçoivent-ils ce soulagement financier ?

Structure du rapport et statut du document

Le chapitre suivant expose le déroulement des enquêtes et la manière dont l'échantillon a été constitué, pondéré et suivi. Les deux chapitres d'analyse présentent successivement les résultats de l'enquête longitudinale, puis les enseignements des entretiens. Les conclusions replacent ces résultats dans la littérature internationale et précisent ce que le dispositif permet et ne permet pas d'établir à ce stade.

[3] Bilan annuel 2025 | ge.ch

Le présent document constitue un premier volet du dispositif d'évaluation pluriannuel envisagé. Les données anonymisées sont mises à disposition des chercheurs et des professionnels qui souhaiteraient les analyser.

Déroulement des enquêtes

Objectifs

Les objectifs de cette étude sont les suivants :

- Suivre les évolutions en matière de pratiques de déplacements des personnes concernées par la prise en charge des abonnements unireso avant le lancement de la mesure et un an plus tard.
- Evaluer l'impact de la mesure sur le pouvoir d'achat des personnes ayant bénéficié de l'abonnement unireso pris en charge.
- Confronter les résultats quantitatifs à des entretiens en face à face avec des participants concernés par la mesure, afin de mieux comprendre son impact sur l'évolution des comportements et sur le rapport personnel aux transports publics.

Population ciblée

Tous les répondants sont domiciliés à Genève mais deux catégories de populations sont ciblées par l'enquête :

- Les **personnes éligibles à la mesure** de prise en charge de l'abonnement :
  - Les 6-17 ans
  - Les 18-24 ans en formation
  - Les 64/65 ans et plus à l'AVS
- Deux **groupes de contrôle** permettant de comparer les comportements de mobilité des bénéficiaires de la mesure avec d'autres tranches de la population :
  - Les 25-30 ans
  - Les 57/58-63/64 ans

Protocole d'étude

Le choix d'un **dispositif longitudinal** constitue l'atout méthodologique majeur de l'étude. Interroger les mêmes personnes avant l'entrée en vigueur de la mesure puis un an plus tard permet une mesure de son effet dans le temps, là où une approche transversale ne saisirait qu'un état ponctuel des comportements à un instant donné. Le suivi répété permet ainsi d'étudier la dynamique intra-individuelle des comportements, c'est-à-dire l'évolution des pratiques d'un même individu au fil du temps. On peut ainsi observer qui a réellement intensifié son usage des transports publics, qui a délaissé la voiture ou reporté ses déplacements d'un mode à un autre, plutôt que de constater de simples variations agrégées dont l'origine resterait indéterminée.

Le recrutement de **groupes de contrôle** répond à une exigence complémentaire : isoler l'effet propre de la mesure de tout ce qui aurait pu faire évoluer les comportements par ailleurs, tels que la conjoncture économique, l'évolution de l'offre, ou des changements de contexte affectant l'ensemble des habitants. En suivant en parallèle des tranches d'âge non bénéficiaires mais proches des publics visés, l'étude se donne un point de comparaison permettant de distinguer ce qui relève spécifiquement de la prise en charge de l'abonnement de ce qui aurait de toute façon eu lieu. Sans ce contrepoint, une hausse de l'usage des transports publics chez les

bénéficiaires pourrait être attribuée à tort à la mesure, alors qu'elle traduirait une tendance générale. En plus des groupes de contrôle, des participants à l'étude faisant partie des âges concernés par la prise en charge ne sont pas de nouveaux bénéficiaires d'abonnements de transports publics. Certains ne se sont pas abonnés, tandis que d'autres l'étaient déjà avant la mise en place de la mesure. Ces participants constituent une deuxième forme de groupe de contrôle permettant d'évaluer l'impact de la transition d'un non-abonnement en 2024 vers un abonnement en 2025.

Modes de contact

Pour le recrutement des répondants à l'enquête de 2024, des courriers proposant de répondre à l'enquête ont été envoyés à une sélection aléatoire de bénéficiaires de la mesure en accompagnement au courrier de l'Etat de Genève indiquant la procédure et le code permettant d'obtenir le rabais. Pour les groupes témoins, le courrier proposant de répondre à l'enquête était envoyé sans autre élément. Au total, **96'032 courriers** ont été envoyés.

Pour inciter les personnes à répondre à l'enquête, deux incitations ont été proposés :

- Toutes les personnes qui ont rempli les deux questionnaires (2024 et 2025) pouvaient participer à un tirage au sort pour gagner des abonnements AG Night et demi-tarif.
- Toutes les personnes qui, en plus des questionnaires, ont participé aux deux phases de l'enregistrements des déplacements, ont reçu un bon d'achat d'une valeur de CHF 50.-.
- Toutes les personnes qui ont participé aux entretiens en face-à-face ont reçu un bon d'achat d'une valeur de CHF 50.-.

Constitution et évolution du panel

Une collecte de données sous la forme d'une enquête web longitudinale a été organisée en deux phases. La première enquête a été réalisée avant l'entrée en vigueur de la loi (décembre 2024) et la seconde enquête exactement un an après (décembre 2025). Cette méthode permet de recueillir les données des mêmes répondants avant et après la mise en place de la mesure (qu'on appelle *panelistes*), et de comparer l'évolution de leurs réponses. En 2025, un échantillon de nouveaux répondants a été recruté afin de rehausser le nombre de participants et de palier à la décroissance du panel en vue d'une poursuite de l'étude dans les années à venir.

Le Tableau 1 présente le nombre de participants aux deux questionnaires (2024 et 2025) :

Tableau 1 : Effectifs des enquêtes quantitatives

Année de Population ciblée	Population résidente à Genève[4]	2024		2025		
		Courriers envoyés	Participants	Panelistes	Nouveaux participants	Total
6-17 ans	67'517	23’936	925 (4.1%)	255 (27.6%)	519	774
18-24 ans	42'657	10’699	445 (4.3%)	83 (18.6%)	1’563	1’646
25-30 ans	43'497	15'500	1’950 (13.5%)	383 (19.6%)	125	508
58/59-63/64 ans	38’126	13'483	2’238 (16.9%)	548 (24.5%)	110	’658
64/65 ans et plus	90’280	32’414	1’156 (3.6%)	321 (27.8%)	2’184	2’505
Total	**282’077**	**96'032**	**6’714 (7.2%)**	**1'590 (23.7%)**	**4’501**	**6’091**

Si un taux de réponse de 7.2% peut être considéré au premier abord comme relativement faible pour un mode d’invitation par courrier postal, celui-ci s’explique par deux raisons principales :

- la méthode employée, à savoir que l’invitation était associée au sujet principal du courrier qui était la présentation de la mesure de prise en charge. De ce fait, l’enquête était un sujet secondaire du courrier ayant donc reçu moins d’attention. Cette méthode d’envoi était cependant nécessaire au vu des coûts que représentent l’envoi de courriers postaux à 96'032 personnes (environ CHF 1.- par courrier).
- le public visé, particulièrement les jeunes, renvoie habituellement des taux de réponses plus faibles que les autres classes d’âge, ce qui se ressent également dans cette enquête.

En considérant ces aspects, le taux de réponse de 7.2% à la 1ère année de l’enquête apparait donc comme tout à fait acceptable, tandis que l’on observe ensuite un taux d’engagement et de poursuite de l’enquête beaucoup plus élevé et équilibré entre les âges à la 2ème année.

Représentativité et pondération

Logique de pondération

Afin d’obtenir un échantillon représentatif de la population du canton de Genève, une partie des personnes qui ont reçu le courrier les invitant à bénéficier de la prise en charge de l’abonnement a été aléatoirement tirée afin de recevoir en complément une invitation à répondre à l’étude. En complément de cette méthode de tirage aléatoire, il a été nécessaire de pondérer les réponses de chaque individu par le poids sociodémographique qu’il représente afin de caler précisément l’échantillon de répondants à la population résidente.

[4] OCSTAT, 12/2023

Méthode de pondération

Puisque chaque groupe d'âge recruté dans cette enquête l'a été fait selon des critères spécifiques (bénéficiaire de la mesure, groupe de contrôle), la pondération est réalisée séparément pour les 6-17 ans, 18-24 ans, 25-64 ans et 65 ans et plus afin que chacun de ces sous-échantillons soit représentatif de la population de la classe d'âge correspondante. Deux critères de pondération calés sur les données de population résidante de l'OCSTAT ont été sélectionné par classe d'âge :

- le genre (femme / homme)
- le lieu de résidence (typologie territoriale OCT en 4 modalités)

Les poids sont ajustés jusqu'à ce que les distributions de l'échantillon correspondent à celles de la population, avec un seuil de convergence de 2 points de pourcentage.

Certains groupes de personnes éligibles à la prise en charge sont présents dans l'échantillon (bénéficiaires de l'AI, jeunes à bas revenu non en formation) mais non distingués dans des catégories propres car leurs effectifs sont trop faibles pour faire ressortir des tendances significatives.

Structure du questionnaire

Logique longitudinale

Le questionnaire présente une structure similaire pour les enquêtes 2024 et 2025 afin de garder une cohérence dans les questions posées, mais aussi de pouvoir comparer l'évolution des réponses aux mêmes questions.

Spécificités du questionnaire pour les personnes mineures

Les questionnaires adultes ont été adaptés pour les mineurs. Si le mineur a moins de 16 ans et est capable de discernement, l'accord du représentant légal, qui peut également l'assister pour remplir le questionnaire si besoin, est requis. Si le mineur est incapable de discernement, le représentant légal répond à sa place au questionnaire.

Thématiques du questionnaire

- Caractéristiques sociodémographiques : seul thème non répété à l'identique car plus nécessaire en 2025
- Situation de l'activité : type et localisation de l'activité
- Equipements de mobilité : abonnements de transports et permis possédés, nombre de véhicules à disposition
- Fréquences d'usage des modes de transport
- Opinions relatives aux modes de transport
- Caractéristiques du dernier déplacement : activité, localisation, jour, heure, durée, mode de transport
- Usage du budget transport libéré par la mesure

Ces enquêtes ont été menées dans le respect des dispositions applicables en matière de protection des données personnelles et les résultats présentés excluent toute possibilité d'identifier les personnes concernées.

Exécution de l’étude qualitative

Une phase intermédiaire d’entretiens semi-structurés en face-à-face (45 à 75 minutes) a également été réalisée pour approfondir et mieux discerner les aspects sociologiques et subjectifs de la mesure, notamment concernant les comportements de déplacements.

Cette phase de l’étude a été réalisée de mars à novembre 2025 et a permis de récolter les réponses de **30 participants, comme** présenté dans le Tableau 2.

Tableau 2 : Effectifs des entretiens en face-à-face

Catégorie d’âge	**Nombre d’entretiens**	**Nombre d’abonnés unireso (dont nouveaux en 2025)**
18-24 ans	15	13(3)
Plus de 65 ans	15	14(5)

Les entretiens ont été transcrits puis analysés sur le logiciel MAXQDA. Une analyse thématique combinant un codage déductif, fondé sur le guide d'entretien, et un codage inductif, a permis d’identifier quatre macro-thèmes principaux, chacun comprenant deux à trois micro-thèmes : la mesure (avis général, utilisation, rentabilisation), les transports publics (types d’usage, sentiments, propositions), la voiture (types d’usage, contraintes, perception) et les modes actifs (types d’usage, accidents).

Synthèse du dispositif

Le Tableau 3 permet de résumer l’ensemble du dispositif ayant produit la donnée exploitée dans ce rapport.

Tableau 3 : Synthèse du dispositif de l’étude

Volet	**Période**	**Population**	**Effectif**	**Nature des données**
Enquête « avant »	Décembre 2024	Bénéficiaires et groupes de contrôle	6 714	Déclarative
Enquête « après »	Décembre 2025	Idem, panel + recrutement complémentaire	6 020	Déclarative
Panel avant-après	**2024 → 2025**	**Répondants aux deux vagues**	**1 590**	**Base des analyses**
Entretiens	Mars – nov. 2025	18-24 ans et 65 ans et plus	30	Qualitative

Analyse de l'impact de la mesure sur la base de l'enquête longitudinale

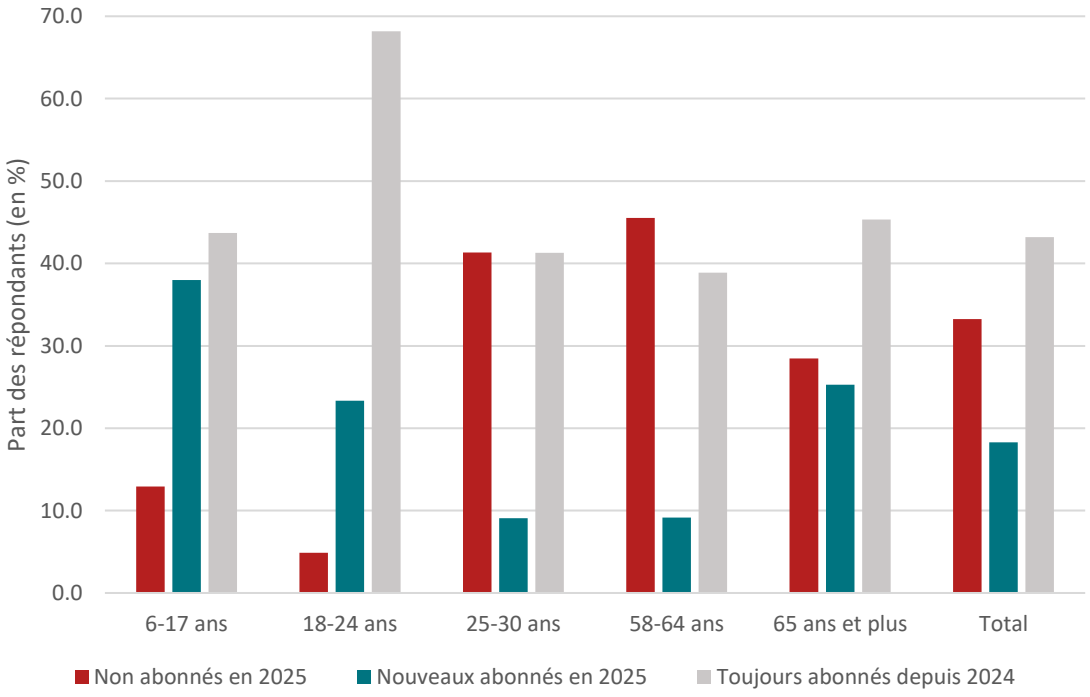
Les analyses suivantes reposent exclusivement sur une base déclarative de réponses aux enquêtes quantitatives. Elles ont été réalisées en comparant les réponses aux questionnaires avant-après des 1'590 panelistes, pondérées comme décrit précédemment.

Plusieurs groupes sont comparés selon les situations :

- éligible : toute personne concernée par la prise en charge de l'abonnement, qu'elle en profite ou non
- bénéficiaire : toute personne concernée par la prise en charge de l'abonnement, ayant effectivement un abonnement en 2025
- abonné : toute personne abonnée, qu'elle soit bénéficiaire de la mesure ou non
- nouvel abonné : toute personne abonnée en 2025 alors qu'elle ne l'était pas en 2024
- toujours abonné : toute personne abonnée en 2025 mais qui l'était déjà en 2024
- non abonné : toute personne non abonnée

L'observation de l'évolution de la possession d'un abonnement (Figure 1) met en évidence le bon de nouveaux abonnements chez les personnes éligibles à la mesure, et particulièrement pour les 6-17 ans. On y observe également une forte chute de la part de personnes ayant un abonnement entre les 18-24 ans et le groupe de contrôle des 25-30 ans qui lui n'est pas éligible à la mesure.

Figure 1 : Evolution des abonnements pour les répondants à l'enquête

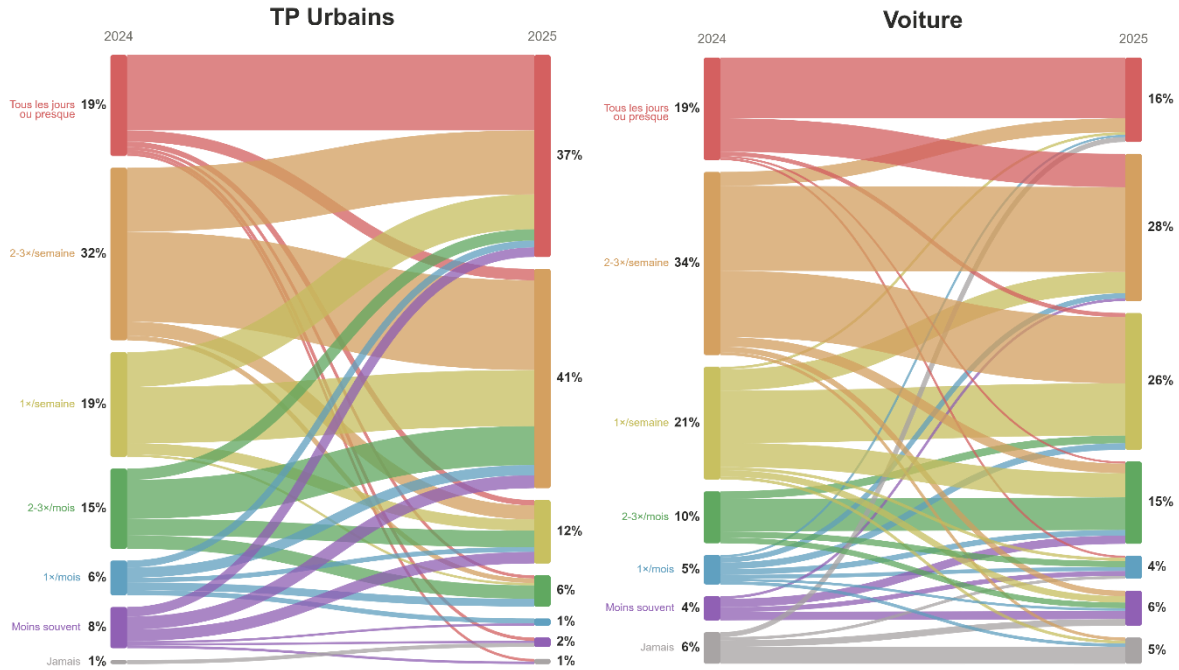


Fréquences de déplacement

Un basculement des pratiques modales pour les bénéficiaires de la mesure nouvellement abonnés en 2025

Ces diagrammes Sankey (Figure 2) permettent d'observer les fréquences d'usage des TP urbains ainsi que de la voiture en 2024 et en 2025, mais aussi comment les bénéficiaires de la mesure ont fait évoluer leurs comportements pendant l'année écoulée.

Figure 2 : Evolution des fréquences d'usage pour les personnes éligibles à la mesure ayant pris un abonnement en 2025



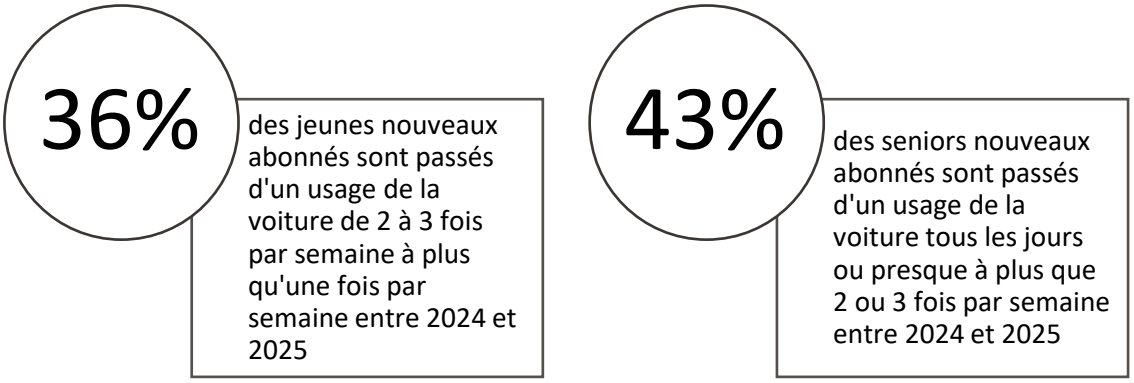
Alors que les fréquences d'usages de l'automobile et des transports publics étaient très proches en 2024, elles apparaissent bien plus différenciées en 2025, avec un usage désormais plus intense des transports publics que de la voiture pour les bénéficiaires de la mesure nouvellement abonnés, dû à la fois à :

- une augmentation des fréquences d'usages quotidiens – tous les jours ou presque – des transports publics (2024: 19%, 2025: 37%)
- une diminution des fréquences d'usages quotidiens de la voiture (2024: 19%, 2025: 16%)

Les différentes catégories d'âges concernées par la mesure réagissent de façon équivalente en termes d'évolution de la fréquence d'usage des transports publics urbains, en suivant le schéma présenté dans la Figure 2. En revanche, il existe des différences dans l'évolution de la fréquence d'usage de la voiture :

- Les jeunes sont plutôt passés d'un usage quotidien de la voiture à un usage plus occasionnel car **36%** des jeunes utilisant la voiture 2 à 3 fois par semaine en 2024 ne déclarent l'utiliser plus qu'une fois par semaine en 2025, ce qui représente la plus grosse transition de fréquence d'usage à cet âge.

- Les seniors sont plutôt passés d'un usage quotidien intense à un usage quotidien plus modéré car **43%** de ceux qui déclaraient utiliser la voiture tous les jours ou presque en 2024 ne l'utilisent plus que 2 ou 3 fois par semaine en 2025, ce qui représente la plus grosse transition de fréquence d'usage à cet âge.



Une augmentation globale de l'usage des TP urbains pour les bénéficiaires de la mesure nouvellement abonnés en 2025

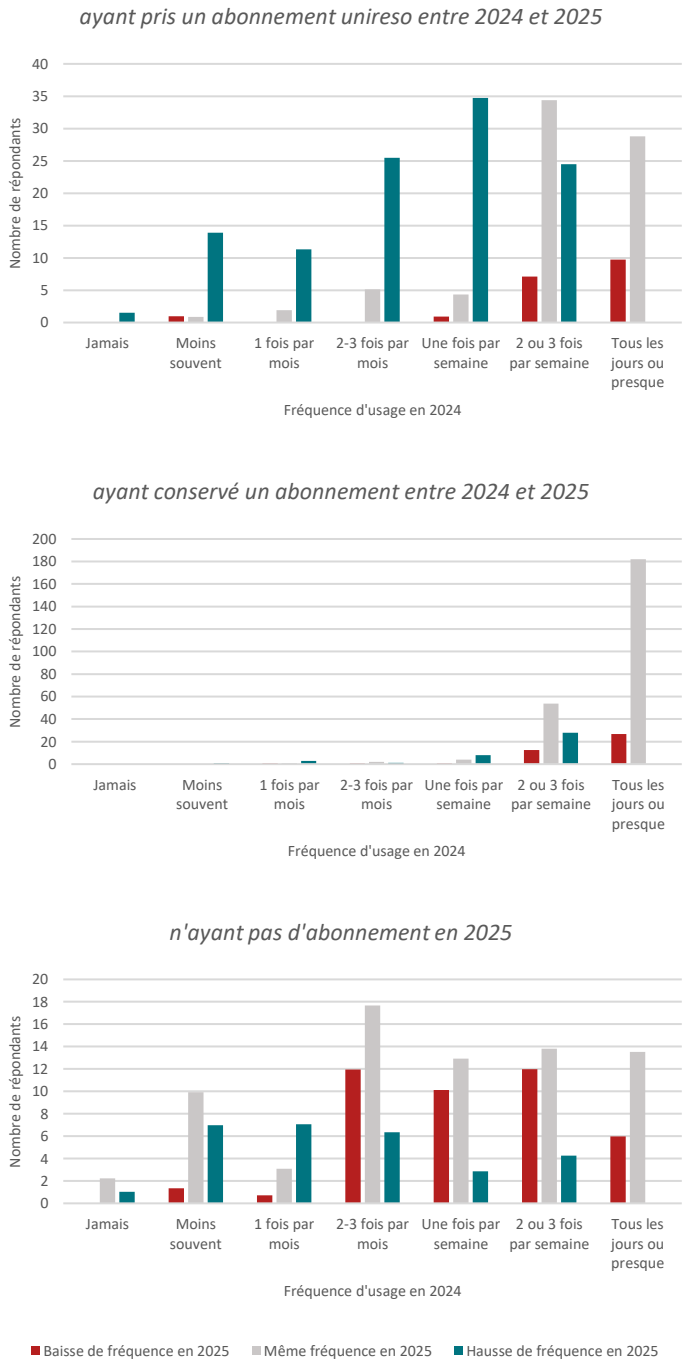
Il y a ainsi eu une augmentation de la fréquence de l'usage des TP urbains de façon globale, puisque **54%** des nouveaux abonnés ont déclaré une fréquence plus élevée en 2025 qu'en 2024 (Tableau 4), avec une évolution significativement positive du nombre d'utilisateurs quotidiens, et notamment de « tous les jours ou presque » (**+18 points** de pourcentage). Mais il y a également une transition importante des usagers occasionnels (d'une fois par mois jusqu'à moins d'une fois par semaine) vers des usagers quotidiens (au moins deux à trois fois par semaine), puisque **71%** des personnes concernées sont dans cette situation d'intensification de la fréquence.

Tableau 4 : Evolution de la fréquence d'usage des TP urbains pour les bénéficiaires de la mesure (en %)

Fréquence d'usage des TP urbains en 2024	Baisse de fréquence en 2025	Même fréquence en 2025	Hausse de fréquence en 2025
Tous les jours ou presque	25.3	74.7***	
2 ou 3 fois par semaine	10.8	52.1***	37.1***
Une fois par semaine	2.2**	10.8	86.9***
2-3 fois par mois	0.0**	16.8	83.2***
1 fois par mois	0.0**	14.3***	85.7
Moins souvent	6.2**	5.4**	88.4
Jamais		0**	100.0**
Total	**9.1**	**36.7**	**54.2**

***Contribution statistiquement très significative **Contribution statistiquement significative *Contribution statistiquement peu significative

Figure 3 : Evolutions de la fréquence d'usage des TP urbains des personnes éligibles à la mesure



La Figure 3 nous montre que les bénéficiaires de la mesure ayant pris un abonnement entre 2024 et 2025 sont ceux qui présentent la plus forte augmentation de la fréquence d'usage des TP urbains, car ceux qui ont conservé un abonnement entre 2024 et 2025 étaient déjà en majorité des usagers quotidiens, tandis que **80%** des bénéficiaires qui n'ont pas pris d'abonnement ont soit conservé leurs comportements passés soit réduits leur fréquence d'usage.

Une baisse de la fréquence quotidienne de l'usage de la voiture

Comme la Figure 2 l'indiquait déjà, l'usage de la voiture a sensiblement baissé pour les bénéficiaires de la mesure. Le Tableau 5 montre à quel point cette baisse s'est faite ressentir, puisque **34%** des personnes ayant pris un abonnement en 2025 ont déclaré une fréquence d'usage de la voiture plus faible en 2025 par rapport à celle déclarée en 2024. Ce chiffre atteint **entre 40 et 46%** pour les usagers quotidiens.

Tableau 5 : Evolution de la fréquence d'usage de la voiture pour les personnes éligibles à la mesure nouvellement abonnées en 2025 (en %)

Fréquence d'usage de la voiture en 2024	Baisse de fréquence en 2025	Même fréquence en 2025	Hausse de fréquence en 2025
Tous les jours ou presque	40.6*	59.4***	
2 ou 3 fois par semaine	46.0***	46.4***	7.6
Une fois par semaine	32.6	46.4***	21.1
2-3 fois par mois	22.6	62.6	14.7*
1 fois par mois	19.8	13.4**	66.8
Moins souvent	0.0**	34.7*	65.3
Jamais		53.9	46.1
Total	**33.7**	**48.6**	**17.8**

***Contribution statistiquement très significative **Contribution statistiquement significative *Contribution statistiquement peu significative

En parallèle, les personnes éligibles à la mesure qui n'ont pas d'abonnement en 2025 montrent une baisse bien moindre de leur usage de la voiture en 2025 avec seulement **16%** de cet échantillon aillant déclaré en 2025 une fréquence inférieure à celle de 2024 (Tableau 6), au profit d'une plus grande stabilité de comportement.

Tableau 6 : Evolution de la fréquence d'usage de la voiture pour les personnes éligibles à la mesure n'ayant pas d'abonnement en 2025 (en %)

Fréquence d'usage de la voiture en 2024	Baisse de fréquence en 2025	Même fréquence en 2025	Hausse de fréquence en 2025
Tous les jours ou presque	16.5	83.5***	
2 ou 3 fois par semaine	16.4	69.4***	14.2
Une fois par semaine	13.5	55.7***	30.8
2-3 fois par mois	13.7*	42.0	44.3
1 fois par mois	28.5	37.2	34.3
Moins souvent	10.8	43.9	45.3
Jamais		45.3	54.7
Total	**15.6**	**62.7**	**21.7**

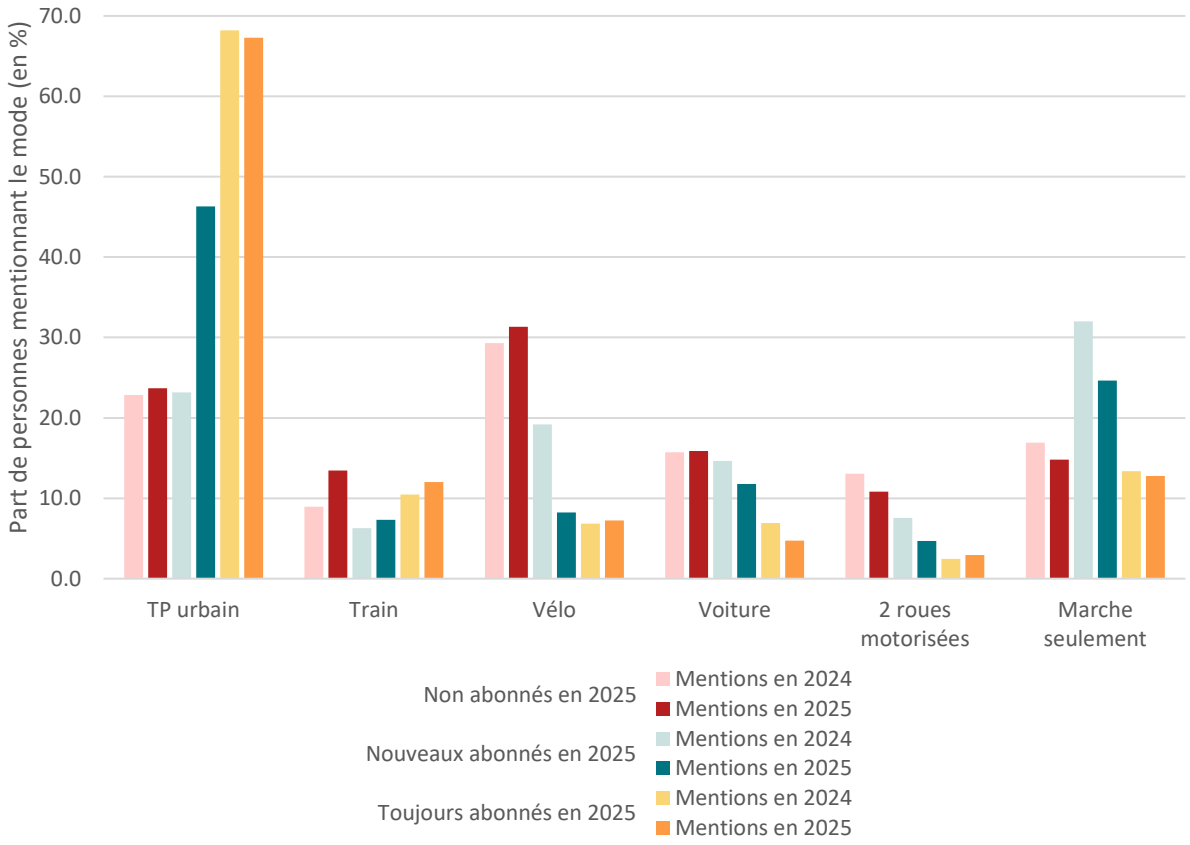
***Contribution statistiquement très significative **Contribution statistiquement significative *Contribution statistiquement peu significative

Evolution des parts modales

Une évolution contrastée de la mobilité domicile-travail/études

La Figure 4 représente les modes mentionnés par les répondants lors du dernier déplacement pour le travail ou les études en distinguant les personnes qui en 2025 sont soit non abonnés aux transports publics urbains, soit nouveaux abonnés, soit toujours abonnés entre 2024 et 2025.

Figure 4 : Evolution de la mention d'un mode pour le dernier déplacement de motif travail/études



Ce graphique montre que l'usage des transports publics urbains pour le dernier déplacement déclaré a augmenté pour les personnes qui se sont nouvellement abonnées en 2025, passant de **23%** d'entre elles à **46%**, au détriment de tous les autres modes excepté le train.

Leurs parts modales du vélo et de la marche ont baissé, mais elles restent supérieures aux parts modales des personnes qui étaient déjà abonnées en 2024 et qui le sont toujours en 2025.

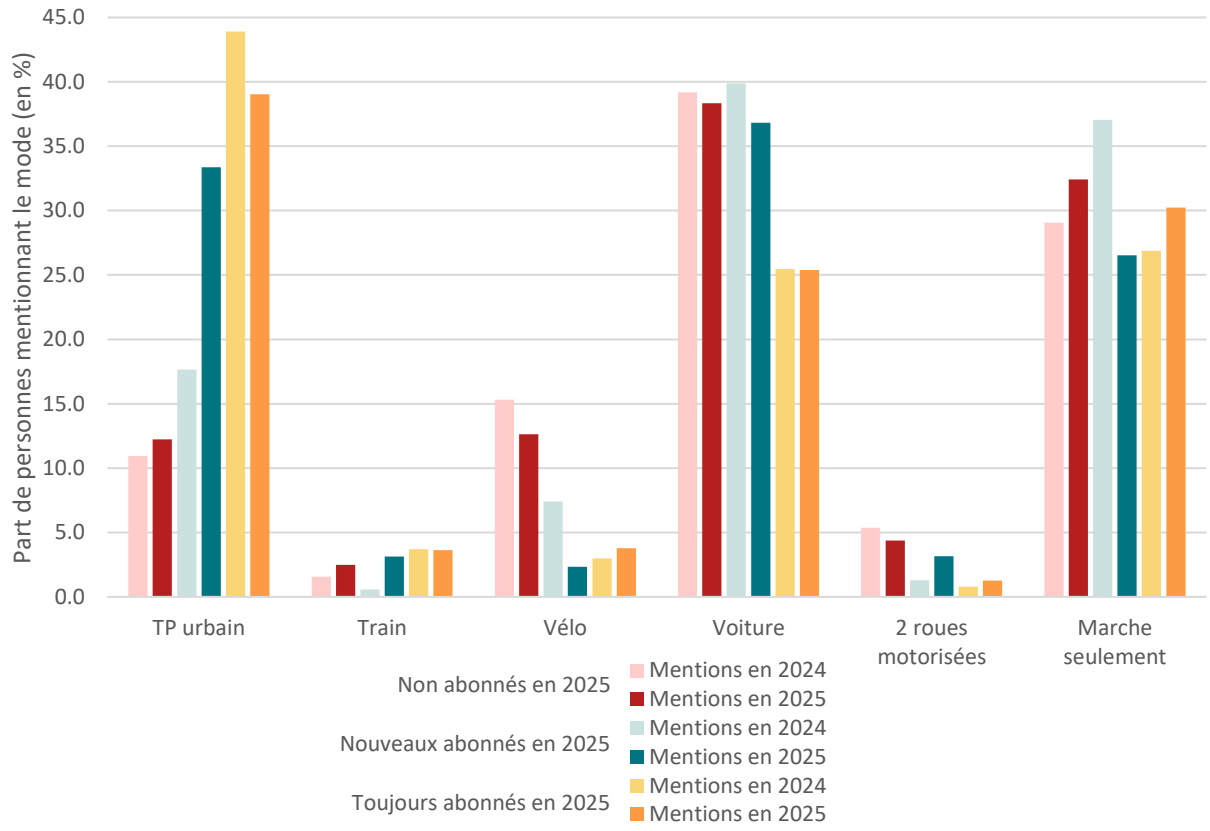
+10p.p.

d'utilisation des TP urbains pour le motif travail/études pour l'ensemble des **6-24 ans**

La voiture toujours très utilisée pour les déplacements d'achats malgré une hausse de l'usage des transports publics urbains

La Figure 5 porte sur les modes de transport mentionnés lors du dernier déplacement lié aux achats[5].

Figure 5 : Evolution de la mention d'un mode pour le dernier déplacement de motif achats



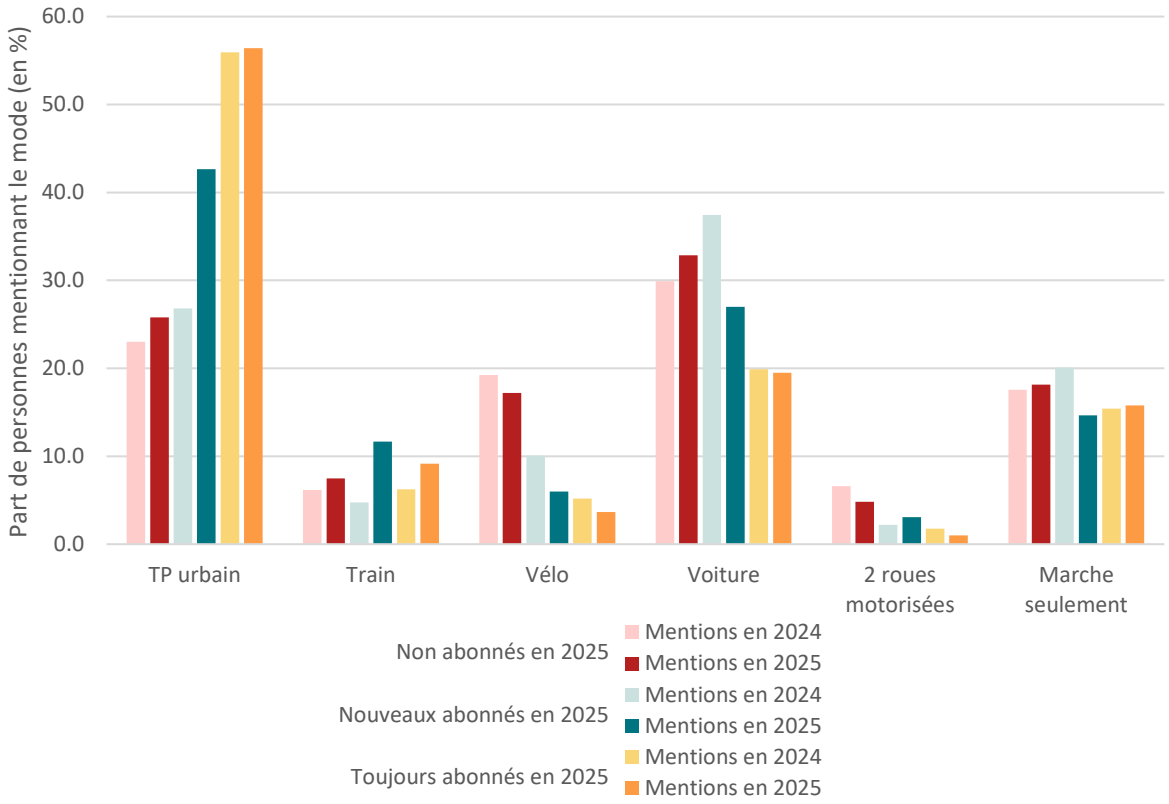
Le motif achats diffère du motif travail/études avec des mentions de l'usage de la voiture bien plus nombreuses, malgré une forte augmentation de la mention de l'usage des transports publics pour les nouveaux abonnés. Ici, c'est la marche et le vélo qui sont plutôt en décroissance, jusqu'à atteindre des niveaux inférieurs à ceux des personnes continuellement abonnées entre 2024 et 2025.

Les nouveaux abonnés délaissent volontiers la voiture pour les activités de loisirs

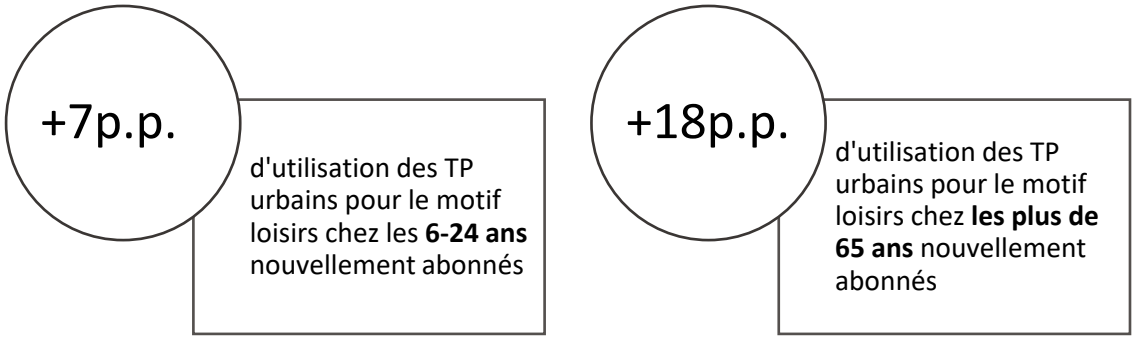
La Figure 6 compare l'évolution de la mention des modes utilisés pour le dernier déplacement de loisirs.

[5] Les 6-17 ans ne sont pas inclus dans cette partie car la question des achats ne leur a pas été posée durant les enquêtes.

Figure 6 : Evolution de la mention d'un mode pour le dernier déplacement de motif loisirs



Le motif loisirs est celui qui voit le plus fort impact de l'acquisition d'un abonnement sur l'usage de la voiture, avec une réduction significative de **-11 points** de pourcentage entre 2024 et 2025. L'augmentation des mentions des transports publics urbains est également accompagnée de celle du train tandis que le vélo et la marche décroissent, pour atteindre des niveaux équivalents à l'usage des personnes abonnées en continu.



Opinions relatives aux transports publics

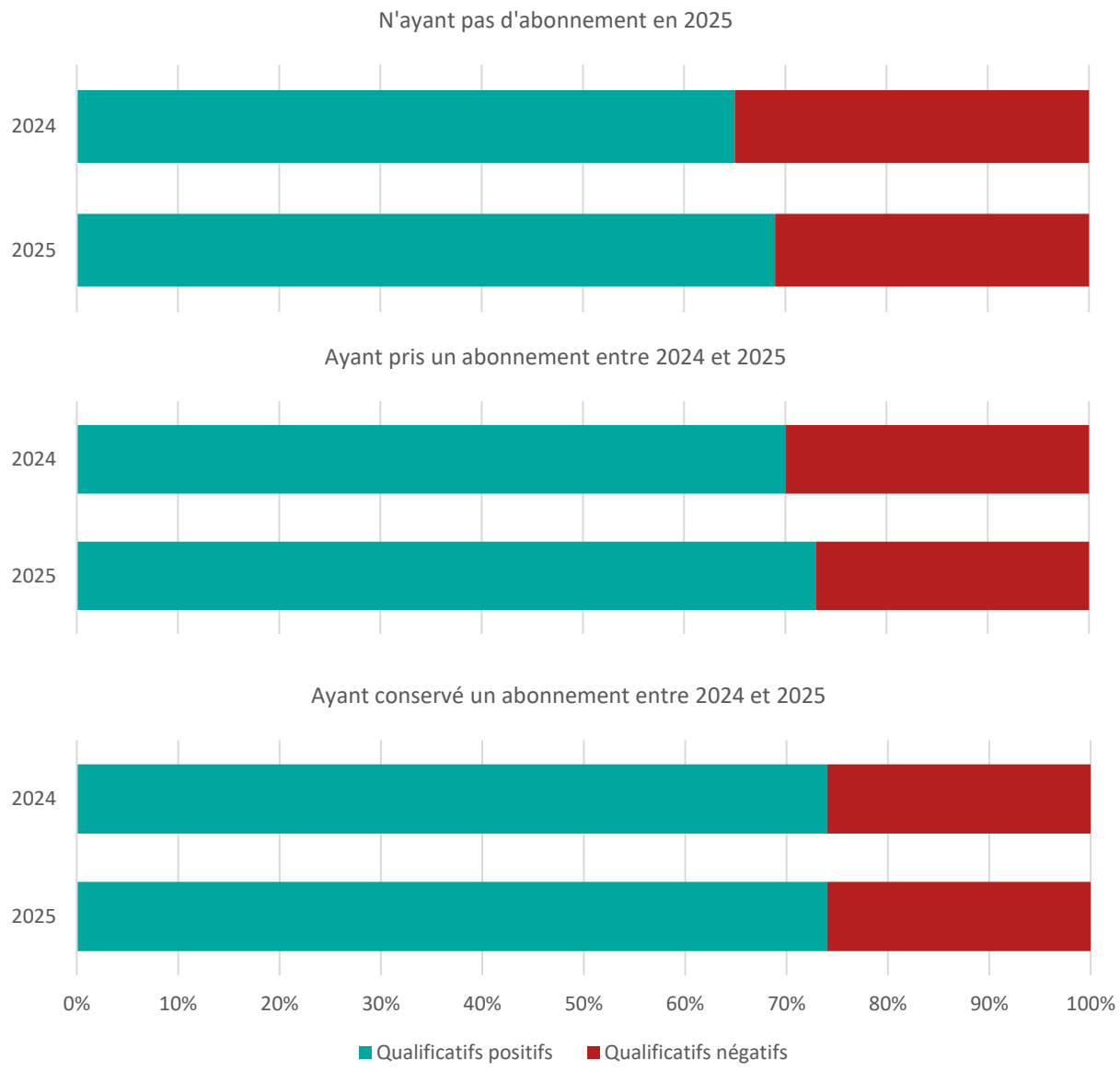
Dans le cadre de la prise en charge des abonnements de transports publics genevois, les personnes bénéficiaires ont ainsi pu être confrontées à un usage facilité des transports publics, pouvant influencer le regard de ces populations. Or, les opinions relatives aux modes de transports contribuent à renforcer les habitudes de mobilité et leur étude permet de mieux préciser les pratiques modales quotidiennes.

Plusieurs questions du questionnaire en ligne portaient sur l'opinion relative aux modes de transport, avec trois qualificatifs possibles à choisir parmi une liste de 30 (15 positifs et 15 négatifs), permettant d'apprécier de potentielles évolutions de l'opinion des répondants.

Acquérir un abonnement de transports publics a un effet positif sur l'opinion

En reportant l'intention de chaque qualificatif choisi, on peut considérer dans la Figure 7 l'évolution de l'opinion des transports publics en fonction des publics concernés.

Figure 7 : Evolutions de l'opinion des transports publics urbains pour les personnes éligibles à la mesure



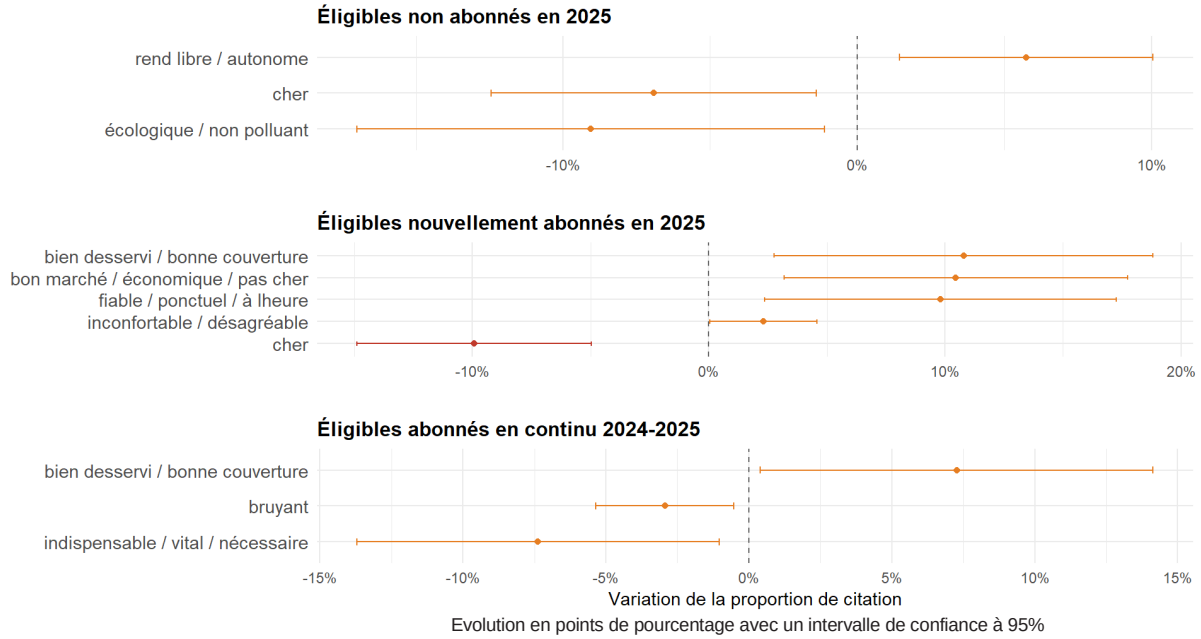
L'opinion relative aux transports publics est liée à la possession d'un abonnement, avec des personnes sans abonnement ayant une moins bonne opinion que ceux qui en possèdent un. Par ailleurs, la part d'opinions positives des personnes nouvellement abonnées s'est hissée en 2025 au niveau de celle des personnes déjà abonnées, indiquant donc une transition de l'opinion liée à l'acquisition d'un abonnement.

Il est enfin intéressant de noter que même les personnes n'ayant pas d'abonnement ont une meilleure opinion des transports publics en 2025 qu'en 2024.

Les opinions sur les transports publics urbains évoluent différemment en fonction de la possession d'un abonnement

La Figure 8 se focalise sur les aspects des opinions des transports publics urbains qui ont significativement évolué pour les personnes éligibles à la mesure.

Figure 8 : Evolutions significatives de l'opinion des transports publics urbains pour les personnes éligibles à la mesure



Plusieurs points intéressants sont à dégager de ces résultats :

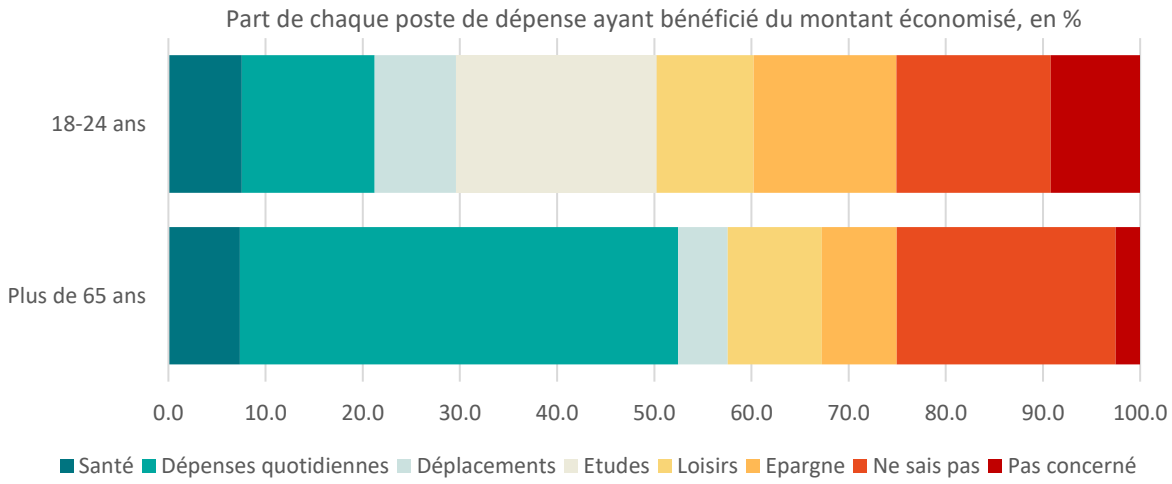
- la question du prix a significativement évolué pour les personnes ayant nouvellement pris un abonnement, mais également pour celles qui sont éligibles mais qui n'en n'ont pas fait l'acquisition en 2025
- avoir un abonnement (depuis 2025 ou avant) contribue à une amélioration de l'opinion concernant la qualité de la desserte
- l'opinion des nouveaux abonnés s'améliore sur des points essentiels pour des transports publics urbains : qualité de la desserte, coût, ponctualité, malgré une opinion plus négative de l'inconfort

Pouvoir d'achat

Un usage de la somme économisée très différencié selon l'âge

La Figure 9 compare la façon dont les 18-24 ans et les plus de 65 ans ont réaffecté le montant économisé grâce à la prise en charge de leur abonnement de TP urbains. Les deux groupes partagent certaines priorités mais divergent nettement sur plusieurs postes, reflétant des situations de vie très différentes.

Figure 9 : Postes de dépenses ayant bénéficié du montant économisé par la prise en charge de l'abonnement de TP urbains



Les dépenses quotidiennes constituent le clivage le plus fort du graphique : **45%** chez les plus de 65 ans contre seulement **14%** chez les 18-24 ans. Pour les seniors, l'économie réalisée est donc massivement réorientée vers les besoins courants. Chez les jeunes en revanche, ce poste est minoritaire, les économies étant beaucoup plus dispersées entre plusieurs usages.

Les études constituent le deuxième poste des 18-24 ans avec **21%**. Le fait qu'il soit le premier poste identifiable confirme que la prise en charge de l'abonnement agit indirectement comme un soutien aux dépenses éducatives.

Des limitations financières ne concernant pas que les bénéficiaires de la mesure

Le Tableau 7 apporte un regard sur les difficultés financières que rapportent les répondants dans leur capacité à se déplacer.

Tableau 7 : Proportion de personnes ayant répondu à la question : Êtes-vous, pour des raisons financières, limité·e dans vos moyens de déplacement (achat ou entretien d'un véhicule, abonnement transports publics, etc.) ?

	18-24 ans	25-30 ans	58-64 ans	Plus de 65 ans	Total
Part de personnes déclarant des limitations financières	38%	37%	18%	14%	24%

Il permet d'identifier que les jeunes sont particulièrement touchés par des limitations financières dans leurs moyens de déplacements, à un niveau bien plus élevé que les 65 ans et plus. Il montre également que les 25-30 ans, bien que non concernés par la mesure de prise en charge de l'abonnement de transports publics, déclarent des limitations financières liées à la mobilité quasi équivalentes à celles des 18-24 ans.

Analyse de l'impact de la mesure à partir d’entretiens en face-à-face

Les 30 entretiens qualitatifs montrent que la politique tarifaire interagit différemment entre les différents groupes cibles, et selon leurs situations de vie. Chez les seniors aux revenus les plus modestes, la réduction tarifaire a favorisé la souscription d’abonnements, ceux-ci étant perçus comme une opportunité dans un contexte de hausse du coût de la vie, alors que ces usagers recouraient auparavant davantage à des billets occasionnels. Chez les jeunes, la mesure influence peu la décision de souscrire un abonnement, la plupart en disposant déjà avant sa mise en œuvre. Pour ces enquêtés, son principal effet réside plutôt dans la perception de cette dépense, désormais jugée moins contraignante et plus facilement intégrée aux pratiques quotidiennes de mobilité.

Comportements en matière de mobilité

Le sentiment de liberté dans les déplacements

Dans le cadre de l’expérience d’usage de transports publics, l’abonnement fourni par la mesure apparaît comme vecteur d’un sentiment de liberté de déplacement. Plusieurs seniors expliquent y recourir parce qu’il leur permet de se déplacer sans avoir à réfléchir au prix unitaire du billet ni au nombre de trajets effectués :

> *« On pense qu’il (le trajet) est gratuit au moment où il y a l'abonnement, même s'il n'est pas gratuit, mais quand même on a cette impression qu'on est libre de se déplacer comme on veut. »*

La possibilité de « *monter dans un bus et aller où l’on veut* » est également soulignée par les jeunes, comme gain pour leurs sorties.

Le fait de ne plus avoir à acheter de billet ni à craindre un contrôle en l’absence de titre de transport est ainsi perçu comme un allègement de la charge mentale. Cette situation renforce la représentation des transports publics comme une ressource accessible en permanence et sans contrainte, tout en nourrissant un sentiment de fluidité dans les pratiques quotidiennes de mobilité.

La demande récréative induite

Grâce à la mesure, certains usagers reconfigurent leurs besoins de déplacement au quotidien en intégrant de nouveaux trajets. Chaque voyage étant perçu comme « gratuit », ils peuvent repenser l’ensemble de leurs pratiques de mobilité et se rendre dans de nouveaux lieux, désormais rendus plus accessibles en transports publics ; en allant « *là-bas car c’est plus facile en bus* », alors qu’ils privilégiaient des destinations accessibles par d’autres modes.

Parmi les usagers qui ne disposaient pas auparavant de l’abonnement, la mesure induit parfois une demande de déplacements orientée vers des usages récréatifs telles que des balades ou des moments de lecture :

> *« Je me mets dans le bus, je prends un livre et je lis, et ça arrive au terminus, et je reviens. »*

Ceci témoigne d'une mobilité « non productive » (terme technique) ainsi que d'une appropriation ludique ou contemplative des transports publics, permise par le coût marginal[6] de chaque trajet et s'inscrivant dans des formes d'usage non utilitaire du temps de déplacement.

Les choix modaux

Hors du coût du trajet, c'est la qualité du service (fréquence, durée du trajet, couverture du réseau) qui revient parmi les facteurs influençant le choix entre voiture et transports publics :

> *« Puisque j'avais l'abonnement payant avant et que l'abonnement gratuit n'a pas changé la couverture du réseau des TPG, j'ai continué à m'en servir comme je m'en servais avant. »*

Par ailleurs, le coût relatif de l'usage de la voiture constitue un facteur structurant des choix de déplacement pour certains types de trajets (courses, voyages, déplacements vers des zones non desservies par les transports publics) :

> *« C'est pratique, des fois (d'avoir une voiture), pour, éventuellement, partir en vacances, ou pour ne pas être limité par, strictement, le réseau des TPG. »*

La voiture demeure ainsi privilégiée, certains jeunes faisant état d'une intention de motorisation pour répondre à ces types de déplacements.

Néanmoins, les résultats quantitatifs de l'enquête montre que la mesure peut induire chez les jeunes un report modal[7] depuis les modes actifs, ce qui se vérifie également dans le discours :

> *« C'est vraiment super cool d'avoir l'abonnement parce que sinon je marcherais ou je me démarrerais autrement parce qu'en fait, vite, si tu prends un billet toutes les deux secondes, ça coûte trop cher. Donc là, je le prends plus que quand j'habitais complètement à Genève ou là, j'étais beaucoup, beaucoup à vélo. »*

Si cette tendance est susceptible de réduire les bénéfices environnementaux de la mesure ainsi que l'activité physique induite par la marche vers les arrêts, elle peut en revanche contribuer à diminuer l'accidentalité cycliste.

Pouvoir d'achat

Le soulagement financier

La prise en charge présente, au-delà de ses effets comportementaux, des effets socio-économiques non-négligeables. Pour les jeunes étudiants ou actifs, elle se traduit

[6] Le coût marginal d'un trajet, dans le cadre de cette mesure, correspond au coût supplémentaire d'un déplacement additionnel pour l'usager, qui est nul ou quasi nul une fois l'abonnement acquis.

[7] L'expression « report modal », issue du vocabulaire de l'ingénierie des transports, signifie littéralement le report d'usage d'un moyen de transport vers un autre. Il est le résultat d'un agencement entre des facteurs individuels (les préférences, les contraintes), des facteurs contextuels (les offres disponibles et leurs qualités) et des facteurs structurels (la dépendance à la mobilité) (Kaufmann, 2026).

évidemment par une diminution importante du budget mobilité, en particulier pour ceux qui devaient cumuler plusieurs titres de transport et pour les transfrontaliers :

> *« Parce qu'il faut que je prenne un abonnement pour la France et un abonnement pour la Suisse, je suis passée d'un budget de 700 francs suisses par an pour l'abonnement à 300, parce que c'est juste pour la France au final. Et je dois dire que ça soulage. »*

Alors que de nombreux jeunes de moins de 25 ans dépendent de leurs parents pour financer leur abonnement annuel, la suppression de ce coût constitue un soulagement économique pour les ménages.

Chez les seniors, le bénéfice financier de la mesure est également reconnu, mais son impact est moins marqué. Ceux qui bénéficient d'une retraite modeste déclarent être « *contents* » d'économiser 200 francs, mais certains enquêtés auraient été capables d'assumer eux-mêmes le coût de leur titre de transport : « *Pour moi, ça n'a pas de sens. Moi, j'aurais pu le payer, mon abonnement.* » ; voire auraient maintenu leur abonnement indépendamment de la mesure : « *Je l'aurais quand même pris s'il n'y avait pas eu ça.* ». Cela indique que les effets de la mesure sont susceptibles de varier sensiblement selon le poids des dépenses de transport dans le budget des ménages et la position socio-économique des bénéficiaires, tel que le Tableau 7 le montre également à partir des données d'enquête.

La rentabilisation

Même lorsque les transformations d'usage restent discrètes, notamment chez les jeunes, pour lesquels la mesure vient surtout consolider un usage déjà établi et décorrélées de toute amélioration du service, notamment en termes de couverture du réseau, elle modifie néanmoins la perception de cette dépense. L'abonnement, bien que nécessaire aux déplacements quotidiens, passe d'un coût contraignant à une évidence, réduisant ainsi les arbitrages financiers qui pouvaient l'entourer.

Cependant, un autre mécanisme explique la hausse de la demande observée suite à la mesure : la volonté de rentabiliser l'abonnement. Cette logique, que certains enquêtés rapprochent d'autres abonnements de loisirs, conduit à chercher une sorte de « retour sur investissement » en multipliant les déplacements dans leur quotidien :

> *« Mais là, je me dis, c'est comme quand je fais du ski, j'ai un abonnement de saison. Je vais skier parce que j'ai un abonnement de saison. Donc il y a un côté d'incitation comme ça qui joue aussi, en tout petit, pour les transports communs. »*

Cet effet spécifique, qui incite à intensifier l'usage des transports publics une fois l'accès acquis et que les analyses quantitatives ont vérifié, peut ainsi être interprété grâce aux entretiens comme un « effet d'aubaine[8] » de la mesure ; une hypothèse qui reste toutefois à vérifier par des études de nature causale.

[8] Dans ce contexte, l'« effet d'aubaine » renvoie au fait que les usagers tirent parti d'un avantage lié à un coût déjà engagé, sans que cela ne corresponde nécessairement à un changement de leurs besoins de déplacement.

La sensibilité au prix à long terme

La mesure semble ainsi contribuer à la formation d'habitudes d'usage susceptibles de perdurer, tout en restant sensibles aux évolutions tarifaires. Parmi les jeunes, une forte tendance à la fidélisation apparaît, qui se traduit par une faible propension à envisager un recours à la voiture et par une intention de renouveler davantage l'abonnement en cas d'accès à un revenu :

> *« Enfin, pour ce trajet aussi, ce serait dommage de gaspiller de l'essence pour un trajet aussi court. Donc c'est vrai que oui, je renouvellerais mon abonnement. Ça serait plus problématique si je n'étais pas employée à ce moment-là. »*

Les habitudes acquises et une forme d' « inertie comportementale » atténueraient ainsi l'effet d'un éventuel retour au prix initial, en rigidifiant l'élasticité-prix[9] de la demande et en favorisant ainsi la routinisation de l'usage des transports publics.

Il s'agit d'un mécanisme qui peut également être observé chez les seniors :

> *« Si je prends des mauvaises habitudes [ironique], c'est-à-dire de profiter des transports publics, peut-être que je payerais le prix plein, mais pour l'instant je me dis non. À 200 francs, ça marche. »*

Toutefois, l'ancrage et la pérennité de ces habitudes dépendent de la perception du rapport coût–bénéfice propre à chaque individu, qui ajuste son comportement en fonction d'évaluations subjectives susceptibles d'évoluer selon les conditions tarifaires ou les alternatives disponibles.

[9] C'est-à-dire en réduisant leur sensibilité aux variations de prix une fois qu'ils disposent de l'abonnement.

Conclusions

Une étude d'une ampleur inédite…

L'étude menée dans le cadre de la prise en charge des abonnements unireso Jeunes et AVS/AI constitue à ce jour l'une des investigations les plus conséquentes sur le sujet. Reposant sur un échantillon de plus de 6'000 individus enquêtés en 2025, sa taille est deux fois supérieure à des études comparables conduites à Bruxelles ou à Munich. Cette **ampleur d'échantillonnage** lui confère une justesse statistique accrue, réduisant l'intervalle de confiance des estimations et renforçant la robustesse ainsi que la représentativité des résultats obtenus.

Au-delà de sa dimension quantitative, l'étude se distingue par son **protocole longitudinal**, qui en constitue un atout méthodologique majeur. Contrairement aux approches transversales, qui ne saisissent qu'un état ponctuel des comportements à un instant donné, le dispositif longitudinal permet une mesure avant-après de l'effet de la prise en charge des abonnements. Ce suivi répété permet l'observation de la dynamique intra-individuelle des comportements de mobilité, c'est-à-dire l'évolution des pratiques d'un même individu au fil du temps, notamment sur les sujets des fréquences d'usages des modes et du choix modal pour le dernier déplacement.

En complément des données quantitatives de l'enquête, la conduite d'entretiens en face à face auprès des jeunes et des personnes bénéficiaires de l'AVS/AI révèle les **mécanismes sous-jacents** des comportements observés: en donnant la parole directement aux populations concernées, elle éclaire les motivations, les représentations et les logiques d'usage qui influencent les décisions de mobilité, ainsi que les freins perçus à l'adoption des transports publics. Enfin, la spécificité des deux publics concernés, des jeunes aux habitudes de mobilité en cours de structuration et des personnes AVS/AI dont l'emploi du temps n'est plus cadré par le travail, justifie un recueil différencié et approfondi, garant d'une compréhension fine des effets hétérogènes de la mesure selon les segments de population.

…Révélant un usage plus intense des transports publics urbains…

Les effets les plus importants de l'évolution des comportements de déplacements à Genève se révèlent dans les fréquences d'usages, notamment parce que **l'acquisition d'un abonnement de transports publics est associé à l'augmentation de leur fréquence d'usage**.

La littérature internationale suggère que cette hausse de la demande semble principalement concentrée sur les déplacements de loisirs (Albalate et al., 2024; Bull et al., 2019) et pour certaines catégories d'usagers, comme les ménages à faibles revenus (Basnak & Giesen, 2023) et les retraités (Tomeš et al., 2022), mais nos résultats démontrent des résultats significatifs d'une **augmentation de l'usage des transports publics pour tous les motifs étudiés** (travail/études, achats, loisirs), et pour des types d'usagers variés. En effet, non seulement les habitués des transports publics renforcent leur usage, mais une part significative d'usagers occasionnels à très occasionnels se dirige maintenant vers un usage quotidien (Figure 2 et Tableau 4).

…Ainsi qu'une réduction de l'usage de l'automobile…

Même si la plupart des études internationales ne distinguent pas les nouveaux des anciens usagers ni les effets de demande induite du report modal, les analyses disponibles indiquent que les effets sur l'usage de la voiture restent faibles, avec des baisses inférieures à 5 % dans les estimations les plus robustes et fiables (Busch-Geertsema et al., 2021; Cats et al., 2014; Cats et al., 2017). Cela s'explique en partie par le rôle limité de la dimension tarifaire dans le choix modal entre transports publics et voiture (Kaufmann, 2026; Kaufmann et al., 2020).

Pour autant, nos résultats indiquent à la fois **une baisse de la fréquence d'usage et une baisse de la part modale de la voiture** pour les personnes bénéficiant de la mesure, montrant que les automobilistes quotidiens bénéficiant de l'abonnement pris en charge restent des usagers de la voiture, mais tendent à réduire l'intensité de son usage (Figure 2 et Tableau 5).

…Mais également une réduction de l'usage des modes actifs.

Les résultats des entretiens qualitatifs pointent cependant vers un report modal qui semble davantage provenir des modes actifs que de la voiture. En effet, l'augmentation de la fréquentation des transports publics semble s'expliquer plus souvent par un report modal depuis les modes actifs, notamment pour des trajets de courte distance (David, 2021; Fearnley, 2013; Storchmann, 2003). Ces résultats sont alignés avec les comportements déclarés dans l'étude genevoise, puisque **les parts modales des modes actifs des nouveaux abonnés constatées dans l'enquête quantitative sont en baisse** entre 2024 et 2025. Pour autant, celles-ci ne font que s'aligner sur celles des personnes qui étaient déjà abonnées avant la mise en place de la mesure.

Pour une meilleure compréhension de l'apport de la prise en charge des abonnements…

Pour les participants à l'étude, la prise en charge génère des effets qui vont au-delà de la seule réduction des coûts de déplacement. Elle s'accompagne d'un sentiment accru de **liberté de déplacement**, lié à un renforcement de l'autonomie des individus, ainsi que d'une réduction de la charge mentale associée à l'achat de billets. Mais ce qui émerge de l'évolution de l'opinion des bénéficiaires de la mesure, c'est également une **amélioration de l'opinion de la desserte et de la ponctualité**, indiquant donc que l'accès à pratique des transports publics est associée à une prise de conscience de son efficacité.

Ainsi, par rapport aux effets socio-économiques, le soulagement financier procuré par la mesure peut constituer un levier potentiel d'accessibilité (Grzelec et al., 2023; Štraub et al., 2023) et d'inclusion sociale (Gregersen et al., 2024), en levant les barrières financières à la racine de la précarité mobilité (Brough et al., 2022; Sträuli, 2024) et en produisant des bénéfices en matière de bien-être (Rambaldini-Gooding et al., 2021) tant chez les jeunes (Jones et al., 2012) que chez les personnes âgées (Andrews et al., 2012). À Genève, le **soulagement financier** est perçu comme plus marqué chez les jeunes et les ménages aux ressources plus contraintes que chez les seniors les plus aisés, pour lesquels prévaut plutôt une **logique de « rentabilisation »** de l'abonnement.

…Qui doit encore démontrer ses effets à long terme

Si, à **long terme**, la mesure tarifaire peut contribuer à ancrer durablement des habitudes d'usage des transports publics, en jouant le rôle de « porte d'entrée » vers ce mode, cette dynamique apparaît souvent réversible en fonction des évolutions tarifaires et de la perception individuelle du rapport coût-bénéfice.

Les analyses présentées dans ce rapport apportent donc un premier regard des effets de la prise en charge des abonnements de transports publics chez les jeunes et chez les seniors à Genève. Elles constituent toutefois des résultats qui nécessitent d'être approfondis par l'étude des comportements observés, par une approche causale de l'origine des évolutions observées, ainsi que par une observation sur le temps long des effets de la mesure et de la concrétisation de nouvelles habitudes de déplacements. L'analyse des traces GPS récoltées en 2024 et 2025 est en cours afin de confronter les comportements déclarés aux déplacements effectivement réalisés, de même que des modèles statistiques adaptés aux enquêtes longitudinales afin d'expliquer les déterminants des changements présentés dans cette étude. Enfin, l'extension de l'étude en cours permettra également d'observer sur un plus long terme à quel point les jeunes conservent leurs habitudes de mobilité une fois sortis de la mesure.

Références

Albalate, D., Borsati, M., & Gragera, A. (2024). Free rides to cleaner air? Examining the impact of massive public transport fare discounts on air quality. *Economics of Transportation*, *40*, 100380.

Andrews, G., Parkhurst, G., Susilo, Y. O., & Shaw, J. (2012). The grey escape: investigating older people's use of the free bus pass. *Transportation Planning and Technology*, *35*(1), 3-15.

Basnak, P., & Giesen, R. (2023). Assessing free-fare public transport in Chilean cities through optimization models. *Research in Transportation Economics*, *98*, 101277.

Brough, R., Freedman, M., & Phillips, D. C. (2022). Experimental evidence on the effects of means-tested public transportation subsidies on travel behavior. *Regional Science and Urban Economics*, *96*.

Bull, S., Larsen, J., Lusby, R. M., & Rezanova, N. J. (2019). Optimising the travel time of a line plan. *4OR*, *17*(3), 225-259.

Busch-Geertsema, A., Lanzendorf, M., & Klinner, N. (2021). Making public transport irresistible? The introduction of a free public transport ticket for state employees and its effects on mode use. *Transport Policy*, *106*, 249-261.

Cats, O., Reimal, T., & Susilo, Y. (2014). Public Transport Pricing Policy. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, *2415*(1), 89-96.

Cats, O., Susilo, Y. O., & Reimal, T. (2017). The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn. *Transportation*, *44*(5), 1083-1104.

David, Q. (2021). Gratuité des transports en commun et congestion routière : revue de la littérature et implications pour Paris. *Revue d'économie politique*, *Vol. 132*(3), 421-452.

Fearnley, N. (2013). Free Fares Policies: Impact on Public Transport Mode Share and Other Transport Policy Goals. *International Journal of Transportation*, *1*(1), 75-90.

Gregersen, F. A., Christiansen, P., Fearnley, N., Hartveit, K. L., & Tveit, A. K. (2024). The Behavioral Impact of Free Public Transport in Stavanger, Norway. *Findings*.

Grzelec, K., Hebel, K., Helbin, M., KoŁOdziejski, H., & Wyszomirski, O. (2023). Free Fare Public Transport as a Determinate on Pupils Travel Behavior and Preferences in Their Daily Travels Towards Sustainable Mobility – the Case of Gdynia (Poland). *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, *121*, 89-106.

Jones, A., Steinbach, R., Roberts, H., Goodman, A., & Green, J. (2012). Rethinking passive transport: bus fare exemptions and young people's wellbeing. *Health & place*, *18*(3), 605-612.

Kaufmann, V. (2026). Le report modal, du désir à la pratique.

Kaufmann, V., González, J., Bernier, E., Drevon, G., & Messer, M.-A. (2020). Analyse des logiques de choix modal auprès de la population active urbaine. *Études comparée du Grand Genève, du Canton de Vaud, et des agglomérations de Berne et de Bienn (cahier de LaSUR no 33E). EPFL*.

Kębłowski, W. (2020). Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport. *Transportation*, 47(6), 2807-2835.

Rambaldini-Gooding, D., Molloy, L., Parrish, A.-M., Strahilevitz, M., Clarke, R., Dubrau, J. M.-L., & Perez, P. (2021). Exploring the impact of public transport including

free and subsidised on the physical, mental and social well-being of older adults: a literature review. *Transport Reviews*, *41*(5), 600-616.
Storchmann, K. (2003). Externalities by automobiles and fare-free transit in Germany—a paradigm shift? *Journal of Public Transportation*, *6*(4), 89-105.
Štraub, D., Kębłowski, W., & Maciejewska, M. (2023). From Bełchatów to Żory: Charting Poland's geography of fare-free public transport programmes. *Journal of Transport Geography*, *111*, 103650.
Sträuli, L. (2024). Fare-free, not carefree: care mobilities in a fare-free public transport system in Tallinn. *Mobilities*, *19*(4), 686-703.
Tomeš, Z., Fitzová, H., Pařil, V., Rederer, V., Kordová, Z., & Kasa, M. (2022). Fare discounts and free fares in long-distance public transport in central Europe. *Case Studies on Transport Policy*, *10*(1), 507-517.