



*Date de dépôt : 15 décembre 2022*

## **Rapport**

**de la commission des affaires communales, régionales et internationales chargée d'étudier la proposition de motion de Pierre Nicollier, Beatriz de Candolle, Pierre Conne, Yvan Zweifel, Murat-Julian Alder, Alexis Barbey, Raymond Wicky, Jean-Charles Lathion : Non à un contournement de Genève payant !**

*Rapport de Romain de Sainte Marie (page 3)*

## Proposition de motion (2791-A)

### Non à un contournement de Genève payant !

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
considérant :

- la fin de la concession accordée à ATMB pour le tronçon du contournement de l'agglomération genevoise entre Annemasse et St-Julien-en-Genevois depuis 2015 ;
- les compensations financières demandées par ATMB pour la prolongation du bail à l'horizon 2050 ;
- la volonté de l'Etat français d'accepter le paiement, par un prélèvement indirect sur l'utilisateur (péage), de ces compensations<sup>1</sup> d'ici 2024 ;
- la difficulté d'encourager le transfert modal dans cette région en lien avec la faiblesse du réseau de transports en commun ;
- le report certain de nombreux utilisateurs vers les voies secondaires en cas de contournement payant ;
- la situation déjà critique des petites douanes et des villages adjacents des deux côtés de la frontière, et tout particulièrement Perly, Soral et Sézegnin sur le territoire genevois ;
- la gratuité de pratiquement toutes les infrastructures routières permettant les contournements d'agglomérations en France,

invite le Conseil d'Etat

à identifier, avec l'appui de la Confédération et des autorités françaises compétentes, (i) des solutions permettant de maintenir la gratuité du contournement autoroutier et (ii) toute autre action permettant d'éviter des reports de trafic vers les axes secondaires et les zones d'habitation du sud du territoire franco-genevois.

---

<sup>1</sup> <https://www.senat.fr/questions/base/2016/qSEQ160220080.html>

## Rapport de Romain de Sainte Marie

La commission des affaires communales, régionales et internationales du Grand Conseil s'est réunie à plusieurs reprises concernant le projet de motion 2791 et a procédé aux auditions suivantes :

- M. Pierre Nicollier, 1<sup>er</sup> auteur de la motion
- M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat (DI), accompagné de M<sup>me</sup> Christelle Charat, directrice à l'office cantonal des transports (OCT), de M. Damien Cataldi, ingénieur à l'OCT et de M. Mark Muller, représentant du canton au sein du conseil d'administration d'ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc)
- M. Claude Haegi, ancien conseiller d'Etat
- M<sup>me</sup> Nathalie Böhler, représentante de la Ville de Genève au sein de l'ATMB
- M. Paolo Lupo, président, accompagné de M. Thomas Putallaz, vice-président du bureau de l'association Genevois sans frontière
- M. René Deleglise, vice-président du groupement transfrontalier européen (GTE)
- MM. Philippe Redoulez, directeur général de l'ATMB et Christophe Dubois, directeur du réseau et de l'exploitation d'ATMB
- M. Alfonso Gomez, conseiller administratif en charge du Département des finances, de l'environnement et du logement de la Ville de Genève

### Audition de M. Pierre Nicollier, 1<sup>er</sup> auteur de la motion

M. Nicollier présente son projet et mentionne qu'il est question du segment entre Saint-Julien et Annemasse, une autoroute qui a été construite en 1982 et qui appartient à la France, avec 82 000 véhicules l'empruntant quotidiennement. Il précise que c'est l'ATMB qui exploite cette voie. Il observe que la gratuité avait été convenue par convention entre 1987 et 2015, et il déclare que l'ATMB a demandé une compensation financière pour maintenir cette gratuité jusqu'en 2050. Il indique que le Sénat a accepté la mise en péage pour maintenir la gratuité de cette autoroute. Il signale qu'installer un péage implique des constructions et donc des acquisitions foncières, raison pour laquelle il est envisagé de créer un péage par vidéo.

Il rappelle ensuite que le coût et la durée de transport impliquent le choix de transport pour l'utilisateur, et il rappelle que l'agglomération est engorgée depuis des années. Il précise que les villages tant suisses que français subissent

en l'occurrence ce trafic en mentionnant que le réseau ferroviaire est peu performant dans cette région du Grand Genève. Il ajoute que les bus sont également très peu efficaces dans cette région. Il déclare qu'il n'y a donc guère d'alternative à l'autoroute et il mentionne qu'en rendant ce tronçon payant, le reste du réseau routier en sera d'autant plus surchargé. Il indique qu'il n'y a pas non plus d'étude d'impacts pour ce projet et il mentionne que les conséquences de ce projet sont donc encore inconnues.

Il explique ensuite que le président du groupement transfrontalier envisage des événements coup-de-poing pour contrer ce projet, et il observe que plus de mille personnes ont signalé par le biais d'un sondage qu'elles arrêteraient de prendre l'autoroute. Il évoque encore une citation de Claude Barbier, adjoint au maire de Viry, qui indique que l'ouverture de la gare SNCF de Viry serait pertinente.

Il explique donc que cette motion vise à dégager des solutions pour maintenir la gratuité de l'autoroute et le développement de solutions permettant de désengorger les routes. Il observe que Genève risque de subir les conséquences de ce projet, mais il rappelle que le canton et la Ville de Genève ont des représentants au sein de l'ATMB. Il mentionne avoir l'impression que la coordination est médiocre, ce qui le surprend. Il rappelle encore que le service des affaires européennes, régionales et fédérales a indiqué qu'il y avait eu des discussions. Il pense que le Groupement transfrontalier européen et le département des transports pourraient également fournir des informations. Il termine en mentionnant que confier la tâche au Conseil d'Etat de défendre ce dossier ne peut être qu'une bonne chose.

Un député (S) demande comment la gratuité avait été décidée en 1982 et quels étaient les acteurs suisses impliqués.

M. Nicollier répond qu'il y avait un accord sur le fait que l'autoroute de contournement ne nécessitait pas de vignette sur le tronçon genevois et qu'en contrepartie, le reste de l'autoroute resterait gratuit. Cela étant, les autoroutes suisses nécessitent maintenant une vignette et il estime qu'il y a sans doute un déséquilibre existant.

Un député (EAG) déclare que la motion vise à conserver la gratuité de ce tronçon pour éviter des conséquences sur le trafic automobile à Genève, mais il se demande ce qu'il en est des Français qui ont besoin de la vignette pour rouler sur l'autoroute suisse. Il se demande si ce déséquilibre ne risque pas de nuire aux négociations.

M. Nicollier acquiesce et déclare que l'on pourrait se poser la question de la gratuité du contournement de Genève. Il répète que la motion demande de travailler avec la Confédération et les entités françaises de la région. Il estime

en l'occurrence qu'il serait plus judicieux de trouver un accord permettant d'éviter ces questions.

Un député (PDC) déclare que cette motion est effectivement pertinente. Il remarque que si 1322 véhicules cessent de prendre l'autoroute pour se disséminer sur les routes, notamment de Soral, les effets seront importants et il demande ce qu'il en est de ces chiffres. Il se demande s'il serait possible d'élargir la vignette suisse à ce tronçon avec une compensation.

M. Nicollier répond que c'est un sondage mené sur Internet qui a déterminé ces 1322 réponses. Il pense qu'il ne s'agit que d'une tendance. Il mentionne que Soral, mais également Bardonnex risquent de subir les impacts de cette décision. Il déclare qu'il essaierait de jouer sur la grogne de la population haut-savoyarde qui pourrait faire pression sur ses élus.

Un député (S) demande si le canton et la Ville de Genève ont toujours eu des représentants au sein de l'ATMB. Il se demande également comment ces représentants sont choisis. Il demande par ailleurs si le prix de ce péage sera similaire à celui de la vignette et s'il sera le même pour tout le monde.

M. Nicollier répond que le prix devrait être le même pour tout le monde. Il mentionne ensuite que la Suisse est très attractive puisque le grand rouleur ne paye qu'une fois et peut utiliser l'autoroute comme il l'entend. Il ajoute que l'évolution du prix de la vignette est souvent discutée par la Confédération. Il ne sait pas depuis quand des représentants du canton et de la Ville de Genève siègent au sein de l'ATMB. Il pense que ce sont le Conseil d'Etat et le Conseil administratif qui désignent ces représentants. Il précise que ces derniers viennent donc avec une étiquette de leur mandant respectif.

**Audition conjointe de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat (DI), accompagné de M<sup>me</sup> Christelle Charat, directrice à l'office cantonal des transports (OCT), de M. Damien Cataldi, ingénieur à l'OCT et de M. Mark Muller, représentant du canton au sein du conseil d'administration d'ATMB**

M. Dal Busco prend la parole et déclare que les réflexions qui seront évoquées aujourd'hui devront être prises avec prudence compte tenu des prochaines élections en France. Il ajoute que l'objectif de cette motion est clair et traduit une inquiétude partagée par le Conseil d'Etat en général, en particulier s'agissant du trafic pendulaire. Il rappelle alors que le choix que l'utilisateur peut prendre dépend de différents paramètres comme la vitesse, le confort, le coût – il évoque le Léman Express dont la fréquentation augmente –, et la politique de mobilité des entreprises avec l'existence d'un label des entreprises vertueuses. Il mentionne qu'il est légitime de se demander si

modifier l'un de ces paramètres peut entraîner une modification des usages. Il remarque que la création d'un échangeur autoroutier à Viry peut donc susciter des interrogations. Il rappelle par ailleurs que l'ATMB a également des contingences, notamment légales, devant être prises en compte.

M. Muller prend la parole et rappelle que ce tronçon Saint-Julien-Annemasse n'a jamais été gratuit et est toujours partiellement payant puisque les automobilistes qui viennent de Viry ou de Nangy s'acquittent d'un péage. Il ajoute que cette situation induit une inégalité de traitement entre les différents usagers de ce tronçon, raison pour laquelle une contribution était accordée à l'ATMB par la Haute-Savoie, une contribution qui a cessé en 2015.

Il signale ensuite que l'ATMB a l'obligation de trouver une solution financière puisqu'elle jouit d'une concession octroyée par la France qui implique de trouver une solution à cette situation bancaire. Il remarque que le but n'est pas de dégager des gains pour l'ATMB, mais de compenser la contribution de la Haute-Savoie qui a disparu, et de faire baisser le montant du péage. Il précise que l'égalité de traitement sera ainsi garantie entre les usagers.

M<sup>me</sup> Charat déclare qu'une simulation de cette mise en péage de ce tronçon a été réalisée afin d'en mesurer les effets.

M. Cataldi mentionne que les personnes venant de Bellegarde et au-delà ne payeront pas plus cher. Il précise que ce sont les usagers se déplaçant entre Bardonnex, Saint-Julien et Annemasse qui devront passer à la caisse. Il précise que la réalité est donc relativement complexe, puisque si certaines personnes payeront plus, d'autres venant de l'ouest payeront moins.

Il explique ensuite qu'un modèle de prévision de trafic est utilisé et permet de faire des simulations sur l'ensemble de l'agglomération. Il ajoute que l'exercice s'est basé sur l'offre de transport de 2020, et sur la période 7h30-8h30. Il constate donc que le trafic diminuerait de 350 à 400 véhicules, soit 15% du trafic actuel, avec cette mise en péage, entre Annemasse et Bardonnex. Il ajoute que la diminution est approximativement similaire dans l'autre sens.

Il observe également 120 véhicules supplémentaires à la sortie Thônex-Vallard, soit 70 véhicules supplémentaires (1% du trafic). Il mentionne que des diminutions de trafic entre Saint-Julien et Archamps peuvent être significatives, mais il répète que des usagers payeront moins et il déclare que la baisse de ce trafic sera donc compensée par des utilisateurs venant de l'ouest ou venant d'Annecy. Il déclare qu'il n'y a donc quasiment pas d'impact sur Bardonnex.

Il mentionne également qu'il n'y a pas de différence significative au niveau des petites douanes, mais au contraire une légère baisse de trafic sur l'ensemble du secteur, surtout au niveau de Saint-Julien, ainsi qu'un léger report modal

sur les transports collectifs. Il observe par ailleurs une baisse des kilomètres parcourus pour l'ensemble des modes de déplacement.

Il explique ensuite que ces résultats ont été discutés avec l'ATMB, laquelle a également réalisé des simulations avec le même outil en se basant dans un premier temps sur le scénario de l'échangeur de Viry. Cela étant, il déclare que les conclusions auxquelles la simulation de l'ATMB a abouti sont similaires à celles de l'OCT.

Un député (Ve) prend la parole et remarque que l'ATMB enregistrera tout de même des gains en créant ce péage.

M. Muller répond que l'exercice devrait être blanc avec d'une part la disparition de la contribution de la Haute-Savoie et d'autre part l'introduction du péage, même s'il faut clarifier le point de la disparition du péage à Viry. Il comprend l'interrogation du député (Ve), mais il rappelle que la contribution de la Haute-Savoie était modique.

Un député (UDC) demande si une contribution de l'Etat de Genève est envisagée.

M. Dal Busco répond que rien n'est prévu dans ce sens.

Un député (Ve) rappelle qu'il avait été dit que des solutions transfrontalières, comme l'utilisation de la vignette sur ce tronçon, pourraient être admissibles.

M. Dal Busco répond avoir de la peine à imaginer comment la vignette autoroutière suisse pourrait être validée sur ce tronçon, de manière extraterritoriale. Il ajoute n'avoir jamais entendu cette idée dont il doute de la pertinence.

Un député (UDC) déclare que la simulation a été faite à une heure de charge matinale. Cela étant, il constate que la situation le soir est bien plus pénible. Il se demande dès lors si les résultats seraient similaires sur 24 heures.

M<sup>me</sup> Charrat répond que l'usage est de prendre les heures de charge du matin, moment considéré comme le plus intense.

M. Cataldi déclare que la situation est déjà tellement saturée que les effets sont donc insignifiants. Il ajoute que l'heure de pointe du soir est plus importante que le matin puisqu'aux motifs purement pendulaires viennent encore s'ajouter des raisons de loisirs. Cela étant, il déclare que les effets seraient similaires.

Un député (PLR) demande ce que pense le Conseil d'Etat de la problématique de la gratuité sur cette autoroute de contournement.

M. Dal Busco répond que le Conseil d'Etat lutte contre le trafic pendulaire, mais il mentionne que dans ce cas de figure, les effets sont anodins. Il rappelle

ensuite que le projet d'échangeur de Viry inquiétait le canton puisque la crainte était de constater une augmentation des sorties à Viry et une percolation sur les petites routes. Mais il mentionne que, fort heureusement, les communes françaises ont changé de position et sont maintenant plus réticentes à un tel scénario. Il déclare que ce danger semble donc s'être éloigné.

Un député (PLR) se demande quelles sont les entités en France voisine détenant les compétences nécessaires en la matière.

M. Dal Busco répond que la concession de l'ATMB comporte des obligations. Mais il mentionne que des oppositions très fortes au niveau local en France entraînent des conséquences directes. Cela étant, il rappelle que le problème de circulation n'est pas uniquement suisse puisque les véhicules qui traversent Soral, traversent précédemment de nombreux hameaux en France voisine en y générant des nuisances similaires.

Un député (Ve) évoque l'autoroute Thonon-Machilly et demande quel en sera le statut.

M. Muller répond que ce tronçon sera à péage selon un dispositif dit de free-flow, soit sans système de péage physique. Il précise que ce n'est pas forcément ATMB qui construira ce tronçon même si ATMB doit participer à l'appel d'offres.

Le même député (Ve) comprend donc que la simulation démontre que l'introduction d'un péage n'aura que des conséquences mineures, et qu'un report modal est envisageable. Il se demande si des mesures complémentaires sont envisagées pour encourager ce report modal.

M. Dal Busco répond qu'il convient d'améliorer les services de la nouvelle offre. Il observe qu'il y a une convergence totale entre les autorités de part et d'autre de la frontière pour juguler le trafic pendulaire. Il rappelle que si des concentrations urbaines existent, l'habitat en Haute-Savoie demeure largement dispersé, et il mentionne qu'il est donc nécessaire de développer des solutions en favorisant la construction de parkings d'échanges ou l'usage du covoiturage. Il répète que des plans de mobilité d'entreprise sont en cours de réalisation.

Il rappelle alors que le trafic est source de nuisances multiples pour l'environnement, mais aussi pour les entreprises elles-mêmes, et il pense qu'il y a là un potentiel important à exploiter pour juguler ce problème. Il mentionne par ailleurs que certaines personnes sont fondamentalement individualistes et ne monteront jamais dans un train, et il déclare qu'il est nécessaire de développer des réseaux de mobilité douce pour ces derniers.



## **Audition de M. Claude Haegi, ancien conseiller d'Etat**

M. Haegi déclare siéger depuis longtemps au sein de l'ATMB. Il précise qu'il représentait dans un premier temps la Ville de Genève, puis le canton. Il mentionne être le témoin des activités de l'ATMB depuis de nombreuses années. Il rappelle que durant des années, le projet d'autoroute pris en compte était celui de Vallard à Bardonnex, et il mentionne que lorsque la France a réalisé ce maillon, Genève a pu réaliser une opération foncière extrêmement positive. Il mentionne que Genève a effectivement évité de réaliser ce maillon sur son propre territoire et n'a pas participé financièrement au tronçon français.

Il ajoute que la gratuité avait en outre été imposée pour éviter que des usagers ne sortent de ce tronçon et pénètrent dans Genève. Il précise que c'est la Haute-Savoie qui a dès lors versé une contribution pour garantir cette gratuité. Il signale par ailleurs que ce maillon est difficile puisque son élargissement est compliqué.

Un député (Ve) demande à combien se montait la contribution de la Haute-Savoie.

M. Haegi répond que le montant a été fixé en fonction de la fréquentation de l'époque qui était modeste. Il fournira les informations à la Commission. Il mentionne ensuite que le fait que cette autoroute ait été construite en France et non en Suisse représentait un véritable cadeau et il pense qu'il est nécessaire de le faire savoir.

Il ajoute que le canton et la Ville de Genève avaient pris des participations dans ce tronçon. Il précise que lorsqu'il y a eu une augmentation, l'ancien Conseiller d'Etat Jacques Vernet avait validé cette augmentation, laquelle avait toutefois été refusée par le Grand Conseil. Il observe que M. Vernet avait expliqué la situation à M. Balladur, qui présidait alors le conseil d'administration de l'ATMB, d'une manière fort désagréable entraînant son retrait du conseil. Il mentionne que cette anecdote devait entraîner une fluctuation de la participation des instances genevoises, participation qui se monte à 3,87% pour la Ville de Genève qui a encaissé 10 millions au cours de ces dernières années, et 1,54% seulement pour le canton, soit 5 millions.

Il remarque encore que les dividendes que l'Etat français lève sur l'ATMB sont consacrés au tunnel du Fréjus qui est déficitaire. Cela étant, il pense que ce tronçon représente le meilleur placement que Genève a pu réaliser dans ce domaine.

Il signale ensuite avoir demandé toute une série d'informations complémentaires qu'il doit recevoir prochainement et il se demande s'il ne serait pas intéressant pour la Commission d'auditionner la direction de l'ATMB, notamment à propos des questions environnementales. Il précise que

la politique de l'ATMB est exemplaire en matière environnementale. Il observe que la direction de l'ATMB est disponible sous réserve de la période électorale. Il ajoute que c'est le préfet qui traitera la mise à niveau des péages et il pense que ce sont des pistes que la CACRI pourrait explorer, au même titre qu'il serait intéressant de visiter à l'occasion le centre de Bonneville.

Un député (UDC) ignorait l'actionnariat de la Ville et du canton. Il se demande si Genève devrait investir dans ce tronçon.

M. Haegi répond que l'ATMB a le devoir de pratiquer le péage et se retrouve donc dans une situation illégale depuis la disparition de la subvention de la Haute-Savoie. Il remarque qu'en son temps, les autorités françaises avaient imaginé une participation genevoise à hauteur de 100 millions, mais il mentionne que le Conseil d'Etat a toujours refusé ce scénario.

Un député (S) remarque que M. Haegi a parlé de la politique exemplaire en matière environnementale de l'ATMB et il demande de quoi il retourne plus exactement et s'il peut donner de plus amples précisions à ce sujet.

M. Haegi répond que le président de l'ATMB est le maire socialiste de Chambéry qui a amplifié les premiers efforts de covoiturage avec des plateformes sur l'autoroute et toute une série d'initiatives. Il évoque encore la passerelle au-dessus de l'autoroute qui permet à la faune de passer et il pense que l'audition de l'ATMB permettra d'apporter de plus amples détails. Il signale également que des tarifs préférentiels sont proposés aux voitures électriques. Il pense qu'il est toujours possible de faire mieux, mais il déclare que les efforts de l'ATMB en matière environnementale, même s'il est question d'une autoroute, sont importants.

### **Audition de M<sup>me</sup> Nathalie Böhler, représentante de la Ville de Genève au sein de l'ATMB**

M<sup>me</sup> Böhler prend la parole et mentionne avoir été désignée en 2020 par le Conseil administratif pour représenter la Ville au sein du conseil d'administration de l'ATMB. Elle ajoute avoir reçu l'autorisation de ce dernier pour venir s'exprimer devant la commission. Elle précise que la participation de la Ville de Genève à l'ATMB se monte à 3,87%, et 1,54% pour le canton.

Un député (Ve) demande quels sont les revenus qui ont été générés.

M<sup>me</sup> Böhler répond que les dividendes sont versés régulièrement à la Ville de Genève, mais elle mentionne ne pas avoir de chiffres à ce propos. Elle propose d'envoyer ces éléments à la commission dans un second temps.

Un député (UDC) demande quels seront les impacts si ce tronçon devient payant et les conséquences, notamment les reports de trafic sur les petites routes du canton.

M<sup>me</sup> Böhler répond que la Haute-Savoie versait à l'ATMB un montant pour l'entretien de ce tronçon. Elle précise que ce montant était de 41 millions de francs français d'alors, versé en une fois en 1991 pour une durée allant jusqu'en 2015.

Elle ajoute que les usagers qui sortent à présent à Viry payent pour rien le tronçon allant jusqu'à Annemasse. Elle remarque que la réflexion vise donc à mettre en péage ce tronçon afin que les usagers réels payent leur parcours. Elle précise que cette mécanique ne générera aucun bénéfice pour l'ATMB. Elle observe ne pas avoir la position de la Ville de Genève à l'égard de cette motion puisque le Conseil administratif n'a pas délibéré à son propos.

Un député (Ve) déclare que la Commission a sollicité le Conseil administratif à venir s'exprimer, lequel s'est tourné vers M<sup>me</sup> Böhler. Il se demande dès lors si le Conseil administratif est désintéressé de la motion ou s'il s'agit d'un problème de calendrier.

M<sup>me</sup> Böhler répond que le Conseil administratif de la Ville s'est tourné vers elle en lui indiquant de demander l'autorisation du conseil d'administration d'ATMB pour venir parler devant la commission. Cela étant, elle ne connaît pas la position du Conseil administratif.

Le député (Ve) en prend note et mentionne que si le Conseil administratif entend prendre position, il serait bon d'en informer la CACRI qui doit statuer sur cette motion avec les conséquences éventuelles. Il rappelle que la Ville a encaissé pour 10 millions de dividendes.

Un député (PDC) demande si le manco financier enregistré par l'ATMB suite à la cessation de l'aide de la Haute-Savoie peut entraîner des conséquences sur l'entretien et notamment sur le renouvellement des infrastructures de cette autoroute.

M<sup>me</sup> Böhler répond ne pas avoir connaissance de limitations de moyens pour l'entretien de ce tronçon. Elle précise qu'il n'y a pas eu de points particuliers remontés au conseil d'administration depuis 2020 à ce propos, soit depuis son entrée en fonction. Elle ignore par ailleurs de quoi il retourne pour les années précédentes.

Le député (PDC) déclare que les comptes d'exploitation tournent donc correctement. Il se demande si l'aide octroyée par la Haute-Savoie à l'origine était temporaire, dans l'attente d'un trafic suffisant pour faire fonctionner correctement l'exploitation.

M<sup>me</sup> Böhler répond que la concession autoroutière se terminait en 2015. Elle ajoute ignorer les raisons pour lesquelles le renouvellement de la concession n'a pas pourvu à la poursuite de cette aide du département. Cela étant, elle rappelle que les modèles autoroutiers habituels impliquent un péage payé par les usagers.

Un député (Ve) déclare que ces 41 millions de francs français versés en 1991 ne représentent que peu de chose sur les 24 ans. Il se demande s'il est possible d'avoir des précisions à propos du péage envisagé.

M<sup>me</sup> Böhler mentionne que la discussion avec les élus français n'a pas encore eu lieu et elle précise que ces éléments inhérents au péage ne sont donc pas encore arrêtés.

Le même député (Ve) déclare ensuite que l'ATMB aurait fait des simulations de trafic et il demande s'il y a des éléments à ce propos.

M<sup>me</sup> Böhler répond que les simulations démontrent que les reports sur les petites douanes sont négligeables puisque ces reports entraîneraient des pertes de temps pour les usagers. Elle ajoute que ces résultats sont similaires à ceux de l'OCT.

Un député (UDC) se demande si une diminution des rétrocessions aux actionnaires serait envisagée si ce péage n'avait pas lieu.

M<sup>me</sup> Böhler répond que ce point n'a pas été abordé.

Un député (Ve) demande à quelle fréquence se réunit le conseil d'administration.

M<sup>me</sup> Böhler répond qu'il se réunit tous les trois à quatre mois.

Le même député (Ve) observe que la Commission a demandé l'audition d'un représentant de la Ville de Genève conjointement à celle de M<sup>me</sup> Böhler. Il pense dès lors qu'il serait judicieux de préciser ce point au Conseil administratif puisque les enjeux ne sont pas forcément anodins.

M<sup>me</sup> Böhler répond pouvoir demander officiellement au Conseil administratif de déléguer un représentant devant la commission.

### ***Commentaires des députés suite à l'audition***

Un député (PDC) se demande ce que prévoient les statuts de l'ATMB. Il mentionne que le jour où il sera nécessaire de recapitaliser cette société anonyme, il sera peut-être impératif de verser des fonds par le biais du canton ou de la Ville de Genève. Il pense que cette question est importante et il remarque que le Conseil d'Etat, autant que la Ville de Genève, n'étaient pas au

clair lors de leur audition. Il estime que cette motion pose des questions qui nécessitent des réponses que la CACRI n'a pas encore obtenues.

Un député (PDC) déclare que l'audition qui vient de se dérouler, audition pourtant officielle, n'était pas très sérieuse. Il proposerait de continuer le train des auditions et de demander au Conseil administratif de venir devant la commission. Il estime que la Ville sous-évalue les impacts de cette affaire.

Un député (S) partage les opinions sur l'audition de la Ville de Genève. Il remarque, cela étant, que l'audition du canton était très claire et il pense que la motion perd un peu de son sens au vu de la modestie des impacts sur le trafic. Cela étant, il se demande s'il ne faudrait pas envisager finalement un autre objet sur le sujet pour interpeller les autorités à l'égard de l'avenir autoroutier, ce d'autant plus que cette infrastructure est fondamentale pour la politique de mobilité. Il se demande donc si une motion de commission ne serait pas plus pertinente que la poursuite de l'analyse de cette motion.

Un député (PDC) entend ces propos, mais il pense que cette motion permet d'aborder le volet financier de cette affaire. Il observe que l'ATMB a peut-être prévu des travaux très importants au cours de ces prochaines années et il répète que les devoirs et obligations du canton et de la Ville devraient être éclaircis. Il ajoute que la participation de la Ville est plus importante que celle du canton et il remarque que la dépense sera plus compliquée pour elle à absorber si une recapitalisation est nécessaire.

Un député (S) déclare que le Conseil d'Etat ne suit sans doute pas ce dossier avec l'attention nécessaire et il déclare qu'il serait en faveur de s'intéresser de plus près à l'implication du canton.

Un député (Ve) mentionne que le canton et l'ATMB indiquent que les reports seront très modestes. Il ajoute que la motion a donc reçu une réponse, mais il remarque que la motion soulève des questions supplémentaires. Il rappelle par ailleurs qu'il a été question de procéder à une visite d'un centre autoroutier et il proposerait de geler cette motion dans l'attente des élections françaises.

### **Audition de M. Paolo Lupo, président, accompagné de M. Thomas Putallaz, vice-président du bureau de l'association Genevois sans frontière**

M. Lupo rappelle que l'association vise avant tout à représenter les frontaliers suisses. Il ajoute qu'elle se distingue de l'association transfrontalière européenne puisqu'elle ne propose pas de soutien juridique. Il précise que l'association s'est créée en 2013 lors du débat sur la séparation LAMal/CMU. Il ajoute que l'association a par ailleurs pris position sur la

question des P+R en France, la mobilité cohérente et équilibrée, la fin de la scolarisation des élèves frontaliers, etc.

Il signale encore que 15 524 frontaliers suisses ont été identifiés, des personnes qui n'ont pas forcément eu le choix de rester à Genève pour des raisons familiales, économiques ou de logement. Il indique que ces éléments sont tirés du Bilan social du Grand Etat.

M. Putallaz explique alors que les déplacements réalisés dans le périmètre genevois ne sont pas uniquement justifiés par des raisons professionnelles, puisque des déplacements en lien avec la scolarité, des motifs commerciaux ou pour des loisirs peuvent aussi être invoqués. Il déclare que l'association participe aux travaux du Forum d'agglomération et il observe que d'ici 2040 ce sont 25% de déplacements supplémentaires qui sont envisagés alors que le canton a la volonté de ramener à 46% le taux de déplacements individuels motorisés. Il observe que l'augmentation du trafic, en termes de valeur absolue, semble ainsi inéluctable.

Il évoque ensuite le Léman Express, les transports cyclables et les voies vertes qui sont en train de se créer, ainsi que les réseaux routiers saturés non seulement aux heures de pointe, mais aussi de manière récurrente. Il évoque également les projets imaginés comme l'élargissement de l'autoroute vers Nyon, ou à Perly et à Machilly ainsi que la traversée du lac. Il observe que le Forum d'agglomération a en l'occurrence insisté sur la possibilité de mieux anticiper les flux d'une rive à l'autre. Il en vient alors à l'autoroute du Salève en rappelant qu'une consultation avait été réalisée il y a quelques années pour créer une troisième voie en mentionnant que c'est cette idée qui avait initié un projet de péage.

M. Lupo observe que 2500 kilomètres d'autoroutes sont gratuits en France puisque gérés par l'Etat, certains tronçons faisant l'objet de concession. Il ajoute que quatre axes routiers desservent le Grand Genève, en large partie gratuits, en mentionnant qu'en 1991, la gare de péage de Saint-Julien a été fermée puisque ce tronçon est alors devenu gratuit. Il remarque que la portion Nangy – La Vallée Verte – Scientrier est très utilisée, comme Scientrier – La Roche-sur-Foron, et Sallanches – Passy qui sont tous des tronçons gratuits relevant de l'ATMB.

M. Lupo mentionne que les flux sur ces tronçons sont soit transfrontaliers soit touristiques avec un pourcentage de trafic régional. Il signale ensuite que les collectivités locales et l'Etat français sont partie prenante au capital de l'ATMB. Il indique que l'Etat ne prend en compte qu'un seul point, la pénétrante de cette autoroute à Genève, et il relève que ce tronçon n'est pas en difficulté financière puisqu'il y a une distribution des dividendes aux

actionnaires. Il déclare que la progression 2020-2021 est en l'occurrence de plus de 24 millions, soit plus de 13% du chiffre d'affaires, sans péage. Il mentionne qu'il est donc possible de se demander à quoi serviront les fonds provenant d'un éventuel péage. Il ajoute qu'il s'agit en fin de compte d'un impôt supplémentaire.

M. Lupo déclare alors que la position de son association assimile différentes prises de position visant à intégrer le maintien de la gratuité dans un ensemble de mesures cohérentes.

Un député (UDC) demande ce qu'il faut penser concrètement du covoiturage.

M. Lupo répond que la voie de covoiturage aux frontières ne fonctionne pas bien. Il ajoute que proposition a été faite de rendre plus efficient le trajet en covoiturage pour accéder à Genève ou à un pôle d'échange modal.

M. Putallaz mentionne que des infrastructures de stationnement sont toutefois nécessaires puisqu'il convient d'éviter de permettre aux voitures d'accéder au centre-ville.

M. Lupo déclare que la réflexion à cet égard n'a porté que sur la partie du passage de frontière.

Un député (PDC) déclare que c'est la première fois que la commission a des éléments tangibles. Cela étant, il se demande combien coûterait cette troisième voie qui a été envisagée.

M. Lupo répond que l'ATMB n'a pas communiqué ces éléments. Il pense qu'il serait intéressant d'entendre le représentant de l'actionnaire qu'est le canton de Genève.

Un député (PDC) déclare qu'il ressort clairement que les bénéficiaires permettraient de réaliser ce tronçon sans créer de péage.

M. Lupo acquiesce en mentionnant qu'il faut prendre en compte différents éléments comme l'accroissement de la mobilité transfrontalière et celui des déplacements touristiques qui nécessiteront dans le futur une troisième voie. Mais il mentionne que pour l'heure, l'autoroute ne souffre pas de ralentissement avant les frontières.

Le même député (PDC) déclare qu'il est possible d'imaginer que ces financements pourraient être nécessaires pour prolonger l'autoroute vers Thonon.

M. Putallaz répond que l'ATMB dégage 60 millions par année qui sont redistribués aux actionnaires. Il mentionne qu'à priori, il devrait être possible de financer de nouvelles infrastructures sur la base de ces gains.

M. Lupo mentionne que l'actionnariat privé est minoritaire puisque ce sont l'Etat et les collectivités qui sont les principaux actionnaires. Il considère dès lors que la réflexion est très étonnante.

Le même député (PDC) se demande si un prolongement de l'autoroute vers Thonon ne favoriserait pas une traversée du lac plus haut dans le Chablais, court-circuitant dès lors le pôle d'activités que représente Genève.

M. Lupo répond ne pas avoir de vision à cet égard. Il mentionne toutefois que les intérêts vaudois sont très différents, Genève ayant une attractivité beaucoup plus forte. Il ajoute que le périmètre de Thonon est pour le moment très mal desservi en termes de P+R. Il observe que Thonon va diminuer les places de parc, ce qui sera vite problématique pour les personnes qui prennent le bateau pour aller travailler à Lausanne.

Un député (PLR) demande quels pourraient être les impacts d'un péage sur les autres voies de communication, notamment.

M. Lupo répond que la question n'a pas été abordée sous cet angle puisque cela nécessite des compétences spécifiques. Mais il mentionne que l'association a relevé que le coût du trajet sur cette autoroute oscille entre 300 et 500 euros par année. Il précise que l'augmentation est quintuplée, voire sextuplée sur les portions les plus utilisées de l'ensemble du réseau. Il signale que le trajet entre Annecy et le P+R de Sous-Moulin lui coûte 350 euros par mois auquel il faut ajouter le vélo qu'il parque à Genève dans un parking et les hausses du carburant. Il craint dès lors que les personnes basculent sur des trajets certes plus longs, mais moins chers. Il pense que c'est l'accumulation des coûts qui va générer des modifications.

M. Putallaz signale qu'il n'y a plus de desserte de transport public entre Annemasse et Saint-Julien, un aspect qui ne fait qu'ajouter au problème. Il mentionne que les actionnaires sont ceux qui ont participé à la construction du tunnel du Mont-Blanc. Il pense dès lors qu'il est facile de trouver de qui il s'agit.

Un député (PLR) remarque qu'il y a 5,41% d'actions pour la Ville de Genève et le canton, ce qui est minoritaire. Il demande ce que cela représente en valeur absolue.

M. Putallaz répond que cela représente 3 à 4 millions par année entre les deux entités.

Un député (UDC) demande s'il serait possible de négocier un prix fixe pour les vingt ou trente prochaines années.



M. Lupo répond qu'il y a une carte d'abonnement annuel avec un prix dégressif de moins 30% après dix trajets mensuels. Il signale que les véhicules 100% électriques ne payent pas.

Un député (Ve) déclare que la gratuité a été payée en fin de compte par le conseil général de Haute-Savoie en observant qu'il était question de 100 millions, ce qui est plus important que les rentrées annuelles enregistrées par l'ATMB.

M. Lupo répond que les gros payeurs sont les touristes et les poids lourds. Il ajoute que la subvention versée par le département ne se monte pas à 100 millions puisqu'il faut déduire les rentrées.

Un député (Ve) demande si les autres tronçons gratuits sont également subventionnés par le département.

M. Lupo répond que la réflexion s'est arrêtée là puisqu'il n'a pas été possible de savoir ce que ces 100 millions finançaient.

### **Audition de M. René Deleglise, vice-président du groupement transfrontalier européen (GTE)**

M. Deleglise déclare que le GTE est un groupement d'intérêt frontalier, à l'origine de travailleurs et de plus en plus de retraités. Il mentionne que le GTE conseille les personnes sur un large champ d'activités, notamment sous l'angle de la fiscalité, des assurances sociales et des transports publics, avec du lobbying politique. Il remarque que les derniers dossiers dont le GTE s'est occupé étaient ceux des assurances maladie et du Léman Express.

Il mentionne que le transport est une problématique qui est difficile dès que l'on s'éloigne de la frontière, ne fût-ce que de deux ou trois kilomètres. Il ajoute que l'autoroute qui longe le canton est une route de contournement comme le périphérique de Paris. Il précise que la section dont il est question sert à éviter d'engorger la région genevoise et sert aussi bien aux résidents genevois qu'aux Français qui se déplacent d'Annemasse à Saint-Julien où se trouvent de nombreux services administratifs. Il observe que les tronçons de ce type à Grenoble ou à Lyon qui permettent d'éviter les bouchons sont en règle générale gratuits. Il mentionne qu'à terme, lorsque les infrastructures seront terminées, le contournement sera complété depuis le Vengeron jusqu'à Annemasse.

Il rappelle également que le canton et la Ville de Genève sont actionnaires auprès de l'ATMB et peuvent faire valoir leurs intérêts.

Un député (EAG) demande si les autres villes françaises de la même taille que Genève ont des contournements gratuits.

M. Deleglise acquiesce en mentionnant que c'est le cas à Grenoble, Lyon, Paris ou Bordeaux, voire même à Brive. Il ne sait pas en revanche comment les financements sont bouclés et comment sont payés les entretiens.

Une députée (Ve) remarque que les échanges entre Annemasse et Saint-Julien sont nombreux.

M. Deleglise acquiesce en mentionnant qu'il y a une sous-préfecture à Saint-Julien ainsi que des services de santé complémentaires. Il ajoute qu'en dehors de l'autoroute, il n'y a qu'une seule voie qui n'est pas simple si ce n'est à 2h du matin.

Un député (UDC) remarque que l'association réalise du lobbying et il se demande si des contacts ont été pris avec l'ATMB.

M. Deleglise acquiesce et déclare que l'association milite pour la gratuité. Il ajoute que l'ATMB quant à elle veut être rétribuée pour l'entretien qu'elle réalise.

Un député (S) demande qui il faut convaincre pour éviter qu'un péage soit instauré.

M. Deleglise répond que c'est l'ATMB qu'il faut convaincre. Il mentionne qu'ATMB ne veut pas fournir des prestations gratuitement et il déclare qu'il est nécessaire de dégager des solutions politiques entre les différents actionnaires.

Un député (EAG) demande ce qu'il faut penser des transports en commun dans cette région.

M. Deleglise répond que les transports en commun sont sous-dimensionnés et insuffisants. Il ajoute que le Léman Express est un premier pas, mais il rappelle qu'il ne circule pas le soir ni tôt le matin. Il rappelle qu'il s'arrête à 21h. Mais il déclare que ce tronçon ferroviaire fournit une vraie prestation. Cela étant, il explique que c'est l'interconnexion entre les différents modes de transport qui manque, observant que plusieurs modes font parfois doublon. Mais il observe que l'autoroute demeure nécessaire pour les transports sanitaires, les transports de matière, etc. Il ajoute que pour se rendre d'Annemasse à Saint-Julien en transport public, il est préférable de passer par le centre-ville de Genève.

Un député (PDC) demande ce qu'il en serait d'une vignette par exemple.

M. Deleglise répond que ce ne serait pas une bonne solution puisqu'il faudrait la contrôler et créer des infrastructures. Il ajoute que cette vignette ne pourrait pas être dédiée uniquement à des frontaliers puisqu'il y a tous les autres. Il imagine que l'ATMB sait très bien combien coûte un kilomètre d'autoroute.

Un député (PDC) demande quelles sont les possibilités de recours de l'association sur l'utilisation du domaine public auprès du Conseil d'Etat ou de Paris.

M. Deleglise répond que les recours sont compliqués. Il ajoute que les relais politiques sont les élus locaux avec qui l'association est en relation, et il pense que c'est eux qu'il faudra approcher un jour ou l'autre puisqu'ils sont tous partie prenante dans cette affaire.

Le même député (PDC) remarque qu'il est parfois plus facile de passer par le politique, mais il demande si sous l'angle du droit, l'association a les moyens de se faire entendre.

M. Deleglise répond que tant que le droit n'est pas violé, recourir n'est guère envisageable bien qu'il soit possible de chercher un angle d'attaque.

Un député (UDC) demande pourquoi certains tronçons d'autoroute sont gratuits et d'autres non.

M. Deleglise répond que c'est le choix de la région concernée. Il observe que le fonds d'infrastructure pourrait servir à cela.

Un député (Ve) demande si l'instauration d'un péage pourrait occasionner un report de circulation sur les voies secondaires.

M. Deleglise répond qu'un report semble inévitable, mais il mentionne qu'il est difficile d'en estimer l'importance. Il ajoute qu'il en ira de même avec les entreprises qui utilisent des camions. Il remarque que c'est déjà le cas à Nangy.

Un député (UDC) demande ce qu'il en est du covoiturage.

M. Deleglise répond qu'il est déjà possible de se garer le long de l'autoroute pour faire du covoiturage. Mais il doute que ce principe permette de supprimer un gros volume de trafic. Il rappelle que les horaires atypiques ne permettent pas de se fier à un autre mode de déplacement que le déplacement individuel motorisé.

### **Audition de MM. Philippe Redoulez, directeur général de l'ATMB et Christophe Dubois, directeur du réseau et de l'exploitation d'ATMB**

M. Dubois, directeur du réseau et de l'exploitation d'ATMB, prend la parole et explique que le PC fonctionne constamment et couvre avec ses caméras l'ensemble du réseau allant du tunnel du Mont-Blanc à Bardonnex, dont plusieurs tunnels. Il précise que ce contrôle se fait en lien avec les patrouilleurs qui sillonnent le réseau et qui sont les premiers intervenants en cas de panne ou d'accident. Il ajoute que les opérateurs saisissent la nature des événements et activent au besoin les synoptiques et mesures devant être prises.

Il remarque que l'information est également relayée au numéro 117 si nécessaire. Il déclare que les opérateurs sont en outre en lien avec le Samu, les pompiers et les gendarmes, ainsi que les dépanneurs agréés. Il mentionne par ailleurs que les opérateurs travaillent avec l'interface Sierra, un dispositif informatique qui propose aux opérateurs des mesures automatiques selon les circonstances.

Il explique ensuite que le floating car data (données de véhicule traceur) permet de suivre les véhicules équipés de GPS et de détecter dès lors des événements, mais aussi les fluctuations de trafic et les temps de parcours. Il observe qu'il est possible de suivre ces véhicules sur l'ensemble de la France, voire jusqu'à Palexpo.

Il rappelle encore qu'à l'exception de la RN 205 qui est gratuite, toutes les autres sections du réseau sont à péage. Il mentionne donc que depuis 1982, date de création de cette section autoroutière, les 25 500 personnes qui transitent par Viry payent leur passage, dont 8500 personnes qui n'empruntent pas cette section.

M. Redoulez, directeur général de l'ATMB, prend la parole à son tour et rappelle que l'ATMB a été créée en raison du tunnel du Mont-Blanc. Il ajoute que l'Etat français et le département de la Haute-Savoie sont les deux premiers actionnaires, le troisième étant les entités genevoises, puis l'Ain. Il ajoute que le chiffre d'affaires d'ATMB se monte à 200 millions avec 300 salariés. Il précise que la sécurité et la fluidité sont les deux objectifs principaux de l'ATMB. Il rappelle également que le tunnel du Mont-Blanc est géré depuis l'incendie qui est survenu du 24 au 26 mars 1999 par un partenariat entre deux structures, la première française et la seconde italienne.

Il signale encore qu'une loi qui a été votée il y a cinq ans prévoit qu'une entreprise est faite non seulement pour faire de l'argent, mais aussi pour assumer des responsabilités sociales et notamment environnementales ; une loi permettant donc à une entreprise d'investir de l'argent dans d'autres secteurs que le sien. Il ajoute que l'ATMB est en l'occurrence la première société autoroutière française à posséder cette « raison d'être » et entend devenir la première entreprise « à mission ».

Un député (S) demande si ce statut implique une différence fiscale.

M. Redoulez répond que rien ne change. Il mentionne que ce statut légitime l'entreprise qui peut utiliser le chiffre d'affaires dans autre chose que dans l'intérêt de l'entreprise. Il observe par ailleurs que le préfet de Haute-Savoie a consulté les élus concernés et est en train de rédiger son rapport pour Paris. Il précise que le montant des péages est inscrit dans le cahier des charges de la concession fixé par le ministère des transports, et il remarque que le préfet est

donc en charge de remonter au ministère les informations. Il ajoute que le préfet est au courant de la séance du jour et il précise, même s'il n'a pas de lien hiérarchique avec lui, qu'il le représente aujourd'hui.

M. Dubois mentionne que la présentation qui est faite est celle qui a été proposée aux élus français. Il explique que la section Annemasse-Saint-Julien a été mise en service en 1982 et était jadis à péage avec des gares de péage à Viry et Saint-Julien. Il déclare que c'est toujours le cas à Viry, mais il mentionne qu'en 1987, le département a souhaité que les automobilistes sortant à Saint-Julien puissent jouir de la gratuité. Il ajoute que de 1987 à 1990, le département payait donc une soulte à ATMB pour offrir cette gratuité aux utilisateurs, avant qu'un rachat ne soit envisagé avec un terme en 2015. Il remarque que le département a ainsi versé 40 millions de francs français. Il signale toutefois qu'en 2010, la RN205 a été intégrée dans le réseau, en conséquence de quoi la concession a été prolongée jusqu'en 2050. Mais il mentionne que le département n'a toutefois pas souhaité racheter la gratuité pour la période s'étalant de 2015 à 2050 pour le montant de 300 millions, raison pour laquelle l'idée de péage a été réintroduite.

Il répète que les 12 kilomètres du tronçon allant d'Annemasse à Saint-Julien voient 17 000 véhicules en transit qui payent le péage à Viry à hauteur de 4 euros sur les 50 000 véhicules qui passent sur cette autoroute. Il mentionne que c'est le tarif standard qui ne prend pas en compte une quelconque notion de compensation. Il ajoute que 33 000 véhicules utilisent donc localement cette section sans la payer. Il déclare que l'équité n'est donc plus respectée depuis le 1er janvier 2016 et il remarque qu'aux yeux de l'Etat, une redevance doit être remise en place en recourant à une technologie à flux libre (portique qui lit un badge ou une plaque d'immatriculation), et selon une neutralité garantissant l'équilibre économique de la concession.

M. Redoulez rappelle que la neutralité économique est un fondamental du modèle concessif français.

Un député (PDC) demande qui fixe le péage.

M. Redoulez répond que le montant du péage est fixé dans la concession qui est arrêtée par l'Etat, soit le Conseil d'Etat et le ministère.

M. Dubois déclare que le droit impose donc un retour au péage. Il explique que l'idée est simple puisqu'il est question de décomposer le prix tarifaire entre Eloise et Saint-Julien d'une part, et Saint-Julien et Annemasse d'autre part, avec un portique à flux libre.

Un député (EAG) demande si ce système de portique fonctionne avec les voitures qui ne sont pas françaises.

M. Dubois répond que le système a la capacité de détecter 28 nationalités.

M. Redoulez déclare que si le pays appartient à l'Union Européenne, il est facile de procéder au recouvrement. Quant au 13% de véhicules suisses qui passent sur ce tronçon, la réflexion est en cours.

M. Dubois ajoute que les équipes doivent être renforcées pour assurer le système, notamment pour le contrôle d'images, le centre d'appels et la gestion des fraudes. Il signale que le péage sur la future autoroute allant en direction de Thonon sera également en flux libre.

Un député (S) demande s'il y a déjà des flux libres en France.

M. Redoulez répond qu'il y a une section à Bordeaux qui vient d'être placée en flux libre depuis le 1<sup>er</sup> novembre.

M. Dubois déclare que l'autoroute de Normandie va également être placée en flux libre. Il ajoute qu'il en ira de même pour la future autoroute du Chablais.

Un député (PLR) demande si le concessionnaire de l'autoroute du Chablais est déjà connu.

M. Dubois répond par la négative. Il déclare ensuite que la problématique de la réintroduction du péage relève principalement des impacts éventuels sur le réseau adjacent.

M. Redoulez mentionne que les autorités locales et genevoises ont insisté sur la nécessité de faire une étude d'impacts.

M. Dubois acquiesce et explique que les impacts ont été modélisés selon différents tarifs, et il remarque que les Suisses ont également réalisé une étude. Or, il observe que les deux études convergent à la même conclusion, soit un report de trafic minime. Il déclare que dans le cas le plus défavorable, 4% du trafic se reporterait sur les réseaux parallèles.

Il déclare que le tarif actuel est en l'occurrence maintenu, avec 2,40 euros à Viry et 1,60 euro entre Annemasse et Saint-Julien, soit les 4 euros qu'il évoquait précédemment. Il déclare que cette remise à péage n'étant pas très populaire, ATMB a prévu un accompagnement avec des mesures commerciales, soit un dégrèvement de 30% pour les abonnés ATMB, ainsi que des réductions en fonction de l'utilisation. Il mentionne que celui qui vit à Annemasse et qui va travailler à Genève tous les jours payera ainsi 90 centimes son trajet.

Il déclare alors que les fluctuations financières inhérentes aux remises commerciales, aux coûts d'exploitation, au flux libre et aux taxes d'aménagement supplémentaires, devraient générer un résultat se montant à 3,26 millions après impôt. Il précise qu'il sera dès lors nécessaire de prendre des mesures complémentaires pour garantir la neutralité économique qui est

une contrainte, et il mentionne que le péage à Nangy sera donc diminué de 30 centimes ; ce qui fait sens puisque ce sont les personnes passant par Nangy qui seront principalement impactées par la réintroduction du péage.

Un député (S) demande comment le péage à Nangy peut diminuer puisqu'une grille horaire est édictée.

M. Redoulez répond que le contrat de concession va changer et il déclare que ces chiffres sont des propositions.

M. Dubois déclare que selon les profils, certains payeront plus alors que d'autres payeront moins.

Un député (S) demande qui sont les plus gros utilisateurs de cette autoroute.

M. Dubois répond que ce sont les personnes qui vont d'Annemasse à Bardonnex ; des utilisateurs qui payeront leur trajet 90 centimes.

Une députée (PLR) demande combien coûte le badge ATMB.

M. Dubois répond qu'il est gratuit. Il précise qu'une caution est demandée et que l'émolument est annulé après trois passages par mois.

Un député (Ve) demande pourquoi la réduction proposée à Nangy ne peut pas être appliquée sur le tronçon de Viry.

M. Dubois répond que le coût à Nangy est onéreux.

Un député (PDC) demande si le badge est l'abonnement.

M. Dubois acquiesce. Il déclare par ailleurs que la bretelle de sortie sera encore prolongée à Annemasse, et le parking de dédouanement à Bardonnex revu. Il ajoute qu'une nouvelle voie est aménagée entre Archamps et le viaduc de Bardonnex pour favoriser le covoiturage. Il ajoute que ces investissements se montent à 22 millions couverts par ATMB.

Il déclare alors qu'une rencontre doit avoir lieu avec le Groupement transfrontalier le 28 novembre. Il ajoute que le résultat des différentes consultations sera formalisé dans un avenant au contrat de concession, l'entrée en force du péage étant prévu en 2027.

Un député (MCG) demande pourquoi ne pas faire un seul péage à Saint-Julien.

M. Dubois répond qu'il faudrait 13 portiques pour ce faire, ce qui n'est pas raisonnable.

M. Redoulez déclare encore que le flux libre permet de gagner de l'espace et de supprimer les stop-and-go polluants.

Un député (S) demande combien temps durera la remise de 30%.

M. Dubois répond que la mesure aura un terme, mais il ne pense pas cela durera des années. Il rappelle qu'ATMB offre aussi une réduction pour les véhicules électriques.

M. Redoulez mentionne qu'ATMB est la première société autoroutière à proposer cette mesure.

Un député (S) signale qu'il est question à Genève de diminuer le trafic individuel de 40% en raison des enjeux climatiques et il se demande quelle est la position d'ATMB.

M. Redoulez répond que le conseil d'administration a voté la « raison d'être » pour ces raisons. Il ajoute que l'entreprise travaille maintenant sur l'hydrogène, sur les ERS (Electric Route System) avec un groupement en réponse à un appel d'offres de la Banque publique d'investissement. Il signale qu'un test sera en l'occurrence mené. Il remarque par ailleurs que la réflexion porte sur l'interdiction des véhicules thermiques dans le tunnel du Mont-Blanc. Il observe que BP est en train de mettre en place une station GNL à Bonneville. Il précise que les remontées mécaniques travaillent avec ATMB sur la question de l'hydrogène. Il pense que les systèmes les plus adaptés l'emporteront en fonction des exigences, mais aussi du contexte.

M. Dubois déclare qu'ATMB est la société qui a construit le plus grand nombre de places de covoiturage, et cofinancé des pistes cyclables qui longent l'autoroute à hauteur de 2,5 millions d'euros d'ici deux ans.

Un député (EAG) demande si du revêtement phonoabsorbant est utilisé.

M. Dubois répond qu'ATMB a fixé des seuils plus sévères que les normes.

M. Redoulez déclare que ces revêtements phonoabsorbants ne marchent pas et sont un effet marketing. Il rappelle que le sable est retiré de ces revêtements, ce qui permet d'absorber les chocs et donc les bruits, mais il mentionne qu'au bout de trois ans, les alvéoles sont complètement bouchées.

M. Dubois déclare que les contraintes sur une autoroute sont bien plus grandes qu'en ville et que ce revêtement n'est donc pas adéquat pour de telles infrastructures.

Un député (PDC) déclare que le 4% dont il était question représente 1 300 véhicules. Et il rappelle que Genève tente plutôt de limiter la percolation dans les villages.

M. Dubois espère que cette voie de covoiturage sera utilisée.

M. Redoulez mentionne que le covoiturage en France explose.

Un député (PDC) remercie les représentants d'ATMB pour ces explications. Il mentionne que le vrai souci de Genève est la percolation des véhicules dans les petites localités et il observe que même 4% du trafic sera



difficile à absorber. Il se demande ce qu'il en est de la concertation avec Saint-Julien qui est déjà en surcharge depuis des années.

M. Dubois répond qu'il faut plutôt retenir 3%. Il ajoute que les autorités de Saint-Julien et d'Annemasse acceptent ce 4%, mais veulent la gratuité. Il mentionne que si la gratuité était adoptée, la compensation financière devant être versée à ATMB serait importante.

Le même député (PDC) déclare que la Confédération suisse apporte beaucoup d'argent et il mentionne qu'une véritable articulation doit être définie pour permettre que l'ensemble fonctionne. Il rappelle que le prochain projet d'agglomération prévoit des projets très lourds.

### **Audition de M. Alfonso Gomez, conseiller administratif en charge du Département des finances, de l'environnement et du logement de la Ville de Genève**

M. Gomez mentionne que la Ville de Genève est un petit actionnaire de l'ATMB. Il déclare que c'est l'Etat français qui mène le bal en tant qu'actionnaire, mais aussi en tant qu'organisme de tutelle. Il remarque que le conseil d'administration de l'ATMB a décidé de reporter sur les utilisateurs la perte que représente l'arrêt du soutien financier des collectivités publiques françaises à cette autoroute. Il observe ne pas être le plus à même pour répondre à la question des éventuels reports de trafic sur les routes secondaires genevoises.

Un député (S) déclare qu'il serait intéressant de connaître la position politique de la Ville de Genève par rapport à cette problématique.

M. Gomez répond que cette autoroute est existante et que la Ville ne prend pas de position politique spécifique. Il rappelle, cela étant, que la Ville se positionne sur la présence des voitures en ville, mais il indique que cette modification inhérente à cette autoroute ne représente pas un danger imminent. Il rappelle par ailleurs qu'il est vrai que la Ville s'est positionnée contre l'autoroute du Bas-Chablais.

Un député (PLR) se déclare surpris puisque la Ville de Genève est l'actionnaire suisse le plus important de cette autoroute et demeure visiblement très éloignée de cette implication. Il observe que la commission mène un travail sur le sujet depuis plusieurs mois, qu'elle s'est rendue sur place, et il se demande s'il y a un enjeu pour la Ville de Genève.

M. Gomez répond que cette autoroute représente un enjeu pour la commission, notamment à l'égard du report éventuel de trafic sur le réseau secondaire. Mais il remarque que les spécialistes n'ont pas attiré l'attention de

la Ville sur un quelconque danger, contrairement à la route des Nations pour laquelle des mesures seront nécessaires. Il explique que la Ville aurait donc agi si cette autoroute représentait un danger.

Un député (EAG) observe qu'il n'y a pas un intérêt prodigieux de la part de la Ville de Genève pour cette autoroute et il se demande pourquoi ne pas vendre ces actions.

M. Gomez répond que ces actions relèvent du patrimoine historique de la Ville de Genève. Il ajoute qu'une vente nécessiterait un passage devant le Conseil municipal. Il rappelle par ailleurs que la volonté populaire est claire et qu'il n'est pas question de se départir de ces biens.

Un député (PLR) déclare que la motion reflète une inquiétude de la part des habitants qui sont en frontière, en raison d'un débordement qu'un péage pourrait entraîner. Il ajoute que la technologie qui sera mise en œuvre sera merveilleuse, mais nécessitera un temps d'adaptation et il observe que certains imaginent volontiers un report de trafic. Il déclare ensuite que l'actionnariat de la Ville de Genève représente également un levier.

M. Gomez rappelle qu'il y a déjà un effet de débordement aujourd'hui comme le démontre l'exemple de Soral. Il ajoute que ces communes n'ont pas interpellé la Ville de Genève dont la marge de manœuvre est quoi qu'il en soit minime. Il pense, cela étant que la question de fond relève de la mobilité. Il imagine dès lors que si la Ville de Genève devait prendre une position, ce ne serait pas la question du péage qui serait mise en avant.

Un député (Ve) déclare que l'ATMB pourrait recapitaliser sa société et il se demande si le canton et la Ville de Genève seraient impliqués.

M. Gomez répond ne pas avoir entendu parler d'une recapitalisation.

Le député (Ve) acquiesce et déclare que c'est la raison pour laquelle un péage sera réintroduit.

Un député (S) observe que l'ATMB a une stratégie commerciale sur ce tronçon, et il se demande si la stratégie tarifaire d'ATMB préoccupe la Ville de Genève.

M. Gomez répond par la négative. Il ajoute que la Ville attend de connaître la stratégie d'ATMB comprenant ses tarifs pour se positionner.

## **Synthèse et prises de position des partis politiques**

Le **groupe Socialiste** estime que cette motion n'a plus lieu d'être. Il ajoute que la commission est déçue du suivi de ce dossier par les autorités genevoises et il pense que c'est là la leçon qu'il faut en retirer. Il mentionne que le contournement payant devra être développé quoi qu'il en soit, à moins que la

Suisse décide de payer. Il observe toutefois que les flux sont surtout franco-français. Il signale en outre que les reports sur les routes suisses seront, selon les études, négligeables. Il déclare que cette motion a apporté de nombreuses informations et il répète qu'il serait nécessaire que les autorités genevoises suivent de plus près ce dossier et notamment les politiques mises en avant.

Le **groupe PLR** partage largement cette analyse. Il ajoute que la visite sur place a permis de comprendre le mécanisme qui menait à la réintroduction d'un péage. Il estime qu'il était pertinent de creuser le sujet et qu'il convient maintenant d'éviter de laisser aller les choses. Il comprend la position du groupe socialiste, mais il mentionne que son groupe s'abstiendra pour faire passer un message.

Pour le **groupe PDC**, la présentation de l'ATMB était très claire, ce tronçon n'ayant jamais été gratuit, mais financé par les entités publiques françaises. Il ajoute que si le report sur les petites routes est marginal, celles-ci sont déjà pleines. Cela étant, il pense que c'est plutôt au niveau de la Confédération qu'il faudrait intervenir, raison pour laquelle son groupe renoncera à cette motion. Il ajoute qu'une hausse de 3% est déjà de trop, mais il mentionne qu'il s'agit d'une motion et qu'il est illusoire d'imaginer changer quoi que ce soit.

Le **groupe Ensemble à Gauche** déclare qu'il n'y a plus aucune raison de détenir des actions dans cette entreprise, compte tenu du désintérêt des autorités. Il estime que ce manque d'intérêt est inquiétant pour le Grand-Genève.

Le **groupe UDC** remarque que les évaluations sur les reports de trafic sont rassurantes avec une hausse de 4%. Il pense, cela étant qu'il est préférable que ce soit les usagers qui financent ce tronçon plutôt que les entités publiques. Il déclare que l'UDC refusera donc cette motion.

Le **groupe Verts** refusera également cette motion. Il ajoute que la visite de l'ATMB a été très éclairante. Il partage les commentaires évoqués et déplore également le manque d'intérêt de la part du canton et de la Ville de Genève à l'égard de leur implication dans cette autoroute.

Le président passe au vote de la M 2791 :

Oui :	—
Non :	11 (2 Ve, 3 S, 1 EAG, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG)
Abstentions :	4 (4 PLR)

***La M 2791 est refusée.***

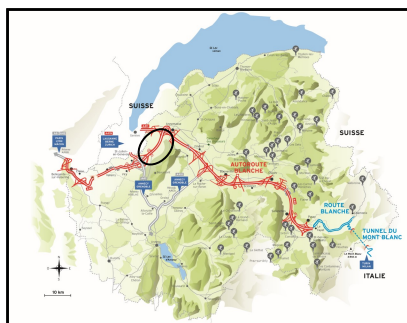
Pour toutes ces raisons, la majorité de la commission vous invite à refuser la M 2791.

# Remise à Péage de la section ASTJ

Elus Genevois

NOVEMBRE 2022

Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc



## Sommaire

1. Rappel du contexte
2. Les modalités de la remise à péage
3. Les mesures d'accompagnement
4. Synthèse du projet
5. Les prochaines étapes et le calendrier

# 1

## Rappel contexte

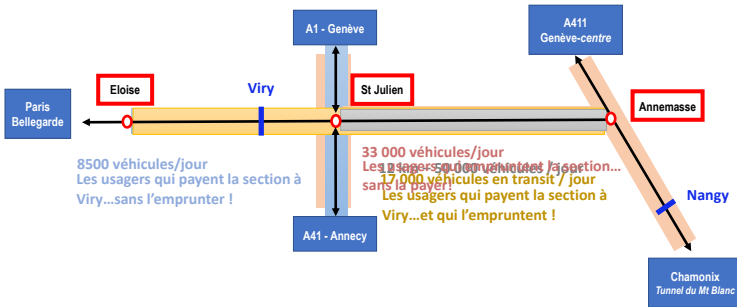


## Retour en arrière...

- Mise en service en décembre 1982, la section est payante:
  - Pour le trafic **local** : le diffuseur de St-Julien est équipé de barrières de péage
  - Pour le trafic **de transit** : on paye à Viry (toujours le cas)
- Les barrières sont démontées fin 1987, date à laquelle un accord financier est conclu entre le Département 74 et ATMB pour exonérer de péage l'usage **local** de cette section
- Le 3 juin 1991, le département rachète la gratuité de l'usage **local** moyennant une participation forfaitaire de 40 MF, et ce, jusqu'à la fin de la concession (31 décembre 2015)
- En 2010, la concession de l'A 40 est prolongée à 2050 : se pose au Département 74 la question du prolongement sur 35 ans du rachat de la gratuité pour le trafic **local**: [la collectivité décline](#).



## La situation actuelle...



## ...La situation actuelle

- La convention du 3 juin 1991 ne produit donc plus d'effet depuis le 1<sup>er</sup> Janvier 2016
  - La gratuité locale n'est pas admissible au regard du droit du péage :
    - Le réseau ATMB est une concession de service public qui sous-tend le principe d'égalité devant les charges publiques...
    - ... Via la perception d'une redevance pour service rendu qui exige une proportionnalité entre service et tarif
- Obligation de remettre à péage la section pour les déplacements **locaux** en intégrant deux prérequis:
- Recours à une technologie flux libre
  - Une neutralité pour l'équilibre économique de la concession (ni gain, ni perte pour ATMB)

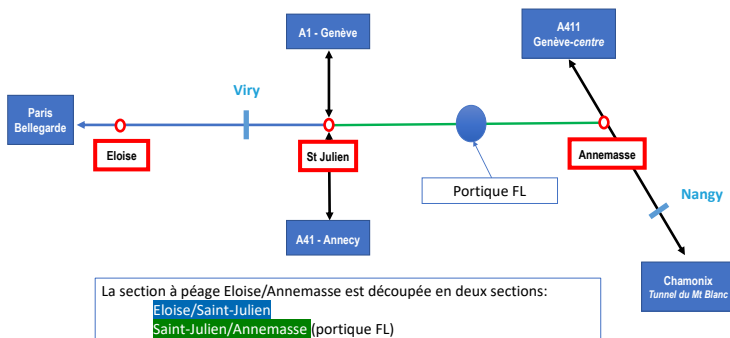


# 2

## Les modalités de la remise à péage

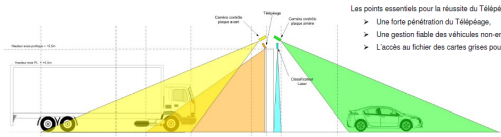


### Création de deux nouvelles sections à péage



## La solution retenue: le flux-libre

Une technologie éprouvée hors de France...



Les points essentiels pour la réussite du Tolléage Free-Flow sont les suivants :

- Une forte pénétration du Tolléage,
- Une gestion faible des véhicules non-enregistrés et de la fraude,
- L'accès au fichier des cartes grises pour le recouvrement des véhicules fraudeurs,

... qui nécessite un *back-office* important...



Contrôle d'image



Centre d'appel



Gestion de la fraude et du recouvrement



## Quel impact de la remise à péage sur le trafic ?

Les études menées par le bureau d'études EGIS montrent que la remise complète à péage de la section ne se traduit pas (ou presque...) par un report de trafic sur le réseau secondaire

Ce report n'évolue que très peu selon l'évolution du prix de péage de la section: au plus fort il reste inférieure à 4% sur la période HPM + HPS

Tarification ASTJ	HPM ASTJ		HPS ASTJ	
	Vers l'est	Vers l'ouest	Vers l'est	Vers l'ouest
0,00 €	2 316	2 962	3 371	2 760
Ecart	-86	-104	-58	-55
1,10 €	2 230	2 858	3 313	2 706
Ecart	-9	-12	4	-2
1,30 €	2 222	2 846	3 317	2 703
Ecart	-13	-15	-13	-7
1,50 €	2 209	2 831	3 303	2 696
Ecart	-13	-12	-9	-9
1,70 €	2 197	2 819	3 295	2 687
Ecart	-10	-12	-11	-6
1,90 €	2 186	2 807	3 284	2 681
Ecart entre le scénario gratuit et le scénario à 1.90€	-130	-155	-87	-79





## Le tarif des deux nouvelles sections

La nouvelle tarification des deux sections Eloise – St Julien et ASTJ a été discuté avec le Ministère des Transports en application des règles suivantes:

- Maintien de l'actuel tarif kilométrique entre Eloise et Annemasse
- Tarification d'ASTJ sur la base de la distance la plus longue qu'il est possible d'y parcourir (13,6 km entre la bifurcation A40 x A411 et la sortie St Julien)

Il en découle que le tarif entre Eloise et Annemasse, perçu à Viry, et actuellement fixé à 4 € TTC pour les classes 1 (VL) se répartit à terme en:

- **2,40 € TTC entre Eloise et St Julien (le péage à Viry diminue de 1,60 € TTC)**
- **1,60\* € TTC sur la section ASTJ**

*\*: L'étude de trafic montre qu'à ce niveau de tarification le report de trafic sur le réseau parallèle est estimé à 3,2% du trafic HPM + HPS*



Les mesures  
d'accompagnement  
de la remise  
péage

3



### 3.1 Des mesures commerciales



13



## Les remises commerciales pour les abonnés ATMB

Les abonnés ATMB, munis d'un télébadge, vont pouvoir bénéficier d'une double remise:

1. Un dégrèvement exceptionnel de 30% sur le tarif nominal...
2. ...auquel viendra s'ajouter une remise commerciale qui sera proportionnée à l'usage mensuel de l'abonné sur l'ensemble du réseau ATMB (barème compris entre 15% et 40% de réduction selon le kilométrage effectué)



un abonné qui parcourt tous les jours la seule section ASTJ devra in fine payer son trajet:

$$1,60 \times 0,70 \times 0,80^* = \underline{0,9 \text{ €}}$$

\* En empruntant quotidiennement la seule section ASTJ (A/R), le nouveau barème de réduction commercial lui octroie une remise de 20%



14

## Une réduction du tarif au péage à Nangy

La remise a péage se traduit par un effet bénéfique sur le compte de résultat de l'entreprise estimé à 4 M€/an (cf. tableau ci-contre)

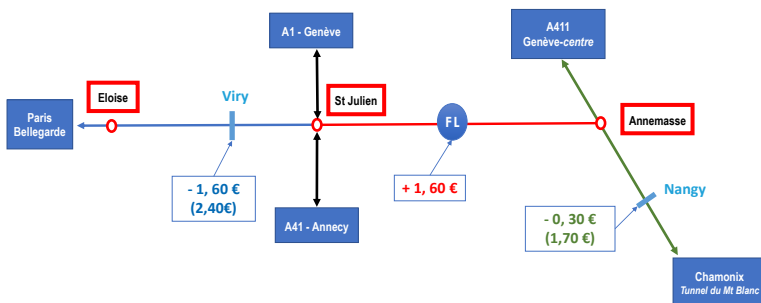
Recette annuelle brute induite par péage ASTJ	29.20
Perle annuelle nette des remises commerciales à Viry (20% d'abonnés avec une remise moyenne de 25%)	-13.20
Perle de recette ASTJ induite par le non recouvrement	-1.17
Perle de recette ASTJ induite par les remises commerciales (-30% du prix pour les 45% d'abonnés + remises commerciales proportionnées au cumul de trajets ATMB évalué à 25%)	-6.24
Amortissement des Investissements (FF + aménagements de l'infra)	-1.14
Coûts d'exploitation du FF (personnels dédiés à la relecture d'image, au recouvrement, au call center, frais d'édition et de recouvrement des étrangers, maintenance du portique)	-1.10
Taxes (TAT et redevance domaniale)	-2.00
Résultat d'Exploitation	4.35
Impôts sur les sociétés (26% du résultat d'exploitation)	-1.09
<b>ESTIMATION</b> sur le compte de résultat annuel ATMB	<b>3.26</b>

Par nécessité d'assurer la neutralité de l'économie de la concession, il est proposé d'abaisser de 30 centimes (classe 1) le tarif de péage à Nangy



15

## Synthèse des évolutions de péage (classe 1)



## Quelques simulations de cas type

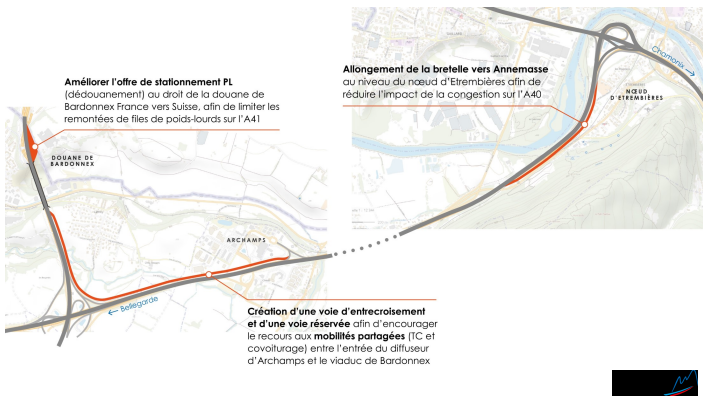
		avant remise à péage	après remise à péage	$\Delta$ par trajet	$\Delta$ mensuel (sur la base de 45 semaines travaillées)
non abonné ATMB en transit	Boïse ↔ La Roche	6	5,7	-0,3	
	Annecey ↔ Bellegarde	12,4	10,8	-1,6	
non abonné ATMB local	Annemasse ↔ Bardonnex	0	1,6	1,6	
	Boïse ↔ Bardonnex	4	2,4	-1,6	
abonné ATMB en transit	Boïse ↔ La Roche	3,9	3,34	-0,56	-21
	Annecey ↔ Bellegarde	10,8	9,7	-1,1	-41,25
abonné ATMB local	Annemasse ↔ Bardonnex	0	0,9	0,9	33,75
	La Roche ↔ Bardonnex	1,3	1,77	0,47	17,625
	Boïse ↔ Bardonnex	2,6	1,6	-1	-37,5



### 3.2 Les aménagements de l'infrastructure

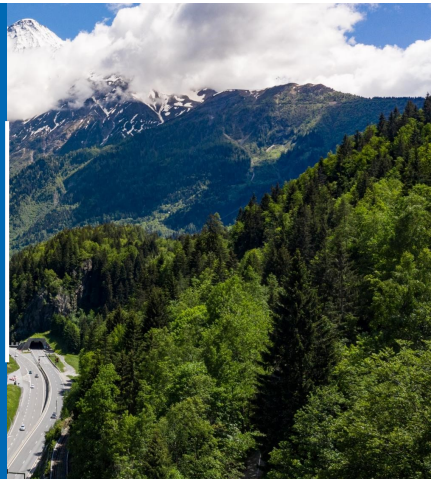


## 3 aménagements retenus à l'issue des échanges DGITM-DDT 74 en 2021



# Synthèse de Projet

# 4



## La synthèse du projet

---

- Obligation de remise à péage (respect du contrat de concession et rétablissement de l'équité entre les usagers)
- Recours à la technologie Flux Libres (pas de barrière physique)
- Tarif nominal de 1,60 € TTC pour les véhicules légers (classe 1)
- Diminutions de tarif du péage de part et d'autre de la section ASTJ
  - - 1,60 € TTC à Viry (classe 1)
  - - 0,30 € TTC à Nangy (classe 1)
- Importantes remises commerciales pour les abonnés ATMB (abattement de 30% du tarif + remises allant de 15% à 40% selon la fréquentation du réseau par l'abonné, soit des remises situées entre 40% et 58%)
- Aménagements capacitaires aux extrémités de la section estimés à 21 M€:
  - allongement de la bretelle de la sortie 14 (Annemasse)
  - création d'une voie dédiée aux covoitureurs et bus entre le diffuseur d'Archamps et le viaduc de Bardonnex
  - Aménagements capacitaires du parking PL de la douane à des fins de fluidification du trafic



5  
Les prochaines  
étapes en  
calendrier



## Les prochaines étapes et le calendrier du Projet

---

### Les prochaines étapes

- Rencontre des représentants des usagers de l'A 40
- Remise au Ministre du rapport de concertation du Préfet
- Projet d'avenant au contrat de concession
- Transmission du projet d'avenant à l'ART + passage au Conseil d'Etat
- Lancement des études détaillées des aménagements de la section
- Lancement d'un appel d'offre pour la mise en œuvre du FF

### Le calendrier

- Mise à péage: 2027
- Fin des travaux: 2027

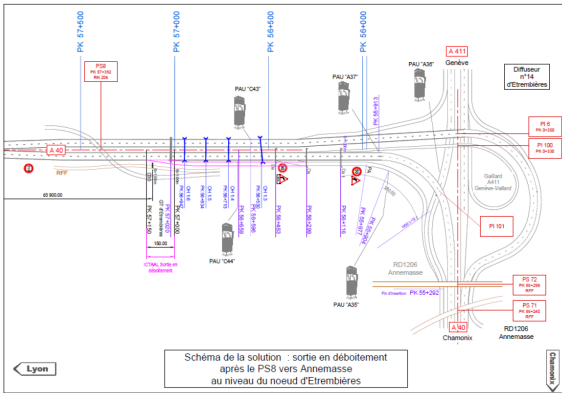


Annexe

6

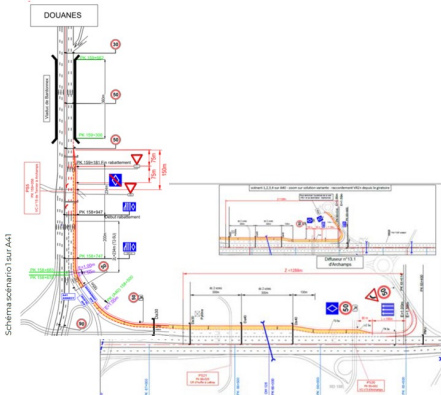


## Allongement de la bretelle vers Annemasse



25

## Voie d'entrecroisement et voie réservée entre l'entrée Archamps et le viaduc de Bardonnex (scénario 1)

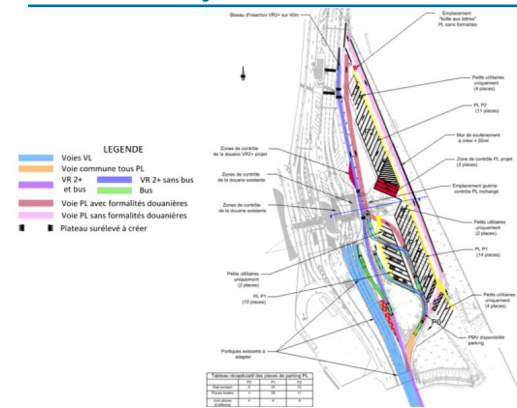


- Voie d'entrecroisement entre l'entrée du diffuseur d'Archamps et la bretelle de sortie vers Bardonnex afin de réduire l'impact de la congestion sur l'A40
- Voie réservée expérimentale (VR2+) aménagée en lieu et place de la BAU, activée de durant l'heure de pointe du matin (6h-9h)

26



## Réaménagement de l'aire de stationnement de la douane française France > Suisse



- Réaménagement du parking afin de différencier les voies « PL sans formalités douanières » et « PL avec formalités douanières »
- Proposition d'un maximum de places avec l'espace restant
- Panneaux dynamiques indiquant les places restantes
- Mesures conservatoires nécessaires, à moyen ou long terme, à l'aménagement en traversée de la plateforme douanière française d'une voie réservée



# MERCI



## Commission des affaires communales, régionales et internationales

**M 2791 Non à un contournement de Genève payant**  
**Mardi 4 octobre 2022**



# Qui sommes-nous ?



# Genevois sans frontière, qui sommes-nous ?

Association loi 1901, siège social en France voisine, fondée en septembre 2013

Buts :

- regrouper les citoyens suisses vivant en France et travaillant ou ayant travaillé dans le canton de Genève et leur famille (frontaliers suisses)
- qui soutiennent toute action de la société civile ou des politiques pour assurer le développement d'un territoire transfrontalier, respectueux de la protection des individus, l'égalité des chances, l'égalité des femmes et des hommes, la solidarité, la laïcité, l'équilibre économique et la cohésion du territoire transfrontalier
- Agit comme porte-parole des suisses frontaliers auprès des élus genevois et français



## Genevois sans frontière, dates-clés

2013 : fin droit d'option assurance maladie

2014 : soutien au financement de la construction de P+R en France voisine

2016 : soutien à la loi mobilité cohérente et équilibrée / traversée du Lac

2017 : fin déduction des frais de déplacement dans fiscalité genevoise (forfait ramené à 500.-)

2018 : fin de la scolarisation des élèves frontaliers

2019 : proposition de création d'un parlement transfrontalier / rédaction charte du Grand Genève

2020 : participation aux travaux du Forum d'agglomération

2020 : rejet texte initiative contre immigration de masse

2021 : télétravail - Demande d'exception au plafond de 25% appliqués pour les télétravailleurs exerçant leur activité dans le bassin de vie transfrontalier du Grand Genève, **courrier au CRRG et à**

**Bruno Le Maire**



# Les suisses du Grand Genève

## Département de la Haute-Savoie (74)

### NAT1 - Population par sexe, âge et nationalité en 2019

	Moins de 15 ans	15 à 24 ans	25 à 54 ans	55 ans ou plus	Ensemble
Français de naissance	141 076	75 596	285 645	201 247	703 565
Français par acquisition	1 807	3 580	21 756	14 736	41 879
Portugais	1 680	769	5 004	2 260	9 713
Italiens	920	470	2 529	3 083	7 002
Espagnols	702	175	1 572	1 030	3 479
Allemands	164	86	574	297	1 120
Belges	267	91	800	368	1 526
Polonais	164	51	613	45	873
Roumains	416	181	995	90	1 682
Néerlandais	105	46	286	183	620
Autres nationalités de l'UE	333	147	1 238	331	2 049
Britanniques	907	198	2 274	872	4 251
Serbes	1 043	551	2 008	265	3 867
Suisses	3 442	1 570	7 293	3 876	16 181

Source : INSEE

### 26 - Répartition des effectifs par nationalité et lieu de résidence

Nationalité	Lieu de résidence			Total
	Canton de Genève	Autres cantons	Hors Suisse	
Suisse	26'573	3'381	5'641	35'595
AELE + UE	5'896	678	972	16'246
Autres pays	1'678	76	34	1'788
<b>Total</b>	<b>34'147</b>	<b>4'135</b>	<b>16'347</b>	<b>63'629</b>

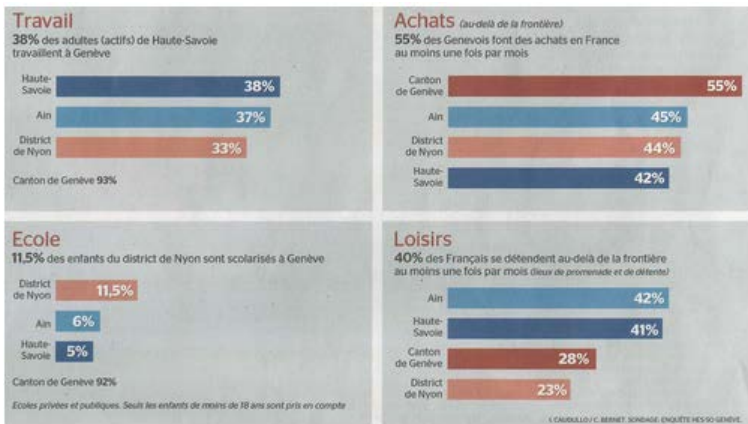
### 27 - Répartition des effectifs par nationalité et lieu de résidence, en % du total

Nationalité	Lieu de résidence			Total
	Canton de Genève	Autres cantons	Hors Suisse	
Suisse	49.5%	6.3%	10.5%	66.4%
AELE + UE	11.0%	1.3%	18.0%	30.3%
Autres pays	3.1%	0.1%	0.1%	3.3%
<b>Total</b>	<b>63.7%</b>	<b>7.7%</b>	<b>28.6%</b>	<b>100.0%</b>

Source : Bilan social « Grand Etat », 2021



## Quels déplacements à l'échelle du Grand Genève ?



Résultats de l'enquête sur le Grand Genève, sa population et son désir de vivre ensemble. (infographie TG)

Genevois sans frontières

## Etat des lieux des déplacements à l'échelle du Grand Genève

ETAT DES LIEUX DES DEPLACEMENTS MULTIMODAUX DANS LE GRAND GENÈVE



### Tendances 2030-2040

Total déplacements = +25%  
+12%      +13%

Ensemble du périmètre	Etat actuel 2020	HORIZON 2030		HORIZON 2040	
		Tendances	Déploiement des Projets d'agglomération	Tendances	Déploiement des Projets d'agglomération
Modes actifs	35.7%	36.0%	→ 37.2%	36.5%	→ 37.2%
Transport public	13.2%	13.0%	→ 13.5%	13.1%	→ 14.1%
Transport individuel motorisé	51.1%	2,14 M 51.0%	→ 49.3%	50.5%	→ 48.7%
TOTAL	100.0% 4 200 000 depl.	100.0% 4 700 000 depl.	100.0% 4 700 000 depl.	100.0% 5 300 000 depl.	100.0% 5 300 000 depl.

2,5 M

Mois mûrs

## Les réseaux structurants

### 1. Transports publics

Le Léman Express, les tramways et les bus à haut niveau de service (BHNS) forment le réseau structurant de transports publics du Grand Genève.

Dans l'agglomération centrale, le développement d'axes forts tangentiels est à envisager.

Dans les agglomérations régionales, la desserte en transports publics s'articule surtout autour des axes du réseau de transports publics structurant avec un double objectif :

- Assurer une desserte de l'agglomération régionale et de son bassin de vie.
- Assurer un rabattement sur le réseau de transports publics structurant pour les déplacements en lien avec les autres agglomérations régionales ou l'agglomération centrale.

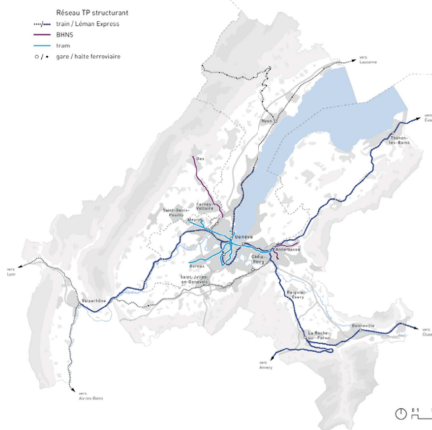


Figure 37 : Réseau TP structurant du Grand Genève en 2020  
Grand Genève 2021

## Les réseaux structurants

### 2. Le réseau cyclable

Trois typologies assurent une cohérence d'ensemble :

**Les voies vertes d'agglomération** constituent un espace public dédié à la mobilité douce, propice à la rencontre, à l'échange et à la promenade, tout en valorisant l'environnement et le cadre de vie ;

**Les liaisons** fonctionnent de manière efficace et sécurisée entre l'agglomération centrale et les agglomérations régionales ;

**Le maillage d'agglomération** complète le réseau cyclable et assure la desserte des principales interfaces multimodales du Grand Genève.



Trafic heures de pointe du matin

(Sans voies contournées)



Saturations  
 limite de saturation  
 saturation récurrente

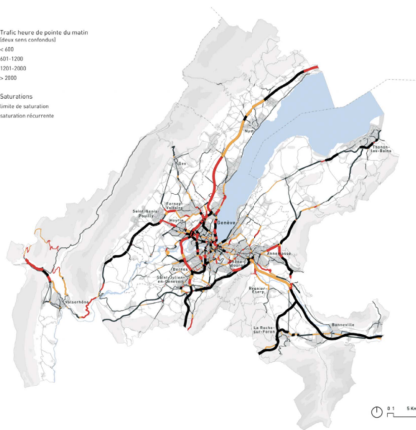


Figure 45: Charge du réseau routier du Grand Genève (Heures de pointe du matin et principales zones de congestion - Modèle multimodal transportateur - 2020).  
 Grand Genève 2020 (MMT)  
 Données projetées 2020

## Les réseaux structurants

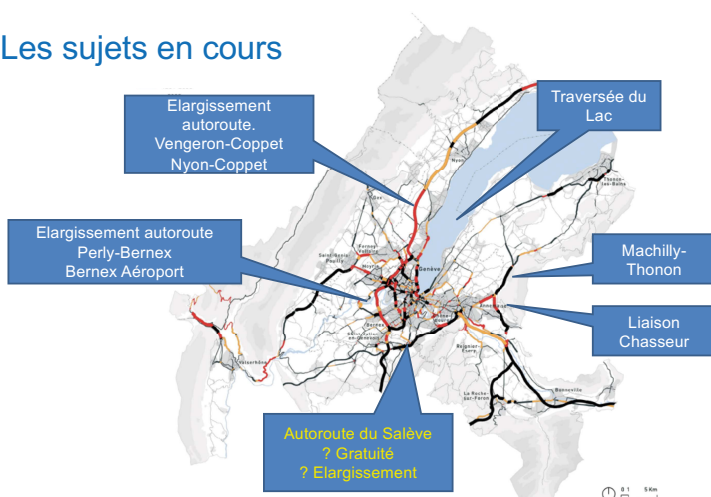
### 3. Le réseau routier

Les principaux enjeux en matière de réseau routier portent donc sur :

- Le renforcement de la gestion du trafic pour préserver les secteurs les plus urbanisés du Grand Genève, en particulier dans l'agglomération centrale, les agglomérations régionales et certaines traversées de villages ;
- L'amélioration du niveau de service de certains tronçons du réseau routier structurant pour décharger les réseaux secondaires, sans augmentation de la capacité routière globale.



## Les sujets en cours



# Autoroutes françaises

## Péage v/s Gratuité



### La gratuité des tronçons d'autoroutes, une logique éprouvée:

- Plus de 2 500 kilomètres d'autoroutes sont gratuits sur le territoire Français. Environ un quart des axes est géré directement par l'Etat Français via ses directions régionales des routes et ne font pas l'objet d'une concession à une société d'autoroutes. Sur ces rubans, la circulation est donc largement ou partiellement gratuite.
- Historiquement, 4 axes autoroutiers desservant le Grand Genève sont gratuits.





## Historique des tronçons autoroutiers gratuits:

- Section payante devenue gratuite par la fermeture d'une gare de péage

DATE	AUTOROUTE	SECTION
1991	A40	Saint-Julien-en-Genevois – Annemasse (Fermeture des gares de péage du diffuseur de Saint-Julien-en-Genevois)

- Sections payantes devenues gratuites par l'ouverture d'un nouveau diffuseur

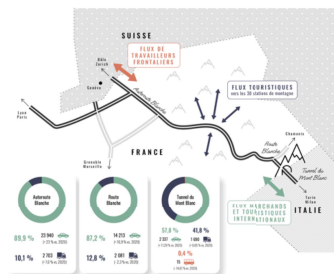
DATES	AUTOROUTES	SECTION
1989	A40	Nangy-La Vallée Verte-Scientrier (A410)
1989	A410	Scientrier (A40) - La Roche-sur-Foron
2008	A40	Passy - Saint-Gervais (RN205)
2009	A40	Sallanches - Passy



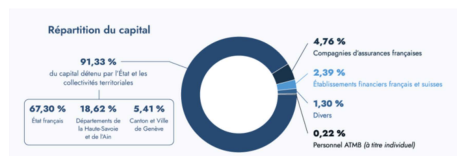
## Le reseau concessionné en faveur de l'ATMB



TRAFIC MOYEN JOURNALIER SUR LE RESEAU ATMB EN 2021



# Qui est l'ATMB ?



Résultats financiers 2021

COMpte DE RÉSULTAT 2021 (en milliers d'euros)

	2021	2020
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>202 94</b>	<b>179 042</b>
Charges d'exploitation	(109 38)	(104 005)
Actifs et charges solides	(45 18)	(42 009)
Charges de personnel	(23 91)	(21 965)
Autres produits et charges (nets) d'exploitations	32	(84)
Impôts et taxes	(10 30)	(10 544)
Débitaires aux amortissements et aux provisions	(29 95)	(28 922)
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>93 96</b>	<b>74 437</b>
Produits et charges financiers	28	224
<b>Résultat courant</b>	<b>93 814</b>	<b>74 660</b>
Produits et charges exceptionnels	39	1 612
Participation des salariés	(2 23)	(1 839)
Impôt sur les résultats	(25 73)	(21 858)
<b>Résultat net</b>	<b>66 213</b>	<b>52 583</b>



## ATMB des résultats financiers plus qu'honorables en 2021: un chiffre d'affaires en progression (+ 24 M€, + 13%)

- ❑ Le chiffre d'affaires s'élève à 203 M€, affichant une augmentation de 13 %.
- ❑ Sur l'Autoroute Blanche, sous l'effet d'une hausse moyenne de trafic de 8,7 % pour les poids-lourds et 16% pour les véhicules légers, **les recettes de péages atteignent 126 M€, soit + 14,5 %**, avec une augmentation des tarifs de 0,64 %.
- ❑ Les charges d'exploitation (109.3 M€) ressortent supérieures de 4.5 % (+ 4.7 M€).
- ❑ ATMB a engagé 9 M€ pour l'entretien courant et les gros entretiens sur son réseau notamment pour les ouvrages d'art (2.3 M€), l'entretien des signalisations, l'entretien des bâtiments, des murs de soutènement, des dispositifs de retenue, des tunnels, des ouvrages hydrauliques...
- ❑ Un résultat net en augmentation de 26 %
- ❑ Le résultat financier s'améliore de 64 K€ avec un taux moyen de la dette allégé à 1.04 % contre 1.14 % en 2020.
- ❑ Le résultat net s'établit à 66.2 M€, en augmentation de 13.7 M€ (+ 26 %).



## Position de Genevois sans frontière

- Poursuivre la fluidification du réseau aux douanes de Thonex-Vallard et Bardonnex (goulets d'étranglement);
- **Maintenir la gratuité de l'Autoroute du Salève;**
- Développer navettes de transports publics et P+R aux abords et sur le réseaux autoroutier (ex: Lombardie et Toscane);
- Mise en œuvre de navettes lacustres en attendant accord de financement de Berne et de Paris pour bouclage du contournement autoroutier;
- Octroyer des facilités tangibles aux co-voitureurs;
- Electrification / décarbonation de la flotte de transports publics.



# Merci pour votre attention

Contact : [contact@genevoissansfrontiere.ch](mailto:contact@genevoissansfrontiere.ch)

