



**GRAND CONSEIL**  
**de la République et canton de Genève**

**M 3190**

*Signataires : Philippe Meyer, Yvan Zweifel, Darius Azarpey, Pierre Conne, Joëlle Fiss, Murat-Julian Alder, Alexis Barbey, Christina Meissner*

*Date de dépôt : 20 janvier 2026*

## **Proposition de motion**

**Les robotaxis arrivent, avec des conséquences bien plus vastes que vous ne l'imaginez, que Genève doit anticiper**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
vu la constitution de la République et canton de Genève ;  
vu la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV) ;  
vu les compétences cantonales en matière de mobilité, d'innovation, d'aménagement du territoire et de politique sociale,  
considérant :

- que les technologies de mobilité autonome constituent une évolution majeure susceptible d'influencer durablement les systèmes de transport, l'organisation urbaine et l'économie des services de mobilité ;
- que plusieurs villes et régions, en Suisse et à l'étranger, expérimentent déjà des véhicules autonomes à travers des projets pilotes limités et fortement encadrés, permettant de tirer des enseignements concrets sans bouleverser prématurément les équilibres existants ;
- que Genève, en tant que canton urbain et international, a intérêt à anticiper ces évolutions afin de conserver une capacité de maîtrise politique, sociale et réglementaire de ces technologies ;
- que toute réflexion sur la mobilité autonome doit impérativement intégrer les enjeux sociaux et professionnels, en particulier pour :
  - les chauffeurs de taxi et de VTC ;
  - les collaborateurs des Transports publics genevois (TPG) ;

- plus largement, les métiers liés à la conduite, à l'exploitation et à la régulation des transports ;
- que les TPG jouent un rôle central dans l'accessibilité du territoire et le service public, et que toute innovation technologique doit viser à compléter et renforcer l'offre existante ;
- que l'introduction de véhicules autonomes soulève des questions juridiques complexes (responsabilité, sécurité, assurance, droit du travail, coordination fédérale) qui nécessitent une analyse approfondie et un cadre légal solide ;
- qu'il apparaît pertinent et opportun de concentrer les expérimentations sur des périmètres, tels que :
  - des nouveaux quartiers ou quartiers en développement ;
  - des dessertes internes ou de rabattement ;
  - des sites spécifiques (zones industrielles), à l'image de ce qui se fait déjà sur le campus hospitalier de Belle-Idée,afin d'évaluer ces technologies sans porter atteinte aux conditions actuelles de circulation,

invite le Conseil d'Etat

- à réaliser une étude stratégique et interdisciplinaire sur les opportunités liées à l'introduction de la mobilité autonome dans le canton de Genève, en intégrant explicitement les dimensions :
  - sociale et professionnelle ;
  - économique ;
  - juridique ;
  - territoriale ;
  - de sécurité publique ;
- à évaluer les impacts potentiels sur l'emploi et les métiers du transport, et à proposer, le cas échéant, des pistes d'accompagnement telles que :
  - la formation continue ;
  - la reconversion professionnelle ;
  - l'évolution des compétences au sein des transports publics ;
- à poursuivre et multiplier les projets pilotes, notamment :
  - dans les nouveaux quartiers ;

- sur des dessertes internes ou complémentaires ;
  - en lien avec les TPG, lorsque cela permet d'améliorer l'accessibilité ;
- à présenter au Grand Conseil un rapport détaillé, exposant :
  - les résultats des analyses menées ;
  - les scénarios envisageables ;
- à positionner Genève comme une agglomération à la pointe de la mobilité autonome européenne grâce à des projets innovants.

## ***EXPOSÉ DES MOTIFS***

La mobilité autonome constitue l'une des évolutions technologiques les plus discutées dans le domaine des transports depuis plusieurs années. A l'échelle internationale, de nombreux projets pilotes ont vu le jour, portés par des acteurs tant publics que privés, avec des objectifs variés : amélioration de la sécurité routière, optimisation des déplacements, desserte de zones peu accessibles ou encore réduction des coûts d'exploitation. Ces expériences montrent que la question n'est plus théorique, mais bien concrète.

Pour un canton urbain et densément peuplé comme Genève, il serait illusoire d'ignorer ces évolutions. La présente motion s'inscrit dans une logique d'anticipation maîtrisée.

La motion propose une démarche progressive, fondée sur l'étude, l'expérimentation ciblée et l'évaluation. Genève doit se doter des outils nécessaires pour analyser objectivement leur pertinence, plutôt que de subir ultérieurement des décisions prises ailleurs.

L'un des enjeux majeurs de la mobilité autonome concerne ses impacts sur l'emploi et les professions liées au transport. Les chauffeurs de taxis et de VTC, ainsi que le personnel des Transports publics genevois, sont légitimement concernés par ces évolutions technologiques.

La motion affirme clairement que toute réflexion doit se faire en concertation avec les TPG et les représentants des professions concernées. Il ne s'agit ni de nier les transformations possibles des métiers, ni de les subir, mais d'anticiper les évolutions des compétences, d'identifier les nouveaux besoins et de prévoir des mesures d'accompagnement adaptées, notamment en matière de formation continue et de reconversion professionnelle.

La motion privilégie l'étude de projets pilotes. Des périmètres tels que les nouveaux quartiers, les dessertes internes ou certains sites spécifiques se prêtent davantage à des expérimentations, car ils permettent de tester l'utilité réelle de ces technologies dans des conditions maîtrisées, sans perturber la circulation générale ni opposer inutilement les différents usagers de la route, à l'image de ce qui se fait déjà sur le campus hospitalier de Belle-Idée.

Enfin, cette motion s'inscrit dans une volonté plus large de gouvernance anticipative. Refuser d'étudier la mobilité autonome aujourd'hui reviendrait à accepter de la subir demain, sous la pression d'acteurs privés ou de décisions prises à d'autres niveaux institutionnels. A l'inverse, se doter d'une analyse solide, concertée et documentée permet au canton de Genève de conserver une maîtrise sur ces évolutions, dans l'intérêt général.

**En résumé**

La mobilité autonome suscite à la fois des attentes et des interrogations légitimes. Si elle peut offrir des opportunités en matière d'innovation, d'accessibilité et d'efficacité, elle soulève également des enjeux sociaux majeurs, notamment pour les professionnels du transport.

Cette motion vise une approche pragmatique et responsable, fondée sur l'analyse et l'expérimentation ciblée. Elle permet au canton de Genève de rester acteur des évolutions technologiques, sans les subir.

## ANNEXE

*Article de [www.economist.com/finance-and-economics/2025/11/27/self-driving-cars-will-transform-urban-economies](http://www.economist.com/finance-and-economics/2025/11/27/self-driving-cars-will-transform-urban-economies) traduit en français*

**Les voitures autonomes vont transformer les économies urbaines**

Les robotaxis arrivent. Leurs effets pourraient être bien plus vastes que vous ne l'imaginez.

Les économies urbaines reflètent la manière dont leurs habitants se déplacent. Et très prochainement, cela va changer, plus radicalement qu'à aucun autre moment depuis l'invention de l'automobile, il y a plus d'un siècle. Les robotaxis qui transportent déjà des passagers de manière autonome dans la baie de San Francisco ou à Los Angeles ressemblent encore à des voitures ordinaires, affublées de quelques capteurs disgracieux. Mais à mesure qu'ils se déploieront et évolueront, ils fonctionneront selon des contraintes très différentes de celles des véhicules conduits par des humains et remodeleront en profondeur les villes.

Au cours de l'année à venir, les robotaxis deviendront impossibles à ignorer. Waymo, la filiale de Google, prévoit de s'étendre à des villes comme Miami et Washington. Londres marquera sa première implantation internationale, mettant l'entreprise en concurrence directe avec Uber, qui prépare également une offre de conduite autonome dans la capitale britannique. L'expérience de San Francisco montre que la résistance du public et des régulateurs (pourtant redoutable dans de nombreuses villes) peut être surmontée. En 2023, une courte majorité de résidents s'opposait à l'arrivée des Waymo. Aujourd'hui, deux tiers y sont favorables.

Les villes pionnières offrent un aperçu des changements à venir ailleurs. La sécurité routière devrait s'améliorer : les Waymo sont impliqués dans dix fois moins d'accidents graves qu'un conducteur humain moyen. Jusqu'à présent, à San Francisco, aucune perte d'emploi n'a été constatée parmi les chauffeurs de taxi ou de VTC. Les véhicules opèrent surtout sur le segment haut de gamme. Un trajet en Waymo coûte environ un tiers de plus qu'un service de VTC classique, en raison notamment des élégantes Jaguar utilisées par la firme et des coûts de recherche à amortir. Malgré cela, la part de marché des robotaxis progresse rapidement.

Ce n'est qu'un début. Les robotaxis perdent encore de l'argent aujourd'hui, mais ils devraient devenir bien moins chers. Leur caractéristique la plus évidente est aussi la plus déterminante : il n'y a personne au volant. Leur modèle économique diffère donc totalement de celui des taxis

traditionnels ou des voitures privées. Contrairement aux taxis, le coût par trajet peut être faible, puisqu'il n'est plus nécessaire de rémunérer un chauffeur. Certes, les véhicules doivent être rechargés, entretenus et nettoyés, mais cela reste bien moins coûteux. Contrairement aux voitures privées, les robotaxis ne restent pas inutilisés la majeure partie de la journée, ce qui permet d'amortir leur coût de fabrication sur un nombre bien plus élevé de trajets. Ces coûts baisseront encore lorsque les flottes seront produites en grande série. Les constructeurs pourront aussi repenser la forme des véhicules qui n'ont plus besoin d'accueillir un conducteur. Tesla, l'entreprise d'Elon Musk, cherche par exemple à n'utiliser que des caméras, plutôt que des capteurs LiDAR plus coûteux.

L'économie de la possession automobile, même autonome, s'en trouvera bouleversée. Dans les zones rurales, où la densité de population ne permet pas toujours de soutenir un réseau de robotaxis, les changements seront sans doute limités. Mais pour de nombreux habitants des villes et des banlieues, posséder une voiture pourrait perdre de son attrait. Le ménage américain moyen consacre 15% de ses dépenses à l'automobile. Pour quiconque n'est pas un passionné de mécanique, réduire drastiquement cette part serait tentant.

La productivité du secteur des transports exploserait. Le reste de l'économie en bénéficierait également. Un Américain actif passe en moyenne près d'une heure par jour à se rendre au travail, contre huit heures à travailler. Transformer ne serait-ce qu'une fraction de ce temps en travail productif pourrait significativement accroître la production, selon Will Denyer, de la société de recherche Gavekal. Les voitures autonomes offrent une conduite plus fluide et, combinées à de meilleures suspensions, devraient faciliter le travail à bord. Et moins d'accidents, cela signifie non seulement moins de drames humains, mais aussi des coûts hospitaliers et de rééducation plus faibles.

L'impact sur l'urbanisme sera considérable. Les places de stationnement occupent un quart du centre-ville moyen américain. La plupart pourraient être réaffectées à des usages plus utiles, comme le logement ou les bureaux. Le stationnement en voirie pourrait devenir des zones de dépose ou des trottoirs, rendant les promenades urbaines plus agréables. Davantage de citoyens pourraient se mettre au vélo si les accidents de la route deviennent plus rares. Des centres-villes plus denses et mieux connectés seraient un atout économique majeur.