



Date de dépôt : 13 octobre 2025

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier :

- a) PL 13220-A** **Projet de loi constitutionnelle de Stéphane Florey, André Pfeffer, Christo Ivanov, Gilbert Catelain, Patrick Lussi, Guy Mettan, Sébastien Thomas, Virna Conti, Thomas Bläsi, Daniel Sormanni, Florian Gander, Jean-Marie Voumard, Gabriela Sonderegger modifiant la constitution de la République et canton de Genève (Cst-GE) (A 2 00)**
(Non aux péages qui pénalisent nos résidents et notre économie !)
- b) RD 1505-A** **Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la tarification de la mobilité**

Rapport de majorité de Michael Andersen (page 3)

Rapport de première minorité de Matthieu Jotterand (page 49)

Rapport de seconde minorité de Julien Nicolet-dit-Félix (page 55)

Projet de loi constitutionnelle (13220-A)

**modifiant la constitution de la République et canton de Genève (Cst-GE)
(A 2 00) *(Non aux péages qui pénalisent nos résidents et notre économie !)***

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Article unique Modification

La constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, est
modifiée comme suit :

Art. 192, al. 4 (nouveau)

⁴ L'utilisation des routes publiques est exempte de taxe.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Michael Andersen

La commission des transports a étudié le RD 1505 et le PL 13220 dans ses séances des 30 mai, 20 juin et 22 août 2023 ainsi que des 19 août et 2 septembre 2025, sous les présidences de M. Stéphane Florey et de M. Pascal Uehlinger.

Ont également assisté à ces séances : M. Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint, et M. David Favre, directeur général de l'OCT.

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{mes} Lara Tomacelli, Rania Nassereddine et Léa Di Benedetto que le rapporteur de majorité remercie de la qualité de leur travail.

Introduction

Le PL 13220 propose d'inscrire dans la constitution genevoise le principe de gratuité des routes publiques, afin d'interdire tout péage urbain. Le RD 1505, quant à lui, présente le projet fédéral pilote de tarification de la mobilité visant à tester les effets d'un péage urbain à Genève sur le trafic, l'environnement et l'économie. Les débats portent sur la légalité, la faisabilité technique et sociale du dispositif ainsi que sur les impacts économiques.

1. Audition du département sur le RD 1505 (30.05.2023) (présentation en annexe 1)

M. Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint

M. Damien Cataldi, ingénieur analyste

Le rapport rappelle les enjeux du projet pilote de péage urbain, inscrit dans un cadre fédéral visant à tester la tarification de la mobilité pour mesurer ses effets sur la circulation, l'environnement et l'utilisation des infrastructures. Bien que la constitution prévoie la gratuité des routes, des exceptions sont possibles, justifiant ces expérimentations limitées à 10 ans.

Genève a candidaté dès 2019 et son dossier a été retenu. Le Grand Conseil avait déjà anticipé ce projet en 2015 en votant un crédit d'étude de 250 000 francs pour analyser les périmètres possibles, l'acceptabilité sociale et les expériences internationales. L'étude a comparé des péages urbains européens, évalué diverses technologies (lecture automatique, badges) et

étudié plusieurs périmètres. La « moyenne ceinture » a été retenue, couvrant 80% du trafic entrant.

Une enquête montre que les résidents accepteraient un tarif maximum de 2,50 francs aux heures de pointe, à condition que les recettes soient réinvesties dans les transports publics. Le dispositif pourrait réduire de 15% les kilomètres parcourus et générer 130 millions de francs par an, mais reste anticonstitutionnel pour le moment.

Le RD 1505 relance une étude de faisabilité plus précise, financée à 60% par la Confédération, intégrant un nouveau benchmarking, l'électrification des véhicules, une analyse juridique et l'identification des risques. Le financement n'engage pas le canton, et les résultats seront soumis au Grand Conseil.

Questions

Un commissaire (MCG) se demande pourquoi le péage urbain ne peut être déposé à l'entrée du territoire. Il se demande aussi comment est perçue la taxe à Singapour.

M. Fournier indique qu'il s'agit d'un point à approfondir. A priori, mettre un péage à l'entrée d'un canton induit une inégalité de traitement par rapport à l'habitant même du canton. La libre circulation des personnes est entravée au sens des accords de libre circulation.

M. Cataldi répond que le système à Singapour a évolué. Ils utilisaient d'abord des vignettes, puis ils sont passés à un péage électronique avec badge et maintenant ils utilisent la reconnaissance satellite.

Un commissaire (socialiste) demande si plusieurs cordons ont été envisagés avec un tarif différencié pour chacun. Aussi, il se demande pourquoi avoir choisi un tarif de 2,50 francs alors que 3,50 francs auraient eu un impact plus important sur la diminution du trafic. De plus, il se demande si une différenciation tarifaire entre heure de pointe et heure creuse a été envisagée. Enfin, il se demande pourquoi les personnes à mobilité réduite n'ont été envisagées qu'après la phase de test. Il trouve important de les inclure dès le début.

M. Cataldi répond qu'un seul cordon a été envisagé pour que le projet reste simple et pour limiter les coûts supplémentaires. Aussi, il explique qu'à l'échelle de l'étude de faisabilité, plusieurs mandats ont été envisagés. Il a par exemple été envisagé de proposer un mandat à l'HEG pour avoir une idée de l'impact du péage urbain sur les habitants, sur le transport professionnel ainsi que l'impact sur tourisme d'achat. Il ajoute qu'un tarif 2,50 francs permettait déjà d'avoir une majorité de la population.

M. Fournier indique que le mandat permettra aussi d'étudier la question de la protection des données.

Un commissaire (socialiste) se demande si, entre 1 et 2,50 francs, cela inviterait réellement à ne pas utiliser le péage urbain.

M. Cataldi pensait à 1 franc aux heures creuses et à 2,50 francs aux heures de pointe.

Un commissaire (socialiste) se demande si le montant des heures creuses est incitatif pour les gens.

M. Cataldi répond par l'affirmative.

Un commissaire (socialiste) se demande ce qui sera effectué pour les personnes à mobilité réduite.

M. Cataldi indique que le département travaille dessus, mais qu'a priori, ils seront *de facto* exempts de tarification.

Une commissaire (PLR) souhaite connaître le détail de l'enquête en préférence déclarée. Elle constate que les 2RM ne seront pas exemptés et se demande comment le département compte contrer les problèmes techniques.

M. Cataldi indique que 1414 personnes ont été interrogées sur le territoire du Grand Genève. Les personnes avaient trois possibilités : un péage 1, un péage 2 ou le statu quo. Il devait à chaque fois choisir celle qui leur convenait le plus. Il conçoit que souvent les systèmes fonctionnent avec une double lecture de la plaque d'immatriculation, à l'avant et à l'arrière, et beaucoup de véhicules y échappent. Il précise que la taxation des 2RM dépend de la volonté politique.

Une commissaire (PLR) lit la page 17 du RD 1505. Elle remarque que l'évolution du nombre de déplacements journaliers par mode de transport n'a pas été sondée au niveau des 2RM. Elle se demande pourquoi.

M. Cataldi précise que les 2RM ont été pris en compte. Il explique qu'une particularité technique du logiciel empêche de faire une distinction entre les 2RM et les voitures de tourisme (regroupés en transports individuels motorisés).

Une commissaire (PLR) se demande si les personnes qui font un détour pour ne pas utiliser le péage, et vont donc se reporter sur la circulation d'autres axes, sont prises en compte. Aussi, elle se demande si des parkings sont prévus à l'entrée du péage urbain, si les gens souhaitent laisser leur véhicule et continuer à pied ou en transports en commun.

M. Fournier répond que, si le périmètre de la moyenne ceinture est choisi, la construction de P+R risque d'être compliquée. Il relève qu'il s'agit de question qu'il faudra monitorer dans le cadre de l'étude de faisabilité.

Une commissaire (PLR) demande si les détours sont pris en compte.

M. Cataldi répond par l'affirmative. Toutefois, il indique que cela produit quand même une baisse dans la circulation.

Une commissaire (PLR) se demande si la Confédération prélèvera un pourcentage sur la tarification de la mobilité.

M. Fournier répond que cela n'est, a priori, pas prévu. Toutefois, la Confédération réfléchit activement à trouver de nouvelles recettes fiscales à cause notamment de la taxe carburant qui disparaîtra.

Une commissaire (PLR) comprend que la taxation de la mobilité aurait une durée limitée à quatre ans. Elle se demande si tout ce travail en vaut la peine pour quatre ans. Elle se demande si ce ne serait pas judicieux de laisser la Confédération faire ses tests et d'investir durablement par la suite. Elle se demande si un nouveau crédit est nécessaire ou si le département peut réaliser son étude avec les crédits précédemment attribués. Enfin, elle se demande ce qu'il en est de la protection des données et des personnes n'ayant pas de smartphone pour payer le péage.

M. Fournier indique que le financement est essentiellement fait par la Confédération et en nature 31 du mandat de l'OCT pour un montant de 70 000 francs. L'idée était uniquement de faire un point d'information à la commission. Enfin, il indique qu'il est évident que la protection des données a été identifiée dans le cadre de l'étude de faisabilité. Tous les enjeux techniques seront analysés et notamment la comptabilité du péage urbain pour une personne n'ayant pas de smartphone. Ils trouveront une manière de proposer un paiement physique.

M. Cataldi ajoute qu'il y aura toujours une alternative.

Un commissaire (MCG) se demande pour qui va la part encaissée par la taxe que paient les usagers du péage urbain. En effet, il sait que l'aménagement du réseau routier est financé par le FORTA. Il craint qu'il y ait une double cotisation pour le citoyen genevois par rapport au citoyen d'un autre canton. Il alerte sur l'impact économique qu'il pourrait y avoir sur la consommation des personnes décidant de ne pas emprunter le péage urbain. Enfin, il se demande si la France envisage des mesures contre la Suisse puisque l'autoroute de contournement Annemasse-Bardonnex est gratuite.

M. Fournier explique que la Confédération est déjà en train de réfléchir à un nouveau système de taxation pour pallier le fait que le mécanisme actuel est sur le déclin. Il rappelle aussi la réflexion autour de la diminution, voire de la suppression de l'impôt sur le véhicule. Il note que l'étude sur la faisabilité monitorée par l'HEG évaluera la question des retombées économiques. Au sujet de la France, le tronçon d'autoroute actuellement gratuit est appelé à

devenir payant et il sera là indépendamment de la mise en place du péage à Genève.

M. Cataldi relève que le département avait reçu le pôle français qui n'avait pas d'a priori négatif sur la démarche.

Le président se demande si le refus du RD 1505 signifierait la fin de l'étude.

M. Fournier répond que l'étude est déjà lancée, donc cela ne signifierait pas sa fin. Lorsque l'étude de faisabilité sera réalisée, le Conseil d'Etat et le Grand Conseil auront toutes les cartes en main pour dire s'ils souhaitent aller de l'avant ou non.

Un commissaire (Vert) relève que 59% des déplacements sur le canton de Zoug ne peuvent se reporter sur les heures creuses. Il se demande comment fonctionnera le système de cordon. Il se demande si un péage sera trouvera à l'entrée et à la sortie. Enfin, il se demande si l'étude évoquée à la fin du RD 1505 sur un tarif différencié des TPG en suivant l'heure de la journée a commencé.

M. Fournier répond que l'étude a commencé. Dès le moment où un ticket est pris pendant une heure creuse, 10% de rabais sont proposés sur le ticket du mois ou de la semaine qui suit. L'étude ne donne pas entière satisfaction, car peu de gens s'y sont inscrits. A ce stade, il y a une réflexion sur la manière de la rendre plus attractive.

M. Cataldi répond qu'une taxe a été envisagée à l'entrée et à la sortie, mais cet élément peut être revu. L'idée était de pénaliser doublement les gens qui feraient un transit par le centre.

Un commissaire (Vert) demande si les habitants de l'intérieur de la moyenne ceinture devront aussi payer deux fois.

M. Fournier indique que la question des ayants droit est un élément sur lequel il faut porter une attention particulière. Il pense que cet élément devra être encore étudié au travers de l'étude de faisabilité.

Un commissaire (Le Centre) trouve délicat de comparer Genève à Stockholm. Il se demande s'il est possible d'absorber par des moyens annexes le trafic. Il se rappelle qu'en 2015, le président du TCS indiquait que le péage urbain risquait de faire chuter de 84% le commerce. Aussi, le péage urbain aurait nécessité 212 millions de francs d'investissement et une perte économique de 183 millions. Il se demande quels sont les chiffres aujourd'hui.

M. Cataldi n'a pas connaissance de ces chiffres. Il a lu d'autres études indiquant d'autres résultats. Il ne pense pas qu'il est possible de dire qu'il y aurait une perte du chiffre d'affaires de l'ensemble des commerces. Il peut se

renseigner pour obtenir les nouveaux chiffres. Il pense qu'il faudrait étudier en termes de possibilité de report comment faire pour que le trafic soit absorbé.

M. Fournier rappelle que, dans le cadre du plan climat, l'Etat s'est engagé à diminuer de 40% le TIM. Il pense que le péage urbain n'est pas plus ambitieux que cet engagement-là.

Un commissaire (PLR) demande comment serait expliqué le choix de rendre payant le péage pour les personnes habitant dans la zone.

M. Cataldi pense que l'étude qui sera faite par l'HEG pourra y répondre. Il indique que, pour l'instant, aucune réponse n'est arrêtée.

Une commissaire (PLR) demande s'il est possible de faire des recommandations sur le contenu de l'étude.

M. Fournier répond par l'affirmative. Les propositions seront intégrées aux réflexions des mandataires.

Un commissaire (PLR) serait favorable au tracé autoroutier, car il borde en partie les frontières de la France et il évitera le report du trafic sur les communes au pied du Salève.

2. Audition de l'auteur du PL 13220 (20.06.2023)

M. Stéphane Florey, commissaire UDC

Ce PL fait suite à l'annonce des autorités fédérales de désigner des cantons pour se charger de faire des essais sur une durée de quatre ans pour la mise en place d'un péage urbain. Genève fait partie des cantons ayant été désignés pour mener cet essai. Il souligne que l'UDC est opposé à la mise en place de ces péages urbains. De ce fait, il propose d'inscrire dans la constitution cantonale, à l'art. 192, al. 4, que l'utilisation des routes publiques doit être exempte de taxes.

Questions et interventions des commissaires

Un commissaire (socialiste) demande quelle vision de la constitution a M. Florey. Il pense qu'il s'agit d'un texte auquel toutes et tous sont très attachés. Il se demande si la constitution doit servir de marqueur d'opposition pour un parti ou un autre.

M. Florey précise que la Constitution fédérale mentionne que l'utilisation des routes doit être exempte de taxes (art. 82, al. 3), sauf dérogation. Il indique que, sous le régime dérogatoire, le tunnel routier du Grand-Saint-Bernard entre la Suisse et l'Italie peut percevoir des taxes. Il pense aussi à la vignette autoroutière et rappelle que celle-ci a été instaurée de manière provisoire. En effet, elle est, à période régulière, soumise à votation pour sa prolongation. Il

note aussi que la constitution genevoise mentionne l'interdiction de la chasse ou du nucléaire. De ce fait, la constitution sert aussi à marquer une position politique au sujet d'une thématique.

Le président de séance remarque que la force et la puissance du système constitutionnel suisse sont précisément d'assurer une révision populaire parlementaire permanente. Il rappelle qu'avant qu'une révision de la constitution genevoise soit proposée, elle était la deuxième plus ancienne après celle des Etats-Unis qui date de 1789. Pour sa part, il apprécie l'idée que le texte garde une trace écrite de l'actualité. Il estime que, si un péage devait être instauré, il devrait intervenir aux frontières du canton précisément.

Un commissaire (UDC) soulève que le système de péage urbain proposé ne convient pas puisqu'il trouve sa frontière au milieu de Vernier. De ce fait, un habitant de Vernier souhaitant se rendre à Meyrin doit payer à la sortie et à l'entrée du péage.

M. Florey demande s'il fait référence aux débats ayant eu lieu aux municipales à la suite du dépôt d'une motion qui demandait de ne pas couper la commune en deux.

Le commissaire UDC répond par l'affirmative.

Une commissaire (socialiste) rappelle que le Grand Conseil serait appelé à voter dès le moment où le projet d'instauration d'un péage urbain serait proposé. Elle évoque notamment les crédits d'investissements qui seraient nécessaires pour le matérialiser et qui nécessiteront le vote du Grand Conseil. Les décisions pourraient aussi être combattues par voie de référendum. Elle ne voit donc pas pourquoi il faudrait préventivement voter sur un principe constitutionnel.

M. Florey note, à ce sujet, que le RD 1505 explique comment le péage serait instauré. Il indique qu'effectivement, l'UDC s'opposera de toute façon aux crédits d'investissements, s'ils devaient être proposés. Toutefois, il trouve dommage d'attendre, alors qu'avec cette modification constitutionnelle il serait directement possible de questionner la population sur cette thématique.

Un commissaire (Vert) indique avoir pris connaissance du rapport sur la tarification de la mobilité qui a été rédigé par des experts. Il y relève des points positifs. Il note notamment que le règlement est modulable et peut être modifié. Il se demande ce que propose l'UDC pour permettre de rouler à Genève. Il se demande quelles sont les pistes qui permettraient de refuser le péage urbain.

M. Florey pense au renouvellement des feux qui a coûté 53 millions de francs, alors qu'ils ne sont toujours pas performants. Il pense notamment aux transports publics qui devraient avoir des feux préférentiels. Il explique que, lorsque la porte d'un bus/tram/trolley se referme, une impulsion devrait être

donnée au feu. Dans un laps de temps de 3 à 10 secondes, la priorité devrait être donnée. Toutefois, à certains carrefours, le système n'a jamais fonctionné ou ne fonctionne pas correctement. Par exemple, l'impulsion n'est pas prise en compte et un tour complet des feux s'effectue à nouveau. Il prend l'exemple de la ligne 15 à la hauteur de l'arrêt Pont-Rouge/Etoile, où le système se met en place et le feu rouge s'active même sans la présence d'un tram. Il estime que la LMCE a été inutile. Il pense que le jour où la régulation des feux sera performante, les transports publics et les véhicules privés pourront circuler de manière fluide. Il estime que cette solution aurait déjà résolu une partie des problèmes.

Un commissaire (MCG) propose d'ajouter à l'alinéa 4 que les résidents genevois ou les Confédérés sont exemptés de la taxe. Ainsi, il serait toujours possible d'étudier la possibilité d'instaurer une taxe à l'entrée du canton. Il pense aussi à la future traversée du lac qui nécessitera un péage. Une telle disposition risquerait de priver le canton d'un financement privé. Toutefois, il rappelle que la taxe automobile genevoise est la plus chère de Suisse. Il note également que le trafic de l'agglomération est payé par le fonds routier FORTA. Enfin, il évoque les 60 centimes par litre d'essence qui sont utilisés pour le développement des infrastructures. Il trouve que de nombreuses taxes sont déjà allouées au citoyen et il n'est pas favorable à l'instauration d'une nouvelle. Il pense aussi aux véhicules étrangers touristiques qui seraient pénalisés. Il se questionne sur la consultation faite lors de la mise en place de tests pour un péage urbain et se demande si les milieux économiques ont été consultés. Il souhaite savoir comment la décision d'effectuer cet essai a été prise.

M. Florey rappelle que, lorsque la motion avait été votée, la majorité n'était pas la même. Il note que Genève était preneur pour participer à ces essais. Il ne sait pas quels sont les milieux qui ont été consultés. Il demande à M. Fournier s'il peut fournir des informations supplémentaires à ce sujet. Au sujet de la traversée du lac, il pense que deux solutions sont possibles. La première serait que la traversée soit une route cantonale, qui serait donc financée par le canton. Ainsi, elle ferait partie du réseau cantonal et, si ce PL venait à être adopté, elle ne pourrait pas être taxée. La deuxième solution est qu'elle soit une route nationale, qui serait taxée à travers la vignette. Par rapport à l'amendement proposé, il craint que, si une taxe est permise, les essais pour le péage urbain se poursuivent, ce qu'il refuse.

M. Fournier explique qu'en 2015, le département chargé des transports au niveau fédéral a évoqué ce projet pilote. En 2015, le Grand Conseil a voté un projet de loi qui dotait de 250 000 francs le département pour faire une étude. Par la suite, le Conseil d'Etat a formellement décidé d'être candidat à ce projet

pilote proposé par la Confédération. Aujourd'hui, le département en est au stade de l'étude préliminaire et la Confédération souhaite affiner cette étude afin d'étudier en détail la faisabilité de ce projet. Toutefois, il rappelle que, pour que des essais concrets voient le jour, il faudrait modifier la Constitution fédérale. Ensuite, des modifications législatives cantonales devront aussi entrer en force. Enfin, des projets d'investissements devront être votés par le Grand Conseil.

Un commissaire (PLR) comprend que la Constitution fédérale, qui est l'autorité supérieure, autorise une dérogation alors que le PL proposé souhaite instaurer dans une loi cantonale, qui est donc inférieure, une indication plus sévère. Il pense qu'il y a encore assez d'étapes avant la réelle mise en place d'un péage urbain. De ce fait, le Grand Conseil aura encore assez d'opportunités pour se prononcer sur le sujet. Il ne voit pas l'utilité de faire voter un projet de loi constitutionnelle actuellement. Il propose d'avoir un avis de droit pour savoir s'il est possible d'être plus restrictif que la Constitution fédérale.

M. Florey indique qu'il est possible d'être plus restrictif. Il pense notamment à l'interdiction de la chasse qui ne figure pas dans la Constitution fédérale.

Un commissaire (Vert) souhaite préciser que la taxe automobile genevoise n'est pas la plus chère de Suisse, elle est dans la moyenne suisse. En fonction de la marque du véhicule, elle peut être plus chère à Genève que dans d'autres cantons, mais en moyenne elle n'est pas la plus chère de Suisse. Il se demande comment l'UDC définit une taxe. Il se demande si un péage peut être considéré comme une taxe.

M. Florey répond que, pour son groupe, une taxe est un droit de passage qui a toujours existé depuis le moyen-âge. Il ne s'agit ni d'un impôt ni d'un émolument. Il note d'ailleurs que la Constitution fédérale parle de « taxe » également. En ce qui concerne le prix de la taxe automobile, il n'a pas la même lecture. Il pense qu'il faut justement observer le prix modèle par modèle. C'est ainsi qu'il est possible d'observer que Genève est trois, voire quatre fois plus cher que la majorité des cantons suisses. Il rappelle notamment que le canton d'Argovie était l'un des meilleurs marchés de Suisse.

Un commissaire (socialiste) réitère la question d'un commissaire (Vert). Il demande quelle autre solution propose l'UDC pour fluidifier le trafic et notamment le réduire par rapport au coût et à l'urgence climatique. Il pense qu'un meilleur réglage des feux est intéressant pour certains cas. Toutefois, il rappelle que certains carrefours sont restés fixes, car il y a trop de transport individuel motorisé. Il pense que le péage urbain est une des solutions qu'il

serait intéressant d'étudier. Il demande si, lorsqu'un commissaire (MCG) évoquait les véhicules touristiques, il parlait des cars. Il convient que les autocaristes étrangers pourraient être dérangés par le péage urbain. Cependant, il l'invite à penser aux artisans en centre-ville qui pourraient se déplacer plus facilement.

M. Florey indique qu'il est favorable à la fermeture des petites douanes la nuit. Ainsi, ceux qui veulent arriver à Genève emprunteraient l'autoroute et cela permettrait de désengorger les petites communes. La deuxième mesure à laquelle il est favorable est le soutien pour la création de P+R en France ou en Suisse. La troisième solution serait la traversée du lac ou de la rade, ou les deux. Enfin, la quatrième solution qu'il propose ce sont les routes L1 et L2. Il indique que le tout cumulé devrait améliorer un peu la situation.

Un commissaire (socialiste) note que plusieurs études montrent que la création de nouvelles routes induit plus de trafic. Il se demande si M. Florey a connaissance d'une étude scientifique qui montre qu'en Europe, la construction d'une nouvelle route désengorge le trafic.

M. Florey ne s'est pas penché sur des études scientifiques relatives à cette question. Toutefois, il note que le seul à être opposé à la construction de l'autoroute Thonon-Machilly était le département par l'intermédiaire du Conseil d'Etat. Il pense qu'il s'agit d'une ingérence du canton qui ne peut décider de ce que les Français doivent construire ou non. Il note que, si l'immigration diminuait, les besoins en termes de mobilité diminueraient également. Il souligne qu'il respecte le point de vue de chacun. De plus, il note qu'il entend depuis 15 ans que la circulation augmente de 20 à 30%. Il pense qu'il y a donc un besoin important d'infrastructures. Il rappelle que les routes utilisées aujourd'hui ont été créées par les Romains et n'ont pas été modifiées. Les routes sont celles qui ont permis aux pays et à la civilisation de se développer.

Un commissaire (PLR) demande ce que pense le département de ce projet de loi constitutionnelle.

Le département par le biais de M. Fournier indique qu'il n'est pas conforme au droit fédéral.

Un commissaire (PLR) se demande ce que pensent les juristes membres de l'UDC au sujet de la conformité du PL au droit fédéral.

M. Florey indique que les juristes membres de l'UDC n'ont pas émis d'opposition au PL. Comme il l'a indiqué précédemment, il estime que le droit cantonal peut sur certaines questions être plus restrictif que le droit fédéral.

Un commissaire (Vert) pense qu'il est possible d'introduire dans la constitution cantonale un sujet qui ne figure pas dans la Constitution fédérale

(comme la chasse). Toutefois, si, par exemple, la Constitution fédérale indiquait que la chasse était autorisée, il aurait été difficile de faire figurer dans la constitution cantonale qu'elle était interdite. Il attend que le département se prononce sur la conformité ou non du PL.

M. Florey réitère ses propos. Il ne voit pas d'opposition à ce que la constitution cantonale soit plus restrictive.

Un commissaire (MCG) pense qu'une taxe doit être introduite uniquement si elle permet réellement de fluidifier le trafic au centre-ville. Il invite le département, lors de son audition, à présenter comment se passe la mise en place d'un péage urbain dans une autre ville européenne, à Londres par exemple. Il aimerait savoir si une autre ville a vu des effets bénéfiques. Aussi, il pense à un amendement pour le PL. Il propose de préciser « routes publiques cantonales » afin qu'il soit clair qu'il est question du réseau cantonal et non national. Enfin, il demande au département de réfléchir quant à savoir si un éventuel amendement précisant « à l'exception des résidents du canton » pourrait être discriminatoire.

M. Florey trouve la proposition de préciser « routes publiques cantonales » intéressante. Il n'y voit pas d'objection. Il propose d'auditionner le département accompagné de M. Maudet.

3. Audition du Conseil d'Etat sur les deux objets (22.08.2023)

M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat

M. Maudet n'a pas encore présenté de vision détaillée de la politique des transports, étant encore en phase de prise de contact avec les acteurs du secteur. Il a lancé une large consultation à travers les Etats généraux des mobilités afin de dresser un état des lieux et de recueillir les attentes des acteurs publics, privés et régionaux.

L'objectif est d'élaborer une vision commune et pragmatique qui servira de base à la mise en œuvre de la loi sur la mobilité (LCE) et de la loi sur la mobilité durable (LMD). Le Grand Conseil devra ensuite se prononcer sur cinq plans d'action découlant de ces lois.

Parallèlement, une tournée des acteurs et des communes sera menée pour comprendre leurs enjeux, notamment en matière de stationnement, le but étant de rompre avec une approche trop dogmatique et de privilégier une méthode fondée sur l'écoute et la concertation.

Concernant le sujet de ces deux objets, M. Maudet a pris le « train en marche » et a pris connaissance de la position relativement ouverte du Conseil d'Etat et du Grand Conseil. Un crédit d'investissement de 250 millions de

francs a été engagé pour des pré-études afin de monter le niveau de candidatures du projet au *road pricing* sur le plan fédéral.

M. Maudet n'est pas forcément favorable au péage urbain, estimant que les conducteurs paient déjà « par le temps passé dans les embouteillages ». Selon lui, la priorité est de rendre le trafic plus fluide, malgré un trafic pendulaire très important.

Après avoir rencontré les représentants des 240 entreprises de Meyrin-Satigny, il souligne que les places de stationnement gratuites offertes par certains employeurs aggravent la situation.

Les exemples d'employés venant d'Oyonnax, d'Annecy ou de Thonon illustrent les difficultés de la mobilité transfrontalière : manque de liaisons ferroviaires, coût élevé de l'autoroute, saturation des routes secondaires et dysfonctionnement du park and drive de Thonon. Cette diversité d'origines accentue la pression du trafic pendulaire et la surcharge des 100 000 places de stationnement disponibles dans le canton.

M. Maudet estime que le *road pricing* n'est pas une solution prioritaire ni nécessaire pour financer les infrastructures, et qu'il risquerait de fermer l'accès à la ville sans offrir d'alternatives viables. Il reste toutefois ouvert à en étudier le concept, à l'exemple de Stockholm ou Londres. Concernant le PL 13220, le Conseil d'Etat souhaite assurer la continuité et recommande le rejet, préférant miser sur le covoiturage et le développement d'une application mobile pour réduire le trafic.

Questions et interventions des commissaires

Un commissaire (socialiste) remercie pour les éclaircissements et s'enquiert de la conclusion de M. Maudet par rapport à l'exposé. Il semblait comprendre que M. Maudet n'était pas totalement contre le péage urbain et que c'était plutôt « à voir ». En refusant le PL, il part à la poubelle. Il précise que des développements ferroviaires sont en prévision pour relier une région à une heure d'Oyonnax, il faudra payer, mais c'est donc envisageable.

M. Maudet juge intéressante la question d'Oyonnax : la ligne TGV entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde, peu utilisée, pourrait l'être davantage en convainquant la Région et le réseau ferré de France d'y renforcer le trafic. Le tronçon Bellegarde-Cornavin est déjà saturé par les TER et le Léman Express, et il manque une liaison directe vers l'aéroport.

Il évoque le potentiel du tunnel de la Jonction, qui pourrait relier Pont-Rouge, Châtelaine et l'aéroport, facilitant les trajets de milliers de frontaliers. Il mentionne aussi la possibilité de réhabiliter la ligne au pied du Jura pour

relier Gex et Ferney, mais note qu'aucune avancée ferroviaire majeure n'est attendue dans les cinq prochaines années sans décisions rapides.

Concernant la « diamétrale » de M. Dal Busco, il n'en maîtrise pas encore les détails, mais suggère un axe nord-sud Gex-Ferney-Nations-sud du canton. Avec la Haute-Savoie, il discute du développement de park and ride. Enfin, il reste réservé sur le road pricing, en raison de son coût social, et estime qu'il ne faut pas exclure la réflexion sur le sujet.

Un commissaire (MCG) pense que geler le PL serait une bonne décision. Les automobilistes paient déjà une taxe élevée par la consommation de l'essence, dont une cinquantaine de centimes sont prélevés pour les investissements autoroutiers et pour les grands projets de trafic urbain. Il y a aussi la taxe auto qui est relativement élevée. S'ils rajoutent un péage urbain, l'addition commence à être salée pour les Genevois.

Il pense qu'un péage urbain ou une taxe sur les frontaliers pourrait aider à maîtriser le trafic, principal problème à Genève. Il rappelle que 500 000 véhicules traversent le canton chaque jour et que les 90 000 places privées sont surtout utilisées par les frontaliers. Les déplacements des résidents genevois ne posent pas de problème majeur.

M. Maudet explique que le parking gratuit a disparu pour les collaborateurs de l'Etat, sauf des cas particuliers aux TPG, et que le trafic frontalier a atteint 650 000 franchissements avec les Vaudois inclus.

Il se demande si le road pricing est la solution en termes de mobilité, car les employeurs paieraient la taxe à la place des employés. Il mentionne l'application FAIRTIQ, qui offre des rabais pour inciter à utiliser les transports publics hors heures de pointe, afin de lisser le trafic.

Le trafic frontalier, notamment depuis Annecy, pose problème : des conducteurs seuls sur de petites routes vers Soral pourraient être soumis à des restrictions, ce qui limiterait la liberté de déplacement et nécessiterait des bus ou des park and ride côté français. Il rappelle enfin la votation de 2014, qui avait rejeté le financement de park and ride côté français, et qu'il faudra revoir ce point si aucun park and ride côté suisse n'est installé.

Un commissaire (MCG) explique que les élus communaux ne veulent pas voir de transit automobile sur leur commune, mais ils pourraient envisager le principe du pollueur-payeur. S'ils venaient à lancer une proposition pour faire payer les Genevois, ils lanceront une initiative populaire pour faire payer les entreprises. Elles sont responsables d'aller chercher des employés au-delà des frontières, il faut faire payer celles posant problème.

M. Maudet trouve l'argument du pollueur-payeur intéressant. Il faut penser à d'autres modèles que la taxe carburant, puisque la Suisse arrive doucement à

un parc électrique majoritaire, il n'y aura plus que peu de véhicules à carburant. Les véhicules électriques comme à essence doivent être imposés. Il se demande si l'utilisation des routes devrait plutôt être imposée.

Une commissaire (socialiste) remercie pour les explications. Elle admet que le péage ne doit pas avoir pour vocation de financer les infrastructures, puisque c'est le rôle des impôts, et qu'il faut développer des alternatives. L'idée du péage urbain était de réduire le trafic, tout en finançant des alternatives comme les transports publics.

Elle revient sur l'idée de M. Maudet de ne pas s'interdire de réfléchir. Le Conseil d'Etat était, selon elle, déjà allé plus loin. Le canton avait déposé une candidature auprès de Berne afin d'être une ville avec un projet pilote pour la mise en œuvre d'un péage urbain. Si tel est le cas, elle se demande si le canton pouvait par la suite s'interroger sur sa mise en œuvre. Elle demande en outre si le Conseil d'Etat a changé d'avis sur sa participation au projet pilote d'un péage urbain.

M. Maudet affirme que non. Genève se trouve bel et bien dans le cercle des cinq villes du projet pilote, mais le conseiller fédéral chargé des transports a changé et ne semble pas porter attention à ce type de transport. D'ici à la fin de l'année, ils auront une position claire, voire même un peu plus globale. Il avoue ne pas avoir encore tous les paramètres de ce qui doit être perçu par la population dans les cinq ans à venir comme étant un projet qui impacte la qualité de vie. En cinq ans, il propose d'apercevoir une amélioration qualitative qui passera par des restrictions, des contraintes, des incitations. Ils auront cinq lignes de tram transfrontalières qui passeront par des sites propres.

Un commissaire (PLR) s'enquiert quant aux péages et n'en veut pas sur le territoire du canton. Un péage à la frontière ne serait pas pour déplaire, et il mentionne les frontaliers uni-conducteurs sur la route de Malagnou et la route de Chêne alors qu'ils ont une ligne directe depuis Annemasse. Ce péage doit être à la frontière.

M. Maudet préconise de mener avec prudence les interdictions. Interdire le péage sur le canton viendrait à condamner par anticipation un quelconque projet de traversée du lac. Il cite l'expérience à la douane de Thônex-Vallard de dédier des pistes au covoiturage grâce à une base légale fédérale qui l'autorise. Toute mesure discriminante à l'égard de la nationalité ou de la résidence serait une violation du droit international et de Schengen. Il est difficile de faire le procès d'une personne habitant à la Roche-sur-Foron à 10 minutes de la gare, que sa région soit dépourvue de P+R, avec des temps d'attente à Annemasse, ils doivent cumuler les moyens de transport.

Un commissaire (PLR) entend que le péage n'a pas pour but de sanctionner les frontaliers et le verrait également comme un bon moyen de combattre les achats en France. Le Suisse qui rentrerait de ses courses à Annemasse paierait aussi la taxe. En passant de Thônex à Chêne-Bourg, il n'y a pas moyen de distinguer la frontière. Les Genevois vivant à la campagne seraient sanctionnés par le péage se trouvant à l'extérieur de la couronne urbaine genevoise alors que ce ne sont pas eux qui occupent les parkings du canton.

M. Maudet explique que la plupart des Genevois vivant à la campagne, comme à Anières, Corsier et Choulex, ont une excellente offre de transports publics, mais vont utiliser la voiture. Le but principal du péage est d'avoir un impact sur des gens pouvant se poser la question d'un mode de transport alternatif. Les Genevois allant faire leurs courses en France sont majoritairement des gens de condition modeste. Ils n'ont pas d'autre choix, d'autant plus que les frais de santé augmentent, ils ne vont pas s'auto-limiter. Cela va être une pénalité de nature sociale absolument terrible.

Un commissaire (PLR) estime que personne n'est obligé de prendre sa voiture pour faire les courses, ils peuvent prendre les transports publics. Il est assez convaincu que le fait de posséder une voiture et de faire les courses en France coûte davantage que de rester en Suisse. En parlant du trafic en provenance d'Annecy, il se demande en outre si Genève n'a pas meilleur temps d'établir une voie ferroviaire directe qui pourrait favoriser Genève-Aéroport.

M. Maudet approuve, mais avec le risque d'activer d'autant plus le tourisme d'achat. Il y a un intérêt à doubler la voie Genève-Lausanne au pied du Jura, avec un train qui connecte à Gex, Ferney, puis qui descend sur l'aéroport, le cas échéant sur Cornavin, puis sur le sud du canton et ensuite Annecy, mais ce seront des chantiers colossaux.

Le président revient sur le sujet de la traversée du lac. Par le passé, le Grand Conseil s'était prononcé contre un péage sur la traversée du lac. Il n'est pas d'accord avec l'idée qu'un non-péage tuerait le projet, car le but est de l'intégrer dans le réseau des routes nationales, donc cela serait un tronçon soumis à la vignette qui contribue au financement des routes nationales.

Concernant le RD 1505, le président a un souci avec le calendrier. Lorsqu'il avait été présenté, ils ont laissé sous-entendre que Genève avait souhaité participer à l'étude, donc que c'était quasiment acté. Le département avait même assuré que, d'ici à la fin de l'année, certains crédits d'investissements d'études seraient déposés au Grand Conseil puisque tout serait à la charge du canton. Il demande à M. Maudet si le calendrier a été modifié et ce qu'il en est des crédits qui seraient présentés.

M. Maudet assure qu'à sa connaissance, il n'y a pas de crédits dans les *pipelines*. Si cela devait être le cas, le Grand Conseil pourrait avoir une réponse d'ici à l'automne 2024.

Le président comprend qu'il n'y aura rien d'ici à la fin de l'année prochaine.

M. Maudet acquiesce. Il admet qu'il y a certains chamboulements au sein des offices fédéraux. Il n'y a pas d'intention politique de sa part de bloquer quoi que ce soit.

Le président admet se réjouir. Il a déposé le PL et les signataires sont fondamentalement opposés à un projet de péage, même à l'essai. Il confirme que l'UDC ne prendra pas acte de ce rapport. Si une majorité venait à le refuser, il demande si cela mettrait fin à ce RD 1505 et stopperait les études.

Un commissaire (socialiste) fait son mea culpa quant à sa question antérieure, puisque M. Maudet avait une position différente entre le PL et le RD. Il souligne le côté antisocial du PL pour les personnes pouvant bénéficier du meilleur prix en choisissant leurs horaires.

M. Maudet connaît bien le tissu économique, il s'agit surtout du secteur tertiaire. Il rappelle que, pendant le covid, les enfants étaient envoyés au CO avec des horaires différents. Il pense que la mobilité est un élément qui structure les classes sociales. Les cinq ans à venir seront intéressants afin de voir l'impact social, comme pour les personnes âgées de condition modeste, pour qui la voiture a représenté une conquête de la liberté. Ils se heurtent à des problèmes d'aménagement, des trams avec des marches, des difficultés à accéder aux distributeurs. Il faudra les convaincre de modifier leur mode de transport.

A la suite de cette audition, la commission a décidé à l'unanimité de geler le PL 13220 et le RD 1505.

4. Audition du département du 19.08.2025 sur le PL 13220 (présentation en annexe 2)

M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat DSM

M. David Favre, directeur général OCT

M. Alexandre Prina, chef de secteur DTCPM – secteur développement multimodal – DSM

M. Maudet remercie le président, puis introduit le sujet des péages urbains, déjà abordé avant la pause estivale. Il présente ensuite les deux autres personnes auditionnées qui l'accompagnent, M. Favre et M. Prina, venus exposer à la commission la thématique de la tarification de la mobilité et plus

spécifiquement les péages urbains. M. Maudet rappelle que ce projet s'inscrit dans un cadre fédéral. Il mentionne que, sous le précédent Conseil d'Etat, son prédécesseur avait souhaité porter la candidature de Genève à ce projet pilote. M. Maudet cite M^{me} Sommaruga qui avait exprimé la volonté d'examiner la faisabilité de ces projets. Il précise qu'il mentionne cet élément, car dans l'intervalle il y a eu un changement de conseiller fédéral et il a le sentiment que le successeur de M^{me} Sommaruga se montre nettement moins favorable à ce projet de péages urbains. Néanmoins, dans une logique de continuité, M. Rösti a souhaité que les études puissent s'achever dans les cinq villes pilotes. Jusqu'à présent, leurs résultats ont été maintenus confidentiels à la demande de M. Rösti. Cependant, M. Maudet a insisté sur l'importance de communiquer à ce sujet, dans un souci de transparence sur l'utilisation de l'argent public. Cela a été rendu possible grâce à l'accord de M. Rösti ainsi que l'accord de l'Office fédéral des routes qui est l'organe dépositaire du projet.

M. Favre reprend en s'appuyant sur la présentation (annexe 2) en rappelant que, le 15 octobre 2015, le Grand Conseil a voté la loi 11593 sur un crédit d'étude préliminaire de 250 000 francs sur l'impact de l'introduction des péages urbains. En mai 2020, il a été présenté à travers le RD 1505, avec les premières analyses à la commission. En janvier 2021, comme indiqué par M. Maudet, le dossier de candidature de Genève a été déposé auprès de la Confédération pour participer au projet pilote. En novembre 2022, il y a eu la confirmation que la Confédération retenait la candidature de Genève. Puis, au printemps 2023 et au printemps 2024, les études de faisabilité ont été réalisées comme demandé par le DETEC.

M. Prina explique qu'il présentera son intervention en deux temps, d'abord un bref rappel des études menées sur la période de 2016-2019 grâce au crédit de 250 000 francs voté par le Grand Conseil, puis un aperçu des résultats issus des études de faisabilité, qui ont été cofinancées par la Confédération. S'agissant de l'étude de 2010-2011, il précise que la plupart des éléments qui seront exposés proviennent de quatre modules : une présentation générale des péages urbains ; une évaluation du design que pourrait prendre ce dispositif à Genève ; la réalisation d'enquêtes auprès de la population pour connaître l'acceptabilité du projet au sein de la population ; et enfin une modélisation des effets de ces dispositifs sur le trafic. Des analyses complémentaires ont été ajoutées en cours de route, notamment sur la question de la tarification et sur la sensibilité au prix. M. Prina rappelle que le périmètre des péages urbains modélisé et testé correspond à la moyenne ceinture urbaine, comprenant plus de 80 entrées et sorties permettant de ceinturer l'agglomération. Sur cette base, il explique que l'introduction des péages urbains a été modélisée avec différents tarifs. Il explique que la variation du trafic et celle de l'utilisation

des transports publics dans le périmètre dépendent du niveau du tarif appliqué. Il indique que, plus la tarification est élevée, plus on remarque une diminution du trafic jusqu'à un certain seuil. Au-dessus de 3,75 francs, on ne peut plus constater clairement une diminution du trafic. M. Prina explique que, quels que soient les tarifs, le passage dans le périmètre urbain demeure indispensable afin de répondre à différents besoins de mobilité.

M. Maudet commente le prix de 3,75 francs, en rappelant que celui-ci correspond à la valeur de 2015. Il précise qu'en tenant compte de l'inflation, ce montant équivaldrait environ à 5 francs actuellement.

M. Prina confirme et précise que tous les éléments relatifs aux prix ont été établis sur la base d'enquêtes menées en 2015. Il rappelle qu'un certain nombre de facteurs ont depuis fait évoluer la situation et ont possiblement aggravé la perception des tarifs par les Genevois. Il indique que ces éléments n'ont pas été pris en considération dans cette modélisation, ni dans la suivante. Il poursuit en disant qu'au-delà du seuil de 3,75 francs, on n'observe plus de diminution du trafic à l'intérieur de la ceinture urbaine. Cependant, M. Prina met en évidence qu'entre 2,50 et 3,50 francs, il n'y a pas un effet linéaire entre le montant de la tarification et son impact sur le trafic. Il reprend en indiquant qu'avec une tarification de l'ordre de 2,50 francs, le trafic à l'intérieur de la moyenne ceinture diminue de 10 à 11%. A 3,75 francs, la baisse atteint environ 30%. En parallèle, l'usage des transports publics augmente de manière non linéaire, jusqu'à 30% selon le niveau de tarification appliqué. Les conclusions de cette première étude indiquent que l'instauration des péages urbains permet une diminution du trafic au centre-ville selon le tarif appliqué.

Toutefois, ces tarifications soulèvent des problèmes en matière d'équité, d'accessibilité aux commerces et surtout d'acceptabilité auprès de la population genevoise. Des réflexions supplémentaires ont été menées concernant l'adaptation de ces péages à certaines catégories d'usagers, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Cependant, M. Prina précise que ces réflexions ne peuvent pas être approfondies, car, sans changements au niveau des bases légales fédérales, l'introduction d'un tel dispositif n'est pas envisageable. La Confédération a encouragé la réalisation de ces études afin d'obtenir une vision plus réaliste de la faisabilité de ce qu'elle désigne sous le terme « mobility pricing » qui correspond à une vision plus large que les péages urbains. M. Prina explique que la vision fédérale à travers cette notion de « mobility pricing » a pour but d'utiliser de manière plus efficace les capacités routières et ferroviaires existantes, afin à réduire les pics de pollution et ainsi de retarder les investissements nécessaires sur le plan fédéral pour répondre à la croissance démographique. Il explique que la Confédération avait donc besoin de ces sites pilotes pour gagner en connaissances, d'une part sur

les effets de la tarification sur la mobilité et les habitudes de déplacements des usagers, et enfin d'observer les conséquences économiques et sociales de l'introduction de ces dispositifs sur les cantons.

M. Prina continue en présentant les analyses sur six plans : la mise en œuvre matérielle ; la mise en œuvre technique ; l'aspect économique ; le plan organisationnel ; le plan juridique ; ainsi que l'analyse des risques suivant l'implantation de ces dispositifs.

Pour ce qui est de la question de la **mise en œuvre matérielle**, M. Prina explique qu'ils ont pu bénéficier des études qui avaient été précédemment menées entre 2016-2018. Ainsi, il a été plus simple de déterminer le périmètre approprié pour réaliser cette étude de faisabilité sur la tarification de la mobilité. Le périmètre est donc resté celui prédéfini à la ceinture urbaine et un certain nombre de conditions ont été posées pour mesurer l'effet de cette tarification, notamment sur les éléments économiques et sociaux. Il explique que, dans la modélisation, l'ensemble des véhicules motorisés disposant de quatre roues ou plus, à l'exception des poids lourds, franchissant le cordon des péages, étaient assujettis à la tarification. Les deux-roues motorisés ne sont pas taxés dans la modélisation. Enfin, des exemptions étaient prévues pour certains véhicules, notamment pour les poids lourds, afin d'éviter que ces derniers, déjà soumis à la RPLP, subissent une double taxation. Il précise que, dans le modèle, la redevance s'appliquait principalement du lundi au vendredi, entre 6 h et 22 h. Les tarifs durant la semaine variaient entre 1 et 2,50 francs selon la période de la journée, les prix les plus élevés étant appliqués durant les périodes de pointe du matin et du soir. Il indique qu'avec un tarif de 2,50 francs peu de changements de comportement ont été observés.

Il continue sur le plan de la **mise en œuvre technique** en indiquant qu'un certain nombre de recherches ont été faites, mais que c'est la technologie de la lecture des plaques d'immatriculation qui a été retenue. En effet, celle-ci est déjà largement utilisée en Europe et a déjà fait ses preuves, contrairement à de nouvelles technologies qui s'appuient sur le smartphone, en phase de test, notamment en Asie. Il explique que, pour la mise en œuvre, il est nécessaire d'obtenir certaines autorisations communales ainsi que de développer des études approfondies concernant le développement de la signalisation. Cette signalisation a pour objectif d'avertir les usagers de la présence des péages, en leur laissant ainsi le temps de décider s'ils veulent contourner ou traverser la zone urbaine. Il mentionne également qu'une autre condition préalable est nécessaire pour la mise en place du projet, qui est la modification de la loi sur la métrologie. Il explique que la métrologie est le dispositif qui se charge de l'ensemble des choses nécessitant des mesures, notamment les radars.

M. Prina souligne qu'en plus des conditions très contraignantes exposées précédemment, il faut se pencher sur l'aspect de **la faisabilité économique**. La modélisation a permis de calculer les coûts d'investissement et d'exploitation sur quatre ans, lesquels se situent entre 41 et 47 millions de francs. Environ 25% des investissements concernent les portiques, les caméras et les logiciels, tandis que près des deux tiers sont liés aux coûts d'exploitation, comprenant le fonctionnement du dispositif et les ressources humaines nécessaires. M. Prina rappelle que l'étude cantonale avait mis en évidence qu'il n'existait pas de relation linéaire entre la variation du prix des péages et les effets sur le trafic. Ainsi, les recettes envisagées sont difficilement mesurables et les résultats des calculs coût-bénéfice des péages doivent être considérés avec prudence.

M. Prina poursuit sur la **mise en œuvre organisationnelle**. Il explique que c'est la Confédération qui est le législateur et le régulateur de ce dispositif. En effet, il ne s'agit pas de compétences cantonales, car tout ce qui concerne la circulation routière est du ressort de la Confédération. Il développe en disant que, dans la mise en œuvre des péages, les cantons agiraient dans la conception, la réalisation, l'exploitation et la maintenance du dispositif. Il précise que les cantons auraient la possibilité de faire un appel d'offres auprès d'entreprises déjà spécialisées dans ce type de projet et ainsi de déléguer certaines tâches liées aux péages. Les communes seraient consultées sur les dispositifs installés sur leur territoire, elles seraient amenées à devoir signer les autorisations de construction. Enfin, il indique que ce projet nécessite un système de contrôle, par exemple la police genevoise, mais il serait aussi possible de déléguer cela à un établissement public autonome.

Il ajoute que, sur le plan juridique, l'art. 82 (al. 3) de la Constitution fédérale, indique que l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. Cet article constitutionnel est un obstacle dans la mise en œuvre d'un dispositif de « mobility pricing ». Il souligne que ce projet nécessite la mise en place d'une exception de la part des deux Chambres fédérales, qui ont déjà eu l'occasion de faire cela à deux reprises depuis que cet article existe avec : le tunnel du Grand-Saint-Bernard et un tunnel dans les Grisons.

M. Prina développe ensuite la question des **risques opérationnels**, car ce serait une première au niveau helvétique. Il indique qu'il y a aussi les risques sur le plan du processus législatif cantonal, avec de possibles retards voire de non-acceptation du projet. Il ajoute que les risques socio-économiques sont non négligeables, en particulier pour les ménages les plus modestes. Les personnes résidant à l'extérieur du périmètre, qui doivent franchir celui-ci pour se rendre sur leur lieu de travail, seraient directement impactées. S'ajoute également la question du traitement des tarifs appliqués aux résidents à l'intérieur du périmètre. L'impact sur les commerces doit aussi être pris en compte, une part

importante des déplacements étant effectuée en véhicule motorisé. La contrainte d'accéder à la zone pourrait remettre en cause la fréquentation de certains établissements. L'impact sur les déplacements professionnels soulève aussi des questions. Enfin, il souligne que la non-acceptabilité de la mesure par la société civile constitue un risque important. Il conclut en indiquant que la question des péages urbains dans le canton de Genève est une question particulièrement sensible au niveau politique. La spécificité de Genève qui a un territoire exigu, seulement 4 km de frontière avec le reste de la Suisse, mais près de 100 km de frontière avec la France, est à prendre en compte. Il explique de ces éléments rendent l'enjeu particulièrement complexe et peuvent représenter une contrainte supplémentaire. Il termine son propos en insistant sur la nécessité d'une exception au niveau fédéral pour pouvoir installer ces péages.

Questions et interventions des commissaires

Un commissaire (Vert) remercie les auditionnés de leur présentation. Il demande, dans un premier temps, si un calcul a été réalisé pour connaître, sur la base des tarifs des péages appliqués, le montant des recettes au niveau cantonal. Il demande également si une estimation des bénéfices attendus a été réalisée en ce qui concerne la diminution des nuisances sonores, la réduction des embouteillages et la baisse des émissions atmosphériques. Il se demande ensuite si le prix de ces péages va prendre en compte les véhicules plus remplis.

M. Maudet répond à la négative pour les deux questions. Il explique, pour la première question, que cela est trop complexe, car il y a un trop grand nombre de variables. Il poursuit en prenant l'exemple de Stockholm. M. Maudet explique que les résultats pour le cas de Stockholm montraient que les recettes permettaient à peine de couvrir les coûts générés par les portiques et autres infrastructures du dispositif. Il indique que les bénéfices sur la santé sont évidents, mais difficiles à chiffrer. Quant aux effets sur les embouteillages, il est tout aussi difficile de prévoir l'effet de la mise en place d'un péage sur les comportements des usagers. M. Maudet poursuit sur la seconde question en indiquant que cette question ne s'est pas posée dans le cadre de l'étude. Il propose l'exemple de la situation française, plus avancée que la Suisse dans le domaine des voies réservées au covoiturage, qui ont longtemps été sujettes à des fraudes. Il explique que seuls des contrôles humains avaient permis d'y mettre un terme en grande partie. Il précise ne pas connaître de système de péages urbains permettant une vérification du nombre d'individus dans un véhicule. Enfin, il ajoute qu'il s'agit davantage d'un contrôle d'accès que d'un péage classique avec barrière physique.

Un commissaire (Vert) ajoute qu'il est important de se rendre compte de l'impact de ces péages sur les Genevois. Il souligne que l'objectif est de leur faciliter la vie, il est donc essentiel de pouvoir leur montrer que les coûts sont inférieurs aux bénéfices escomptés.

M. Maudet rejoint le propos en appuyant sur l'argument de la composante sociale. Il souligne que le coût de 2,50 francs n'a pas le même impact en fonction du quartier ou du revenu des individus.

Un commissaire (PLR) s'interroge sur la pertinence de l'emplacement du péage par rapport à la situation urbaine de Genève. Il indique que le centre urbain de Genève, en comparaison avec les années 1960-70, n'a cessé de s'accroître, alors que le territoire reste limité. Il se demande si, à l'horizon 2040, ce périmètre sera encore pertinent, dans un contexte d'urbanisation et de densification croissante des quartiers avoisinants. Il souligne que le risque est que l'on en vienne à se demander pourquoi franchir un péage, alors que les usagers se trouvent déjà en milieu urbain. La seconde question concerne la possibilité d'avoir des péages mobiles.

M. Favre explique que la ceinture urbaine présente l'avantage de permettre aux usagers de la contourner et donc d'éviter la tarification. Cependant, il reprend le propos concernant l'urbanisation croissante du canton de Genève, en donnant les exemples de l'urbanisation en cours vers Bernex, Plan-les-Ouates et Perly-Saint-Julien. Il explique qu'avec la mise en œuvre du plan directeur cantonal et l'accueil prévu de 150 000 habitants supplémentaires d'ici à 2050, il conviendra de s'interroger sur la pertinence de maintenir un péage urbain à cette limite. Il indique que Genève est un cas particulier, car la prochaine limite du périmètre correspond à l'autoroute, ce qui pourrait poser problème.

M. Maudet réagit aux propos de M. Favre en prenant l'exemple des P+R qu'il juge beaucoup trop intégrés au sein de la ville. Il estime que la question de leur évolution se posera sans doute d'ici 30 ou 40 ans. Il relève par ailleurs que Genève repousse déjà les limites de son territoire urbain, ce qui soulève des interrogations en matière de mobilité. M. Maudet entend que ces systèmes devraient être mobiles. Il fait appel à l'exemple du système londonien qui a adapté et étendu ses infrastructures.

Un commissaire (PLR) demande à M. Maudet s'il est prévu que ces péages soient gratuits pour certaines tranches d'âges.

M. Maudet répond en lui retournant la question sur la justification de cette gratuité.

Un commissaire (UDC) s'interroge sur la manière dont les voitures étrangères seront taxées.

M. Prina répond en disant qu'il y a le dispositif LAPI, qui permet de verbaliser les conducteurs étrangers. Il indique que c'est un dispositif qui permet la lecture des plaques. Il ajoute que les accords entre pays permettront, si nécessaire, de sanctionner les personnes qui ne paieraient pas, tandis que celles qui souhaitent réaliser le paiement pourront le faire directement en ligne. Selon lui, ces aspects sont déjà relativement bien gérés.

Un commissaire (Le Centre) rappelle que, dans les villes qui ont introduit ce type de dispositif, il a été constaté une baisse de l'activité économique dans les centres urbains, car les habitants préfèrent alors consommer à l'extérieur de la ceinture. Sa deuxième remarque concerne le fait que l'étude a été réalisée avant la mise en marche du CEVA. Il demande si les chiffres qui ont été présentés aujourd'hui restent pertinents à la lumière de l'arrivée du CEVA.

M. Favre rappelle que le Léman Express permet de transporter environ 80 000 passagers par jour, dont près de 20 000 passagers pour le passage à la frontière avec la France. La mobilité n'a pas encore pu être réévaluée depuis l'introduction du CEVA. La première véritable campagne de mesures sera lancée cette année et les résultats sont attendus en 2027. Le Léman Express a toutefois déjà montré un impact significatif sur le passage aux frontières, notamment à la frontière de Thônex qui a vu une diminution d'un quart du trafic par rapport à 2019. Pour le cas d'Annemasse, une baisse de 15% du trafic a été constatée. Il explique qu'à chaque fois qu'une offre de transport public transfrontalier est mise en place, les effets se font sentir. Cependant, dans un contexte où l'agglomération et le nombre d'emplois continuent de croître, il reste nécessaire de proposer des solutions de mobilité adaptées à cette évolution.

Un commissaire (Vert) s'interroge sur les conclusions de l'étude, plus particulièrement sur la relation non linéaire entre le prix des péages et les effets de ceux-ci sur le trafic. Il met en évidence le décalage entre ce que dit le rapport et le discours proposé par les auditionnés. Il dit que les auditionnés durant leur présentation ont fait ressortir que les effets de ces péages seraient relativement faibles, alors que les résultats du rapport montrent que, entre 2,50 et 3,80 francs, les différences sont significatives. Il souligne également que le tarif de 3,50 francs semble produire l'effet le plus marqué, et il demande pourquoi la limite de 2,50 francs a finalement été retenue.

M. Favre répond en expliquant que l'étude a nécessité plusieurs étapes dans le cadre d'un processus itératif. De plus, il ajoute que ce chiffre change également en fonction de l'acceptabilité du montant auprès des usagers.

M. Prina confirme et ajoute que l'une des questions posées dans l'étude était de déterminer jusqu'à quel point le dispositif restait efficace et accepté. Il

explique que c'est pour cela qu'il a ensuite été nécessaire de mener des études spécifiques sur l'acceptabilité.

Un commissaire (Vert) reprend en soulignant que, indépendamment de la position de la Confédération sur ce projet, il faut tout de même montrer que ces péages produisent un effet significatif. Pourtant, la conclusion retenue est qu'un tel dispositif ne serait pas opportun à Genève, au motif que la situation genevoise diffère de celle de villes comme Stockholm ou Londres, en raison notamment de la proximité de la frontière. Il souligne cependant que, dans ces exemples étrangers, les effets ont été visibles et que l'acceptabilité s'est renforcée après la mise en œuvre, ce qui en a fait un succès sur le plan de l'efficacité. Il souhaite donc comprendre pour quelles raisons il est estimé que Genève ne constitue pas un terrain approprié à la mise en place d'un tel projet.

M. Favre explique que la situation frontalière de Genève a pour conséquence que, en fonction de l'endroit où l'on place le péage urbain, cela peut devenir une vraie problématique, notamment sur les questions d'égalité de traitement, de flux et d'équité.

M. Prina complète l'argument de M. Favre en exposant qu'un tel dispositif nécessiterait une tarification très basse. Dans ce cas, il explique que cela n'aurait aucun impact réel sur la circulation, mais toucherait principalement les personnes à très bas revenus. De plus, cela combiné à la spécificité d'un territoire transfrontalier et aux effets potentiels sur l'accès aux commerces et aux échanges extérieurs, l'ensemble de ces éléments conduit à considérer ce dispositif comme inefficace.

Un commissaire (Vert) a une dernière question à poser à M. Maudet, sur un argument avancé précédemment par ce dernier, selon lequel les péages urbains seraient difficilement rentables en raison des coûts d'exploitation. Il relève en effet que, d'après le rapport, dans toutes les villes analysées où ces dispositifs ont été mis en place, le ratio recettes-coûts apparaît clairement positif. Il demande donc si cela signifie que le rapport est erroné.

M. Maudet affirme que, pour le cas de Stockholm, les coûts n'ont atteint l'équilibre qu'au bout d'un long moment. Il précise que le rapport cité émane de son prédécesseur et il rappelle qu'il est opposé à ce projet qu'il juge politiquement orienté. Il fait un parallèle avec le soutien des Verts au prix du macaron et souligne que, selon lui, ces péages sont antisociaux et contribuent à la gentrification de la ville. Il estime qu'il s'agit d'un mauvais projet, qui ne tient pas la route et dont les arguments avancés ne sont pas convaincants. Selon lui, le coût du dispositif, son évolution, sa mise en place et son suivi en font une « usine à gaz ». Il conclut en rappelant que le Conseil d'Etat s'y oppose.

Pour **un commissaire (socialiste)**, sa question se porte principalement sur l'effet social dont a parlé précédemment M. Maudet. Il demande quels seraient concrètement ces effets, s'ils ont été étudiés et, le cas échéant, comment ils pourraient être compensés. Il s'interroge également sur les différentes possibilités envisagées pour contrer ces effets antisociaux, en rappelant qu'il avait été question d'une proposition incluant un accès aux transports publics et il demande si une réflexion a eu lieu sur une redistribution, permettant d'équilibrer les effets négatifs des péages urbains.

M. Maudet le remercie pour ces questions pertinentes. Concernant la seconde question, il renvoie à M. Prina. Pour ce qui est de la première, il répond par la négative. En effet, il dit que cela sort du cadre urbain. De plus, cela n'a pas été étudié puisque, si l'on décide d'adapter les taxes, cela ne correspond plus totalement au fonctionnement même des taxes, c'est-à-dire un tarif uniforme pour tous. Il cède la parole à M. Prina pour la seconde question.

M. Prina explique qu'en effet, les premières études ont montré qu'à l'échelle du Grand Genève, les diminutions de trafic liées aux tarifs appliqués restaient très limitées, de l'ordre de 1 ou 2%. Il explique qu'une partie du trafic qui traversait le centre-ville serait amenée à contourner le centre, ayant pour impact un usage plus intense de ces zones de la ceinture urbaine.

Un commissaire (socialiste) se demande si les nuisances pour les riverains vivant autour du périmètre urbain ont été quantifiées dans le cas de la mise en place des péages.

M. Prina ne peut pas clairement y répondre, car cela nécessiterait de revoir les résultats du rapport. Il ne peut pas assurer qu'un calcul a été effectué concernant l'effet du transfert de charge auprès des riverains de la ceinture urbaine. Il ne pense pas disposer de ce chiffre, les analyses ayant porté principalement sur des indicateurs plus globaux.

Une commissaire (socialiste) commence par expliquer qu'elle a le même questionnement que son collègue (Vert), elle ne souhaite pas reposer la question, elle propose donc une remarque sur la longueur du chemin d'Annemasse, et elle invite ses autres collaborateurs à regarder la présentation réalisée par le département le 30 mai 2023, dont les conclusions étaient assez radicalement différentes et montraient le péage urbain comme une solution qui pourrait résoudre les problèmes de congestion à Genève et être acceptée par une majorité de la population sous certaines conditions. Cette étude était nettement plus en faveur de ce projet et de sa mise en œuvre.

M. Maudet répond en expliquant que ce sont des éléments de faisabilité.

Une commissaire (PLR) indique avoir la même question pour la quantification des nuisances hors ceinture. Elle s'interroge également sur la

possibilité et l'impact qu'une commune aurait en refusant l'installation du péage sur son territoire.

M. Prina répond en expliquant que les communes sont propriétaires de leur domaine public, mais, en tant que tel, il y a quand même un accord pour que les dispositifs de la réglementation de la circulation soient acceptés par les communes ; donc, ce serait une situation assez nouvelle et jamais rencontrée que les communes refusent. Il est assez peu probable que cela arrive.

5. Suite des travaux, discussion et vote éventuel (02.09.2025)

Le président indique avoir eu de nombreuses discussions avec des commissaires et le service du Grand Conseil au sujet des délais. Il souligne que la commission doit voter ce soir, faute de quoi le PL et le RD retourneront au Grand Conseil, la procédure étant en délai de traitement 2 dépassé, et qu'en l'absence de décision aucun rapport ne pourra être établi. Il précise qu'une problématique subsiste concernant la demande du département relative à la confidentialité des données, tant que la Confédération ne s'est pas prononcée.

Un commissaire (UDC) explique que M. Koelliker a confirmé que la commission devait voter aujourd'hui, le délai étant fixé au 14 octobre. Il indique toutefois que, pour respecter la demande du Conseil fédéral relative à sa prochaine communication sur les péages urbains, une solution a été proposée, indépendamment du vote sur le PL et le RD, la commission devrait adopter le principe d'un courrier conjoint avec le département pour qu'il puisse y avoir un rapport. M. Maudet, avec lequel il s'est entretenu, a donné son accord. Ce courrier, cosigné par le président de la commission, serait adressé au Bureau afin que le rapport attendu pour le 14 octobre soit inscrit formellement à l'ordre du jour, une fois la communication du Conseil fédéral publiée.

Différents échanges ont eu lieu sur la procédure et l'éventualité de demander un délai au Bureau. Un délai ayant déjà été accordé, cette option est écartée.

Un commissaire (Vert) adresse une question politique au premier signataire du PL. Il rappelle que la configuration actuelle est celle d'un département opposé à tout projet de barrage, d'une Constitution fédérale (art. 82) qui interdit la taxation des routes sauf exception, d'une Assemblée fédérale qui n'est pas prête à avancer dans ce sens et d'une majorité du Grand Conseil très hostile à ce projet. Il indique que la commission est saisie d'un projet de loi constitutionnelle dont l'unique objectif est de confirmer l'interdiction déjà inscrite dans la Constitution fédérale. Il souligne que cela conduirait à un vote populaire sur un objet sans application concrète à ce stade.

Il demande donc s'il est vraiment pertinent, d'un point de vue politique, de maintenir ce vote, alors qu'aucune décision ne va dans le sens du projet, et il s'interroge sur la possibilité de le retirer.

Le premier signataire répond qu'il ne retirera pas ce projet, car il s'agit de rendre compte des travaux réalisés. Il estime que, même si l'idée devrait être abandonnée au niveau fédéral, l'avenir reste incertain et il souhaite éviter que cette proposition puisse réapparaître au niveau de Genève. Il rappelle que ce projet était initialement porté par un projet socialiste visant à obtenir des crédits d'étude sur ces barrages urbains. Il indique que son projet de loi a pour objectif est de bloquer tout projet similaire à l'avenir.

Vote

Le président met aux voix la proposition de procéder ce soir au vote sur le PL 13220 :

Oui : 10 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS)

Non : 5 (2 Ve, 3 S)

Abstentions : —

La proposition est acceptée.

Discussion interne sur le PL 13220

Un commissaire (Vert) adresse une question à l'auteur du PL concernant l'article 192, alinéa 4 de son projet qui prévoit que les routes publiques sont exemptes de taxes. Il demande si cette disposition inclut également les autoroutes, celles-ci étant des routes nationales de compétence fédérale. Il prend l'exemple d'un éventuel péage à Versoix et souhaite savoir si le PL couvrirait aussi les autoroutes.

Un commissaire (UDC) répond que non, car les autoroutes relèvent de la compétence nationale. Il rappelle qu'elles sont déjà soumises au système de la vignette, qui constitue une dérogation.

Une commissaire (PLR) estime que les travaux ont été intéressants et qu'il sera utile de voir comment le rapport les conclura. Elle considère toutefois qu'il n'est pas nécessaire d'inscrire l'interdiction des péages urbains dans la constitution cantonale. Elle rappelle que son groupe est opposé à la mise en place de tels péages et qu'il ne votera jamais de crédits en ce sens, mais elle précise que l'inscription dans la constitution n'est pas justifiée. Elle annonce en conséquence que son groupe s'opposera à l'entrée en matière.

Un commissaire (Vert) indique que les Verts partagent l'opinion du PLR, la constitution ne doit pas être modifiée pour des raisons politiques ou à des

fins de blocages politiques. Selon lui, il faut respecter la population et éviter de la convoquer aux urnes pour de telles raisons, mais plutôt lui poser de vraies questions essentielles au fonctionnement de l'Etat. Comme cela a été relevé plus tôt, les différentes majorités exécutives et législatives, tant à Berne qu'à Genève, sont actuellement très éloignées de l'idée d'instaurer des péages urbains. Les Verts ne sont d'ailleurs pas nécessairement favorables à cet instrument, qu'ils n'envisagent pas comme un outil idéal de régulation du trafic, même s'il pourrait avoir un intérêt associé à d'autres mesures. Il souligne cependant qu'il n'existe actuellement aucune fenêtre d'opportunité pour ce projet. Il ajoute que si, par hypothèse, une majorité venait à changer et imposait un nouveau vote populaire pour modifier la constitution, cela constituerait une forme d'irrespect envers le peuple. Pour ces raisons de fond mais aussi de forme, les Verts refuseront ce projet de loi constitutionnelle.

Un commissaire (socialiste) explique que le groupe socialiste s'inscrit dans la ligne de ce qui a déjà été dit par les Verts. Il estime que l'idée d'inscrire dans la constitution un blocage des péages soulève des interrogations et paraît problématique, car elle repose sur l'idée que, si la mesure semble mauvaise aujourd'hui, elle le sera nécessairement demain, ce qui reviendrait à figer la politique future dans une posture de « neinsager » extrême. Il indique que la politique se fait dans le présent et que, même si elle doit prévoir l'avenir, elle ne doit pas bloquer les choix futurs. Dans ce sens, inscrire une telle interdiction dans la constitution reviendrait à réduire la souveraineté populaire et serait, selon lui, non pas conservateur mais rétrograde.

Un commissaire (UDC) rappelle que le premier projet de loi sur les péages urbains, la loi 11593, date d'octobre 2015. Il souligne que la même demande réapparaît aujourd'hui et qu'il est certain que cette question reviendra tant qu'une décision ferme ne sera pas prise. Selon lui, si rien n'est voté, le sujet reviendra sans cesse à l'ordre du jour. Il estime qu'un vote permettrait de clore définitivement la question dans le canton. Il se dit surpris par certaines prises de position et il invite les membres non convaincus à s'abstenir et à réfléchir jusqu'à la plénière.

Un commissaire (Le Centre) rebondit sur ce qui vient d'être dit et indique qu'il a hésité. Il annonce qu'il votera oui à ce PL en commission, tout en envisageant de s'abstenir lors de la plénière. Il rappelle avoir toujours été opposé aux péages urbains et il estime que ce projet de loi soutient cette position, ce qui explique son vote actuel.

Vote

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13220 :

Oui : 8 (2 UDC, 2 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS)

Non : 7 (2 PLR, 2 Ve, 3 S)

Abstentions : —

L'entrée en matière est acceptée.

Le président met aux voix le PL 13220 tel que proposé :

Oui : 8 (2 UDC, 2 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS)

Non : 7 (2 PLR, 2 Ve, 3 S)

Abstentions : —

Discussion interne sur le RD 1505

Un commissaire (UDC) indique que l'UDC votera contre la prise d'acte de ce rapport, car le parti s'oppose aux péages urbains. Il souligne que ce rapport vise à expliquer le fonctionnement de ce dispositif et il recommande aux autres commissaires d'en faire de même.

Un commissaire (Vert) fait la remarque que ce rapport est un peu ancien. Il souligne que, finalement, ce document est relativement peu politique, car il s'agit d'un rapport surtout technique. Sur le plan politique, les conclusions du conseiller d'Etat ne correspondent pas exactement à la logique technique que l'on pourrait déduire de sa lecture. Cela dit, il indique qu'il n'y a pas de raison de ne pas prendre acte de ce rapport.

Une commissaire (PLR) explique que, pour indiquer clairement la position du PLR sur ce projet, les quatre représentants du PLR de cette commission vont refuser la prise d'acte de ce rapport.

Vote

Le président met aux voix la prise d'acte du RD 1505 :

Oui : 5 (2 Ve, 3 S)

Non : 10 (1 LJS, 2 MCG, 4 PLR, 2 UDC, 1 LC)

Abstentions : —

La prise d'acte du RD 1505 est refusée.

RD 1505 RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT SUR LA TARIFICATION DE LA MOBILITÉ

COMMISSION TRANSPORTS

30 MAI 2023



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

31/05/2023 - Page 1

SOMMAIRE

- **Concept de mobility pricing – rappel des objectifs pour la Confédération**
- **Synthèse des résultats des études cantonales sur le péage urbain**
- **Candidature MP: Etude de faisabilité pour le pilote genevois**

Concept de mobility pricing:

Rappel des objectifs pour la confédération

31/05/2023 - Page 3

RAPPEL DES OBJECTIFS DU PILOTE POUR LA CONFÉDÉRATION

"Utiliser plus efficacement les capacités routières et ferroviaires existantes et réduire les pics d'affluence. La tarification de la mobilité va de pair avec la numérisation."

Acquérir de nouvelles connaissances sur...

- > la tarification de la mobilité et ses effets sur les habitudes de déplacement
- > l'acceptation de nouvelles formes de tarification
- > la variable d'ajustement que peuvent constituer de nouvelles formes de tarification en vue d'une utilisation optimale des infrastructures de transport existantes
- > les conséquences économiques, écologiques et sociales des redevances perçues au titre de la tarification de la mobilité ainsi que la contribution de cette dernière à une mobilité durable

31/05/2023 - Page 4

CALENDRIER DE MISE EN OEUVRE

Calendrier:

- 2015: Rapport stratégique sur la tarification de la mobilité
- 2016: 1^{ère} Audition de cantons et communes pour réaliser des expériences pilotes (dont Genève)
- 2019: Etude d'efficacité à Zoug pour l'analyse des impacts du projet de tarification de la mobilité pour lequel le Canton de Genève est associé via un groupe de suivi concluant à l'intérêt de la mise en place de ce type de tarification
- Décembre 2019: appel à candidature pour les projets-pilotes
- Février 2021: Mise en consultation du projet de loi sur la tarification de la mobilité fixant les modalités de cofinancement des projets-pilotes retenus et des bases juridiques nécessaires à leur mise en œuvre (loi limitée à 10 ans pour des expérimentations d'une durée maximale de 4 ans)
- Avril 2022: Envoi du projet de candidature GE avec complément sur les TC
- 1^{er} Décembre 2022: sélection de 5 candidatures dont Genève:
 - Thurgovie, Genève, Bienne et CFF (sur l'ensemble des usagers), Zoug et Argovie (participation volontaire)



31/05/2023 - Page 5

Synthèse des résultats des études cantonales sur le péage urbain

CRÉDIT D'ÉTUDES GENEVOIS – PÉAGE URBAIN

Loi ouvrant un crédit d'étude préliminaire de 250 000 F sur les impacts de l'introduction d'un péage urbain (11593)

« Un crédit d'étude de **250 000 F** (y compris renchérissement et TVA) est ouvert au Conseil d'Etat en vue de mener une étude sur les impacts de l'introduction d'un péage urbain à Genève en matière de congestion du trafic, de pollutions, de coûts et de recettes. »

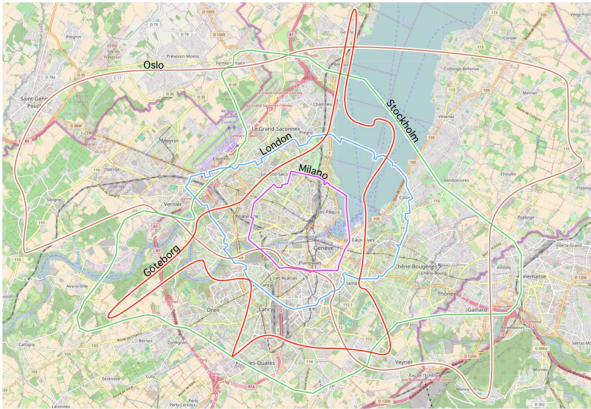
votée par le Grand Conseil - 15 octobre 2015

- Les études sur le **Péage Urbain** ont été menées en **coordination avec les réflexions pour définir la stratégie fédérale de tarification de la mobilité**

31/05/2023 - Page 7

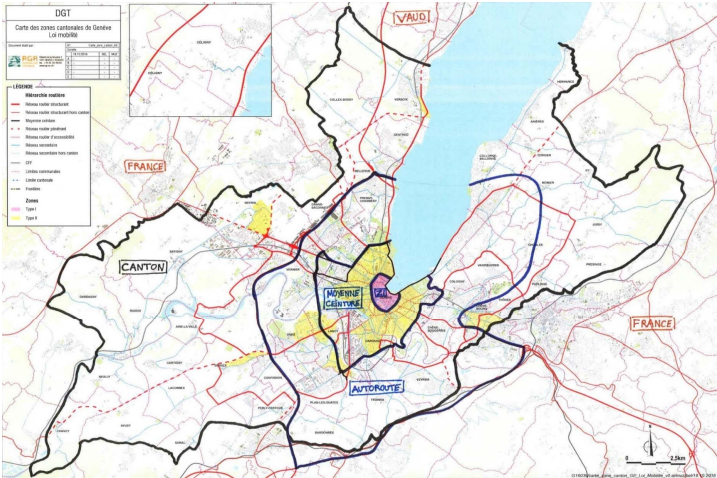
ETAPE 1: ETAT DE L'ART, PEAGES URBAINS EXAMINES:
OSLO, LONDRES, STOCKHOLM, MILAN, GÖTEBORG

Ville	Date	Finalité	Type	Tarif	Collecte	Recette	Volume
Oslo	1990	Financement	Cordon	env. 2€	CEN DSRC (*)		
Londres	2003	Décongestion	Zone	£11.5	Paiement préalable ou LAPI (*)	~300 MCHF/an	~100 000 véh/j
Stockholm	2006	Décongestion	Cordon	de 1€ à 3€ (en entrée et sortie) ; variable selon l'heure	LAPI + badge CEN DSRC pour certains usagers		
Milan	2008	Environnemental puis décongestion	Cordon	5€ par jour (2€ pour les résidents) de 1€ à 2,5€ (en entrée et sortie) ; variable selon l'heure	Ticket quotidien avec validation préalable	~22 MCHF/an	~20 000 véh/j
Göteborg	2013	Décongestion	Cordon		LAPI+ enregistrement préalable paiement mensuel	~100 MCHF/an	~120 000 véh/j



31/05/2023 - Page 8

PÉRIMÈTRES ENVISAGÉS



Hypercentre (zone I), Moyenne ceinture, Contournement autoroutier, Canton

31/05/2023 - Page 12

ACCEPTABILITÉ DU PÉAGE URBAIN

Acceptabilité

- 54% DES RÉPONSES ACCEPTENT UN DES SCÉNARIO DE PÉAGE URBAIN PLUTÔT QUE LE STATUT QUO (SANS PÉAGE)
- 23% DES RÉPONDANTS ACCEPTENT SYSTÉMATIQUEMENT (POUR LES 10 VOTES) UN DES PÉAGES PROPOSÉS
- 22% DES RÉPONDANTS REFUSENT TOUTE PROPOSITION DE PÉAGE, PEU IMPORTE LES ALTERNATIVES PROPOSÉES (ILS ONT VOTÉ «NON» DANS CHACUN DES 10 VOTES)

	Péage proposé	Statu quo
Total	54%	46%
CH	55%	45%
FR	52%	48%
GE	56%	44%
VD	48%	52%
Genevois	52%	48%
Gex	46%	54%
Haute-Savoie et Annemasse	57%	43%
Résidents du périmètre	58%	42%
Résidents hors périmètre	51%	49%

31/05/2023 - Page 17

ETUDES CANTONALES SUR LE PEAGE URBAIN- SYNTHÈSE DES RÉSULTATS PRINCIPAUX

- Le péage urbain pourrait constituer une solution pour résoudre les problèmes de congestion à Genève
- Sa mise en place pourrait - sous certaines conditions - être acceptée par une majorité de la population.
- A l'intérieur de la moyenne ceinture, il pourrait engendrer une diminution des kilomètres parcourus en voiture jusqu'à 75% et de 15% à l'échelle du Grand -Genève. En terme de recettes, il pourrait rapporter jusqu'à près de 130 millions de francs par année.
- Pas de faisabilité juridique: L'article 82 de la Constitution fédérale précise à son alinéa 3 que « l'utilisation des routes publiques est exempte de taxes».

31/05/2023 - Page 19

Candidature MP:

Etude de faisabilité pour le pilote genevois

31/05/2023 - Page 20

CANDIDATURE GENEVOISE AU MOBILITY PRICING

- Le 5 mai 2020, présentation des études à la commission des transports. Cette dernière a appuyé la proposition du DI de se porter candidat comme pilote au programme d'étude sur la tarification de la mobilité.
- 24 Juin 2020, dépôt par le CE du dossier genevois de candidature auprès de Mme Sommarugua, présidente de la Confédération.
- 20 Janvier 2021, dépôt par le CE du dossier genevois de candidature remanié avec le déceptif de la partie TC
- 24 Novembre 2022, Confirmation par la Confédération que la candidature GE a été retenue

31/05/2023 - Page 21

ETUDE DE FAISABILITÉ –CALENDRIER

Étape	Délai
Information sur la sélection des projets pilotes retenus	24.11.2022
Communication publique de la sélection des projets	01.12.2022
Élaboration du cahier des charges des études de faisabilité des projets réalisés sur la base d'une participation volontaire (par l'OFROU)	décembre 2022
Dépôt de l'offre (auprès de l'OFROU) pour les études de faisabilité des projets pilotes avec assujettissement à une redevance (cas de Genève)	février 2023
Conclusion du contrat entre l'initiateur et l'OFROU	mars 2023
Réalisation des études de faisabilité	avril – novembre 2023
Achèvement des études de faisabilité	décembre 2023

31/05/2023 - Page 22

EXIGENCES CONCERNANT L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ

Objectif de l'étude

- Parvenir à une concrétisation optimale de l'idée de projet
- Permettre de savoir si et comment le projet doit être réalisé

Modalités

- Le DETEC participera à hauteur de 60% des frais de l'étude mais ils devront valider préalablement le cahier des charges et le budget envisagé. Le versement de la participation financière de l'OFROU n'interviendra qu'à la fin de l'étude.
- Validation par le DETEC accompagné de l'ARE et de l'OFT
- Les prestations pourront être réalisées soit en interne, soit être externalisées
- Budget total : Frs 260'000.- HT dont 70'000 pris en charge par l'OCT
- Nécessité de créer un groupe de travail avec les offices fédéraux (OFROU, ARE, OFT)

31/05/2023 - Page 23

CONTENU DE L'ÉTUDE

- Mise à jour du **benchmarking** (politique, objectifs, technologie) sur les péages urbains/tarification de la mobilité (ex: Singapour...)
- **Mise en œuvre matérielle**: quels véhicules concernés, qui paie, quelles compensations éventuelles, pour qui ? Mise en place du dispositif au niveau du cordon et estimation des coûts de mise en place
- **Mise en œuvre technique**: le dispositif envisagé lors de l'étude cantonale est-il encore pertinent ? L'utilisation de GPS embarqué/smartphone est-elle envisageable en complément/substitution des caméras LAPI/balises DSRC ? Description du processus de perception, contrôle et sanction (le projet d'exigences sur la chaîne de contrôle-sanction (les éléments de preuve requis pour la constatation d'une infraction, barème de sanctions, pouvoirs attribués à certaines agences en matière de constat d'une infraction...))
- Mise en place de la **signalisation et du marquage**.
- **Mise en œuvre organisationnelle**: répartition des rôles et des responsabilités, délégation à des établissements publics autonomes, société privées ? Proposition d'un plan de communication pour la mise en service et d'une structure pour accompagner la relation client après la mise en service
- Détermination des **coûts** de mise en œuvre et opérationnels et des **recettes** attendues
- **Analyse juridique** sur les bases légales cantonales (suite de l'analyse préalable)
- **Analyse des risques**: détermination des risques de nature opérationnelle analyse des impacts économiques et sociaux. Proposition d'un outil de monitoring et détermination des indicateurs pour le suivi.
- **Concept TC** (retour d'expérience Fairtiq), évolution du concept envisageable, **adéquation des systèmes de tarification TIM et TC**

31/05/2023 - Page 24

ENJEUX PRINCIPAUX

Analyse des évolutions possibles des dispositifs envisagés :

- Comment réduire au maximum le besoin d'infrastructures "lourdes" au niveau du cordon?(investissements consentis par rapport à la durée limitée de l'essai à 4 ans au max, contraintes CMNS – protection rives du lac, etc.)
- Comment faire évoluer facilement le dispositif? (en lien avec le modèle de tarification et/ou le périmètre concerné, etc.)
- Quelle coordination avec les autres outils de tarification et de gestion de la mobilité (TC, stationnement...)
- Quid de l'opportunité pour aller vers:
 - une tarification basée sur l'usage (= prestations kilométriques)
 - une tarification intégrée TIM/TC

Faisabilité opérationnelle, technologique et juridique de ces évolutions envisageables

- *Les autorités cantonales ne sont pas tenues de poursuivre le programme d'étude au-delà de l'étude de faisabilité*
- *Ce n'est que dans des phases ultérieures qu'une concertation sera réalisée. A l'issue de cette concertation le concept pourra être adapté (périmètre du cordon ou s'agissant des rabais/exemptions ou des éventuelles mesures d'accompagnement)*

TARIFICATION DE LA MOBILITÉ ÉTUDES DE FAISABILITÉ

COMMISSION DES TRANSPORTS
19 AOÛT 2025



OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

22.08.2025 Page 1

HISTORIQUE

- **15 octobre 2015** : Le Grand Conseil vote une loi ouvrant un crédit d'étude préliminaire de 250 000 francs sur les impacts de l'introduction d'un péage urbain (L 11593)
- **Mai 2020** : Présentation des analyses à la commission des transports (RD1505)
- **Janvier 2021** : Dépôt par le CE du dossier de candidature genevois pour un projet pilote de *mobility pricing* auprès de la Confédération
- **Novembre 2022** : Confirmation par la Confédération que la candidature GE a été retenue
- **Printemps 2023 – printemps 2024** : Réalisation des études de faisabilité
- **Été 2024** : Transmission des études au DETEC



PÉAGE URBAIN

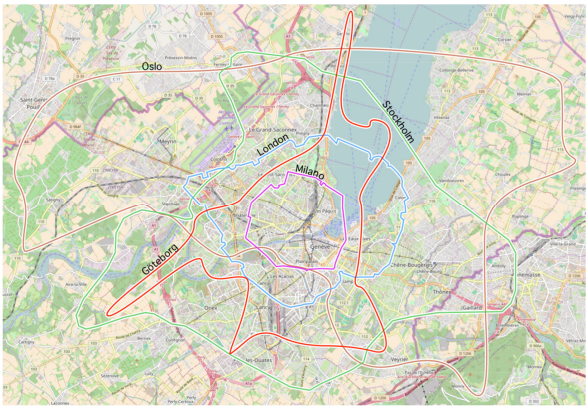
RÉSULTATS DE L'ÉTUDE CANTONALE DE 2016 - 2019



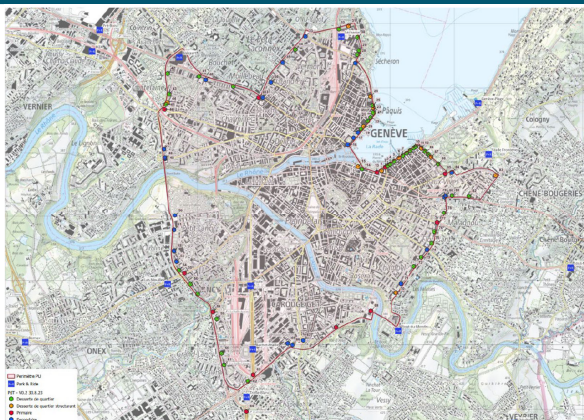
OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

22.08.2025 Page 3

ÉTAT DE L'ART, PÉAGES URBAINS EXAMINÉS



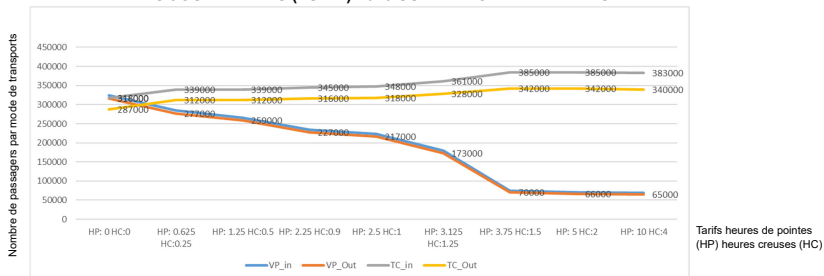
PÉRIMÈTRE DU PÉAGE URBAIN TESTÉ



22.08.2025 Page 5

ANALYSE DE SENSIBILITÉ AU PRIX DU PÉAGE

DÉPLACEMENTS JOURNALIERS (LU-VE) 2015 SUR LA MOYENNE CEINTURE



- Flux TIM diminuent jusqu'à 79% en fonction du tarif pratiqué
- Déplacements en TC augmentent jusqu'à 30%.
- Seule un tarif entre 2,50 francs à 3,50 francs durant les périodes de pointes engendrerait une forte diminution des déplacements réalisés en TIM.
- Au-delà de 3 CHF 75 sur les périodes de pointe, l'augmentation du tarif a un effet négligeable sur le trafic.

CONCLUSIONS DE CETTE 1^{ÈRE} ÉTUDE

- L'instauration d'un péage urbain pourrait diminuer la congestion au centre-ville.
- Cependant, elle pose des problèmes d'équité, d'accessibilité aux commerces, de légalité et des questions en termes d'acceptabilité
- Des réflexions ultérieures seraient nécessaires afin de proposer des aménagements (rabais ou exonérations) pour certaines catégories d'usagères et d'usagers pour lesquels le recours à la voiture est indispensable
 - Les personnes à mobilité réduite
 - Les travailleurs et travailleuses en 3/8
 - Les transports professionnels
- Un changement au niveau des bases légales fédérales reste indispensable.

22.08.2025 Page 7

ÉTUDE DE FAISABILITÉ SUR LE MOBILITY PRICING

OBJECTIFS DE LA CONFÉDÉRATION EN MATIÈRE DE MOBILITY PRICING

"Utiliser plus efficacement les capacités routières et ferroviaires existantes et réduire les pics d'affluence."

Acquérir de nouvelles connaissances sur :

- Les effets de la tarification de la mobilité sur les habitudes de déplacement
- L'impact des nouvelles formes de tarification sur l'utilisation des infrastructures de transport
- L'acceptation de nouvelles formes de tarification
- Les conséquences économiques et sociales

MISE EN ŒUVRE MATÉRIELLE

Conditions selon l'étude :

- Le périmètre serait celui délimité par la ceinture urbaine.
- Tous les véhicules routiers motorisés - disposant d'au moins quatre roues – qui franchissent le cordon du péage seraient assujettis à la redevance routière.
- Les deux-roues motorisés ne devraient pas être soumis au péage.
- Des exemptions devraient être prévues pour certains véhicules, notamment les poids-lourds.
- La redevance du péage urbain s'appliquerait principalement les jours ouvrés (du lundi au vendredi), entre 6h et 22h, selon un tarif modulable variant entre CHF 1.00 et CHF 2.50 selon les périodes de la journée.

➤ **Or selon les résultats cités plus haut, en dessous de 2,50 francs, cela n'aurait aucun résultat sur les changements de comportement.**

MISE EN ŒUVRE TECHNIQUE

- La technologie de Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation (LAPI) pourrait être utilisée.
- D'autres technologies pourraient, à l'avenir, offrir de nouvelles opportunités d'une approche multimodale.
- Des points d'attention :
 - Autorisations communales pour l'installation des portiques et dispositifs sur leur DP
 - Études approfondies pour la signalisation avancée.
- Condition préalable :
 - Adaptation de la législation fédérale nécessaire pour permettre des contrôles automatisés.

22.08.2025 Page 11

FAISABILITÉ ÉCONOMIQUE

- Des coûts d'investissement et d'exploitation sur 4 ans de l'ordre de CHF 41 à 47 M
- L'étude cantonale a montré qu'il n'existait pas de relation linéaire entre la variation de prix du péage et ses effets sur le trafic et, par extension, sur les recettes potentielles, qui sont donc difficilement mesurables.

22.08.2025 Page 12

MISE EN ŒUVRE ORGANISATIONNELLE

- La confédération exercerait un rôle de régulateur en tant que législateur.
- Le canton est le maître d'ouvrage du dispositif. Il est chargé de la conception, la réalisation, l'exploitation et la maintenance.
- Les communes sont consultées sur le dispositif dès lors qu'il est réalisé en partie sur leur domaine public
- Un organe de contrôle est missionné pour cette tâche

22.08.2025 Page 13

ANALYSE JURIDIQUE

Rappel : Art. 82 al.3 de la constitution fédérale :

"l'utilisation des routes publiques est exempte de taxes"

→ La mise en œuvre d'un dispositif de tarification de la mobilité de type péage urbain nécessiterait la mise en place d'une **exception de la part des chambres fédérales** qui pourrait prendre la forme d'une loi autorisant des expériences pilotes.

- À la suite, le Canton devrait également adopter :
 - une loi d'investissement
 - une loi autonome spécifique qui fixerait les grands principes du projet.

22.08.2025 Page 14

ANALYSES DES RISQUES

- Risques liés aux aspects opérationnels
- Risques liés au processus législatif
- Risques liés aux aspects socio-économiques :
 - Impacts sur le revenu des ménages
 - Traitement des résidents à l'intérieur du périmètre
 - Impact sur les commerces
 - Impact sur le transport professionnel
- Les risques les plus importants sont liés aux aspects juridiques, en lien avec l'acceptabilité de la mesure.
- Des concertations avec les principales parties prenantes de la société civile devront être menées afin de convaincre la population et, le cas échéant, d'adapter la mesure en fonction des attentes et besoins de certains publics cibles.

22.08.2025 Pag

CONCLUSIONS

- Le péage urbain reste politiquement sensible dans un canton de paupérisation de la classe moyenne qui fait face à des augmentations drastiques de charges.
- Le *benchmark* ou point de référence avec des villes européennes ayant mis en place le péage urbain reste peu pertinent du fait de la spécificité du canton (territoire frontalier et exiguïté du territoire).
- La réalisation d'un dispositif de tarification de la mobilité n'est pas possible sans une modification de la base légale au niveau de la Confédération permettant une exemption à l'art. 82 al. 3 de la constitution fédérale.
- Avant de poursuivre les études préliminaires, il convient d'attendre que la loi fédérale sur les projets pilotes de tarification de la mobilité soit entérinée par les chambres fédérales.

Date de dépôt : 14 octobre 2025

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Matthieu Jotterand

Le contexte

Genève étouffe dans les bouchons ! Dans un contexte de croissance démographique soutenue et avec la structure transfrontalière de l'agglomération, le canton connaît une croissance des développements soutenue. Le développement des transports publics se poursuit et la part modale du vélo augmente fortement tandis que celle de la marche à pied est très haute. Malgré tout, le trafic automobile est toujours très important et crée des congestions aboutissant à des heures de « bouchon » qui coûtent très cher à l'économie et péjorent la qualité de vie locale.

Devant le constat implacable qu'un bouchon est un trop-plein de voitures et que la seule solution durable est de réduire le trafic individuel motorisé (TIM), les années 2010 et les élus cantonales et fédérales d'alors ont donné lieu à une série de réflexions sur les possibilités de réduire cet afflux toxique.

La piste du péage urbain

Dans la palette d'outils à disposition pour réduire le TIM se trouve le péage urbain. Celui-ci est déjà appliqué dans de nombreuses villes dans le monde, avec des objectifs ainsi que des modalités techniques et tarifaires variables.

Les avantages du péage urbain sont multiples. Parmi les principaux, il est possible de citer la réduction du TIM qu'il engendre et la possibilité de lever des financements pour les infrastructures de mobilité, sur le principe du « pollueur-payeur » au sens large (pollution de l'air, mais aussi encombrement de l'espace, etc.).

Il y a cependant également plusieurs risques et/ou obstacles à prendre en compte. En premier lieu, il y a la nécessité de modifier le cadre légal fédéral. Ensuite, il existe le risque (maîtrisable) d'exclure les classes populaires du centre de l'agglomération et d'accélérer la gentrification, ce qui n'est pas souhaitable. Enfin, mentionnons que la définition des frontières d'un tel péage entraîne inévitablement des problématiques locales et/ou politiques fortes.

Contexte du lancement des études liées au péage urbain

En Suisse, les routes sont en principe exemptes de taxe selon la Constitution fédérale. Des dérogations sont possibles et un projet-pilote de péage urbain pourrait s'inscrire dans ce cadre-là. Toutefois, un projet pérenne nécessiterait une modification légale et au moins un crédit d'investissement serait nécessaire au niveau local, ce qui assure à tous les échelons un contrôle populaire, a contrario par exemple des projets d'autoroutes qui peuvent être imposés par la Confédération au détriment des populations locales.

Dans un contexte un peu moins conservateur vis-à-vis de la mobilité carbonée qu'aujourd'hui, le Grand Conseil a laissé en 2020 la latitude au Conseil d'Etat d'estimer le bien-fondé d'une participation genevoise à une expérimentation de terrain pour un tel péage. Toutefois, aujourd'hui, les élus ont changé aussi bien au niveau fédéral qu'au niveau local et MM. Rösti et Maudet sont bien plus favorables au (presque) tout-voiture – et donc peu enclins à expérimenter un péage urbain – que leurs prédécesseurs.

Le projet de loi constitutionnelle de l'UDC

Alors que ces prémices d'expérimentations éventuelles qui se tiendraient peut-être à Genève étaient en cours de discussion, l'UDC a pensé pertinent d'ajouter dans le lot un projet de loi constitutionnelle qui fixerait dans la constitution genevoise que les routes publiques soient exemptes de taxe.

Il s'agit évidemment d'une redondance grossière avec la Constitution fédérale qui indique la même chose. Au-delà de cette répétition très discutable, le procédé consistant à graver dans le marbre les principes relativement secondaires d'aujourd'hui afin qu'ils soient les plus compliqués possible à défaire lors d'un éventuel changement de majorité dérive d'un penchant anti-démocratique récurrent chez les populistes de ce Grand Conseil.

Il est fort regrettable de voir qu'une large partie de la droite, à l'exception notable d'une moitié des commissaires PLR, soutient ce blocage du futur afin d'assurer par tous les moyens que Genève reste englué dans les bouchons le plus longtemps possible et que les transports publics et professionnels conservent leur lenteur bientôt légendaire.

Etant donné qu'il s'agit d'un projet de loi constitutionnelle, l'UDC va ainsi provoquer la tenue d'un scrutin pour marquer à un niveau inférieur ce qui est déjà prévu à un niveau supérieur. A l'heure où la population a tendance à s'abstenir de participer aux votations, entre autres à cause de la multiplication des objets, la convoquer pour de tels scrutins d'une inutilité navrante est sans doute néfaste, ce d'autant plus que, comme évoqué plus haut, les crédits

d'investissement liés à de tels ouvrages seraient nécessairement votés au Grand Conseil et donc soumis à référendum.

Les avantages et les risques liés au péage urbain

Afin de bien cerner les avantages et les risques liés au péage urbain, il convient en premier lieu d'identifier les objectifs que l'on souhaite lui faire porter et de déterminer les modalités qui y sont appliquées. En effet, selon le contexte et les objectifs, les péages urbains peuvent se révéler de nature très différente.

Déjà, il s'agit de déterminer si l'on souhaite réduire le nombre de voitures à l'intérieur du cordon de manière globale ou, par exemple, lisser les heures de pointe en incitant les personnes à venir plus tôt ou plus tard que lors des principaux moments de congestion.

L'élément du prix mérite lui aussi de mener des réflexions approfondies. En effet, s'agit-il d'un prix fixe unique ou au contraire d'un prix lié à des critères qui peuvent être nombreux ? On peut lister des différenciations tarifaires liées à la catégorie socio-économique des usagers, au type de véhicule (électrique ou non, taille, poids...), à la provenance et/ou à la destination des usagers ou encore au taux d'occupation des véhicules. La réponse apportée à ces différentes questions permet de limiter (ou au contraire d'accroître) les risques de discrimination sociale et de gentrification liés à l'instauration d'un péage urbain.

Enfin, le troisième aspect central réside dans sa délimitation. S'agit-il de protéger l'hypercentre d'un excès de trafic automobile, ce qui reviendrait à Genève à délimiter ce péage autour de la zone I LMCE ? S'agit-il d'éviter qu'un afflux de personnes habitant au-delà de la zone la plus urbaine vienne dans celle-ci systématiquement en TIM, ce qui reviendrait à délimiter la zone II, par exemple ? Ou encore de décourager les frontaliers de venir à Genève en voiture en calquant la délimitation du péage urbain sur la frontière Suisse-France, autre hypothèse évoquée, mais vite abandonnée en raison de son opposition aux bilatérales et à la libre circulation ?

Tous ces éléments posent de nombreuses questions et soulignent un aspect essentiel du péage urbain : celui-ci constitue un outil qui peut se révéler très intéressant pour orienter la politique de mobilité de manière plus proactive par les autorités politiques. Cela ne dispense évidemment pas de développer les alternatives (par exemple les transports publics), mais cela permet aussi de combattre la prétendue fatalité du TIM qui envahit l'agglomération.

Étude de faisabilité du péage urbain à Genève

Etant donné l'élimination de la possibilité de la frontière cantonale comme délimitation et étant entendu que la zone I représenterait un périmètre trop petit, l'étude de faisabilité genevoise s'est concentrée sur la moyenne ceinture urbaine.

Le prix qui semble être le plus pertinent est de 3,75 francs en 2015, ce qui équivaldrait, selon le conseiller d'Etat, à environ 5 francs aujourd'hui. Il est intéressant de s'arrêter un instant sur ce prix. En effet, au-delà des considérations légales précédemment évoquées, il est évident que le TIM coûte à l'usagère infiniment moins que ce qu'il coûte réellement à la société, que ce soit sur les plans financier, écologique ou spatial.

En effet, posséder une voiture coûte certes cher, mais les dépenses de l'automobiliste vont principalement dans le paiement aux constructeurs automobiles (et aux divers intermédiaires comme les concessionnaires ou les établissements proposant des leasings) de véhicules disproportionnés au niveau de la taille et donc du prix ainsi qu'à divers acteurs privés (parking, assurance, essence...).

En revanche, les automobilistes ne paient rien ou presque pour l'usage accru, voire exagéré, qu'ils et elles font du domaine public. Alors que les coûts des transports publics ont tendance à augmenter fortement en Suisse (de manière heureusement moindre à Genève), ce coût sous-estimé du TIM confère à ce dernier un avantage indu qui est désastreux en matière de mobilité dans les agglomérations.

En effet, les congestions sont fortes et sont provoquées par la plupart des gens qui n'ont pas un réel besoin de la voiture, au détriment des usagères en ayant réellement besoin. Le péage urbain pourrait résoudre ce problème en faisant porter par le TIM les coûts induits par celui-ci, tout en permettant d'avoir un financement pour investir dans les comportements de mobilité durable, à commencer par le report modal (développement des autres modes, bornes de recharge électriques...).

L'étude a démontré un immense potentiel de report modal avec le tarif précité de 3,75/5 francs : selon l'étude, il pourrait y avoir un tiers de TIM en moins, ce qui améliorerait très grandement la qualité de vie au sein de l'agglomération en réduisant fortement le trafic et donc l'encombrement et la qualité de l'air.

Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage

Comme évoqué plus haut, les élus chargés de ce dossier ont changé entre le lancement de ces études et leur résultat. Force est de constater que le

nouveau conseiller d'Etat chargé des mobilités a arbitré, depuis le début de législature lorsque cela s'est révélé nécessaire, en faveur du maintien de la voiture. Son avis sur les péages urbains va dans cette direction et, lors des travaux en commission en l'an 2025, il a implicitement fait passer une forte réticence à la poursuite des investigations.

Alors, comme il faut trouver des prétextes suffisamment forts pour contrebalancer l'immense amélioration de qualité de vie au centre de l'agglomération que représenterait une baisse d'un tiers du TIM, M. Maudet a indiqué que les portiques risquaient d'être excessivement chers, au point d'engloutir l'ensemble des recettes. On peut valablement douter de cette affirmation. D'une part, la dématérialisation laisse envisager des « portiques » au coût réduit et le télépéage sur les autoroutes françaises n'empêche pas les concessionnaires privés d'engranger des profits indécents.

De même, du côté notamment d'un commissaire « centriste » (les guillemets sont de rigueur), l'habituel argument du commerce délaissé est évoqué. Au contraire, la pratique montre qu'un centre-ville libéré de son étouffement automobile est bien plus vivant et que les commerces en sont les premiers bénéficiaires. Qui parmi les commerçants aujourd'hui souhaiterait le retour du TIM sur le quai des Bergues ?

Argument suivant « anti-péage » : ce serait anti-social. C'est probablement un des plus recevables si aucune mesure compensatoire n'est prise. Toutefois, ce n'est pas si simple ! En effet, il serait très largement possible de tenir compte des revenus des personnes (en se basant par exemple sur le RDU) et/ou de tenir compte de la taille et du poids du véhicule ou encore de sa motorisation.

Encore un argument peu pertinent : la diminution du TIM à l'échelle du Grand Genève ne serait que de 1 à 2%. C'est vrai que la baisse n'est pas aussi grande que l'on pourrait l'espérer et, par rapport à la baisse drastique de 30% au centre, cela paraît dérisoire. Toutefois, cela reste une baisse et cela permet justement une forte baisse au centre, là où les problématiques d'encombrement et d'atteinte à la santé de la population sont maximales. De plus, le report supposé sur les axes de contournement n'a pas été clairement démontré et le DSM essaie de toute manière d'imposer une extension de ces derniers contre laquelle le peuple genevois, et en particulier les riverains concernés, s'est indirectement exprimé en fin d'année passée.

Conclusion

Le trafic automobile est parfois nécessaire (transport professionnel, personnes à mobilité réduite, objets encombrants...) et souvent superflu : les bouchons aux heures de pointe sont constitués en très grande majorité par des

usagers isolés dans leur voiture qui, par confort réel (parfois) ou supposé (souvent), ne souhaitent pas changer de mode de transport.

Cela alors même que de nombreuses personnes ont déjà sauté le pas et que, si le trafic n'est pas complètement bloqué, c'est parce que de nombreux citoyens responsables ont trouvé des alternatives. Un système qui ne fonctionne que parce que certains y renoncent est un système qui ne fonctionne pas, ce d'autant plus que la croissance démographique l'étouffe chaque jour un peu plus.

Ce trafic quotidien pollue et tue. En effet, la qualité de l'air au centre-ville en est fortement péjorée et cette pollution empoisonne la santé de la population. Encore cet été, un pic de pollution nécessitant des mesures urgentes de réduction des émissions a eu lieu, malgré le lobby automobile qui a fortement réduit le seuil de ces alertes.

A cela s'ajoutent les effets néfastes du bruit routier, qui cause chaque année environ 500 décès prématurés en Suisse (!). Par ailleurs, la qualité de vie urbaine s'en ressent au vu de l'encombrement causé par des voitures stationnées 98% du temps sur l'espace public et qui, lorsqu'elles roulent, trop souvent sous l'égide de la masculinité toxique agressive, représentent un danger pesant pour les autres usagers (piétons et cyclistes).

Dans ce contexte sombre dont la population souffre, le péage urbain est un outil relativement simple, intéressant, modulable, innovant et permettant une baisse intéressante du trafic, tout en permettant de financer des alternatives, ce qui est, rappelons-le, important lorsque l'on parle de baisse du TIM.

Malheureusement, la majorité de droite de ce Grand Conseil semble avoir le nez dans le volant et de la difficulté à voir plus loin que le bout du capot. Conduire, c'est anticiper ; gouverner, c'est prévoir ; l'UDC suivie par la droite, c'est continuer à aller dans le mur.

Date de dépôt : 10 octobre 2025

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

La commission des transports a traité conjointement le projet de loi constitutionnelle 13220 et le RD 1505, tous deux consacrés à la question du péage urbain, mais dont le contenu mérite un traitement différencié.

En effet, alors que le rapport du Conseil d'Etat revêt essentiellement un caractère technique – il s'agit d'une enquête fouillée sur les dispositifs existant ailleurs et sur les possibilités d'implanter un pareil dispositif à Genève – le PL frappe tant par sa brièveté (une phrase de neuf mots) que par son siège (la constitution).

C'est pour cela que ce rapport traitera séparément les raisons pour lesquelles il convient de **refuser le projet de loi constitutionnelle et d'accepter le RD 1505**.

A propos du PL 13220

La constitution – un siège inapproprié

La tare principale et essentielle de ce projet est de placer le principe voulu par ses auteurs dans la constitution cantonale, alors qu'il semble évident que là n'est pas la place de ce principe.

En effet, une constitution sert à préciser les règles de fonctionnement de notre Etat ainsi que les droits et devoirs fondamentaux de ses résidents et citoyens. Des questions relatives aux positions politiques particulières ou aux choix conjoncturels de notre parlement n'y ont pas leur place.

Or, le péage urbain – qu'on le souhaite ou qu'on s'y oppose – relève précisément de choix politiques spécifiques à un contexte particulier. De ce fait il apparaît incongru de faire figurer pareille disposition dans son article 192.

Qui plus est, il faut rappeler la procédure qui veut que toute modification constitutionnelle soit soumise au référendum obligatoire, procédure particulièrement lourde, dans un contexte où une partie du corps électoral

manifeste son découragement face à l'avalanche de questions (plus ou moins pertinentes) qui lui sont soumises.

Dans un contexte où le Conseil fédéral, le Parlement fédéral, le Conseil d'Etat et le Grand Conseil ont la même majorité qui s'est explicitement exprimée en défaveur du péage urbain, il apparaît pour le moins superfétatoire de vouloir, de surcroît, inscrire ce rejet dans notre constitution.

A propos du RD 1505

Un rapport essentiellement technique

Le RD 1505, produit au cours de la législature précédente, a pour objet l'étude de la faisabilité d'un péage urbain en comparant la situation genevoise avec celle d'autres villes (Londres, Stockholm, Milan et Göteborg). Il s'agit essentiellement d'un rapport technique qui évalue différentes hypothèses (périmètres, modalités de perception) et l'acceptabilité versus l'impact sur le trafic de ces dispositifs.

Il en ressort que, comme cela a été observé dans d'autres villes européennes, Genève pourrait, s'il y avait une volonté politique pour cela, mettre en place un péage urbain et que, comme ailleurs, celui-ci permettrait de réduire le trafic de façon substantielle (environ 10%, mais avec des valeurs plus élevées aux heures de pointe, le résultat dépendant évidemment également du montant perçu).

Par ailleurs, le rapport relève que les péages étudiés sont largement autofinancés et permettent même de produire des recettes. Le chapitre VII évalue à 130 millions de francs le rendement annuel d'un péage à Genève, somme à investir dans des infrastructures de mobilité.

Fort de ces constats, Genève a postulé, en juin 2020, à un projet pilote du DETEC, permettant de déterminer la faisabilité d'un tel projet, dont les conclusions – encore sous embargo au moment de la rédaction du rapport – ont été présentées à la commission et vont largement dans le sens de ce qui est exposé ci-dessus : un péage urbain est réalisable et rentable, et son impact et son acceptabilité devraient être satisfaisants.

Un blocage politique regrettable

« Le péage urbain existe déjà, mais il est payé en minutes passées dans les bouchons ». Cette boutade exprime bien la situation actuelle dans laquelle se retrouvent les automobilistes. S'ils souhaitent accéder en voiture au centre-ville, ils le paient en temps, mais également en incertitude sur la durée de leur

trajet. C'est une situation inconfortable, en particulier pour les 15% à 30%¹ de personnes réellement dépendantes du transport motorisé.

Etonnamment, face à ce constat, les refus les plus catégoriques d'un péage urbain viennent des rangs de la droite libérale, qu'on pourrait penser intéressée à la conversion à taux fixe de minutes en francs, surtout si l'on considère que la valeur d'une minute est sans doute plus élevée pour la clientèle de ces partis...

Soyons clairs, la minorité ne considère pas le péage urbain comme une solution de régulation du trafic motorisé acceptable à elle seule. Elle se base en effet sur la capacité (et la disposition) à payer le péage pour avoir un droit d'imposer aux citadines et citadins les nuisances du trafic motorisé, alors que ce sont plutôt les questions de nécessité qui devraient permettre d'obtenir le droit d'accéder au centre-ville en voiture.

Cela étant, au vu des expériences faites ailleurs², elle se doit d'admettre que les résultats sont bons, voire très bons, puisqu'ils permettent simultanément de diminuer la charge de trafic, d'apaiser les centres-villes et, conséquence de cela, de bénéficier d'une adhésion populaire croissante avec le temps. On observe en effet que le degré d'acceptation est bien meilleur après l'implantation du péage qu'avant, ce qui montre l'intérêt de pareils dispositifs.

Las, la droite comme le DSM affirment leur refus par principe de tout projet de péage urbain et n'acceptent pas d'en considérer certains avantages. Comme les faits ne viennent pas étayer leurs positions, on doit se satisfaire d'arguments discutables (les particularités topographiques de Genève, la présence d'une frontière à proximité rendraient la comparaison impossible avec d'autres cités européennes) ou franchement fallacieux (alors que le rapport mentionne clairement que les systèmes étudiés sont rentables, notre magistrat affirme le contraire...).

En conclusion

Il semble clair qu'aucune majorité ne se dessine, ni à Genève ni à Berne, pour mettre en place un péage urbain dans notre canton et que la candidature de Genève à un projet pilote est pour l'instant caduque.

¹ D'autres travaux de la commission des transports ont permis d'évaluer le transport professionnel à 15%, auxquels s'ajoute une marge plus ou moins généreuse d'automobilistes dont la santé interdit un autre mode de transport.

² Dans les cinq villes étudiées dans le RD, mais également ailleurs.

En revanche, il faut relever que la qualité technique du RD 1505 est irréprochable et que, contrairement à ce qui a été entendu, il ne s'agit pas d'un rapport souffrant de biais politiques.

C'est pour cela que la minorité vous invite à l'accepter.