

Date de dépôt : 26 février 2013

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition en faveur d'un financement paritaire des transports publics

Rapport de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a examiné lors de ses séances des 28 janvier et 4 février 2013, la pétition 1844 sous la présidence efficace de M. Guy Mettan. Elle a été assistée, dans ses travaux, de M^{me} Mina-Claire Prigioni, l'excellente secrétaire scientifique, et les procès-verbaux ont été tenus avec précision par M. Christophe Vuilleumier que la rapporteure remercie vivement.

Audition de M. Antonio Gambuzza, pétitionnaire, le 28 janvier 2013

M. Gambuzza distribue un document aux commissaires et présente sa pétition par le biais d'une présentation Powerpoint. *Cette présentation figure en annexe du présent rapport (annexe 4).*

Il explique que les entreprises de transport en Suisse définissent leurs prix, puis qu'une négociation est menée avec les parlements. Il rappelle que le budget des TPG en 2006 était de 308 millions de francs, dont 163 638 000 F de participation de l'Etat. Il observe toutefois que, selon ses calculs, la participation de l'Etat pourrait enregistrer un différentiel de 109 002 690 F.

Représentation de Genève à Berne

Il rappelle que le canton s'est doté d'un M. Genève auprès des Chambres fédérales, et qu'en 2006 les moyens logistiques ne permettaient de transporter les pendulaires qu'à hauteur de 30%. Il précise qu'avec le CEVA, en 2017, ce

pourcentage augmentera de manière importante. Il évoque ensuite les plans de mobilité et il déclare que le but de sa pétition est d'améliorer la situation du trafic à Genève.

Hierarchiser les transports

Il pense en l'occurrence qu'il convient d'exonérer les véhicules d'entreprise clairement identifiés, et de hiérarchiser le droit au stationnement sur les voiries publiques tout en adoptant une tarification progressive.

Il signale encore que les mesures proposées par la pétition permettraient de renforcer le projet d'Agglo, tout en consolidant le transport collectif. Il signale que les entreprises qui participent aux frais de déplacement de leurs employés pourraient le faire également au niveau des transports publics.

Il mentionne alors que l'idée serait que le canton décide de créer une charge sociale affectée aux transports publics. Il signale encore que les 870 F de transport qu'il est possible de déduire disparaîtraient avec en lieu et place une prise en compte des frais réels.

Modèles français et italien

M. Gambuzza rappelle qu'en France les villes connaissent le « versement transport » et Milan « un péage urbain ».

Questions de la commission

Le Président (PDC) demande qui paierait la différence.

M. Gambuzza répond qu'une charge sociale permettrait de couvrir cette différence.

Il rappelle alors que le CEVA coutera 80 millions de francs par année et il pense qu'il va falloir savoir jusqu'où le canton sera d'accord de participer à hauteur de 50%.

Un commissaire (S) aimerait savoir qui est l'AFPTP.

M. Gambuzza répond que cette association a été composée en 2009 pour soutenir une initiative visant à promouvoir les transports publics. Il ajoute que l'initiative proposait une charge sociale de 30 F par mois. Il déclare alors ne pas avoir la prétention de vouloir baisser les prix du transport. Il ajoute avoir repris les chiffres de l'initiative pour mettre sur pied cette pétition.

Un commissaire (S) demande quels sont les chiffres qu'il n'a pas pris en compte, notamment à l'égard des chômeurs.

M. Gambuzza répond ne pas avoir fait de réflexion particulière à l'égard des chômeurs. Il ajoute avoir pris toutes les personnes payant des charges sociales et les avoir incluses dans le calcul. C'est-à-dire les personnes sans emploi et non les chômeurs, soit 141 100 personnes. Il précise que c'est un chiffre émanant de l'office cantonal des statistiques.

Une commissaire (PDC) remarque que le coût serait de 65 F par mois et par personne pour cette « assurance transport obligatoire ». Elle demande si une famille de 4 personnes se retrouverait donc à payer 260 F par mois.

M. Gambuzza répond par la négative et mentionne que seules les personnes qui travaillent paieraient cette « assurance ». Il répète que ce montant serait déductible des impôts.

Un commissaire (UDC) déclare ne pas comprendre qui payera quoi. Il remarque que ce montant de 65 F évoqué dans la présentation n'est pas le chiffre indiqué dans la pétition. Il demande si ces 65 F seraient à la charge de l'employé.

M. Gambuzza acquiesce et précise que l'employé gagnerait 5 F par mois, mais il observe que c'est l'Etat qui serait le grand gagnant.

Le commissaire (UDC) craint que les automobilistes ne soient les grands perdants. Il rappelle que certaines personnes ne prennent jamais les TPG et que des milliers de personnes seraient donc pénalisées. Il signale encore que, dans d'autres cas, des personnes ont leur place de stationnement payée par une ponction sur leur salaire et il pense que nombre de ces personnes ne prendront jamais les TPG.

M. Gambuzza acquiesce mais il rappelle que ces montants sont déductibles des impôts. Il ajoute que ces personnes bénéficieront en outre de la fluidité du trafic puisque ce système entraînera un nombre accru d'utilisateurs des TPG.

Le Président demande s'il n'y aurait plus besoin de machines à billets.

M. Gambuzza répond par la négative en déclarant que les personnes sans emploi auront besoin d'acheter un billet.

Un commissaire (L) remarque que le pétitionnaire propose de supprimer les abonnements et de rendre obligatoire une taxe de déplacement via la fiche de paie pour tout employé sur le canton de Genève. Il ajoute que les produits de la billetterie tomberaient à zéro.

M. Gambuzza répond que la billetterie continuerait à produire un certain montant. Il déclare ne pas avoir pris en compte les billets et les abonnements annuels juniors dans son calcul. Quant au pendulaire vaudois, il pourra se garer à Coppet et prendre le CEVA.

Le commissaire (L) remarque que le système proposé s'apparente à une *flat tax*. Il ajoute que cette proposition n'est pas très sociale puisque chacun payera 65 F, quel que soit le revenu de la personne.

Pour le commissaire (UDC) l'utilisateur n'économise rien du tout. Il rappelle qu'un abonnement annuel coûte 700 F alors que ces 65 F par mois reviennent à un montant de 780 F par année.

M. Gambuzza assure avoir pris des chiffres pour illustrer les principes de sa proposition et il remarque que le Grand Conseil doit fixer les seuils.

Un commissaire (Ve) remarque qu'un piéton ou un cycliste devra payer un service qu'il n'utilisera pas.

M. Gambuzza répond par la négative et déclare que ces personnes bénéficieront d'une meilleure qualité de l'air.

Un commissaire (Ve) demande comment il résout la question des 300 F proposés par certains employeurs.

M. Gambuzza prétend que ces employeurs facturent l'organisation de leur parking et redistribuent ces gains.

Pour le commissaire (Ve), c'est une taxe qui permettrait de diminuer la circulation automobile.

Pour M. Gambuzza, c'est une assurance sociale qui permettrait d'améliorer la fluidité du trafic et la qualité de l'air.

Le Commissaire (Ve) remarque que la somme de 65 F est importante pour les personnes qui ont de très bas revenus.

M. Gambuzza estime que c'est au Grand Conseil de résoudre ce genre de question.

Discussion de la commission et vote de la pétition 1844

Une commissaire (PDC) déclare avoir été intéressée par la grande créativité du pétitionnaire. Elle pense que cette pétition devrait être déposée sur le bureau du Grand Conseil.

Les commissaires (S) partagent cet avis.

Le commissaire (UDC) déclare que cette pétition lui pose un problème puisque la présentation qui a été faite ne correspond absolument pas au texte de la pétition. Il pense également qu'il est nécessaire de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Les commissaires (MCG) signalent que les explications données par le pétitionnaire n'étaient pas très claires et que le groupe demandera également le dépôt sur le bureau du Grand Conseil.

Le groupe (L) déclare que son groupe partage les avis évoqués en mentionnant avoir été surpris par cette idée d'impôt supplémentaire.

Le Président passe alors au vote du dépôt de la P 1844 sur le bureau :

En faveur : 12 (1 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 2 L, 1 UDC, 2 MCG)

A l'unanimité.

Commentaires de la rapporteure

Mesdames les députées, Messieurs les députés, cette pétition a permis de constater la créativité de son signataire. L'intérêt a été partagé selon les sensibilités politiques qui se sont exprimées, puis, c'est à l'unanimité que la Commission des pétitions a recommandé le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Merci, Mesdames les députées, Messieurs les députés, de bien vouloir en faire autant.

Annexes

- 1) Explication de l'initiative populaire cantonale en faveur d'un financement des transports publics paritaire employés/employeurs
- 2) Initiative populaire cantonale en faveur d'un financement des transports publics paritaire employés/employeurs
- 3) P 1844 en chiffres
- 4) Présentation powerpoint P 1844 à l'intention de la Commission des pétitions

Pétition (1844)

en faveur d'un financement paritaire des transports publics

Mesdames et
Messieurs les députés,

Dès la mise en service du CEVA, chaque poste de travail établi sur le canton est assujéti à une cotisation sociale de 25 F à charge de l'employé qui lui donne accès aux transports publics faisant partie de la communauté tarifaire UNIRESO. La subvention cantonale se monte à hauteur de la moitié au maximum. La somme (50 F) constitue le prix public adulte (dès 25 ans).

Cette demande ne péjore pas la situation des employés dont l'abonnement est déjà financé par leurs employeurs, il n'y a objectivement pas de raisons qu'ils cessent de le faire pour un coût moins élevé. En revanche, les employés qui participent à cette acquisition verraient une baisse non négligeable de leurs frais d'acquisitions personnels et familiaux.

Avec un accès illimité à un service public performant, les besoins de déplacements trouvent une réponse adaptée à chaque situation. Le coût du transport est devenu un argument conditionnel d'utilisation modale du trafic pendulaire. Les tarifs, ainsi que la pratique actuelle, découragent les trajets occasionnels et modaux alors que notre proposition encourage tous les types de déplacements.

Avec le prix des carburants toujours plus onéreux, l'alternative des transports publics devrait être naturellement favorisée en ne grevant ni le budget des ménages genevois, ni les finances publiques. Le mécanisme proposé adopte un caractère évolutif, social et solidaire. Plus le canton sera dynamique, moins la subvention directe sera élevée car la croissance du nombre d'emplois en réduira le coût, tout en confinant une hausse des tarifs pour le public.

Le canton souffre d'une anémie de ses ressources et notre proposition constitue un levier d'économie à ne pas sous-estimer. Lors d'exercices financiers positifs, est faite la démonstration qu'un soutien responsable aux transports publics est possible, sans pratiquer une saignée dans le budget de l'Etat, en maintenant la qualité des prestations de mobilité collective, pour un coût individuel sensiblement inférieur.

Ajoutez les avantages indirects pour les artisans, les commerçants et les professionnels routiers qui profiteraient d'un centre-ville et une couronne

urbaine déparasité de la circulation de transit, sans compter les avantages pour les communes et les quartiers de la Ville de Genève qui retrouveraient une quiétude propre à leur situation géographique et une sécurité accrue.

En résumé, nous vous invitons à étudier un financement public/privé des transports collectifs sur le canton, en incluant les employeurs dans le mécanisme afin de les responsabiliser en regard de leur influence sur le stationnement pendulaire.

N.B. 1 signature

*p.a. AFPTP (association pour
un financement paritaire des
transports publics)*

M. Antonio Gambuzza

Case postale 70

1228 Plan-les-Ouates

EXPLICATION DE L'INITIATIVE

Le complément de la constitution genevoise proposé n'a pas pour vocation de soustraire l'État à ses obligations budgétaires, de supprimer la billetterie en vigueur ou de privatiser les TPG.

Le but est de freiner l'escalade des coûts en matière de transports publics. Avec le CEVA et des prix proche du pouvoir d'achat des ménages genevois, inciter le trafic pendulaire et les familles à utiliser les transports publics afin :

- De diminuer le prix public de l'abonnement UNIRESO de 33 à 70 % selon les cas.
- De considérer le transport public territorial comme une prestation sociale.
- De soutenir la politique régionale axée sur le transfert modal de la mobilité.

L'exiguïté du territoire genevois comprime le déplacement de ses forces vives. Pour les initiants et les initiés, cette contrainte conditionne l'essor économique genevois, ainsi que le maintien de l'excellence de ses formations universitaires et des HES.

Dans le canton, les normes de stationnement prévoient pour les zones industrielles 1 place pour 2 véhicules alors que pour les lieux mixtes c'est 1 place pour 5 véhicules seulement. La politique en vigueur pour ces places est axée sur leur nombre disponible, leur coût d'utilisation ainsi que leur limitation dans la durée.

Financièrement, l'achat d'un titre de transport est déductible de sa déclaration fiscale à hauteur de 840.-/an. Pour les ménages genevois dont les deux parents travaillent, cela ne représente que deux abonnements adultes et les 2/3 d'un abonnement enfant.

Avec la formule paritaire, c'est l'ensemble des dépenses d'une famille de 5 personnes qui serait inclus dans la déduction forfaitaire fiscale.

Concordante avec la mise en service du CEVA, la modification proposée vise à encourager l'utilisation des transports publics, en liant chaque contrat de travail à un abonnement UNIRESO « TOUT GENEVE », son utilisation relevant du discernement de chacun.

L'initiative propose des prix d'achat d'abonnements à la population à un prix attractif et durable, car elle se base sur une croissance avérée de l'économie et de la démographie.

Retrouvez plus d'informations sur www.legenevois.ch (en bas à droite pour les documents en ligne)

Contact : gambu.a@legenevois.ch gambuzza.antonio@bluewin.ch

ANNEXE 2

INITIATIVE POPULAIRE CANTONALE
EN FAVEUR D'UN FINANCEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS PARITAIRE EMPLOYÉS/EMPLOYEURS

Les soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, en application de l'article 65A de la constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, et des articles 86 à 93 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative de révision partielle de la constitution genevoise, ayant la teneur suivante :

Article unique

La constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, est modifiée comme suit :

Chapitre III Transports publics

Article 190C est complété comme suit :

Financement paritaire

6 a) Les transports publics desservant le territoire genevois sont soutenus par une charge sociale répartie entre employé et employeur. *le Grand Conseil*
 La caisse cantonale genevoise de compensation en collecte le produit.

b) Chaque employé-e actif sur le canton ainsi que les personnes au bénéfice de l'assurance-chômage, verse une cotisation de vingt francs par mois.

Le Grand Conseil
 c) ~~Les employeurs~~ du canton versent par poste équivalent plein temps dix franc par mois. Les indépendants organisés en société simple ou en nom sont assujettis aux dispositions légales. Les apprenties et apprentis sont considérés comme employés mais non assujettis à la part patronale.

d) L'employeur organise la commande des titres de transports, y compris l'octroi et l'annulation y relatifs, en fonction de la durée du contrat de travail de son personnel. Un abonnement personnalisé UNIRESO de libre circulation sur le territoire genevois est attribué à chaque cotisant.

e) Le prix public des abonnements mensuels junior, adulte et senior ne peut dépasser le prix total du financement paritaire.

f) L'entier du produit est affecté au budget des transports publics de la République et canton de Genève.

g) Le législateur veille au développement régulier de l'offre, à la complémentarité des différents modes de traction et à leur efficacité quantitative.

7) Dispositions législatives d'exécution

a) La loi règle tout ce qui concerne l'exécution du présent titre.

b) La présente modification de la constitution entre en vigueur selon le délai fixé par le conseil d'Etat mais au plus tard le contrat de prestation de 2015-2019.

ANNEXE 3

EN CHIFFRE

En 2006 la billetterie des TPG s'est montée à CHF 102'787'845. Il faut y additionner d'autres activités commerciales telles que les foires internationales ainsi que le produit du contrôle, représentant CHF 10'726'944, pour un total de CHF 113'514'789.

Comparons ces très bons résultats commerciaux au financement proposé par l'initiative:

- Les 5100 apprentis avaient un potentiel de soutien se montant à CHF 1'224'000.
- Les 15'365 personnes au bénéfice de l'assurance chômage représentaient un potentiel de financement équivalent à CHF 3'687'600.
- Les 19'100 indépendants représentaient un soutien de CHF 6'876'000.
- Avec 219'000 postes équivalent plein temps, la part patronale était de CHF 26'280'000.
- Le nombre d'emplois sur le marché du travail était alors de 249'900 et représentait un potentiel de soutien des salariés de CHF 59'976'000.

Ce volet du financement paritaire propose un produit attendu de CHF 95'751'600.

Recalculée à CHF 30.-/mois, le volet commercial axé sur le nombre d'abonnements seniors et juniors vendus en 2006 représentait:

- 45'233 retraités fidèles à l'abonnement mensuels additionnés aux 213'499 abonnement mensuels junior auraient ajoutés CHF 7'761'950.
- 13'790 seniors préférant l'abonnement annuel auraient soutenu la mobilité collective à hauteur de CHF 4'964'400.

Les 15'484 abonnements annuels juniors ne sont pas comptabilisés. Nous avons considéré qu'ils représentent les jeunes de moins de 25 ans dans la vie active.

Additionné au produit du volet paritaire de CHF 95'751'600, le produit de cette initiative se monte à CHF 108'477'950, à laquelle s'ajoute les prestations payantes de CHF 10'726'944, mentionnées plus haut.

Avec un total de CHF 121'496'894, ce calcul relève une différence de CHF 7'982'105, en faveur de l'initiative auquel il faut considéré encore :

- 141'100 personnes sans emploi (CHF 50'796'000.-)
- 16'503 personnes non soumise à l'obligation de cotiser à l'AVS, actives dans les institutions internationales (CHF 5'941'080.-)
- Les personnes de passage.

En résumé

En 2006,

Avec une billetterie conventionnelle, les TPG ont perçu CHF 113'514'789.

Avec une baisse des abonnements de 33 à 70%, l'initiative CHF 121'496'894.

Parce que les coûts de la mobilité augmenteront sans cesse, qu'à l'horizon 2015 les transports collectifs de l'agglomération genevoise offriront une réelle alternative, que les mesures proposées sont socialement justes et supportables, les initiates et les initiants vous recommandent de signer l'initiative constitutionnelle sur le financement paritaire des transports publics.

Financement paritaire des TP.

Le constat.

Les chiffres officiels pour l'année 2006.

Les chiffres AFPTP pour l'année 2006.

La souveraineté dans les faits.

Le but recherché.

Les adaptations souhaitée pour la mobilité individuelle.

Les avantages directs.

Les avantages indirects.

Les encouragements du secteur privé.

La légalité de la proposition et ses aménagements.

Ce qui se fait ailleurs.

Le constat

- Sur une base législative fédérale, les entreprises de transports publics fixent le prix de leurs prestations.
- Genève connaît une particularité dans laquelle ses transports interurbains font office de transports régionaux.
- Le futur se construit sur un nouvel axe structurant interrégional sous-exploité.
- Le centre-ville ne favorise pas les professionnels et les commerçants tant par sa politique de stationnement que par la fluidité de la circulation.

Les chiffres officiels pour l'année 2006.

■ Budget total des tpg	308'369'000.-
■ Compris les produits d'exploitations divers, produits financiers et la quote-part dans le résultat des sociétés associées pour un montant de	30'090'000.-
■ Revenus compris le produits des billets, les abonnements annuels, les abonnements mensuels, les produits communautaires (UNIRESO) les produits non communautaires et les autres revenus de transports (abonnements annuels Junior/ Senior 450.- Adultes 650.-). Total	<u>114'640'000.-</u>
■ Participation de l'Etat	<u>163'638'000.-</u>

Source: rapport de gestion annuel 2007

Les chiffres AFTPT pour l'année 2006.

■ budget total des tpg	308'369'000.-
■ Compris les produits d'exploitations divers, produits financiers et la quote-part dans le résultat des sociétés associées pour un montant de	30'090'000.-
■ Produits attendus AFTPT comprenant les apprentis, les personnes au bénéfice de l'assurance-chômage, le nombre d'actifs sur le canton, les indépendants, les abonnement mensuel Junior/ Senior, les abonnements annuels Senior, les produit communautaire (UNIRESO), les produits non communautaires, les autres revenus de transport mais sans les abonnements annuels Junior et la billetterie:	<u>250'733'690.-</u>
■ Participation de l'état	<u>54'635'310.-</u>

Source: office cantonal de la statistique

Les chiffres AFTPT pour l'année 2006.

- La participation à l'avantage de l'état est de -109'002'690.- à verser aux TPG.
-
-

La souveraineté dans les faits.

- Le canton s'est doté d'un Monsieur Genève auprès des chambres fédérales afin de souligner ses particularités.
 - En 2006, les moyens logistiques collectifs ne permettaient pas de transporter la majorité des pendulaires. La stratégie actuelle est basée sur le rattrapage des besoins.
 - Dès 2017, elle devra s'organiser selon le principe du développement durable.
-

La souveraineté dans les faits.

- Les plans de mobilités sont mis en place librement par les entreprises et font appel au volontariat.
- En générale, elles mandatent une entreprise spécialisée qui remet un questionnaire dont le retour moyen varie de 20 à 90% de réponses.
- - Le succès d'une enquête dépend alors largement des moyens que l'on se donne (communications, relances personnalisées, relais de communication dans l'entreprise proactif, etc.).

La souveraineté dans les faits.

- - le format du questionnaire (les questionnaires papiers comportent un taux de retour plus faible qu'online)
- - le type d'entreprise (les taux de retour varient selon si l'entreprise appartient au secteur secondaire ou au tertiaire)
- - la culture d'entreprise
- - la communication en interne sur l'importance du questionnaire

Source Mobilitéée

Le buts recherché.

- Afin de rester performant économiquement, respectueux de la qualité sociale dans les quartiers de chaque commune de manière durable, l'Etat favorise l'utilisation de ses infrastructures de mobilités pendulaires collectives sans discrimination du lieu de résidence dans l'Agglo.
-
-

Les adaptations souhaitées pour la mobilité individuelle.

- Hiérarchiser le droit au stationnement sur les voiries publiques afin de favoriser l'intervention des artisans ou les livraisons:
 - - En exonérant les véhicules d'entreprises clairement identifiés du paiement du stationnement.
 - - Avec une tarification progressive du coût de stationnement 90 minutes, adaptée à la dépose minute.
-

Les avantages directs.

- Des recettes pour les transports publics croissantes selon le développement de la région et l'augmentation des personnes de passage.
- 141'100 personnes étaient répertoriées sans emploi en 2006 réservant un potentiel de 91'715'000.-
- 16'503 fonctionnaires internationaux répertorié en 2006 réservaient un potentiel de 10'726'950.-
- Réserve escomptée: **102'441'950.-**

Source: office cantonale de la statistique

Rappel

- Participation de l'état AFPTP **54'635'310.-**
- (Billetterie tpg pour l'année 2006 **40'157'000.-**)
source rapport de gestion 2007

Les avantages indirects.

- Renforcement du projet d'Agglo dont le centre est Genève. Protection de ses qualités historiques et gestion durable de ses développements futurs.
 - Participation des forces vives du canton sans discrimination de leur provenance.
 - Encouragement de la mobilité collective fiscalement neutre .
 - Compétences administratives existantes aux tpg afin d'organiser les relations avec le secteur privé.
-
-

Les encouragements du secteur privé (souhait).

- Favoriser le transport collectif en pratiquant une tarification adaptée des places de stationnements dans les entreprises.
 - Participation au financement des abonnements par l'utilisation des taxes de parkings perçues et redistribuées à l'ensemble des collaborateurs.
-

La légalité de la proposition et ses aménagements.

- Le canton peut décider de créer une charge sociale affectée au transports publics. L'assurance maternité fut cantonale avant d'être reprise par le droit fédéral.
 - Le prix du billet reste fixé par les entreprises de transports.
 - La participation des tpg à UNIRESO est maintenue.
 - Adaptation législative et fiscale du transport collectif (approbation du Grand Conseil, déplaçonnement de la déduction d'achat de titres de transports et délégation de compétence aux tpg).
-
-

Ce qui se fait ailleurs.

- En France, les villes connaissent le Versement transport. C'est une taxe qui frappe les sociétés mais ce n'est pas un titre de transport. En fonction de leur taille elles participent aux coûts des transports publics ce qui donne droit à des rabais aux actifs de ces villes.
 - À Milan, un péage urbain est mis en place afin de ponctionner (5,00 euros) tout véhicule pénétrant dans le périmètre de la ville entre 07h00 et 19h00 y compris les résidents (2,50 euros).
-

Fin de la présentation

▣ Je vous remercie de votre attention.
