

*Date de dépôt : 11 août 2020*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de MM. Patrick Dimier, Florian Gander, Christian Flury, Jean-Marie Voumard modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21)**

### **Rapport de M<sup>me</sup> Fabienne Monbaron**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Ce projet de loi déposé le 12 septembre 2019 a été étudié durant trois séances de commission sous la présidence de M. Thierry Cerutti. Ont assisté à tout ou partie des séances : M<sup>me</sup> Chrystelle Charat, directrice de l'unité de développement et prospectives – DI, M. David Favre, directeur général des transports – DI, M. Alexandre Prina, directeur à la direction générale des transports – DI, M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint – DI. Les procès-verbaux ont été tenus avec rigueur et précision par M. Vincent Morel, qu'il en soit ici remercié.

### **Présentation du projet par son auteur, M. Patrick Dimier**

M. Dimier indique que les dernières élections fédérales ont marqué un souci pour les questions environnementales. De nombreuses manifestations ont eu lieu en Suisse. A Genève, il y a des sources importantes de pollution avec le trafic routier. M. Hodgers, président du Conseil d'Etat, a décidé de mettre en place un système de macaron contre la pollution. Fort de ces constats, il lui semble important d'intervenir en amont pour éviter les pics de pollution et ce projet de loi vise précisément à encourager le covoiturage. Il tient à souligner que les seules communes qui mènent une politique de covoiturage efficace sont celles qui bordent directement Genève en France voisine. Ces dernières font de gros efforts pour favoriser cela et c'est dans ce

sens qu'il faut aller. En effet, 87% du trafic pendulaire se fait en voiture et 92% des gens qui utilisent la voiture sont seuls à bord. Il y a une marge de progression qui est tout à fait considérable. C'est la raison pour laquelle il a déposé ce projet de loi. Il indique ne pas être un grand spécialiste des projets de loi. Ainsi, s'il mérite des corrections, il est tout à fait ouvert à ce que les députés déposent des amendements.

### ***Complément de présentation par la rédactrice du rapport***

Cette présentation n'étant pas très explicite quant au contenu du projet de loi, les lecteurs sont invités à consulter ledit projet à la fin de ce rapport. Cela étant, pour apporter un peu de clarté, il est résumé ici que ce PL 12573 porte notamment sur :

- L'encouragement des pendulaires au co-voiturage par l'instauration d'une taxe CO<sub>2</sub> équivalente au double du prix de la carte journalière UNIRESO, payable par les usagers pendulaires qui voyagent au-delà de 1 km de la frontière, seuls ou à deux, dans un véhicule autre qu'électrique, fonctionnant à l'hydrogène ou utilisant un carburant n'émettant pas de CO<sub>2</sub>, ce pour chaque entrée sur le territoire cantonal ;
- La garantie d'accès des parcs relais et P+Bike aux pendulaires et l'incitation de ces derniers au transfert modal par la mise en place d'une réglementation restrictive à leur égard dans lesdits lieux de stationnement.

### ***Questions des députés***

Un député UDC demande comment se feront les contrôles et quel est le tarif prévu pour une personne qui se trouve seule à bord du véhicule.

M. Dimier indique que la mise en œuvre de ces mesures sera faite par l'exécutif, soit le Conseil d'Etat. Le projet de loi pose des principes, tout comme le fait la LMCE, son but n'étant pas de régler tous les détails.

Un député PLR demande s'il ne faudrait pas plutôt construire des P+R à la frontière afin de favoriser le transfert modal à ce niveau.

M. Dimier répond qu'il est totalement favorable à cette mesure, mais il faut définir qui paie ces parkings puisque le peuple genevois ne souhaite pas payer pour cela. Genève verse plus de 300 millions de francs par an à l'Etat français. L'accord prévoyant cette ristourne a notamment été instauré pour financer les infrastructures, ce qui comprend des P+R. Il serait ainsi possible de financer ces parkings grâce à ces montants. Il relève à ce sujet que le parking à la frontière d'Anières vient d'être refait et se demande pourquoi

deux ou trois étages n'ont pas été rajoutés pour augmenter le nombre de places.

Un député S souhaite connaître le but de l'évocation d'un boucllement autoroutier par la traversée du lac dans ce projet de loi.

M. Dimier répond qu'il aimerait simplement réaliser ce que le peuple désire. Celui-ci ayant choisi que l'on puisse traverser l'eau, cela paraît donc logique de l'inclure, même s'il y a toutefois une différence entre l'inclure et le réaliser. Il ajoute qu'il est prévu, à l'art. 198 de la constitution genevoise, d'inclure la notion de traversée du lac, sans en préciser le moyen de transport. A titre d'exemple, la traversée en bateau marche très bien à Zurich. Si la précision du terme « autoroutier » pose problème, il peut l'enlever. Il faut tout de même garder en tête qu'il faut pouvoir traverser le lac d'une façon ou d'une autre.

Le député S indique qu'il soutiendra cette proposition d'amendement. Il relève ensuite que la carte journalière TPG n'existe pas et qu'il faut comprendre qu'il s'agit de la carte journalière UNIRESO. Il demande s'il n'y aurait pas un problème dans le cas où le Canton de Vaud déciderait de faire pareil pour les Genevois. Ce serait problématique, car il est nécessaire de passer par ce canton pour se rendre dans le reste de la Suisse.

M. Dimier rétorque que cette question est mal posée, car seuls seraient condamnés, les vaudois qui utilisent le réseau routier pour venir travailler. Si le Conseil d'Etat vaudois décidait de faire de même, ce serait uniquement pour les Genevois venant travailler sur le canton de Vaud.

Le député S demande comment il sera possible de savoir si un vaudois ou un frontalier se rend à Genève en voiture pour y travailler ou simplement pour visiter. M. Dimier répond qu'il faudra simplement les contrôler. Le président ajoute que c'est exactement ce qui se passe sur le quai des Bergues vu que ce dernier n'est autorisé que pour des transits spécifiques. M. Dimier poursuit en indiquant qu'il y a mille et une manières pour résoudre ce problème. Si le trafic pendulaire est réduit de 50%, il y aura une fluidification tellement importante que la traversée du lac deviendra obsolète. Si on ne force pas les pendulaires à revoir leur mobilité, il est certain qu'ils ne seront pas intéressés d'utiliser le Léman Express. En plus de cela, l'autoroute le long du Salève va prochainement devenir payante et le trafic va se déverser sur Veyrier et Soral.

Le député S indique qu'ils partagent tous le même but autour de cette table, mais que les moyens sont par contre possiblement différents. Il demande ainsi combien de policiers supplémentaires devront être engagés pour contrôler les personnes qui vont travailler.

M. Dimier n'a pas de réponse, mais indique tout d'abord que les douanes des routes secondaires devront être fermées de nuit. Cela lui paraît être une des pistes intéressantes pour canaliser les axes sur lesquels ils pourront faire des contrôles. Beaucoup de villes ont instauré un péage et cela se déroule très bien.

Un député PLR indique, pour ce qui est du contrôle, qu'il suffit d'afficher quelque chose sur la voiture. Il imagine que certains axes routiers pourraient être réservés à des véhicules dont le taux d'occupation est de deux personnes ou plus. Cela permettrait de faire des contrôles seulement sur certains axes précis. Il relève que ce texte va dans le sens d'une logique rationnelle d'utilisation des routes, mais qu'il faudrait travailler cela avec les vaudois afin que cette mesure soit également appliquée pour les Genevois qui se rendent travailler sur le canton de Vaud.

M. Dimier est en faveur de cette mesure qui permettrait de faire opérer le transfert modal.

Une députée PLR doute que ce texte soit applicable. Si l'instauration de contrôles sera déjà compliquée, elle se demande ce qu'il se passera avec les Genevois qui ont des véhicules immatriculés dans d'autres cantons. Il sera de plus impossible de vérifier si une personne se rend à Genève pour travailler ou pour d'autres raisons, rendant ainsi compliquée l'application de l'art. 4, al. 1, let. b.

M. Dimier indique que le Conseil d'Etat a déjà pris des mesures à ce propos. Les plaques étrangères ne pourront plus stationner sur les zones bleues. Le Conseil d'Etat est actuellement en train d'envisager d'autres pistes pour supprimer le parking. Il est toujours possible de dire que ce n'est pas applicable, mais personne ne fait quelque chose pour réduire ce qui leur empoisonne la vie. Il n'a pas de problème à constater la perfectibilité de son projet de loi, il faut trouver des solutions pour réduire la pollution induite par la mobilité des pendulaires. Il souhaite ouvrir une piste et l'améliorer avec les députés.

Un député PDC demande s'il est en accord avec des mesures de restriction du stationnement et si cela inclut les deux-roues motorisés.

M. Dimier indique que par souci de cohérence, il est évidemment d'accord avec cela, mais pas avec la compensation des places, car ce sont deux choses différentes. Concernant les deux-roues motorisés, il relève que toute réflexion est utile mais que certaines motos n'ont qu'une place.

Un député UDC demande s'il a des chiffres concernant le co-voiturage à Viry.

M. Dimier répond qu'ils ont sorti une application mobile pour cela. Il vaudrait la peine d'entendre les élus locaux pour avoir des chiffres précis.

Le député UDC demande s'ils ont un retour sur le covoiturage à Thônex. M. Dimier confirme qu'il vaudrait la peine d'entendre le département.

Un député PLR demande s'il s'est posé la question de la compatibilité de ce projet de loi par rapport à l'interdiction des péages par la Constitution fédérale et l'accord sur la libre circulation des personnes.

M. Dimier explique que toute liberté connaît des limites. Plusieurs villes de Suisse sont en train de se poser la question pour introduire de telles mesures. Il ne pense pas que ce soit un problème puisque ce n'est pas un péage généralisé. Or, il s'agit ici de quelque chose de ciblé avec un but clair : la pollution. Concernant l'ALCP, plusieurs villes ont introduit cela comme à Londres, Milan, Turin et Stockholm et cela n'a posé aucun problème. A sa connaissance, il n'y a eu aucune réaction de la part des autorités européennes pour s'opposer à ces péages.

Le député PLR pense qu'il faut se pencher particulièrement sur l'idée transfrontalière conduite par ce projet de loi, ce qui ne concerne pas les péages précités.

Un député S indique à ce propos que l'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions à la règle précitée. Le Conseil fédéral a mis en consultation une expérience à Zoug. C'est la seule exception qui est en consultation. Pour mettre ce projet de loi en œuvre, il faudrait d'abord une loi de l'Assemblée fédérale. D'autres villes ont demandé de pouvoir mener des expériences pilotes, mais la Confédération n'a accepté que celle de Zoug. Il attend toujours l'étude sur le péage urbain votée par le Grand Conseil il y a plusieurs années. Dès lors que ce projet de loi sera difficile à appliquer, il propose de voter son entrée en matière afin de savoir s'il sera étudié plus profondément ou non.

Un député PLR propose d'entendre le département et, à l'issue de cette audition, de voter l'entrée en matière. M. Dimier pense que cela vaudrait la peine d'entendre également un ou deux maires des communes françaises voisines.

Le président prend note de ces propositions et indique que le département sera entendu. Aucun député ne s'y oppose.

**Audition du département : M. David Favre, directeur général – OCT (DI), et M. Alexandre Prina, directeur à la direction générale des transports (DI), accompagnés de M<sup>me</sup> Chrystelle Charat, directrice, unité de développement et prospectives – OCT (DI), et M. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint (DI)**

M. Favre explique qu'il va procéder à une analyse du projet de loi 12573, article par article.

**Art. 1 But (nouvelle teneur)**

*La présente loi a pour but de préciser la mise en œuvre des principes relatifs à la mobilité énoncés à l'article 190 de la constitution de la République et canton de Genève, dont celui de la fluidité des trafics.*

Le département n'a pas de commentaire particulier sur cet article.

**Art. 3, al. 2, lettre c (nouvelle teneur)**

*2 Elle s'appuie sur un réseau d'infrastructures conçu et organisé dans le respect de la hiérarchie du réseau routier, telle que définie aux articles 3 et suivants de la loi sur les routes, du 28 avril 1967, comprenant notamment :*

*c) un périphérique autoroutier qui contourne l'ensemble de l'agglomération urbaine et une moyenne ceinture routière homogène et lisible comprenant notamment le « U lacustre » dans l'attente d'un boucllement autoroutier par une traversée du lac. Ils seront complétés d'un réseau routier structurant desservant notamment les secteurs du territoire bénéficiant d'une offre en transports publics moindre, en vue de réduire les charges de trafic et de limiter le transit dans les centres urbains ;*

Le département n'a pas de commentaire particulier sur cet article.

**Art. 3, al. 3, lettre b (nouvelle teneur)**

*3 La politique globale de la mobilité encourage les nouvelles pratiques de mobilité, qui visent à réduire la charge sur les infrastructures et services de mobilité aux heures de pointe et pour lesquelles l'Etat et les établissements publics autonomes doivent être exemplaires, notamment en encourageant :*

*b) le recours au co-voiturage par les usagers pendulaires qui ne peuvent pénétrer gratuitement sur le territoire cantonal qu'avec trois personnes au moins à bord d'un même véhicule ; les usagers seuls à bord doivent, quant à eux, s'acquitter d'une taxe CO<sub>2</sub> équivalente au double du prix de la carte journalière TPG à chaque passage de la frontière cantonale ; ne sont pas*

*concernés par cette mesure les véhicules électriques ou fonctionnant à l'hydrogène ou encore utilisant des carburants n'émettant pas de CO<sub>2</sub> ;*

Les auditionnés indiquent que l'art. 3, al. 3, let. b est le cœur du problème de ce projet de loi. Ils relèvent que la notion de covoiturage est retenue pour 3 personnes et rappellent à ce propos que la moyenne d'utilisation d'un véhicule est de 1,2. Ils considèrent qu'arriver à une moyenne de deux personnes sera déjà un gain important pendant les heures de pointe. Ils interprètent cette proposition comme étant un péage urbain à connotation environnementale. Cela reste toutefois un péage urbain vu qu'il s'agit de faire payer 20 francs par passage aux personnes ne respectant pas les règles. C'est très cher. Cela concerne essentiellement les Français et les habitants du canton de Vaud. Ils notent que la notion d'usager pendulaire n'est pas définie. Les usagers pendulaires sont en principe des personnes qui se déplacent pour se rendre au travail. Les pendulaires *intra-muros* ne seraient ainsi pas concernés par ce projet de loi alors qu'ils sont concernés par ce problème de mobilité. Ils relèvent également que la notion d'heure de pointe n'est pas mentionnée. Il y a donc une certaine incohérence, car si ce projet de loi veut concerner les pendulaires, ces mesures doivent s'appliquer pendant les heures de pointe. Cet article pose toute une série de problèmes. Il touche directement la notion de frontière ce qui pose un problème avec les accords bilatéraux et Schengen. Cela pose également un problème au regard de l'art. 82, al. 3 de la Constitution fédérale (« *L'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. L'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions.* »). En outre, la notion de covoiturage n'est pas inscrite dans l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR).

C'est donc quelque chose d'expérimental qui pose un triple problème juridique puisqu'il y a incompatibilité avec :

- la Constitution fédérale,
- les règles de signalisation routière,
- les accords bilatéraux et les accords de libre circulation des personnes.

**Art. 4, al. 1, lettre b (nouvelle teneur)**

*<sup>1</sup> La politique globale de la mobilité s'appuie sur une offre de stationnement qui répond aux différents usages tout en encourageant des comportements rationalisant les déplacements, notamment en distinguant :*

*b) les pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike, tout en les incitant au transfert modal, notamment par le biais d'une réglementation*

*du stationnement restrictive des usagers pendulaires dans les centres-villes et en limitant leur transit urbain ;*

Les auditionnés relèvent un problème entre les trois notions contenues dans ce texte. Le transit urbain n'a pas grand-chose à voir avec le stationnement. C'est une sorte de double peine qui ferait payer 20 francs aux pendulaires sans leur offrir de places de stationnement au centre-ville.

**Art. 7, al. 4, lettre a (nouvelle teneur)**

<sup>4</sup> *En zone II :*

*a) le trafic de transit par les pendulaires, au-delà d'un kilomètre de la frontière, est payant pour les usagers seuls à bord de leur véhicule ;*

Les auditionnés relèvent que la zone 2 n'a rien à voir avec ce qui est précité dans le projet de loi dès lors que celle-ci concerne les centres urbains au sens de la LMCE et ces derniers ne sont pas proches des frontières.

Ils concluent que ce projet de loi instaure un péage urbain pour lequel il faut contrôler le nombre de personnes dans une voiture, le type de véhicule et facturer le passage si les conditions ne sont pas remplies. Ils ne pensent pas que cette triple exigence puisse de plus être mise en place en 6 mois. Plusieurs problématiques doivent être résolues, notamment concernant la technique du contrôle. Obtenir des homologations pour contrôler les immatriculations automatiquement prend du temps. Il y a également la question de la LIPAD qui se pose. En outre, il sera difficile de vérifier les motifs de franchissement de la douane. De façon globale, il y a de gros problèmes de mise en œuvre et de praticité.

M. Prina ajoute qu'un certain nombre de lignes de transports publics verront leur tracé modifié afin d'accéder aux gares du CEVA avec un horaire cadencé. Le but est de coordonner toute l'offre de transports sur route et sur rail. Par ailleurs, la LMCE a pour objectif de prioriser la mobilité douce, notamment dans les zones 1 et 2. Ce sont également des mesures concernant le stationnement, en plus du travail sur le stationnement qui est en cours avec la loi sur la compensation. Ces aspects ont été largement étudiés ici. Concernant les places de stationnement, il y a plusieurs milliers de pendulaires qui stationnent dans des parkings destinés à des visiteurs et des habitants du centre. La question des nouvelles règles d'attribution des macarons permet également d'avoir un impact sur ces problèmes et cela a déjà été mis en place. Finalement, la fiscalisation des places a pour objectif de replacer le véritable coût du transport individuel motorisé à sa juste charge. Aujourd'hui, 85% des pendulaires qui disposent d'une place de



stationnement l'ont gratuitement. Considérant ce chiffre, ces derniers n'ont sûrement pas intégré l'entier du coût de l'utilisation de la voiture dans l'équation de leur choix modal. Dès le moment où la notion de coût est incluse, le nombre de personnes utilisant la voiture se réduit de deux tiers. Voici tous les éléments qui ont été ou qui seront mis en place afin de parvenir aux objectifs visés, également, par ce projet de loi.

M<sup>me</sup> Charat poursuit en indiquant que le covoiturage est le point central de ce projet de loi. C'est une mesure qui est déjà développée par les entreprises. La question concerne plus l'organisation des collaborateurs pour venir au travail. Le département travaille sur cette question de gain de temps. Une expérience a été menée à Thônex en mettant en place une voie pour le covoiturage au niveau de la douane. Près de 10 000 véhicules le matin et 10 000 autres le soir transitent par cet endroit. L'ATMB a travaillé avec eux sur ce dossier. Cette expérience a permis de montrer que 14% de véhicules sont utilisés pour le covoiturage le soir. Le covoiturage n'a pas d'existence légale. Ils ont donc dû trouver un panneau adéquat. Le but est maintenant d'inscrire cela dans l'OSR car aucune signalisation n'est prévue à ce niveau. Le département travaille également pour développer le covoiturage par le biais des RH des entreprises et en instaurant des mesures avec ces dernières. Depuis l'autonome, un guichet unique pour les entreprises a été créé. Finalement, la question de la mobilité pendulaire peut être territorialisée. Une lettre d'intention a été signée par le canton pour une réduction de trafic. Des objectifs quantitatifs ont été inscrits dans cette lettre d'intention, car tout le monde est conscient que ce trafic ne peut pas continuer à s'infiltrer dans les petites douanes. Les lignes de transports publics 62 et 63 ont par exemple été créées pour permettre des alternatives aux pendulaires. L'utilisation des transports publics et le covoiturage doivent ainsi permettre de réduire le trafic pendulaire. L'idée est d'avoir, à des échelles territoriales, des mesures qui peuvent peser sur la mobilité des pendulaires, en les faisant transiter autrement.

M. Schrenzel explique également que le principe de la gratuité des routes est garanti par un droit constitutionnel. Dans le cadre de ce projet de loi, ils estiment que cela s'apparente à un péage routier. Un péage urbain peut être accepté, mais uniquement par l'Assemblée fédérale pour des routes précises ou des usages particuliers. Si l'on veut le faire pour toute une région ou tout un réseau, ce qui est proposé dans ce projet de loi, il est nécessaire de modifier la Constitution.

M. Favre informe que l'étude du péage urbain commandée par le Grand Conseil pourrait être présentée à la commission dans quelques semaines. Un péage au niveau de la moyenne ceinture ferait nettement plus de sens qu'un

peage au niveau de la frontière. Les députés ont demandé un état des lieux de l'avancée des projets pour une mobilité cohérente et équilibrée. Ils sont prêts à venir présenter cela également. Il précise que 84% des pendulaires trouvent aisément une place de stationnement. Ce chiffre comprend env. 20% de personnes utilisant illégalement les places réglementées ainsi que toutes celles qui ont accès à des places gratuites ou bon marché. Avec un partenariat public-privé, ils devraient pouvoir dissuader et encourager le transfert modal. Ce projet de loi part d'une bonne intention en matière d'objectif à atteindre, toutefois, la politique du Conseil d'Etat fait qu'ils ont déjà tous les moyens pour parvenir à cet objectif. Le département considère qu'il ne peut en aucun cas soutenir ce projet qui ne s'inscrit pas dans le cadre légal ; ce n'est pas le bon moyen pour atteindre des objectifs qui demeurent toutefois partagés par les députés.

### *Questions des députés*

M. Dimier demande quel est le nombre de voitures françaises venant à Genève par jour. Il y a 650 000 flux dans le canton par jour.

M. Prina indique que 445 000 véhicules franchissent les frontières du canton chaque jour. 65% sont des pendulaires. Ce chiffre comprend les véhicules venant de France et du Canton de Vaud. Il rappelle que près de 100 000 actifs vivent en France voisine. 87% de ces derniers utilisent la voiture. Il y a donc près de 170 000 déplacements pendulaires frontaliers traversant la frontière chaque jour pour venir travailler.

M. Dimier demande le taux d'occupation des véhicules utilisés par ces derniers ?

M<sup>me</sup> Charat indique que la moyenne est de 1,2 personne par véhicule.

M. Dimier affirme que 92,2% des véhicules qui rentrent dans le canton Genève ne contiennent qu'une seule personne à bord. Il demande si l'objectif de diviser ce nombre par deux est bon.

M. Favre confirme c'est un bon objectif. En remplissant le Léman Express, le trafic sera réduit de 12% à Genève.

M<sup>me</sup> Charat ajoute que des mesures de régulation du trafic peuvent être prises. A Soral, ils vont mettre en place une mesure à ce niveau du côté français. Toutes les personnes seules dans leur voiture devront passer par un feu. Les véhicules contenant plusieurs personnes auront un accès priorisé. C'est une petite mesure qui permet d'envoyer un message clair.

M. Dimier demande comment le département définit un péage.

M. Schrenzel indique qu'il s'agit de rendre l'usage de la route payant.

M. Dimier demande comment ils peuvent considérer que ce projet de loi instaure un péage alors que de loin pas tout le monde aura forcément besoin de payer le montant indiqué. M. Favre confirme qu'il s'agit d'un péage, même si le paiement est lié à une condition. M. Dimier rétorque que c'est faux. Il proposera l'audition de M. Hottelier afin d'avoir plus de précisions à ce propos.

M. Dimier demande par des questions individuelles pour chacun des pays, si Milan, Londres et Stockholm font partie de l'Union européenne ?

M. Favre répond positivement pour chacun des pays.

Au vu de la tournure et du ton particulier que prennent les questions, un député V demande à ce que les débats soient plus calmes, ce à quoi le président répond que ceux qui n'en sont pas contents peuvent sortir. Deux députés PLR quittent la séance.

M. Dimier poursuit en demandant si les villes précitées ont demandé l'autorisation au Parlement européen pour établir un péage urbain considérant que c'est une limitation de déplacements pour les citoyens de l'UE. Il demande également comment les auditionnés peuvent affirmer qu'imposer une condition pour rentrer gratuitement dans un espace est synonyme de péage. Il estime pour sa part que le libre accès est garanti.

M. Schrenzel explique que même si le paiement est conditionné au fait d'être seul dans la voiture, il s'agit d'un péage.

M. Dimier n'accepte pas que cela soit considéré à entrave à la libre circulation des personnes et demande une jurisprudence.

M. Favre précise qu'ils peuvent conditionner certaines choses pour les petites douanes, par exemple pour l'essai avec le covoiturage. Il relève que M. Dimier a cité des exemples de péages en ville or, ici, son projet de loi concerne un péage pour toute une région à la frontière avec la France. Si celui-ci était instauré à la moyenne ceinture, ce serait différent.

### **Discussions et vote de la commission :**

A la suite de ce débat animé, un député PDC souhaite voter immédiatement le projet de loi.

Le président rappelle les députés à l'ordre en leur demandant de faire preuve de plus de respect et de ne pas hausser le ton pendant la séance. Une députée S souscrit à ces propos et précise que cela doit être respecté par tous, y compris par l'auteur du projet. Elle déplore tant le ton et les propos émis qui ont fortement mis mal à l'aise les auditionnés que la non-intervention du président en temps utile. Celui-ci indique ne pas avoir eu de sentiment de

hausse de ton même s'il a bien tenté de calmer discrètement l'auteur du projet de loi.

Un député UDC propose d'auditionner les communes françaises, comme celle de Viry, qui ont développé un processus de covoiturage novateur, afin de comprendre leur fonctionnement et leur vision d'avenir dès lors qu'elles ont une longueur d'avance sur notre canton en la matière.

M. Dimier relève que la commune de Périgné est dans une situation compliquée car la ligne de chemin de fer passe loin de chez eux et ils n'ont pas mis en place un système pour le transfert modal. Ce serait ainsi intéressant d'entendre une commune qui n'a pas ce genre de facilités.

Un député S demande de pouvoir voter à propos de ces demandes d'auditions vu que ce projet est tourné contre les communes françaises voisines.

Un député PDC partage ces derniers propos. Certaines communes françaises ont mis en place des concepts de covoiturage intéressants. Ils ont de l'avance sur le canton, certes, mais le projet de loi souhaitant taxer les pendulaires frontaliers en provenance de la France voisine, il serait malvenu d'auditionner les communes visées par ce dernier.

M. Dimier rétorque ne pas comprendre la position qui vient d'être énoncée car, à son sens, ces auditions sont utiles pour mettre en valeur le travail qui a été fait. Être contre la surcharge de trafic ne signifie aucunement être contre les gens. Dans la mesure où les communes françaises ont mis en place des systèmes visant à diminuer les quantités de trafic, il est important de les auditionner.

Une députée PLR relève que le département a indiqué que ce projet de loi est incompatible avec de nombreux textes de loi, dont la Constitution fédérale. Elle propose de le voter de suite.

M. Dimier indique accepter que ce projet de loi ne soit pas conforme à la Constitution, mais il faut le prouver. Il serait plus opportun de faire venir un constitutionnaliste réputé. Il réitère d'aller au bout de ces interrogations juridiques sur les péages d'agglomération. Il rappelle au demeurant que, pour lui, ce n'est pas un péage mais une solution visant à amender les gens ne respectant pas une règle, soit celle du covoiturage en cas de déplacement pour se rendre au travail. Ce que M. Favre considérerait comme contraire au droit ne tient pas. En effet, il a affirmé que, si le péage était sur la moyenne ceinture, ce serait conforme au droit. Il propose d'avoir un minimum de cohérence et d'admettre que Genève est une agglomération multipolaire. Dans ce cas, on admet logiquement que cette agglomération a plusieurs points d'entrée. Ainsi, et à son avis, cela n'est pas contraire au droit,

notamment à la Constitution fédérale, et il réaffirme en outre que sa proposition ne consiste pas en un péage vu que tout le monde n'est pas obligé de payer pour entrer dans l'agglomération genevoise. Dans le cas où les députés auraient suivi les dernières prises de parole de M. Dal Busco, ils auraient remarqué que ce dernier travaille très fortement pour dire qu'il souhaite d'une manière ou d'une autre réduire le trafic et imposer le covoiturage. Cette dernière solution est la meilleure pour faire baisser le trafic. Il conclut que ce projet de loi va dans le sens de ce que tout le monde souhaite, soit faire baisser le trafic et la pollution. Il estime également qu'il faut entendre les autorités vaudoises, notamment un élu d'une commune de Terre-Sainte.

Un député PDC partage l'avis de ne pas auditionner les communes françaises voisines. Ce projet de loi propose des remèdes pénalisants et discriminants pour les gens qui n'habitent pas à Genève qui ne lui plaisent pas. En outre, contrôler tant de passages de frontière par jour sera lourd et compliqué. Il désire dès lors voter l'entrée en matière de suite.

Le président met aux voix l'audition des communes françaises :

Pour : 3 (2 MCG, 1 UDC)  
Contre : 10 (2 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)  
Abstention : 1 (1 PLR)

***L'audition des communes françaises est refusée.***

Le président met aux voix l'audition des communes vaudoises :

Pour : 3 (2 MCG, 1 UDC)  
Contre : 10 (2 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)  
Abstention : 1 (1 PLR)

***L'audition des communes vaudoises est refusée.***

Le président met aux voix l'audition d'un constitutionnaliste :

Pour : 4 (2 MCG, 1 UDC, 1 PLR)  
Contre : 8 (2 PDC, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)  
Abstentions : 2 (2 PLR)

***L'audition d'un constitutionnaliste est refusée.***

## Délibérations

Sans autre intervention de député ou prise de position de groupe, le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12573 :

**Le PL 12573 est refusé par 11 voix contre, 2 pour et 1 abstention :**

Pour : 2 (2 MCG)

Contre : 11 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 3 PLR)

Abstention : 1 (1 UDC)

## **Projet de loi (12573-A)**

### **modifiant la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21)**

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

#### **Art. 1 Modifications**

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016, est modifiée  
comme suit :

#### **Art. 1 But (nouvelle teneur)**

La présente loi a pour but de préciser la mise en œuvre des principes relatifs à  
la mobilité énoncés à l'article 190 de la constitution de la République et  
canton de Genève, dont celui de la fluidité des trafics.

#### **Art. 3, al. 2, lettre c, et al. 3, lettre b (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup> Elle s'appuie sur un réseau d'infrastructures conçu et organisé dans le  
respect de la hiérarchie du réseau routier, telle que définie aux articles 3 et  
suivants de la loi sur les routes, du 28 avril 1967, comprenant notamment :

- c) un périphérique autoroutier qui contourne l'ensemble de  
l'agglomération urbaine et une moyenne ceinture routière homogène et  
lisible comprenant notamment le « U lacustre » dans l'attente d'un  
boucllement autoroutier par une traversée du lac. Ils seront complétés  
d'un réseau routier structurant desservant notamment les secteurs du  
territoire bénéficiant d'une offre en transports publics moindre, en vue  
de réduire les charges de trafic et de limiter le transit dans les centres  
urbains ;

<sup>3</sup> La politique globale de la mobilité encourage les nouvelles pratiques de  
mobilité, qui visent à réduire la charge sur les infrastructures et services de  
mobilité aux heures de pointe et pour lesquelles l'Etat et les établissements  
publics autonomes doivent être exemplaires, notamment en encourageant :

- b) le recours au co-voiturage par les usagers pendulaires qui ne peuvent  
pénétrer gratuitement sur le territoire cantonal qu'avec trois personnes  
au moins à bord d'un même véhicule ; les usagers seuls à bord doivent,  
quant à eux, s'acquitter d'une taxe CO<sub>2</sub> équivalente au double du prix  
de la carte journalière TPG à chaque passage de la frontière cantonale ;  
ne sont pas concernés par cette mesure les véhicules électriques ou

fonctionnant à l'hydrogène ou encore utilisant des carburants n'émettant pas de CO<sub>2</sub> ;

#### **Art. 4, al. 1, lettre b (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> La politique globale de la mobilité s'appuie sur une offre de stationnement qui répond aux différents usages tout en encourageant des comportements rationalisant les déplacements, notamment en distinguant :

- b) les pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike, tout en les incitant au transfert modal, notamment par le biais d'une réglementation du stationnement restrictive des usagers pendulaires dans les centres-villes et en limitant leur transit urbain ;

#### **Art. 7, al. 4, lettre a (nouvelle teneur)**

<sup>4</sup> En zone II :

- a) le trafic de transit par les pendulaires, au-delà d'un kilomètre de la frontière, est payant pour les usagers seuls à bord de leur véhicule ;

#### **Art. 8 Dispositions d'application (nouvelle teneur)**

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'application, dans les six mois à dater de l'entrée en vigueur de la loi, notamment toute la réglementation liée à l'inscription dans un registre ad hoc des immatriculations des véhicules des travailleurs et travailleuses non résidents dans le canton, de même que la mise en place des infrastructures de contrôle.

#### **Art. 2 Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.