

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 25 février 2008 de MM. Grégoire Carasso, Gérard Deshusses, Christian Lopez Quirland, Patrick Baud-Lavigne, M^{mes} Diana Duarte Rizzolio, Nicole Valiquer Grecuccio, Véronique Paris, Annina Pfund, Andrienne Soutter, Mary Pallante, Martine Sumi et Silvia Machado, renvoyée en commission le 26 mai 2008, intitulée: «Péage routier urbain à Genève».

Rapport de M^{me} Alexandra Rys.

La commission, sous la présidence de M^{me} Anne-Marie Gisler, a examiné la motion lors de ses séances des 13 et 27 janvier et du 7 avril 2009; le vote, quant à lui, est intervenu lors de la séance du 28 avril. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier.

Rappel de la motion

Considérant:

- les problèmes endémiques d'encombrement, de bruit et de pollution – notamment aux particules fines – auxquels Genève est confrontée;
- l'augmentation prévue de 47% du trafic motorisé d'ici à 2020 à Genève, selon le plan de mesures de l'ordonnance sur la protection de l'air 2003-2010;
- les graves conséquences de ces nuisances en termes de santé publique, de qualité de vie et de réchauffement climatique;
- les investissements colossaux que les communes genevoises, et la Ville en particulier, devront consentir d'ici à 2020 pour satisfaire aux normes fédérales en matière de protection contre le bruit et de protection de l'air;
- l'adoption par le Conseil fédéral en décembre 2007 d'un plan devant permettre aux villes de percevoir des redevances routières;
- les ambitions politiques d'améliorer le rapport qualité-prix des transports publics, de diminuer le trafic motorisé et de lui faire assumer une partie de ses coûts environnementaux et sociaux;
- qu'il n'y a pas deux péages routiers urbains identiques (Londres, Stockholm, Oslo, Singapour, Rome, Milan, Santiago, etc.) du fait de la variété des systèmes existants (caméras, puces, boîtiers, vignettes, GPS, êtres humains, etc.), du fait des différents objectifs politiques qui peuvent être poursuivis et du fait qu'aucune ville ne ressemble à une autre,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- d'étudier l'opportunité et la faisabilité des différents modèles de péage routier urbain dans le contexte genevois;
- de travailler dans le cadre de cette étude en étroite collaboration avec le Canton de Genève et les autres communes genevoises;
- d'annoncer au Conseil fédéral son intérêt pour le principe du développement d'un péage routier urbain à Genève;
- de tenir le Conseil municipal régulièrement informé de l'avancement de ce dossier.

Exposé des motionnaires

Au nom des motionnaires, M^{me} Diana Duarte Rizzolio explique que la motion est limpide et qu'elle souhaite que la commission entende le service qui a rédigé un rapport sur la question en mai 2008.

Auditions

Audition de l'Association transports et environnement, représentée par M. Alain Rouiller

M. Rouiller rappelle que 150 villes européennes étudient une régulation de la circulation sous le terme générique de péage urbain, qui recouvre, en fait, différentes formules: le péage urbain de financement destiné à financer des infrastructures de transports, le péage urbain de décongestion et le péage urbain environnemental. Il mentionne un rapport français qui liste les avantages des péages: fluidification du trafic avec une baisse de la congestion pouvant aller jusqu'à 30%, comme à Londres, ponctualité accrue des transports publics, augmentation de la fréquentation des transports publics et diminution de la pollution. Il rappelle que, si le Conseil fédéral s'est déclaré prêt à faire des essais, les Chambres s'y sont refusées.

Audition de M. Alexandre Prina, délégué à la mobilité, et de M^{me} Marie-Hélène Giraud, cheffe du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité

M. Prina explique que son service a mené une étude à la demande du Conseil administratif, dont les buts étaient de réduire de 20% à 30% la pollution de l'air en ville d'ici à 2013, en diminuant les kilomètres parcourus individuellement. En réponse à une question, il précise que cette étude portait sur un recensement des possibilités et non sur une étude approfondie des systèmes de péage, celle-ci ayant déjà été réalisée par la Confédération. Il rappelle les différents types de

péages et signale que la taxe peut varier en fonction de différents critères (durée, distance, poids, émission, localisation, catégories de véhicules); cinq types de tarification de la mobilité existent: tarification par ouvrage afin de financer ce dernier, taxe à l'entrée d'une zone et/ou à sa sortie, ou par forfait, taxe pour un réseau donné (par exemple vignette autoroutière), modèle zone-parcours-zone «ZPZ» et, enfin, modèle territorial fonctionnant avec une redevance kilométrique. Il souligne cependant que la Suisse n'admet pas juridiquement les péages routiers, à l'exception du tunnel du Grand-Saint-Bernard, en vertu d'un ancien article constitutionnel. Selon les sondages, moins de 40% de la population genevoise est favorable à un péage urbain. Toutefois, l'exemple d'autres villes a montré que, après l'introduction d'une telle mesure, les taux s'inversent.

M. Prina évoque les zones à faibles émissions polluantes, dont le but est purement environnemental. Là encore, différents systèmes existent. Ainsi Milan, qui a un système complexe en fonction du taux de pollution de la ville. Les deux-roues échappent toutefois au péage dans cette ville. Il signale à cet égard que le Canton de Genève mène une étude sur une zone de ce type. Le Conseil fédéral s'est toutefois prononcé contre ce genre de projet.

Autre élément influençant les charges de trafic: la gestion et la tarification du stationnement.

Il rappelle que l'objectif est de favoriser la mobilité douce, ce qui se révèle complexe puisque la Ville de Genève ne possède pas toutes les compétences. Le plan directeur communal est finalement l'outil le plus important, dans la mesure où le Canton l'accepte. A son avis, l'extension de la zone piétonne du centre-ville peut avoir des répercussions positives, mais cela ne constitue pas une solution en elle-même pour atteindre les objectifs du Conseil administratif. Pour cela, l'addition de plusieurs mesures sera nécessaire, notamment l'amélioration des TPG. Il précise qu'il serait nécessaire de diminuer de 5 à 10% l'utilisation de cette dernière et d'augmenter de 10 à 15% la mobilité douce pour parvenir à un équilibre. Le péage routier apparaît comme une solution intéressante, puisque c'est le principe du pollueur payeur qui est appliqué, ce qui a d'autant plus de sens si les recettes sont affectées à la mobilité douce. Le péage urbain n'est toutefois pas la solution adéquate pour le moment.

Audition de M^{me} Françoise Dubas, directrice du Service de la protection de l'air (DT)

Après avoir rappelé la problématique globale, M^{me} Dubas explique que la réduction des émissions polluantes dans le cadre de l'instauration d'un péage urbain est insignifiante. Elle lui préfère la zone à émission réduite (ZER) qui est plus adaptable et qui cible spécifiquement les véhicules polluants tout en présentant une structure aisée à mettre en place. Celle-ci ne génère cependant pas

d'entrée fiscale. Le Conseil d'Etat a décidé d'entrer en matière sur certaines mesures, ce d'autant qu'un assainissement de l'air est rendu obligatoire selon les normes OPAir. Ainsi, au centre-ville, le niveau de dioxyde d'azote oscille entre 15 et 20% au-dessus des valeurs limites. D'ici à 2020, une légère diminution de l'oxyde d'azote devrait intervenir, alors que les particules fines devraient être en augmentation. Dans le cadre d'une ZER, définie comme l'hypercentre, tous les véhicules seraient concernés de manière permanente, avec un renforcement de la mesure à certaines périodes. Les voitures devraient respecter la norme Euro 2, et les deux-roues la norme Euro 1. La norme Euro 3 serait appliquée dès 2015. Ainsi, le nombre de voitures en circulation serait réduit de 14%, tandis que la réduction d'émissions serait de 35%. 14% de véhicules polluants supplémentaires seraient encore supprimés en 2015, entraînant une réduction d'émission de 36%. La Confédération doit toutefois modifier les bases légales pour permettre aux cantons d'appliquer ces mesures.

Questions et discussion

Les questions des commissaires ont porté sur différents points de détail, concernant la mise en œuvre pratique des différentes mesures évoquées. Ils se sont plus particulièrement penchés sur les deux aspects ci-dessous:

- véhicules moins polluants: plusieurs commissaires se sont demandé si les avancées de la technologie pour rendre les véhicules moins polluants et/ou des restrictions à l'entrée de la ville aux voitures les plus polluantes ne pourraient représenter la solution;
- comparaison avec des villes ayant introduit un péage: à Londres, le prix est de 15 euros par jour et la diminution du trafic est de 20 à 25%. Les engorgements ont également diminué de 50% à Oslo. Selon la Confédération, il faudrait attendre une diminution en Suisse de 15 à 20%.

La motion a finalement fait l'objet d'un vote sans discussion ni prises de position. Elle est refusée par 9 non (2 AGT, 2 DC, 2 L, 1 R, 2 UDC) contre 3 oui (2 Ve, 1 S) et 2 abstentions (S).