

## Péage urbain

# Taxer l'accès motorisé au centre? Genève y songe

Une étude est présentée aux députés et le Canton veut une expérience pilote.

Marc Moulin

**E**t s'il fallait passer à la caisse pour accéder en voiture au centre de Genève? Cet écot n'est pas pour demain, mais l'idée revient sans cesse dans le débat politique. À ce titre, 2020 connaît deux actualités. D'abord, les députés genevois viennent de prendre connaissance ce printemps d'une étude sur un péage urbain. De plus, Berne recherche des candidats pour expérimenter son concept de tarification de la mobilité («mobility pricing», dans le très anglophone jargon fédéral); Genève est en lice.

La révolution n'est toutefois pas imminente, de loin pas. Un péage, quel qu'il soit, a le menu défaut de contrevenir à la Constitution fédérale, qui stipule que «l'utilisation des routes publiques est exempte de taxe», mais que «l'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions». Exceptions devant être liées au financement d'un ouvrage précis, comme l'est le seul exemple connu, le tunnel italo-suisse du Grand-Saint-Bernard. Plus large, un péage urbain impliquerait que les Chambres donnent un feu vert temporaire, suivi, en cas de pérennisation, d'une votation fédérale.

Du lourd, mais cela n'empêche pas de réfléchir. Comme d'autres villes suisses, Genève garde un œil sur les expériences menées ailleurs. En 1975, Singapour a été la première cité à taxer l'accès à son district central, afin de décongestionner ses rues. Tantôt dans ce même but, tantôt pour financer des infrastructures, de nombreuses villes européennes l'ont imitée: Londres (depuis 2003), Stockholm (dès 2006) et Milan (à partir de 2008) sont les plus fameux exemples. En 2015, les députés genevois ont débouqué 250'000 francs pour étudier l'instauration locale d'un péage urbain.

## Trafic divisé par trois

Menée en plusieurs volets de 2016 à 2019, cette étude a fini par aboutir. Selon une récente présentation à la Commission parlementaire des transports, que la «Tribune de Genève» s'est procurée, un tel péage «pourrait constituer une solution pour résoudre les problèmes de congestion à Genève» et «sous certaines conditions être accepté par une majorité de la population».

L'étude préconise un péage dit «de cordon»: on juge plus simple de taxer les franchissements d'une limite autour d'une zone centrale, comme à Stockholm, et non pas les mouvements au sein de cette zone, comme à Londres. Pour Genève, le périmètre retenu est la moyenne ceinture, telle que la définit le compromis sur la mobilité de 2016 (de l'OMC aux Nations, puis rue Hoffmann, Balaxert, pont Butin, Palettes, tunnel de Carouge, Louis-Aubert, Amandolier, Grange-Canal).

Le tarif? Si on escompte de



## Bénéfices

**L'instauration d'un péage urbain pourrait réduire le trafic de 75% dans le centre-ville et rapporter 130 millions de francs par an.** LAURENT GUIRAUD

grosses recettes, on fera moins de 3 francs en heure de pointe, histoire de ne pas dissuader trop de «clients». Si le but est de réduire le trafic, on visera au moins 3 fr. et même plus encore si on espère réduire significativement la pollution. Au-delà de 3 fr. 50, les flux routiers franchissant le cordon seraient divisés par trois.

La réduction des kilomètres parcourus en voiture dans la zone centrale pourrait atteindre 75%, mais l'effet se ferait sentir dans

l'ensemble de l'agglomération, avec une diminution globale jusqu'à 15%. Le report se ferait sur les transports publics, mais aussi sur le vélo, la marche ou le covoiturage. Les recettes pourraient atteindre 130 millions de francs par an.

## Le changement séduisit

Une enquête auprès de quelque 1500 habitants du Grand Genève a jaugé l'acceptation du péage. Parmi les plus rétifs à celui-ci, on

trouve les faibles revenus, les résidents sur sol français ou encore ceux qui se rendent à Genève pour d'autres motifs que le travail. Plus le tarif proposé est bas, moins il rebute. Dès 2 fr. 20 de tarif de base, on fédère une majorité d'opposants, mais des modulations du tarif peuvent amadouer le sondé, comme des rabais pour les abonnés ou les résidents, un prix variable selon le moment de la journée ou une dime qui ne serait prélevée qu'aux heures de

pointe. Plus de la moitié (54%) des répondants préfère un des modèles de péage au statu quo. Ceux qui résident au sein du périmètre sont les plus entichés.

Ce projet a-t-il des chances de se concrétiser? Elles sont en principe nulles si Genève agit en solo. Mais un avatar de péage urbain serait en revanche susceptible d'être testé sous la houlette de la Confédération.

Le gouvernement suisse réfléchit en effet à des modèles

proches, mais plus larges, de tarification de la mobilité. L'idée des experts bernois est de remplacer la fiscalité actuelle, en voie d'obsolescence puisqu'elle frappe surtout un pétrole voué à refluer avec la transition énergétique. Berne veut utiliser le levier du prix pour aplanir les heures de pointe, tant dans le trafic routier que dans les transports publics, en répartissant mieux les déplacements au fil de la journée.

## Genève postule

L'horizon envisagé pour une telle réforme ne se situe pas avant 2030, mais des expériences pilotes devront avoir lieu d'ici là et Berne cherche justement cet été des volontaires. Genève est sur les rangs, annonce le département cantonal des Infrastructures.

«Nous avons fait part de notre intérêt à contribuer à ces travaux prospectifs, confirme Roland Godel, porte-parole. L'étude sur le système de péage urbain peut être une base pour ces réflexions, mais tout reste ouvert à ce stade pour notre canton.» Le dispositif devrait être ajusté au concept fédéral de *mobility pricing*.

L'Office fédéral des routes est chargé de recruter des candidats. «On a reçu douze demandes qui feront l'objet d'un examen approfondi, indique Guido Biemann, porte-parole. Nous en retiendrons un certain nombre - trois ou quatre - et annoncerons nos décisions en fin d'année.»

## Un débat qui transcende les clivages habituels

● Le débat sur le péage urbain transcende les clivages usuels. La mesure peut séduire tant à gauche pour ses bienfaits environnementaux qu'à droite pour la fluidification du trafic, attendue par l'économie. Mais les milieux droitiers pourront aussi y voir un réhibitoire alourdissement fiscal, tandis que sur les bancs d'en face, certains dénonceront un outil antisocial, réservant le droit de polluer le centre et d'y accéder à ceux qui en ont les moyens.

On retrouve ces tendances à Genève, avec quelques accents locaux. Tout à gauche, Jean Burgermeister affiche sa réticence: «Bien sûr que la circulation automobile doit être réduite, mais cela doit se faire

à l'échelle du canton, avec des transports publics aux tarifs réduits voire gratuits en encourageant la mobilité douce, prône le député de Solidarités. Le péage constitue une taxe, fondamentalement antisociale car elle est la même pour riches et pauvres, et risque de reporter le trafic vers les communes suburbaines, soulevant des problèmes de répartition tout en amplifiant la gentrification en ville.»

Au PS voisin, le ton change. «Avec un prix d'un peu de moins de 4 fr. et des mesures d'accompagnement comme la gratuité des transports publics, on pourrait encore avoir une majorité favorable et obtenir une forte réduction du trafic et de la pollution et un net bénéfice

de santé publique, souligne Thomas Wenger, auteur du projet de loi initial en 2015. Dans de telles conditions, on évite le risque d'exclure les personnes modestes du centre-ville. Et si l'on veut vraiment arriver à la neutralité carbone à l'horizon 2050, de telles mesures drastiques et courageuses seront nécessaires.»

À droite, l'ambivalence prévaut. «Le parti n'a pas pris de position tranchée et je ne peux qu'exprimer mon avis personnel, indique Alexandre de Senarclens (PLR). En commission, le Conseil d'État nous a demandé un préavis (*nldr: qui s'est avéré positif, mais n'a pas valeur de vote*), mais les incertitudes sont trop fortes pour se prononcer. Il faudrait avoir des infor-

mations plus précises et attendre aussi que le Léman Express ait déployé tout son potentiel. On ne peut toutefois nier d'emblée l'intérêt d'un tel péage.»

Tout à droite, on est plus catégorique. «L'UDC est vent debout contre toute idée de péage urbain, résume Christo Ivanov. Par leurs multiples impôts, les automobilistes ont déjà payé les routes qu'ils empruntent et ne sont pas prêts à les financer une seconde fois. Nos impôts ont même financé le CEVA à destination des frontaliers. Alors si on veut vraiment un péage urbain, mettons-le donc à la frontière comme le préconise le MCG: on verra bien qui emprunte vraiment les transports publics.»