

---

**Rapport de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité  
du 31 janvier 2023**

Rapporteur : Jean-Pierre TOMBOLA

**M 217 – 22.12 NE SCINDONS PAS VERNIER EN DEUX**

La commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité a examiné la motion M 217 – 22.12 en présence de M. BUSCHBECK, Conseiller administratif, et de M. MORO, Chef du service de l'aménagement, qui ont répondu aux questions des commissaires.

Un motionnaire (UDC) explique que le Canton de Genève fait partie des cinq dossiers retenus par le DETEC pour établir des études de faisabilité sur les péages urbains. Selon la presse, des expériences pilotes ont été mises en route et des projets pilotes de péages urbains vont être mis en place à Genève, Bienne et Frauenfeld. Il attire l'attention des commissaires sur le périmètre de la zone à partir de laquelle l'entrée et la sortie seraient théoriquement sujettes à la taxation de la mobilité. Il s'agit d'une zone située à l'est de l'avenue de l'Ain et de l'avenue du Pailly. Pour le motionnaire, la proportion du territoire verniolan sujet au paiement d'une taxe serait de l'ordre 6.5%, alors que 93,5% seraient hors du périmètre. Au regard de ce qui précède, il demande au Conseil administratif de faire les démarches nécessaires afin d'obtenir du DETEC une exception pour le territoire communal, conformément à l'article 82 al.3 de la Constitution fédérale, qui stipule que « *l'utilisation des routes publiques est exempte de taxes. L'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions* ».

M. MORO signale que la seule information connue de la Commune est que la Confédération a retenu cinq projets pilotes, dont Genève, pour effectuer des études approfondies concernant un péage urbain. Ainsi, le Canton doit faire une étude de faisabilité en 2023 pour préciser les conséquences concrètes de la tarification de la mobilité. Cette étude devra évaluer l'efficacité, le coût et les bénéfices d'un tel dispositif. Il admet que la fiche projet montre que la frontière du péage urbain correspond à la ceinture urbaine. Néanmoins, cette étude de faisabilité permettra de confirmer ce périmètre, et fixer des règles de la tarification les horaires, et les éventuelles exceptions. La question de la concomitance avec les transports publics doit aussi être étudiée afin que le prix des transports en commun baisse lorsque la tarification du péage est élevée. La technologie à choisir doit également être étudiée. La question de l'égalité de traitement des Verniolans, mentionnée dans la motion, est en jeu et doit être au cœur du débat de la commission.

M. BUSCHBECK ajoute que c'est le franchissement de la frontière qui implique le paiement d'une taxe. En gardant le tracé prévu actuellement, les habitants de Châtelaine qui se rendent en ville ne paieront pas de taxe, mais les autres habitants de la Commune devront s'acquitter de ce paiement pour entrer dans le périmètre. C'est la même chose dans l'autre sens ; les habitants de Châtelaine qui voudront se rendre à Vernier-Village devront payer une taxe. À son avis, la vision du projet change complètement selon si la moyenne ceinture est en dehors ou à l'intérieur du périmètre. Ce type de détail a une grande importance sur les conséquences au niveau de la circulation. Il attire l'attention des commissaires sur le fait que la Commune a peu de pouvoir dans ce dossier, qui relève des compétences fédérales et cantonales. Toutefois, elle peut avoir quelques moyens d'influer sur le dispositif.

Il signale que des péages urbains existant à Stockholm, Londres et Milan ont permis de faire diminuer d'environ 20% la circulation individuelle motorisée à l'intérieur du périmètre, mais engendre une augmentation du trafic d'environ 10% à l'extérieur du périmètre. Pour avoir moins de trafic de transit, il vaut mieux habiter à l'intérieur du périmètre. Il est donc important de se poser la question de savoir si la Ville de Vernier doit être à l'intérieur ou en dehors du périmètre, et s'il vaut mieux que les Verniolans paient une taxe pour aller en Ville de Genève ou pour sortir dans la campagne.

La Présidente (LE CENTRE-VERT'LIBÉRAUX) estime qu'il est difficile, à ce stade, de se prononcer sur cette motion.

Deux commissaires (SOC) estiment que cette motion et les discussions qui en découlent sont intéressantes. Ils reconnaissent que les informations ne sont pas suffisantes à ce stade pour se prononcer sur les avantages et les inconvénients pour Vernier de faire partie ou non du périmètre du péage urbain.

Un commissaire (SOC) indique que le projet pilote sur le péage urbain vise à réduire le trafic individuel motorisé. Le péage est perçu comme une mesure dissuasive. Or, la plupart des bouchons et d'autres nuisances liées au trafic motorisé à Genève proviennent pour la plupart des voitures transfrontalières. Le projet pilote devrait en tenir compte afin d'éviter que le péage impacte les Genevois qui paient déjà leurs impôts.

Une commissaire (LES VERT.E.S) estime qu'il serait injuste de taxer certains petits trajets effectués par des Verniolans à l'intérieur de leur commune de la même manière qu'un trajet de Saint-Julien aux Eaux-Vives. Pour éviter de subir une hausse de trafic de 10%, la Commune a intérêt à être à l'intérieur du périmètre du péage urbain, mais rien n'est certain. Elle propose d'amender la motion pour demander que les Verniolans soient exemptés de la taxe lorsqu'ils se déplacent à l'intérieur de leur commune.

La Présidente (LE CENTRE-VERT'LIBÉRAUX) reconnaît qu'en restant à l'extérieur du périmètre du péage urbain, la Commune va subir une hausse de trafic. Toutefois, elle estime qu'il est inimaginable d'intégrer complètement le territoire verniolan dans ce périmètre vu qu'il y a des accès à l'autoroute.

Les échanges et discussions ont permis aux commissaires d'aborder plusieurs points et de poser des questions concernant notamment la pertinence de la motion, le besoin d'informations supplémentaires sur le péage urbain avant de prendre une décision, la date de mise en œuvre du projet pilote, le montant de la taxe pressentie pour le péage, la possibilité de fixer ou pas la limite du périmètre du péage urbain le long de l'autoroute et non le long de la moyenne ceinture, l'éventualité de suspendre ou pas la motion jusqu'à ce que le Conseil administratif ait davantage d'informations sur le sujet.

Après échanges, les commissaires décident de traiter la motion en tenant compte de la proposition d'amendement du Conseil administratif, qui lui laisse toute latitude de discuter avec les autorités cantonales et revenir ensuite avec plus des informations. M. BUSCHBECK propose l'amendement suivant : « à intervenir auprès du Département des infrastructures pour demander qu'une égalité de traitement soit offerte aux habitants de la Ville de Vernier dans le cadre de la mise en place du projet-pilote de péage urbain à Genève. » Il souligne qu'il faut attendre la fin des discussions entre les autorités cantonales et le Conseil administratif pour avoir plus d'informations. La commission accepte de voter la motion et son amendement afin de donner plus de poids au Conseil administratif pour influencer l'étude de faisabilité en faveur des Verniolans.

#### **VOTE :**

##### **Acceptons-nous la suspension de la motion M 217 – 22.12 ?**

5 OUI (1 LE CENTRE-VERT'LIBÉRAUX, 2 MCG, 1 ALTERNATIVE 1 UDC)  
5 NON (3 SOC, 2 LES VERT.E.S)

La suspension est refusée.

##### **Acceptons-nous l'amendement du Conseil administratif à la motion M 217 – 22.17, à savoir : « à intervenir auprès du Département des infrastructures (DI) pour demander qu'une égalité de traitement soit offerte aux habitants de la Ville de Vernier dans le cadre du projet-pilote de péage urbain à Genève » ?**

6 OUI (3 SOC, 2 LES VERT.E.S, 1 UDC)  
4 Abst. (1 LE CENTRE-VERT'LIBÉRAUX, 2 MCG, 1 ALTERNATIVE)

L'amendement est accepté à la majorité.

##### **Acceptons-nous la motion M 217 – 22.12, Ne scindons pas vernier en deux !, amendée ?**

6 OUI (3 SOC, 2 VERT.E.S, 1 UDC)  
4 Abst. (1 LE CENTRE-VERT'LIBÉRAUX, 2 MCG, 1 ALTERNATIVE)

La motion est acceptée à la majorité.