REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département présidentiel
Service communication et information

Genève, le 31 août 2017

Aux représentant-e-s des médias

Communiqué de presse du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA)

Péage urbain à Genève: enquête auprès de la population

1'500 personnes à l'échelle du Grand Genève seront interrogées dès le 4 septembre prochain afin de compléter l'étude engagée par le Canton à la demande du Grand Conseil sur la faisabilité d'un péage urbain. Cette enquête sera réalisée sur Internet en collaboration avec la Haute école de gestion de Genève ainsi que le bureau de recherche 6t. Les résultats seront communiqués dans le courant de l'automne.

Le 15 octobre 2015, le Grand Conseil genevois a adopté un crédit d'étude préliminaire de 250'000 CHF visant à analyser l'opportunité et la faisabilité d'un péage urbain à Genève. Selon les arguments du Grand Conseil, la mise en place d'un péage urbain, couplé à d'autres mesures telles que l'accélération de la vitesse commerciale des transports collectifs et les aménagements, notamment en matière de sécurité en faveur de la mobilité douce ou les mesures de requalification de l'espace public, permettrait de diminuer fortement la congestion constatée en cœur d'agglomération genevoise. La mesure permettrait également de parvenir à une utilisation plus homogène des infrastructures de transports notamment en diminuant la pression sur les périodes de pointe du matin et du soir. Il répondrait ainsi aux objectifs inscrits dans la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée acceptée à près de 68% par les citoyens genevois le 5 Juin 2016 et visant à une gestion du trafic différenciée par zones.

Lancée en septembre 2016, l'étude en cours est pilotée par la direction générale des transports (DGT). Un groupe de travail pluridisciplinaire a passé en revue différents scénarios et solutions élaborés dans d'autres agglomérations européennes afin d'en dégager des caractéristiques pouvant s'appliquer à Genève. Il réunit des membres de la direction générale du développement économique, de la direction générale de l'environnement et de l'office d'urbanisme. Cette étude est également suivie par des représentants de l'office fédéral des routes du département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) car elle permet d'alimenter les réflexions en cours au niveau national sur la tarification de la mobilité (Mobility Pricing).

C'est sur la base de ce travail de recherche que se fonde l'enquête auprès de la population qui va démarrer et qui vise à évaluer l'acceptabilité d'un péage urbain en fonction de son prix, du périmètre choisi (moyenne ceinture routière ou autoroute), de l'utilisation des recettes (financement de la mobilité ou d'autres politiques publiques, etc.) et des rabais accordés.

Elle permettra également d'alimenter une étude de simulation informatique pour déterminer les impacts sur le trafic (report modal, report de trafic, effets sur la décongestion) et de déterminer les recettes potentielles en fonction d'une grille tarifaire.

En 2018, il est prévu de compléter le programme d'étude par une analyse des impacts sur l'économie, l'environnement et l'aménagement du territoire. Le rapport présentant différentes modalités d'application du péage urbain ainsi qu'une série de recommandations sera ensuite remis au Grand Conseil à l'automne 2018.

Encadré
Méthodologie:

L'administration de l'enquête se fera par le biais du web car cela permet d'intégrer plus facilement des aspects visuels et également de suivre en temps réel le déroulement du questionnaire.
Par ailleurs, les coûts sont beaucoup plus faibles que par le biais d'une enquête téléphonique ou en face à face.

Concrètement, seront interrogés 1'500 individus représentatifs des potentiels futurs usagers du péage habitant le Grand Genève, soit le Canton de Genève, le district de Nyon (VD) et la France voisine (Pays de Gex, Genevois, Annemasse Agglo, Bas-Chablais).

L'échantillon sera composé de personnes ayant 18 ans révolus et effectuant au moins une fois par semaine un trajet à destination du canton de Genève. Par ailleurs, dans la partie française, doivent figurer un minimum de 15% d'utilisateurs de transports collectifs (trains, bus, transports en commun) pour ce trajet fréquent.

L'enquête comprend quatre parties. Une partie pour connaitre les caractéristiques sociodémographiques de la personne et ses habitudes de mobilité afin de pouvoir analyser les réponses pour des segments particuliers de population ; une deuxième partie sur l'acceptabilité d'un péage urbain en fonction de ses différentes caractéristiques ; une troisième partie sur les impacts potentiels du péage urbain sur les habitudes de déplacement ; et enfin un module sur des questions d'opinion concernant la tarification de la mobilité.

L'analyse sur l'acceptabilité et sur l'impact potentiel du péage urbain sur les comportements de mobilité sera réalisée par le biais d'une enquête de préférence déclarée avec la méthode dite d'analyse conjointe.

Pour la partie acceptabilité, cette méthode invite la personne enquêtée à exprimer sa préférence entre deux solutions de péage urbain dont les caractéristiques varient : périmètre d'application du péage (moyenne ceinture routière ou autoroute), prix, éventuelle modulation tarifaire (en fonction de l'heure, de pics de pollution, de la distance parcourue…), utilisation des recettes (financement de la mobilité ou d'autres politiques publiques, etc.) ou encore des rabais accordés. A chaque reprise, la personne enquêtée a également la possibilité de choisir une situation sans péage. Avec un seul sondage, il sera ainsi possible de mesurer l'acceptabilité de plusieurs conceptions différentes du péage et d'identifier les options les plus acceptables et celles plus néfastes, aussi en fonction des caractéristiques des individus. Les résultats de cette partie seront analysés par la Haute école de gestion de Genève.

Pour la partie sur les habitudes de déplacement, l'enquêté devra exprimer, pour son trajet habituel, sa préférence entre plusieurs itinéraires dont le prix, le temps de parcours, le mode ou encore l'horaire diffèrent, par exemple entre un itinéraire comprenant un péage et un gain de temps ou un autre sans péage, mais impliquant un temps de parcours plus long. En effet, le coût du péage urbain doit être mis en relation avec les bénéfices que ce dernier pourrait apporter aux usagers grâce à une meilleure fluidité (gain en temps de parcours). Les résultats de cette partie seront analysés par le bureau de recherche 6t.

L'enquête se terminera par des questions basées sur le concept fédéral de tarification de la mobilité, sur la mise à disposition de "cartes multimodales" offrant une tarification sur plusieurs modes de transport ou sur des mesures sur le trafic pour lutter contre la pollution atmosphérique.

Ainsi, l'enquête donnera un aperçu très vaste des conditions dans lesquelles un péage urbain pourrait potentiellement être envisagé.

Pour tout complément d'information :
M. Alexandre Prina, Directeur de la planification, DETA, tel: + 41 (0) 22 546 78 25