

Date de dépôt : 4 septembre 2017

Rapport

de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi de M. François Baertschi sur l'utilisation du produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations versé au canton

Rapport de majorité de M. Jacques Béné (page 1)

Rapport de minorité de M. François Baertschi (page 11)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Jacques Béné

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des finances a étudié le projet de loi en question lors de sa séance du 25 janvier 2017 sous la présidence de M. Roger Deneys.

La Commission des finances a été assistée par M. Raphaël Audria.

Le procès-verbal de cette séance a été rédigé par M. Gérard Riedi.

Que toutes ces personnes soient remerciées du soutien apporté à la commission.

Audition de M. François Baertschi, premier signataire

M. Baertschi rappelle que c'est un texte qu'il a repris du groupe PLR qui l'avait retiré. Il remercie donc le groupe PLR pour le travail effectué. C'est pour cette raison qu'il se trouve être l'unique signataire de ce projet de loi.

M. Baertschi explique que ce projet de loi prévoit l'utilisation qui doit être faite de ce qui revient au canton au titre de la taxe poids lourds. Cela doit ainsi

revenir à la route et non au CEVA. En effet, cette somme sert actuellement à financer les travaux du CEVA, ce qui est abusif aux yeux du groupe MCG. Le groupe PLR avait tout à fait raison en son temps de demander une utilisation de ces montants pour la route. Dans le principe de ce projet de loi, les revenus issus de la redevance doivent, pour moitié, servir à couvrir les coûts d'infrastructure liés au trafic poids lourds et, pour l'autre moitié, à financer les coûts externes du trafic poids lourds. Il faut quand même voir que le trafic poids lourds crée un certain nombre de nuisances, notamment en endommageant la chaussée, en émettant du bruit ou au niveau environnemental. Le groupe MCG a estimé que c'était un bon projet de loi qui méritait d'être examiné, voire d'être voté, même s'il déplore qu'il soit resté trop longtemps en suspens. En effet, chaque année, la somme consacrée au CEVA ne va pas où elle devrait aller, c'est-à-dire au financement des coûts et des nuisances occasionnés par les poids lourds. C'est la raison pour laquelle le groupe MCG a repris ce projet de loi et qu'il encourage les commissaires à le voter.

Un député (PLR) a bien compris l'intervention de M. Baertschi. Il partage son avis sur le fait que c'était un excellent projet de loi. Il en veut pour preuve que le Conseil d'Etat a confirmé, en date du 20 mai 2015 par un courrier à la commission des finances ce qu'il avait l'intention de faire avec cette RPLP conformément au droit fédéral. Un projet d'arrêté avait d'ailleurs été transmis aux commissaires. Il signale également que M. Audria a distribué aux commissaires un document qui relate les différents points dans le traitement de ce projet de loi jusqu'au 23 septembre 2013. On peut encore signaler la séance du 2 avril 2014 lors de laquelle il avait été décidé de geler les travaux dans l'attente de cet arrêté du Conseil d'Etat. Pour finir, le Conseil d'Etat n'a pas pris cet arrêté, mais il y a un courrier de sa part qui confirme ce qui va être fait de cette redevance. Cela donnait totalement satisfaction au groupe PLR puisque le Conseil d'Etat reprend exactement ce qui était prévu dans le projet de loi, d'où le retrait de celui-ci.

Il ajoute que, au niveau fédéral, avec le FAIF et FORTA sur lequel va bientôt se prononcer le peuple, on ne devrait plus avoir de problèmes par rapport au financement et aux méthodes de financement. C'est d'autant plus vrai avec ce courrier du 20 mai 2015 donnant entière satisfaction.

Il estime qu'il s'agit maintenant d'un combat d'arrière-garde. On sait que le CEVA fait partie des deux grands combats du MCG avec les frontaliers. Il pense que le MCG pourra poursuivre son combat contre les frontaliers parce qu'il y en aura toujours. Par contre, pour le CEVA, une fois qu'il sera mis en exploitation et qu'ils constateront que c'est la colonne vertébrale de tout le

réseau de transports publics genevois et que tout fonctionnera très bien, il faudra qu'ils se trouvent un autre cheval de bataille.

M. Baertschi trouve tout de même un peu léger de se contenter d'un seul courrier. Il en faudrait davantage avant de retirer ce projet de loi. On peut peut-être encore attendre. Par ailleurs, il n'est pas aussi optimiste que le PLR par rapport au CEVA. Les pertes d'exploitation annuelles devant être payées par la subvention cantonale représenteront des dizaines de millions de francs. A côté de cela, il y a quand même l'arrivée d'une certaine criminalité transfrontalière ainsi qu'une perte d'attractivité pour le commerce genevois parce qu'il sera plus simple d'aller faire directement ses courses à Annemasse avec le CEVA.

Le député (PLR) se réjouit si le CEVA devient le dernier moyen de transport pour aller faire ses courses en France. Il sera d'ailleurs intéressant de voir le nombre de personnes qui reviendront de France avec leurs sacs. Par ailleurs, il signale qu'il est mentionné dans le courrier du Conseil d'Etat qu'il y aura un reporting et un suivi analytique qui seront mis en place pour permettre de faire une synthèse annuelle de l'utilisation de cette redevance à la Commission des finances en toute transparence. L'idée était de voir ce que cela va donner. Si on n'est pas satisfait, on pourra toujours intégrer quelque chose dans une loi.

Un député (S) fait remarquer que la Commission des finances n'a pas eu connaissance d'un tel reporting.

Le député (PLR) précise qu'il n'y a pas de reporting pour le moment puisque c'est actuellement attribué au CEVA. C'est à partir de 2019 que ce reporting sera fait.

Un député (S) aimerait savoir à quoi est actuellement affectée la RPLP.

M. Baertschi répond que la somme qui revient au canton de Genève est affectée au financement du CEVA.

Le député (S) comprend que le député (PLR) dit qu'il faut attendre la fin de la construction du CEVA et on verra ensuite à quoi les montants de la RPLP seront affectés.

Un député (PLR) souligne que c'est déjà clairement prévu dans le courrier du Conseil d'Etat. Cela reprend les lettres a et b de l'article 2 du projet de loi, ce qui est conforme à la législation fédérale. Il pense que le procès-verbal de la séance du 2 avril 2014, où M. Barthassat était venu expliquer la situation, pourrait être transmis aux commissaires. C'est suite à cela que le projet de loi avait été gelé. Entre-temps, le Conseil d'Etat a donc répondu par écrit le 20 mai 2015. Il estime que le problème est maintenant réglé.

Un député (S) demande quelle pulsion a conduit M. Baertschi à reprendre ce projet de loi.

M. Baertschi indique que le groupe MCG considère qu'il est absurde d'avoir fait un détournement de fonds. Il espère qu'il sera possible de le stopper le plus rapidement possible pour de l'argent qui devrait être consacré à la route, notamment aux problèmes engendrés par les poids lourds. Au lieu de cela, cet argent est consacré au financement du CEVA, ce qui n'est pas judicieux selon le MCG.

Un député (S) note que M^{me} Künzler avait dit, le 18 septembre 2013, que jusqu'à la fin du chantier, en 2018, le versement lié à la RPLP restera inchangé. Ensuite, ces sommes seraient attribuées à l'assainissement du bruit routier, par un arrêté du Conseil d'Etat déjà prévu. Le Conseil d'Etat proposait ainsi de renoncer à ce PL 10872 et de faire ultérieurement un arrêté sur cette question. Il demande si cela ne satisfait pas M. Baertschi.

M. Baertschi est d'accord, mais cela reste des discussions et des courriers. En revanche, une loi permettrait d'avoir directement des garanties.

Un député (UDC) signale que, depuis la création d'une ligne directe de tram entre Bâle centre et Lörrach en Allemagne, on voit les gens revenir en Suisse avec leurs cabas pleins de marchandises.

Un député (PLR) estime que l'on peut être pour ou contre le CEVA, mais le chantier est lancé, les modes de paiement ont été fixés et les créances sont dues juridiquement. Si ce projet de loi passait, c'est tout cela qui irait en moins pour le CEVA. Il faudrait donc le compenser par de la fiscalité ordinaire. Il constate que, vu que c'est un montant qui est dû, le projet de loi ne réglerait pas la question du financement du CEVA.

M. Baertschi indique qu'il s'agit d'affecter une somme directement pour des travaux routiers en relation avec la détérioration des routes dues aux poids lourds et les nuisances externes plutôt que de l'utiliser pour d'autres aménagements qui sont utiles, mais qui ne sont pas en relation directe avec les poids lourds. Il semble donc tout à fait logique de conserver ce projet de loi. On peut se demander si quelqu'un se souvient encore des garanties données par M^{me} Künzler. M. Baertschi estime qu'il est préférable d'avoir une loi pour protéger l'affectation.

Le député (PLR) relève que cela ne répond pas à sa question. Les entreprises chargées de la réalisation du CEVA ont une créance vis-à-vis de l'Etat qui est en partie payée par ce fonds. Si ce projet de loi est accepté et que cet argent est affecté à autre chose, la créance sera toujours due et l'Etat devra la régler par d'autres moyens.

M. Baertschi estime que le gros problème qu'il risque d'y avoir est que cette somme sera peut-être versée ensuite pour une autre ligne transfrontalière, notamment pour le tram, sans aucun lien avec une construction routière. Il note que le problème ne se limite pas au CEVA. En effet, on n'a pas une garantie que cet argent ne pourrait pas être utilisé à autre chose qu'une amélioration de la route en relation avec le trafic poids lourds.

Le député (PLR) estime qu'il demeure possible de voter cette loi une fois que le CEVA sera entré en fonction. En revanche, M. Baertschi ne répond toujours pas à la question des créances que l'Etat doit payer pour le CEVA. Il faut comprendre que, si ce projet de loi est voté, cela revient à augmenter le déficit étatique parce que la créance du CEVA devra être réglée d'une manière ou d'une autre. Si on reporte cela à l'entrée en fonction du CEVA, c'est une possibilité. Par contre, le voter avant n'a aucun sens puisque cela ne fait que creuser les déficits budgétaires, voire l'endettement du canton.

M. Baertschi est le premier à déplorer ce trou budgétaire dû au CEVA auquel il ne sera pas mis un terme avec la mise en service puisqu'il y aura encore l'exploitation.

Un député (PLR) fait remarquer que ce projet de loi a été déposé en 2011 alors qu'il n'y avait pas encore de plan décennal des investissements (on avait donc une visibilité toute relative sur les projets que le Conseil d'Etat souhaitait voir réaliser) et que le financement des infrastructures routières avait pris du retard. Aujourd'hui, le PLR est satisfait par ce qui est prévu au PDI. Il n'y a plus la nécessité absolue d'ancrer dans la loi ce type d'affectations, ce qui est plutôt contraire aux bonnes coutumes en matière de gestion des finances publiques. Avec la garantie donnée par le Conseil d'Etat, s'il n'applique pas ce qu'il a dit, on reviendra peut-être dessus. Entre-temps, il ne voit pas la nécessité de légiférer. D'ailleurs, il imagine que, s'il n'y avait pas eu le CEVA dans les débats, le projet de loi aurait certainement été retiré sans que qui que ce soit ne le reprenne.

Vote en premier débat

L'entrée en matière du PL 10872-R est refusée par :

Pour :	5 (2 UDC, 3 MCG)
Contre :	9 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR)
Abstention :	1 (1 PLR)

Conclusions

Ce projet de loi était un projet de loi PLR qui a été retiré suite aux engagements pris par le Conseil d'Etat dans sa lettre du 20 mai 2015 annexée. Le MCG a souhaité reprendre ce projet de loi à son compte pour en faire un combat d'arrière-garde. On sait que le CEVA fait partie des deux grands combats du MCG avec les frontaliers. Le MCG pourra poursuivre son combat contre les frontaliers parce qu'il y en aura toujours. Par contre, pour le CEVA, une fois qu'il sera mis en exploitation et qu'ils constateront que c'est la colonne vertébrale de tout le réseau de transports publics genevois et que tout fonctionnera très bien, il faudra qu'ils se trouvent un autre cheval de bataille.

De plus la créance du CEVA devra être réglée d'une manière ou d'une autre. Voter ce projet de loi n'a aucun sens puisque de toute façon la part du CEVA due par le canton devra être payée, par la redevance actuelle ou par le budget courant.

Au vu de ces explications, la commission vous encourage, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser l'entrée en matière de ce projet de loi.

Projet de loi (10872-R-A)

sur l'utilisation du produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations versé au canton

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
en application de la loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des
poids lourds liée aux prestations (LRPL), du 19 décembre 1997,
décrète ce qui suit :

Art. 1 Législation fédérale

La présente loi régit l'utilisation du produit net de la redevance sur le trafic des
poids lourds liée aux prestations versé par la Confédération au canton.

Art. 2 Principes

Conformément à l'alinéa 1 de l'article 1 de la LRPL, le produit net de la
redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations versé par la
Confédération au canton est utilisé de la manière suivante :

- a) la moitié du produit net pour assurer la couverture à long terme des coûts
d'infrastructure liés au trafic des poids lourds;
- b) la moitié du produit net pour assurer la couverture à long terme des coûts
externes occasionnés à la collectivité par le trafic des poids lourds.

Art. 3 Coûts d'infrastructure

¹ Les deux tiers du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds
affecté à la couverture à long terme des coûts d'infrastructure liés au trafic des
poids lourds sert à adapter le réseau routier primaire et secondaire, ainsi que
ses ouvrages d'art, au passage des poids lourds autorisés à circuler en Suisse.

² Le tiers du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds affecté à
la couverture à long terme des coûts d'infrastructure liés au trafic des poids
lourds sert à financer le développement des raccordements industriels au rail
et d'interfaces routières ou rail-route.

Art. 4 Coûts externes

¹ Les deux tiers du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds
affecté à la couverture à long terme des coûts externes occasionnés à la
collectivité par le trafic des poids lourds sert à renforcer la sécurité de tous les
usagers du réseau routier.

² Le tiers du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds affecté à la couverture à long terme des coûts externes occasionnés à la collectivité par le trafic des poids lourds sert à réduire les nuisances environnementales causées par le trafic routier, conformément aux ordonnances fédérales pour la protection de l'air (OPair) et sur la protection contre le bruit (OPbruit).

Art. 5 Autorité compétente

¹ Le département en charge des constructions (ci-après: le département) est compétent pour gérer le produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations versé par la Confédération au canton. Une comptabilité séparée est tenue par le département concernant l'utilisation de ce produit net.

² Sur la base des propositions du département, le Conseil d'Etat définit les projets concernés et fixe leur financement.

³ Un rapport sur l'utilisation du produit net est présenté annuellement au Grand Conseil.

Art. 6 Entrée en vigueur

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



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Genève, le 20 mai 2015

**Le Conseil d'Etat**

3809-2015

Commission des finances du
Grand Conseil
Madame Anne-Marie VON ARX
Présidente
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
1204 Genève

Concerne : PL 10872 – utilisation du produit de la redevance RPLP

Madame la Présidente,

Notre Conseil a pris ce jour la décision formelle de procéder à la modification de l'arborescence des prestations du programme J02 lorsqu'il établira le projet de budget de l'année suivant la mise en service du CEVA.

Cette décision concrétise l'engagement pris et communiqué à votre commission par Madame Michèle Künzler, alors conseillère d'Etat chargée du département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement, par courrier du 23 septembre 2013.

La procédure de modification de l'arborescence des prestations à l'intérieur d'un programme est désormais précisée par l'article 12 alinéa 2 du règlement sur la planification financière et le contrôle budgétaire adopté le 20 août 2014, en exécution de la nouvelle loi sur la gestion financière et administrative de l'Etat (LGAF, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2014). A teneur de cette disposition, la liste et la définition des prestations, à l'intérieur d'un programme, peuvent être modifiées par le Conseil d'Etat lors de la préparation du budget de l'exercice suivant. Le Conseil d'Etat fera donc application de cette procédure telle que prévue par le nouveau droit, qui ne prévoit pas la prise d'un arrêté, qui serait en tout état de cause dépourvu d'effets.

Cela ne change néanmoins rien au fond, à savoir l'engagement formel du Conseil d'Etat de revoir, une fois le bouclage du financement des travaux du CEVA terminé, l'arborescence des prestations du programme J02. Dès l'année suivant la mise en service du CEVA, les revenus provenant de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) seront imputés sur des prestations ad hoc à créer au sein du programme J02, selon la répartition suivante :

- la moitié du produit de la redevance alimente le revenu d'une prestation destinée à assurer la couverture à long terme des coûts d'infrastructures liés au trafic des poids lourds;
- l'autre moitié du produit de la redevance alimente le revenu d'une prestation destinée à assurer la couverture à long terme des coûts externes occasionnés à la collectivité par le trafic des poids lourds.

- 2 -

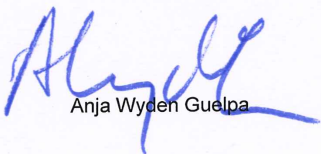
Un reporting et suivi analytique sera alors mis en place pour permettre de faire une synthèse annuelle de l'utilisation de cette redevance à la Commission des finances, en toute transparence.

Ainsi que cela avait été exposé par Madame Michèle Künzler, la nouvelle organisation budgétaire permettra d'atteindre les objectifs visés par le PL 10872, qui nous paraît dès lors pouvoir être retiré par ses auteurs.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'assurance de notre considération distinguée.

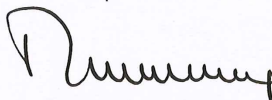
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Anja Wyden Guelpa

Le président :



François Longchamp

Date de dépôt : 21 mars 2017

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. François Baertschi

Mesdames et
Messieurs les députés,

Il est dommage que ce projet de loi ait été abandonné par ses auteurs issus du groupe PLR, parce qu'il impose des principes intéressants. C'est la raison pour laquelle le premier signataire a repris le présent projet de loi afin que le sujet puisse être étudié et voté en plénière.

Chaque année, la somme qui devrait aller au trafic routier, c'est-à-dire pour pallier les coûts et nuisances occasionnés par les poids lourds, sert à financer le CEVA – cette ligne de train mal conçue, qui sert surtout à aspirer la mobilité frontalière au lieu de régler les problèmes de circulation genevoise.

C'est une manière sournoise de camoufler les dépenses exorbitantes du CEVA, ce qui par ailleurs a l'énorme défaut de réduire les sommes devant être consacrées au trafic routier. Rappelons également que le CEVA va nous coûter une fortune chaque année pour financer le déficit d'exploitation qui a été estimé il y a quelques années à environ 35 millions de francs par an.

Quant à se contenter d'une lettre d'intention du Conseil d'Etat pour retirer ce projet de loi, c'est tout à fait insuffisant. En effet, il est possible que cette somme, au lieu de financer le trafic routier, une fois de plus serve à autre chose, par exemple à lancer des tramways transfrontaliers qui se multiplient.

Quant aux méfaits du CEVA, il faut bien les énumérer, même si cela dérange certains. Voilà ce qui nous attend : l'arrivée d'une criminalité transfrontalière ainsi qu'une perte d'attractivité pour le commerce genevois parce qu'il sera plus simple d'aller faire directement ses courses à Annemasse avec le CEVA.

On est loin du célèbre slogan « Je vis à Genève, j'achète à Genève ».

Cette consommation transfrontalière ne dérange pas un député (PLR) qui « se réjouit si le CEVA devient le dernier moyen de transport pour aller faire ses courses en France ». En réalité, les commerçants bâlois se réjouissent beaucoup moins des transports publics qui aspirent les consommateurs de

l'autre côté de la frontière. On verra comment réagiront les commerçants du centre-ville genevois et s'ils seront aussi heureux que ce député (PLR), quand les chiffres d'affaires baisseront.

Il est absurde d'avoir fait un détournement de fonds au profit du CEVA et stoppons-le le plus rapidement possible pour que l'argent qui devrait être consacré à la route serve notamment aux problèmes engendrés par des poids lourds.

Quant aux promesses du Conseil d'Etat, pour changer cet état de fait insatisfaisant, une loi aurait le mérite de donner des garanties plus solides.

Pour toutes ces questions, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les députés, de soutenir le présent projet de loi.