



Signataires : Skender Salihi, Thierry Cerutti, Jean-Marie Voumard, Sandro Pistis, François Baertschi

Date de dépôt : 7 juin 2024

Projet de loi

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Préserve la santé publique dans toute la région en appliquant le principe du pollueur-payeur)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Modification

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Art. 11B Imposition et taxation des véhicules étrangers (nouveau)

Le Conseil d'Etat veille en outre, conformément aux dispositions de l'article 105, alinéa 1, de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958, à recourir par les moyens nécessaires au prélèvement par l'imposition et à la taxation des véhicules étrangers dont les détenteurs empruntent fréquemment les routes du canton pour venir travailler à Genève.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

La qualité de l'air à Genève est un enjeu de santé publique primordial dont la préservation fait l'objet de la part de l'Etat d'une attention particulière, comme en attestent les dispositifs de contrôle des émissions, le plan de mesures OPair 2018-2023¹, ainsi que la stratégie cantonale « protection de l'air 2030² ».

Ces moyens déployés vont au-delà des préconisations figurant dans l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air. Ils incarnent en effet la volonté politique collectivement partagée de réduire les effets négatifs liés à la pollution environnementale dans le canton, en englobant l'ensemble du spectre des principales sources d'émissions de polluants, tels les véhicules, chauffages, chantiers et matériaux de construction, etc., avec pour objectif principal de préserver la santé de la population, ainsi que l'environnement.

En complément, le canton a également soutenu en 2020 le projet de circulation différenciée en introduisant la vignette Stick'Air, qui interdit l'accès aux routes aux véhicules les plus polluants lors des pics de pollution. Les résultats de cette mesure sont toutefois limités puisque seuls 10% du parc automobile genevois est concerné d'après les statistiques cantonales. Il est en revanche plus difficile d'évaluer avec précision le chiffre exact des véhicules très polluants immatriculés à l'étranger et qui pourtant transitent régulièrement en passant par Genève, car les véhicules en circulation sur nos routes ne sont pas tous munis d'un macaron Stick'Air.

Néanmoins, il faut souligner que la tendance actuelle montre une amélioration de la qualité de l'air depuis l'année 2020, marquée par une réduction importante du franchissement des seuils de pollution admis légalement. C'est en tous cas ce qui ressort des données récoltées scientifiquement par le réseau d'observation de la pollution atmosphérique à Genève (ROPAG) dans son dernier rapport portant sur l'année 2023³. En page 22 du rapport, on peut constater la baisse de concentration de polluants depuis l'année 2015. Alors que le dépassement des valeurs légales était

¹ « Plan de mesures OPair 2018-2023 », Assainissement de la qualité de l'air : <https://www.ge.ch/document/6577/telecharger>

² « Stratégie de protection de l'air 2030 » : <https://www.ge.ch/document/2872/telecharger>

³ « Qualité de l'air 2023 », office cantonal de l'environnement, service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants : <https://www.ge.ch/document/8928/telecharger>

fréquent jusqu'en 2020, date du déclenchement de la pandémie, on remarque depuis lors une évolution plutôt favorable.

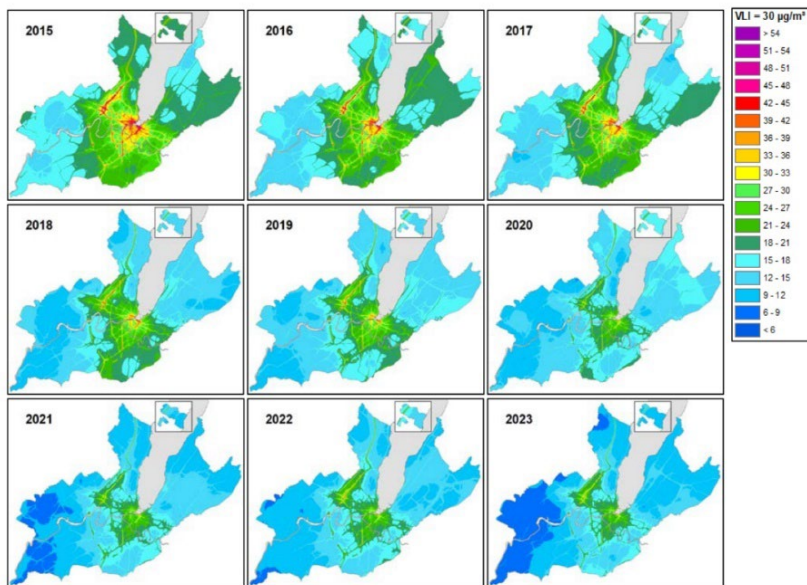


Figure 25. Historique des cartes des immissions moyennes de NO₂ des 9 dernières années

Il faut retenir cependant que la pollution peut survenir rapidement et perturber l'équilibre de l'air qui est fragile. On voit aussi que certaines zones sont plus chargées que d'autres en polluants. C'est le cas de l'aéroport et du centre-ville qui concentrent une grande partie de l'activité économique, mais également tout au long du tracé des routes périphériques en provenance des frontières cantonales.

Cette observation doit être corrélée avec les conclusions du dernier rapport du ROPAG faisant état d'une situation jugée toujours insatisfaisante, en particulier pour les particules fines et l'ozone, qui augmentent pendant les périodes des fortes chaleurs et lors des variations anormales de température, ainsi qu'aux abords des grands axes routiers pénétrants lors des encombrements quotidiens des voies de circulation à Genève.

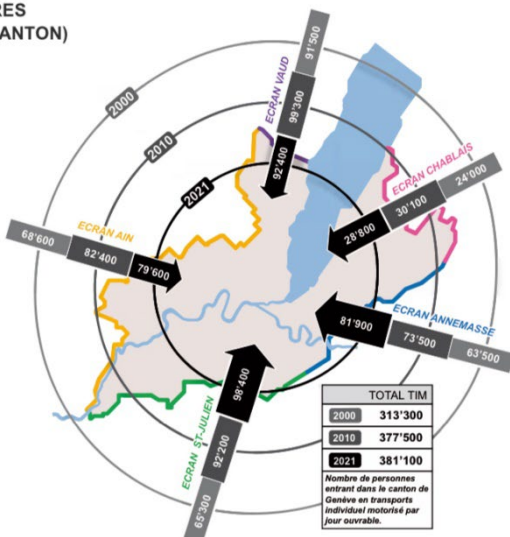
Pourtant, la population genevoise contribue et l'on constate que la voiture est en recul dans le canton et perd également de plus en plus de terrain au profit de la mobilité douce. En revanche, s'agissant du trafic motorisé aux frontières, c'est tout le contraire qui s'opère et les flux entrants et sortants du

canton repartent progressivement à la hausse dans l'indifférence générale, après l'accalmie de 2020 marquée par les restrictions sanitaires.

D'après les données compilées par l'OCT dans son annuaire statistique des transports de son édition 2022, page 54⁴, le canton enregistrait lors de cette seule année une déferlante de plus de 381 000 véhicules entrant chaque jour en traversant les frontières.

TRAFIC MOTORISÉ AUX FRONTIÈRES (VÉHICULES ENTRANT DANS LE CANTON)

Le trafic motorisé aux frontières du Canton, bien qu'en légère reprise par rapport à 2020, n'avait toujours pas retrouvé son niveau pré pandémie. Globalement, la baisse de trafic en jour ouvré est de -15% par rapport à 2019.



Des chiffres qui donnent le tournis quand on sait que ces flux sont majoritairement des voitures transitant quotidiennement, mais ne répondant pas aux mêmes critères de conformité et de sécurité que ceux en vigueur dans notre pays, où les contrôles techniques sont draconiens.

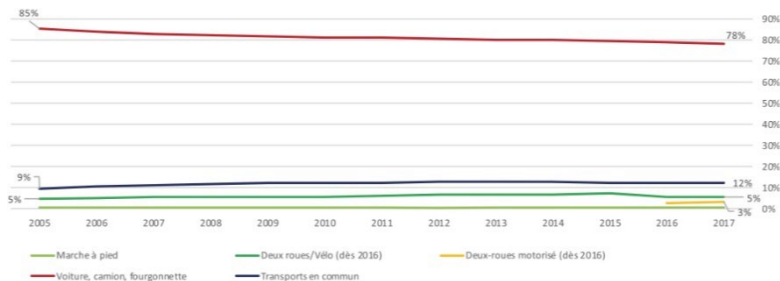
Cette situation nous interpelle à plusieurs égards, notamment en raison du fait que l'inventaire de l'office cantonal des véhicules du canton de Genève gère un parc d'environ 317 000 véhicules, dont 217 000 voitures de tourisme, 60 000 deux-roues motorisés, 6300 bateaux, 9100 vélos électriques rapides (y compris les cyclomoteurs). Autrement dit, force est de constater qu'il y a presque deux fois plus de voitures qui entrent chaque jour dans le canton que

⁴ « Annuaire statistique des transports, Synthèse de données, Edition 2022 », office cantonal des transports : <https://www.ge.ch/document/22897/telecharger>

toutes celles qui y sont immatriculées ! Ce décompte inclut plusieurs centaines de milliers de véhicules immatriculés à l'étranger circulant tous les jours ouvrables sur nos routes sans jamais payer un seul centime, si ce n'est la vignette autoroutière (et encore).

De plus, il est regrettable que la mise en service du Léman Express en 2019 n'ait pas permis un report modal plus conséquent du trafic motorisé frontalier, qui malgré les millions dépensés pour inverser cette tendance est resté quasiment à l'identique. En effet, d'après les estimations, environ 80% des actifs frontaliers travaillant à Genève (près de quatre sur cinq) continuent d'utiliser leur voiture dans leurs déplacements quotidiens, comme le démontre le tableau suivant issu de l'annuaire statistique des transports de l'OCT⁵.

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE - ACTIFS TRANSFRONTALIERS



La majorité des actifs habitant en France et travaillant dans le canton de Genève continuent de venir en voiture sur leur lieu de travail. Fin 2017, seuls 12% des déplacements sont réalisés en transports collectifs, cette proportion étant stable depuis 2008 même si le nombre d'usagers augmente en termes absolus. Malgré une lente décline de la part modale de la voiture, le nombre d'actifs se rendant au travail avec ce mode de transport continue à progresser, de 60'000 en 2008 à 85'000 en 2017.

(source : INSEE 2022)

⁵ « Annuaire statistique des transports, Synthèse de données, Edition 2022 », p.41, office cantonal des transports : <https://www.ge.ch/document/22897/telecharger>

Il est impératif de prendre les mesures qui s'imposent pour réduire ces nuisances induites par le trafic motorisé à nos frontières qui est aujourd'hui totalement hors de contrôle. D'autant que cela est parfaitement conforme au droit supérieur, qui admet le principe pour les cantons d'imposer et de percevoir des taxes (article 105, alinéas 1, 5 et 6, LCR), y compris sur les véhicules automobiles étrangers, d'un commun accord avec la Confédération. De telles dispositions pourraient être admises sur la base du principe du pollueur-payeur.

En contrepartie, l'idée de procéder au contrôle technique des véhicules étrangers circulant quotidiennement sur nos routes semble judicieuse. Les prélèvements ainsi effectués pourraient également servir au financement des mesures d'assainissement de l'air pour préserver la santé de nos concitoyens, en bénéficiant aussi par cercle vertueux à nos voisins.

Pour toutes ces raisons, nous vous invitons, Mesdames et Messieurs les députés, à soutenir le présent projet de loi.