

*Proposition présentée par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Thomas Wenger, Caroline Marti, Roger Deneys, Christian Frey, Cyril Mizrahi, Salima Moyard, Isabelle Brunier, Irène Buche*

*Date de dépôt : 30 janvier 2015*

## **Proposition de résolution**

**pour des expériences pilotes de péages urbains** (*Résolution du Grand Conseil genevois à l'Assemblée fédérale exerçant le droit d'initiative cantonale*)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève

vu l'article 160, alinéa 1, de la Constitution fédérale, du 18 avril 1999 ;

vu l'article 115 de la loi fédérale sur l'Assemblée fédérale, du 13 décembre 2002 ;

vu l'article 156 de la loi portant règlement du Grand Conseil de la République et canton de Genève, du 13 septembre 1985,

considérant :

- que le rapport Mobilités 2030 adopté par le Conseil d'Etat en mai 2013 dresse un constat préoccupant de la mobilité au cœur de l'agglomération genevoise ;
- que la mobilité continuera d'augmenter fortement dans les prochaines décennies selon les études disponibles, tout comme ses nuisances (bouchons, pollution de l'air, bruit) ;
- que le rapport Mobilités 2030 constate qu'un changement radical de la politique de la mobilité sera nécessaire pour faire face à la congestion au cœur de l'agglomération et que l'on peut douter du caractère suffisant des solutions proposées ;
- que la mise en place d'un péage urbain à Genève pourrait être une solution adéquate ;
- que l'article 82 de la Constitution fédérale prévoit que l'utilisation des routes ne peut pas faire l'objet de taxe ;

- que selon l'Office fédéral de la justice, les Chambres fédérales pourraient adopter une loi de durée limitée permettant des expériences pilotes de péages urbains,

invite l'Assemblée fédérale

à adopter une loi permettant la mise en place d'expériences pilotes de péages urbains, notamment à Genève,

invite le Conseil d'Etat

à soutenir cette initiative cantonale.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La mobilité est une préoccupation majeure des Genevoises et Genevois. Le rapport Mobilités 2030, adopté par le Conseil d'Etat en mai 2013 et répondant à la demande du Grand Conseil que soit élaborée une vision stratégique du canton concernant la mobilité, fournit un état des lieux de la mobilité préoccupant : en matière de trafic individuel motorisé, la situation est « proche de la saturation » et « si tendue que toute perturbation du réseau routier au centre-ville (...) produit une paralysie quasi générale de la circulation, au détriment de l'ensemble des usagers »<sup>1</sup>. Le même rapport prévoit une explosion de la mobilité d'ici 2030 et propose des pistes pour y faire face.

Considérant que ces pistes ne seront sans doute pas suffisantes pour concrétiser le changement radical de politique de mobilité prôné par le rapport, les signataires de cette résolution ont déposé, en parallèle, un projet de loi ouvrant un crédit d'étude des impacts qu'aurait l'introduction d'un péage urbain à Genève. Son exposé des motifs détaille le contexte et les avantages que pourrait avoir une telle solution et sa lecture évitera ici des redites superflues.

Toutefois, la mise en place d'un péage urbain à Genève nécessite des adaptations législatives au niveau fédéral. L'article 82 de la Constitution fédérale précise en effet à son alinéa 3 que « L'utilisation des routes publiques est exempte de taxe. L'Assemblée fédérale peut autoriser des exceptions. »

A ce jour, trois exceptions existent. Il s'agit de la redevance pour l'utilisation du tunnel routier du Grand-Saint-Bernard, de la vignette autoroutière et de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP).

Le Conseil fédéral écrivait en 2007, dans son rapport « Introduction d'un péage routier », ce qui suit : « Au cours de ses travaux, l'Office fédéral de la justice s'est en particulier penché sur la question de savoir s'il était possible d'instaurer un régime de péage urbain à l'essai en le faisant bénéficier d'exigences moins contraignantes qu'un régime définitif. Jusqu'à présent, le Conseil fédéral adoptait les phases d'expérimentation par voie d'ordonnance. Une telle démarche lui permettait d'obtenir des bases de décision fiables pour

---

<sup>1</sup> *Mobilités 2030, Une stratégie multimodale pour Genève*, direction générale de la mobilité, mai 2013, p. 9

élaborer une loi par la suite, le cas échéant, toujours en partant de l'idée que la Confédération dispose effectivement de la compétence constitutionnelle pour agir dans le domaine en question. Une réglementation à titre expérimental permet de prévoir des mesures qui, à moins d'être irréversibles, ne disposent pas de la base légale nécessaire. Cette absence de base légale présuppose toutefois que l'ordonnance du Conseil fédéral ait une validité limitée dans le temps et qu'à son terme, on procède à une évaluation de l'expérience.

Dans le cas particulier du péage routier, l'essai servirait à rassembler les bases de décision en vue d'une modification de la Constitution. L'Office fédéral de la justice estime que si le péage routier devait faire l'objet d'une phase d'expérimentation en vue de l'élaboration d'une loi, démarche courante par ailleurs, il faudrait édicter une loi fédérale limitée dans le temps, qui prévoit une dérogation partielle et réversible du principe de l'exemption de taxes pour l'utilisation des routes à titre d'expérience. Une telle réglementation d'essai devrait être adoptée par l'Assemblée fédérale et serait soumise au référendum facultatif. »<sup>2</sup>

Plus loin, le rapport précise à quel moment devrait intervenir une éventuelle modification de la Constitution :

« L'introduction d'un péage routier à titre d'essai ne nécessite pas nécessairement une adaptation de la Constitution. Selon l'OFJ, de tels essais peuvent parfaitement se réaliser sur la base d'une loi fédérale limitée dans le temps. Toutefois, si le péage est introduit définitivement par la suite, une modification de la Constitution est nécessaire. »<sup>3</sup>

L'adoption d'une loi fédérale permettant à Genève ou à d'autres villes d'introduire un péage urbain à titre d'essai prendra un certain temps. Elle pourrait faire suite à l'étude du rapport « mobility pricing » commandé par le Conseil fédéral pour 2015 à l'OFROU<sup>4</sup>. Il est donc nécessaire de donner dès maintenant une impulsion aux Chambres fédérales afin qu'un éventuel projet de péage urbain, une fois les études réalisées et la volonté politique affirmée, ne soit pas bloqué par un obstacle juridique au niveau fédéral.

Au vu de ces explications, les signataires de cette résolution vous prient, Mesdames et Messieurs les député-e-s, de lui réserver un bon accueil.

---

<sup>2</sup> *Introduction d'un péage routier, Rapport du Conseil fédéral sur la possibilité d'introduire un péage routier en Suisse, donnant suite au postulat 04.3619 déposé le 16.11.2004 par la CTT – Conseil national, mars 2007, p.63, disponible sous <http://www.astra.admin.ch/themen/00901/index.html?lang=fr>*

<sup>3</sup> *Ibidem*, p.66

<sup>4</sup> Plus d'infos sous <http://www.astra.admin.ch/themen/00901/index.html?lang=fr>