

Date de dépôt: 8 mai 2007

Rapport

de la Commission fiscale chargée d'étudier le projet de loi de M^{me} et MM. Christian Luscher, Janine Berberat, Blaise Matthey, Pierre Weiss, Olivier Vaucher, Jean-Michel Gros, Blaise Bourrit, Ivan Slatkine, Jean Rémy Roulet, Gilles Desplanches, Robert Iselin, Thomas Büchi et Pierre Kunz modifiant la loi générale sur les contributions publiques (D 3 05)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Olivier Jornot

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le projet de loi 8700 a été déposé le 22 février 2002 et renvoyé en Commission fiscale le 14 juin de la même année.

La Commission fiscale a étudié le projet de loi 8700 en trois phases : 3 séances en 2004, 5 en 2006 et 3 en 2007, sous diverses présidences. Elle a comme d'ordinaire bénéficié des lumières de M^{mes} Claire Vogt Moor, conseillère fiscale auprès de l'AFC, et Arlette Stieger, secrétaire adjointe au Département des finances.

1. Contenu et contexte du projet de loi 8700

Le canton de Genève a profondément réformé l'imposition des véhicules à moteur à compter du 1^{er} janvier 2002. A cette date est entrée en vigueur la

loi 8075, laquelle était issue d'un projet de loi déposé par le groupe des Verts. Ce projet de loi visait à faire de l'impôt sur les automobiles une « *taxe incitative* » pour reprendre le titre du projet de loi. En d'autres termes, il s'agissait d'en faire un impôt écologique.

A l'époque, la Commission fiscale a profité du projet de loi 8075 pour procéder à un remaniement global de l'imposition des véhicules à moteur.

En substance, pour les voitures de tourisme et les motocyclettes, on est passé de la taxation selon la cylindrée à la taxation selon la puissance. Pour les véhicules utilitaires, on est passé de l'imposition selon la charge utile à l'imposition selon la charge totale.

Ce dernier élément ne figurait pas dans le projet de loi initial. Il a été ajouté au cours des travaux, et le rapport de la Commission fiscale du 11 mai 2001 précise :

« Remplacement de la taxation de la charge utile par le poids total, critère majoritairement utilisé en Suisse (par 16 cantons) et utilisé pour la redevance fédérale sur les poids lourds. Le barème des alinéas 2 et 3 reste identique. Les voitures de livraison vont subir une légère hausse tandis que les camions atteindront plus vite le maximum (1400 F). »

A réception des premiers bordereaux de taxation, il est apparu que le nouveau système pouvait engendrer des augmentations massives de l'impôt. S'agissant plus particulièrement des véhicules utilitaires, il est apparu que l'impôt avait augmenté de manière substantielle, bien supérieure à la « *légère hausse* » évoquée.

C'est dans ce contexte que divers députés ont déposé le projet de loi 8700. Sans remettre en question le nouveau système de taxation, ce projet de loi visait à limiter l'augmentation de l'impôt à 20% pour les voitures de tourisme et à 10% pour les véhicules utilitaires.

Le débat de préconsultation a eu lieu le 14 juin 2002, dans un contexte étonnamment explosif. L'auteur principal du projet de loi, le député Christian Luscher, a insisté sur ses deux volets, à savoir :

- les augmentations ponctuelles extrêmement importantes de l'imposition des voitures de tourisme, l'impôt pouvant passer de quelques centaines à quelques milliers de francs ;
- l'augmentation généralisée de l'imposition des véhicules utilitaires, l'orateur donnant des exemples de petits entrepreneurs détenant quelques véhicules et voyant leur imposition augmenter de 50% avec le passage de l'imposition selon la charge utile à l'imposition selon le poids total.

2. Auditions

La Commission fiscale a étudié, on l'a dit, le projet de loi 8700 en trois étapes, en 2004, 2006 et 2007. A chaque occasion, elle a procédé à des auditions, dont le contenu peut être résumé comme suit :

- MM. Georges Krebs et Jean-Bernard Billeter, Coordination Energie

MM. Georges Krebs et Jean-Bernard Billeter ont été entendus le 11 mai 2004. Pour l'essentiel, leur intervention a consisté à défendre la philosophie de la réforme de 2002. Cette réforme a permis de passer à une taxation écologique des véhicules à moteur. Il s'agit notamment de lutter contre l'effet de serre lié à la concentration de CO₂. La loi entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2002 répond aux objectifs du protocole de Kyoto, puisqu'elle permet d'appréhender la puissance des véhicules, et donc leur propension à émettre du CO₂.

M. Jean-Bernard Billeter a ainsi déclaré : « *Il rappelle les différentes vertus de la loi actuelle. Cette dernière est physiquement efficace puisqu'elle permet d'abaisser la puissance et par prolongement, de diminuer les émissions de CO₂.* »

- M. Roger Jenni, directeur adjoint du Service des automobiles et de la navigation

M. Roger Jenni a été entendu une première fois le 10 février 2004. S'agissant plus particulièrement de la taxation des véhicules utilitaires, il a souligné que les députés avaient pris la décision de passer de l'imposition fondée sur la charge utile à l'imposition fondée sur le poids total. Il s'agissait d'homogénéiser le système fédéral (taxe sur les poids lourds) et le système cantonal. Toutefois, si le Grand Conseil a changé le système, il n'a pas touché au barème, ce qui devait nécessairement entraîner une hausse de l'impôt, le poids total étant par définition supérieur à la charge utile (!).

M. Roger Jenni a été entendu à nouveau le 14 mars 2006. Il convient de différencier, dans les propos de l'auditionné, ce qui relève de la forme et ce qui relève du fond.

A la forme, M. Roger Jenni a indiqué qu'à ses yeux, le projet de loi 8700 était hautement problématique. En renvoyant à « *l'ancienne méthode dite des chevaux fiscaux* », le projet de loi 8700 se référait à une législation abrogée, ce qui n'est, du point de vue de la technique législative, pas acceptable. En outre, d'un point de vue purement pratique, le projet de loi 8700 obligerait l'administration à tenir deux décomptes, l'un selon l'ancienne méthode et l'autre selon la nouvelle, pour pouvoir fixer le montant final de l'impôt. Outre le fait que cela entraînerait une

complication évidente, le système informatique actuel du SAN ne le permettrait pas.

Au fond, M. Roger Jenni a rappelé les objectifs de la réforme de 2002. S'agissant des voitures de tourisme, l'impôt a baissé dans 40 à 50% des cas, est resté à peu près identique dans 20 à 30% des cas et a augmenté dans 20 à 30% des cas. Pour l'auditionné, l'objectif de la réforme a été atteint. Dans la note remise aux membres de la commission, M. Roger Jenni soulignait : *« L'objectif de la réforme fiscale était de mettre en œuvre une politique de l'Etat axée sur le développement durable en influençant le comportement des usagers en favorisant (à long terme) l'achat de véhicules moins puissants et plus légers, donc en règle générale moins gourmands. »*

S'agissant en revanche des véhicules utilitaires, M. Roger Jenni a reconnu que la réforme avait déployé des effets qui n'avaient pas été totalement escomptés. Les 10 542 véhicules de livraison enregistrés en 2004 ont généré des recettes nouvelles d'environ 2 millions, l'impôt récolté passant de 2,9 à 4,9 millions. M. Roger Jenni a reconnu que cette augmentation importante avait étonné ses services.

A la suite de péripéties qui seront narrées plus bas, la commission a réentendu M. Roger Jenni le 20 mars 2007.

Très concrètement, M. Roger Jenni a formulé une proposition de correction du barème (déjà évoquée lors des débats de 2004), s'agissant de l'imposition des véhicules utilitaires. Cette proposition se fonde sur une analyse détaillée de la composition du parc de ces véhicules au 18 mars 2004. Selon l'ancien système, la taxation de l'ensemble des voitures de livraison aurait, en 2004, rapporté 2 785 603,50 F. Ce montant doit toutefois être augmenté de 6%, pourcentage correspondant à un rattrapage de l'inflation jusqu'en 2002. Le tout, soit 2 952 739,71 F, doit ensuite se voir appliquer une hausse de 5% correspondant à l'inflation jusqu'en 2007. Le total s'élève donc à 3 100 376,70 F.

M. Roger Jenni explique qu'il a élaboré un nouveau barème, certes fondé sur le nouveau système du poids total, mais étalonné de telle manière à produire un impôt proche des 3 millions précités. C'est ce barème qu'il propose à la commission, avec un produit total de 3 290 940 F.

- M. Guy Zwahlen, président de la section genevoise du TCS

M. Guy Zwahlen a indiqué que le TCS soutenait le projet de loi 8700. A l'époque, le TCS ne s'est pas fondamentalement opposé au nouveau système d'imposition, tout en émettant des réserves. Aujourd'hui, le TCS n'est donc pas opposé au maintien du nouveau système, pour autant que l'on fixe un plafond d'imposition maximal à ne pas dépasser.

- Autres auditions

En 2006 et 2007, la Commission fiscale a étudié conjointement les projets de lois 8700 et 9501. A cette occasion, elle a auditionné d'autres personnalités, qui ne se sont toutefois exprimées que sur le projet de loi 9501. Le lecteur voudra bien se référer aux rapports portant sur ce projet de loi, pour prendre connaissance du contenu des auditions. Pour mémoire, il s'agit de MM. Sami Kanaan et Alain Rouiller (ATE Genève), M^{me} Isabelle Chevalley (Ecologie libérale) et M. Jean-Luc Zanasco (WWF Genève), tous favorables au projet de loi 9501, puis de MM. Emile Spierer (Service cantonal de l'énergie) et Pierre Kunz (Service cantonal de protection de l'air).

3. Débats de la commission

Lors des premiers débats de 2004, l'attention s'est rapidement focalisée sur le sort des véhicules utilitaires.

C'est ainsi qu'il a rapidement été question d'un amendement visant à réformer l'article 416 de la loi générale sur les contributions publiques, de manière à conserver l'imposition selon le poids total en réduisant les barèmes de manière à obtenir une masse fiscale équivalente à celle qui était prélevée sous l'ancien régime. En revanche, la commission envisageait, en 2004 déjà, de ne pas remettre en question la réforme de l'imposition des voitures de tourisme.

Dans ces conditions, la Commission fiscale a voté l'entrée en matière le 11 mai 2004, par 7 oui (2 R, 1 PDC, 3 L, 1 UDC), 5 non (3 S, 1 Ve, 1 AdG) et 2 abstentions (1 AdG, 1 PDC).

Puis deux ans se sont écoulés...

Ce n'est qu'en 2006 que la commission a repris ses travaux, en raison du dépôt, dans l'intervalle, du projet de loi 9501, lequel visait à accentuer les effets de la réforme de 2002. La Commission fiscale a dès lors traité les deux projets de lois conjointement, même si elle a, dans les faits, consacré beaucoup plus de temps et d'énergie au projet de loi 9501.

Lors de la séance du 14 mars 2006, l'un des auteurs du projet de loi, M. Jean-Michel Gros (L), en a rappelé l'esprit. Un commissaire (Ve) a immédiatement souligné qu'il convenait de distinguer le cas des voitures de tourisme et celui des véhicules utilitaires. Puis la commission a procédé à de nouvelles auditions, dont le résultat a été résumé plus haut.

Lors de la séance de synthèse du 25 avril 2006, qui faisait suite aux auditions, les groupes ont pris position sur les deux projets de lois. A ce stade, aucun groupe ne s'est opposé à l'idée de rectifier la taxation des véhicules utilitaires. Au contraire, l'idée d'une correction visant à éliminer les effets involontaires de la réforme de 2002 pour ces véhicules semblait faire l'objet d'un large consensus.

Puis une nouvelle année s'est écoulée...

Il s'agissait en effet de permettre à l'administration de préparer un projet de loi tenant compte des aspirations – d'ailleurs souvent contradictoires – des membres de la commission en relation avec le projet de loi 9501.

La commission a repris ses travaux le 6 mars 2007, pour prendre connaissance des grandes lignes d'un projet élaboré par un groupe de collaborateurs composé de M^{me} Christine Hislaire, secrétaire adjointe au Département des finances, et de MM. Pierre Kunz, Emile Spierer et Roger Jenni. La discussion a pour l'essentiel porté sur le projet de loi 9501. M. Roger Jenni a toutefois rappelé au passage qu'en matière de véhicules utilitaires, pour corriger les effets non voulus de la réforme de 2002, il conviendrait de diminuer le barème de manière à réduire les recettes d'environ 2 millions.

La commission a repris ses travaux le 13 mars 2007 et refusé l'entrée en matière sur le projet de loi 9501.

Après une troisième audition de M. Roger Jenni en date du 20 mars 2007, la commission a repris ses discussions. Un commissaire (L) a rappelé que les auteurs du projet de loi 8700 étaient prêts à en limiter la portée aux seuls véhicules utilitaires. Ces derniers n'étaient en effet pas concernés par la discussion liée au projet de loi 9501, et leur cas pouvait être examiné séparément, dans le but de corriger l'erreur manifeste de la réforme de 2002.

Alors qu'ils étaient précédemment favorables à une correction de l'imposition des véhicules utilitaires, les groupes parlementaires qui soutenaient le projet de loi 9501 ont tiré parti de son refus pour s'opposer au projet de loi 8700. Le groupe socialiste n'en comprenait soudain plus l'objectif, tandis que le groupe des Verts admettait franchement qu'en raison du refus de son propre projet de loi, il n'entendait pas soutenir le projet de loi 8700. Quant au Conseil d'Etat, il a indiqué par la bouche de M. David

Hiler qu'il n'était pas opposé au PL 8700, mais qu'il entendait revenir avec un nouveau projet de loi pour augmenter la taxation des véhicules de tourisme les plus polluants.

La commission, qui avait sans doute oublié son vote de 2004, a ensuite procédé à un nouveau vote d'entrée en matière. Cette dernière a été derechef acceptée, cette fois par 9 oui (2 PDC, 2 R, 2 L, 2 UDC, 1 MCG) contre 3 non (3 S) et 2 abstentions (2 Ve).

La commission a ensuite entamé l'examen de détail du projet, sur la base de l'amendement général élaboré par M. Roger Jenni.

L'article 1 a été accepté par 9 oui (2 PDC, 2 R, 2 L, 2 UDC, 1 MCG) contre 3 non (3 S) et 2 abstentions (Ve). La commission a ensuite supprimé les modifications apportées à l'article 415 LCP, par 9 oui (2 PDC, 2 R, 2 L, 2 UDC, 1 MCG) et 5 abstentions (3 S et 2 Ve). Par ce vote, la commission a accepté de ne pas modifier l'imposition des véhicules de tourisme issue de la réforme écologique de 2002.

S'agissant de l'article 416 LCP, la commission y a introduit les tranches d'imposition et le barème proposés par M. Roger Jenni, tels qu'ils ressortent du document annexé. L'alinéa 2 a été accepté par 9 oui (2 PDC, 2 R, 2 L, 2 UDC, 1 MCG) contre 3 non (3 S) et 2 abstentions (2 Ve). Quant à l'alinéa 3, qui indexe l'impôt maximal en le faisant passer de 1400 F à 1780 F, également proposé par M. Roger Jenni, il a été accepté par 9 oui (2 PDC, 2 R, 2 L, 2 UDC, 1 MCG) contre 3 non (3 S) et 2 abstentions (2 Ve). L'article 416 dans son ensemble a ensuite été accepté par la même majorité.

S'agissant de l'article 2, lequel porte sur l'entrée en vigueur de la loi, il a fait l'objet d'un amendement (L) fixant l'entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2008, de manière à éviter un changement d'imposition en cours d'année. Cet amendement a été accepté par 9 oui (2 PDC, 2 R, 2 L, 2 UDC, 1 MCG) et 5 abstentions (3 S, 2 Ve).

Le projet de loi 8700 dans son ensemble a été accepté par 9 oui (2 PDC, 2 R, 2 L, 2 UDC, 1 MCG) contre 3 non (3 S) et 2 abstentions (2 Ve).

Après un débat épique sur le sujet, la commission a décidé de proposer au bureau du Grand Conseil de classer le débat sur le projet de loi 8700 en catégorie I.

4. Synthèse

Lorsque le Grand Conseil met cinq ans à traiter un projet de loi, le contexte, inévitablement, change. Les agacements et exaspérations, en leur temps légitimes, peuvent s'estomper. C'est bien ce qui s'est, partiellement,

produit pour le projet de loi 8700. Pour récapituler, il faut distinguer la situation des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires :

- *Voitures de tourisme*

La réforme de 2002, proposée par les Verts, avait pour objectif d'inclure une dimension écologique dans la fiscalité des véhicules à moteur. La prise en compte du critère de la puissance visait ce but. Les spécialistes auditionnés ont insisté sur le fait que le critère de la puissance était particulièrement bien corrélé avec les diverses nuisances émanant de l'utilisation des véhicules à moteur, et notamment avec l'émission du CO₂. A ce propos, on se reportera aussi bien aux auditions résumées ci-dessus qu'aux rapports sur le projet de loi 9501.

Dans ce contexte, la Commission fiscale disposait en quelque sorte de trois orientations possibles : soit elle adoptait le PL 9501 et rejetait le projet de loi 8700, en quoi elle aurait amplifié les effets de la réforme de 2002. Soit elle rejetait le projet de loi 9501 et acceptait le projet de loi 8700 (le cas échéant en améliorant sa technique législative), ce qui aurait signifié un désaveu de la réforme de 2002 et la volonté d'en réduire les effets. Soit encore, et c'est ce qu'elle a fait, la commission rejetait – s'agissant des véhicules de tourisme – les deux projets de lois.

Cette voie médiane, proposée par les auteurs eux-mêmes, se voulait une concession aux auteurs du projet de loi 9501. En acceptant de ne pas toucher à l'article 415 LCP, les auteurs du projet de loi admettaient en effet qu'il convenait de maintenir la réforme de 2002 dans tous ses effets, sa dimension écologique représentant une nécessité dont l'importance n'avait pas décliné avec les années, au contraire. La minorité de notre parlement n'aimant malheureusement pas les compromis, l'abandon par les auteurs du projet de loi 8700 de toute velléité de retoucher la réforme de 2002 n'a pas été salué par les ovations qu'il aurait méritées.

- *Véhicules utilitaires*

Au cours des travaux de la commission, il est apparu avec une aveuglante clarté que le législateur, en retouchant la fiscalité des véhicules utilitaires, s'était « planté ». Et dans les grandes largeurs, les recettes de l'impôt sur les véhicules utilitaires étant subitement passées de 2,9 millions à 4,9 millions, ce qui représente une hausse de 70% !

Il ne restait donc plus qu'à corriger l'erreur. On aurait pu s'attendre à ce qu'une unanimité se dégage autour de cet objectif. C'était compter sans l'étrange attitude des minorités. Le pluriel s'impose, la motivation des uns et des autres étant fondamentalement différente : pour la minorité socialiste, toute baisse d'impôt est une hérésie, même si elle corrige une

hausse intervenue par erreur. Pour la minorité verte, il s'agissait tout simplement de faire payer la vexation liée à l'échec du projet de loi 9501.

Au final, on retiendra que la majorité a travaillé la main dans la main avec l'administration, et en particulier avec M. Roger Jenni, directeur adjoint du SAN. Hommage lui est ici rendu pour sa loyale collaboration et la franchise de ses propos. Sans son aide, la majorité aurait dû – *horresco referens* – procéder à une réduction d'impôt à la hache.

Concrètement, l'imposition des véhicules utilitaires va retrouver le niveau qu'elle avait selon l'ancien système. Il ne s'agit en aucun cas d'une baisse d'impôt, l'inflation ayant été dûment prise en compte dans l'établissement du nouveau barème. Le principe de l'imposition selon la charge totale est conservé, mais le barème rectifié de telle manière que globalement, les véhicules utilitaires restent soumis à une imposition équivalente. On notera à l'attention de la minorité que le passage de l'imposition selon la charge utile à l'imposition selon la charge totale aura également représenté une réforme écologique, l'impôt tenant compte depuis 2002 du poids propre du véhicule, dont la mise en mouvement entraîne la consommation de carburant, et par conséquent une pollution.

Le bilan général de l'examen du projet de loi 8700 est éminemment positif. Il montre que la majorité sait prendre en compte les impératifs écologiques, raison pour laquelle elle a renoncé à remettre en cause la réforme de l'imposition des véhicules de tourisme. Elle montre également que lorsque le Grand Conseil reconnaît ses erreurs, il peut les rectifier. Pour le plus grand bénéfice, en l'occurrence, des PME de ce canton, pour lesquelles l'impôt sur les véhicules utilitaires peut représenter une charge sensible, dont l'explosion désordonnée avait entraîné des effets pervers, que le présent projet de loi donne l'opportunité de corriger.

Au bénéfice des explications qui précèdent, la majorité de la commission vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter le projet de loi 8700, tel qu'issu de ses travaux.

Annexe : état du nombre de véhicules utilitaires au 18 mars 2004 et justification du nouveau barème (M. Roger Jenni).

Projet de loi (8700)

modifiant la loi générale sur les contributions publiques (D 3 05)

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

Art. 1 Modifications

La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887, est
modifiée comme suit :

Art. 416, al. 2 et al. 3 (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 600 kg	180 F
b) de 601 à 1 500 kg	220 F
c) de 1 501 à 2 000 kg	260 F
d) de 2 001 à 2 500 kg	300 F
e) de 2 501 à 3 000 kg	320 F
f) de 3 001 à 3 500 kg	340 F
g) de 3 501 à 4 000 kg	631 F
h) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 500 kg	63 F

³ Toutefois, l'impôt ne peut pas excéder 1 780 F.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

VOITURES DE LIVRAISON EN CIRCULATION : comparatif poids total/charge utile

Etat du nombre de voitures au : 18.03.2004

R/J/19.03.2007

Poids total	Montant de l'impôt annuel dès		Montant de l'impôt annuel proposé	Charge utile	Nombre de voitures en circ.	Montant de l'impôt annuel avant 2002	Masse fiscale
	Nombre de voitures en circ.	Montant de l'impôt annuel dès 2007					
jusqu'à 600 kg	0	120.5/180.5	180.00	jusqu'à 200 kg	113	120.50	13'616.50
de 601 kg à 1500 kg	496	241/301	220.00	de 201 kg à 600 kg	1804	180.50	325'622.00
de 1501 kg à 2000 kg	1482	361.00	260.00	de 601 kg à 1000 kg	3313	241.00	798'433.00
de 2001 kg à 2500 kg	1242	421.00	300.00	de 1001 kg à 1500 kg	4500	301.00	1'354'500.00
de 2501 kg à 3000 kg	3279	481.00	320.00	de 1501 kg à 2000 kg	807	361.00	291'327.00
de 3001 kg à 3500 kg	4043	541.00	340.00	de 2001 kg à 2500 kg	5	421.00	2'105.00
				de 2501 kg à 3000 kg	0	481.00	0.00
				de 3001 kg à 3500 kg	0	541.00	0.00
total	10542	4'971'522.00	3'290'940.00	total	10542	2'785'603.50	167'136.21
						+ 6 %	2'952'739.71
						Total 2002	147'636.99
						+ 5 %	3'100'376.70
						Total 2007	

Modifications par rapport au droit actuel :

1. La tranche jusqu'à 200 kg, taxée à 126 F et celle de 201 à 600 kg, taxée 190 F, sont fusionnées en une seule et unique tranche, taxée à 180 F.
2. La tranche de 601 à 1000 kg, taxée 253 F, est étendue à 1500 kg et taxée à 220 F.
3. La tranche de 1501 à 2000 kg, taxée 379 F, est taxée 260 F.
4. Dès 2000 kg et jusqu'à 3500 kg, le prix par tranche de 500 kg est adapté (palier de 20 F par tranche au lieu de 63 F).
4. Dès 3501 kg, le barème actuel est maintenu.

Date de dépôt : 8 mai 2007

Messagerie

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Roger Deneys

Mesdames et
Messieurs les députés,

Bien que totalement dépourvu d'intérêt réel pour les entreprises, le projet de loi 8700 est ressorti du frigo bien garni de la Commission fiscale suite à la demande de la majorité de droite de le prendre en considération en même temps que le projet de loi 9501 visant à taxer davantage les véhicules les plus polluants.

Par souci d'apaisement, de recherche de solutions ouvertes, sans tabou, les socialistes ont accepté de le prendre en considération dans l'espoir de trouver un compromis satisfaisant pour tout le monde, qui prenne bien en compte la problématique des véhicules polluants.

Suite à l'élaboration par le Département du territoire d'un compromis particulièrement « light » fiscalement pour les automobilistes genevois, il semblait possible de mettre tout le monde d'accord, en ne s'opposant finalement pas à ce gadget acratopège (mais contre-productif) de la majorité de droite du Grand Conseil.

Malheureusement, les partis Libéral, Radical, PDC, UDC ET MCG ont refusé d'entrer en matière sur le compromis élaboré avec intelligence – à défaut d'efficacité maximale à court terme – dans le cadre du projet de loi 9501. Refus d'entrée en matière signifiant occultation de la problématique et négation de la recherche de solutions susceptibles de diminuer les nuisances sur l'environnement mais aussi la santé de nos concitoyennes et concitoyens genevois. C'est totalement scandaleux.

Dans ce contexte, il paraît difficile au groupe socialiste d'accepter un projet de loi inutile et contre-productif.

En tant que patron d'une petite PME informatique, qui effectue également des livraisons, ce manque d'anticipation des problèmes que vont rencontrer

les entreprises genevoises à moyen terme et de recherches de solutions intelligentes pour la collectivité m'affligent.

Le projet de loi 8700 est en effet totalement contre-productif pour les entreprises genevoises car il vise à plafonner le montant de la taxe auto, indépendamment des caractéristiques propres aux véhicules... même si une économie de quelques centaines de francs par an et par véhicule pourrait être atteinte dans l'immédiat, cela a pour effet indirect de ne pas donner d'attractivité particulière aux véhicules les moins gourmands et les moins polluants.

Or il aurait été bien plus judicieux de prévoir une fiscalisation croissante et progressive dans le temps des véhicules les plus gourmands et polluants, tout en favorisant par une exonération partielle ou complète les véhicules les plus économes, afin d'encourager les entreprises à remplacer leurs véhicules progressivement.

Une telle démarche aurait eu le mérite majeur de favoriser l'acquisition par les entreprises de véhicules plus économes et donc d'anticiper de façon proactive de futures hausses massives des prix des carburants.

En ne favorisant pas les véhicules économes, on laisse croire aux entreprises qu'il n'y a pas de problème à moyen terme en matière de prix des carburants, ce qui va mettre des entreprises dans des difficultés majeures lorsque ces prix exploseront et qu'elles n'auront pas anticipé leurs décisions. Or seule une conjonction de mesures complémentaires incite les entreprises à réaliser des investissements nécessaires de façon anticipée. La modulation de la taxe auto en fonction de la pollution émise, combinée à l'accroissement saccadé du prix des carburants et aux politiques d'information sur ces problématiques, est justement de nature à favoriser ces achats anticipés.

Mais c'est la politique de l'autruche, on cache le problème donc il n'existe pas.

On peut d'ailleurs également lire le rapport de minorité du projet de loi 9501 pour mesurer l'ampleur de l'incohérence de la proposition traitée ici.

Il est par ailleurs fort regrettable que les Verts, pourtant sensibles aux questions écologiques, se soient abstenus au vote final et n'aient pas exprimé aussi de façon plus claire leur refus de cette politique suicidaire.

Au vu de ce qui précède et pour favoriser un développement durable de l'économie et de la société, nous vous demandons de refuser ce projet de loi archaïque.