

Projet présenté par les députés :

M^{mes} et MM. Pascal Pétroz, Didier Bonny, Fabiano Forte, Guy Mettan, Béatrice Hirsch, Nelly Guichard, Jean-Claude Ducrot, Mario Cavaleri, Anne Marie von Arx-Vernon, Michel Forni, François Gillet et Guillaume Barazzone

Date de dépôt : 27 août 2009

Projet de loi

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

(en vue d'exempter de l'impôt les vélos à assistance électrique roulant à plus de 25 km/h)

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

Article 1 Modifications

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

Art. 418, al. 4 (nouveau)

⁴ Les vélos à assistance électrique dont la puissance dépasse les 25
km/heure, assimilés par la loi à des « vélomoteurs », sont exemptés de
l'impôt cantonal.

Article 2 Entrée en vigueur

Le Conseil d'Etat fixe l'entrée en vigueur de la présente loi.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le présent projet de loi a pour but d'accorder une exemption de l'impôt aux vélos électriques équipés d'une assistance (VAE) permettant de rouler jusqu'à 35 km/h et au-delà, contrairement aux modèles normaux aidant jusqu'à 25 km/h.

L'ordonnance fédérale du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les voitures automobiles de transport et leurs remorques (OETV 1) répertorie dans son article 18 les deux-roues électriques en trois catégories distinctes, et assimile les VAE circulant à plus de 25 km/h à des cyclomoteurs. D'où la nécessité d'une plaque vélomoteur et le paiement annuel d'émoluments fixés par le canton à 58,15 F (impôt : 11 F, vignette : 8 F, RC vélomoteur 39,15 F). Alors qu'une vignette vélo, entre 4 F et 7 F, suffit pour les VAE de puissance inférieure (jusqu'à 25 km/h).

La détaxe, certes symbolique, proposée démontre une volonté supplémentaire de l'Etat de favoriser la mobilité douce et l'utilisation de véhicules peu polluants. A l'heure où la mise en place de mesures s'inscrivant dans le cadre de l'application des mesures du plan OPAir 2003-2010 révisé est annoncée. (Instauration d'une « zone à émissions réduites » au centre-ville et reconduction d'un bonus voire d'une exonération aux véhicules les moins polluants.)

Cette exonération rétablirait également l'équité à la suite de l'adoption récente par le Grand Conseil d'une loi fiscale incitative (sur le principe du bonus-malus) encourageant l'achat de véhicules neufs peu polluants.

Il ne s'agirait en aucun cas d'un doublon mais bien plutôt d'une mesure complémentaire à l'aide à l'achat accordée par certaines communes du canton.

Essor du vélo électrique

Le VAE connaît actuellement un véritable essor. Des initiatives ont par ailleurs été lancées par les collectivités publiques, associations liées à la mobilité et entreprises diverses en vue de promouvoir l'usage de ce moyen de locomotion, tant les avantages constatés sont nombreux.

Sain, économique et respectueux de l'environnement, l'éloge du VAE se résume en peu de mots.

L'assistance électrique du vélo permet une vitesse de déplacement intéressante tout en ménageant l'effort de l'utilisateur. D'où sa cote grandissante auprès des non-sportifs et personnes à capacité physique légèrement réduite. Particulièrement adapté au contexte genevois, le VAE représente pour les plus entraînés une réelle alternative au scooter ou à une deuxième voiture (transfert modal) et son coût global est bien moindre (15 cts/km contre 50 cts et plus pour un scooter). Notons également que l'usage des pistes cyclables est ouvert aux VAE, contrairement aux scooters, que le port du casque n'est pas obligatoire mais recommandé, et que les émissions polluantes sont négligeables.

Au vu de toutes ces qualités, certaines municipalités commencent à accorder des subventions de quelques centaines de francs à leur communiens pour l'achat d'un vélo électrique. Il en va de même s'agissant d'associations telles que le TCS, dont les actions de 2008 et 2009 pour favoriser le transfert modal rencontrent un grand succès. Outre des démonstrations organisées dans plusieurs communes du canton, un rabais à l'achat d'un modèle, choisi par l'association, est accordé aux sociétaires.

La mise à disposition de VAE rentre progressivement dans les habitudes des administrations cantonales et communales. Citons en exemple le plan de mobilité récemment adopté par l'Etat de Genève qui propose désormais quelques dizaines de cycles de ce type en vue de faciliter les déplacements professionnels des collaborateurs. Du côté des entités paraétatiques et des entreprises privées, l'évolution va dans le même sens. Parmi elles l'Aéroport de Genève, les HUG, Rolex, HSBC et bien d'autres encore misent sur le vélo à assistance électrique.

Conclusion :

Le présent projet de loi s'inscrit dans la lignée des différentes propositions faites au cours de cette législature par le groupe démocrate-chrétien pour améliorer la mobilité et la qualité de l'air dans le canton : stationnement gratuit pour les voitures écologiques (M 1680), résolution pour une 3^e voie ferroviaire entre Lausanne et Genève (R 508), rétablissement des contrôles antibruits réguliers (M 1719) et plus récemment le projet de loi demandant à l'Etat d'acquérir des voitures peu polluantes ainsi qu'une motion en faveur des taxis écologiques.

Cette demande d'exonération, avant tout symbolique, représente un coût négligeable par rapport à ses avantages et s'intègre donc parfaitement dans les mesures de promotion des VAE prévues par l'Etat.

Au vu de ce qui précède, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de faire bon accueil à ce projet de loi.