

Question présentée par le député :
M. David Martin

Date de dépôt : 16 janvier 2020

Question écrite

Vers une imposition dissuasive pour les SUV ?

On constate à Genève comme ailleurs en Suisse une forte **croissance de la taille et du poids des véhicules automobiles privés** avec un nombre croissant de véhicules de type SUV ou 4×4. Selon l'Agence internationale de l'énergie, ils sont la **deuxième cause de l'augmentation des gaz à effet de serre dans le monde**¹.

Comme le relève l'Office fédéral de l'énergie : « En Suisse, les modèles équipés de puissants moteurs à combustion sont les plus achetés. La part de véhicules à quatre roues motrices a augmenté sans cesse depuis des années pour atteindre un nouveau sommet en 2017 avec plus de 47% ; elle pourra même atteindre ou dépasser la barre des 50% pour l'année en cours. Les modèles SUV sont très demandés. Il en résulte une stagnation des émissions de CO₂ à environ 135 grammes par kilomètre en moyenne, un niveau qui compte encore parmi les plus élevés d'Europe. »²

Le Temps titrait le 17 octobre 2019 « *Les sport utility véhicules (SUV) risquent de tuer les efforts de l'électrique* »³ dans un article qui apporte une salve d'arguments démontrant l'impact négatif de ces véhicules à bien des égards :

- à cause des SUV, en 2018, la consommation en carburant et les émissions de gaz à effet de serre des nouvelles immatriculations ont augmenté par rapport à l'année précédente ;

¹ <https://www.iea.org/commentaries/growing-preference-for-suvs-challenges-emissions-reductions-in-passenger-car-market>

² Véhicules à haute efficacité énergétique tendances du marché 2018, <https://pubdb.bfe.admin.ch/fr/publication/download/9194>

³ <https://www.letemps.ch/economie/sport-utility-vehicules-risquent-tuer-efforts-lelectrique>

- de par leurs caractéristiques, qui impliquent une structure plus massive et moins aérodynamique, les SUV ont une consommation plus importante ;
- la taille de ces SUV pose également des problèmes d'aménagement dans un pays comme la Suisse où les infrastructures de transport occupent un tiers des surfaces bâties ;
- les SUV posent la question de savoir si le modèle de la voiture individuelle, massive et puissante est le moyen de transport le plus adapté à la mobilité du futur.

On s'en rend compte dans l'espace public, les SUV font l'objet d'un marketing très agressif de la part des importateurs qui semble avoir un certain succès. Même si les SUV à propulsion électrique sont de plus en plus nombreux (p. ex. Tesla), le bilan énergétique d'un véhicule lourd et peu aérodynamique reste mauvais, qu'il soit électrique ou à essence.

Il semble par ailleurs que certains véhicules 4×4 sont enregistrés en catégorie « utilitaire » – payant ainsi un impôt fortement réduit – alors qu'ils font clairement l'objet d'un usage privé.

La croissance des SUV est en train d'annihiler tous les efforts d'amélioration de la performance environnementale des véhicules, et ce principalement en raison de leur poids excessif et de leurs émissions de CO₂. Il est donc important que la législation cantonale permette de maîtriser et d'infléchir **cette évolution qui va absolument à l'encontre des objectifs de sobriété énergétique et de protection du climat.**

L'imposition des véhicules automobiles destinés au transport de personnes est fixée par l'art. 415 de la loi générale sur les contributions publiques (LCP). Actuellement, cet impôt est proportionnel à la puissance du moteur avec un coefficient multiplicateur en fonction de ses émissions de CO₂.

Si cette formule semble a priori cibler de façon efficace les véhicules les plus polluants, elle ne tient pas directement compte du poids du véhicule et donc de l'efficacité énergétique du transport.

Cette question écrite est connexe à celle déposée par le député Rolin Wavre sur l'emprise sur l'espace public des véhicules.

Questions :

- 1) *Quelles sont la composition actuelle du parc de véhicules genevois et leur répartition en termes de poids et d'émissions de CO₂ ?*
- 2) *Combien y a-t-il de véhicules de type SUV ou 4×4 dans le parc automobile immatriculé dans le canton ?*

- 3) *Combien de véhicules de type SUV ou apparentés sont enregistrés sous la catégorie « utilitaire » alors qu'ils sont utilisés pour un usage privé ?*
- 4) *Est-ce que le mode de calcul actuel de l'impôt sur les véhicules permet de cibler de façon adéquate les SUV et les véhicules lourds ?*
- 5) *Est-ce que le mode de calcul actuel de l'impôt sur les véhicules permet de cibler de façon adéquate et proportionnelle les émissions de CO₂, en particulier dans les catégories SUV et 4×4 ?*
- 6) *Quel serait l'impact d'une prise en compte du CO₂ dans la formule de calcul de l'impôt non plus sous forme de bonus/malus avec des seuils à 120 et 200 g/km mais avec un barème linéaire, de façon combinée ou non avec la puissance ?*
- 7) *Quel serait l'impact d'une prise en compte spécifique du poids dans la formule de calcul de l'impôt ?*
- 8) *Est-ce que d'autres formules sont envisageables pour mieux prendre en compte les impacts des SUV en termes de pollution et d'emprise sur l'espace public ?*
- 9) *Est-ce que d'autres cantons ou d'autres pays ont introduit une taxation plus restrictive ciblant les véhicules lourds, en particulier ceux de type SUV ou 4×4 ?*

Je remercie le Conseil d'Etat pour les réponses substantielles qu'il voudra bien apporter à ces questions.