

*Projet présenté par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Stéphane Florey, Norbert Maendly, Christo Ivanov, Michel Baud, Christina Meissner, Michel Amaudruz, Thomas Bläsi, Bernhard Riedweg, Patrick Lussi, Marc Falquet, Eric Leyvraz, Daniel Sormanni, Francisco Valentin*

*Date de dépôt : 19 décembre 2013*

## **Projet de loi**

**modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05) (Affectation de l'impôt sur les véhicules à moteur et sur leurs remorques)**

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. 412 Affectation (nouveau)**

<sup>1</sup> Le produit de l'impôt est affecté exclusivement à la réfection ou la réalisation de nouvelles routes ou aux infrastructures dévolues aux transports individuels motorisés.

<sup>2</sup> La différence des coûts reste financée par l'impôt ordinaire.

### **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**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, une fiscalité plus lourde frappe les véhicules émettant le plus de CO<sub>2</sub>. Les détenteurs de voitures mises en service pour la première fois après cette date bénéficient d'une réduction de la taxe (bonus) si le véhicule émet moins de 121 g de CO<sub>2</sub> au kilomètre ou sont frappés d'une augmentation de la taxe (malus) si le véhicule émet plus de 200 g de CO<sub>2</sub> au kilomètre. La fiscalité n'est toutefois qu'un facteur parmi d'autres lors du choix d'un nouveau véhicule qui est plus souvent dicté par d'autres impératifs, notamment familiaux ou professionnels. Indépendamment de la fiscalité, la consommation moyenne des véhicules mis en circulation est passée entre 1989 et 2012 de 9 litres à 6,21 litres aux 100 kilomètres, grâce à des progrès techniques.

Cette nouvelle fiscalité incitative voulant favoriser l'acquisition de véhicules propres a entraîné une hausse sensible de l'impôt perçu par l'Etat de Genève sur les véhicules, comme cela ressort des statistiques (impôts perçus en millions de francs) :

- 2008 : 87,01
- 2009 : 88,61
- 2010 : 93,07
- 2011 : 96,86
- 2012 : 100,56

A compter de l'année 2010, le produit de la taxe est en constante augmentation. Pourtant, les transports individuels motorisés restent le parent pauvre de la politique des transports, puisque la priorité a été donnée aux transports en commun, notamment avec la construction de nouvelles lignes de trams qui ne donnent pas satisfaction à la population ou la construction de lignes ferroviaires transfrontalières.

Pourtant, on ne peut pas dire que les usagers de la route ne contribuent pas suffisamment au financement général des infrastructures de transport. Comme tous les cantons, Genève perçoit une part du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). La RPLP est censée, d'après la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL), assurer la couverture à long terme des coûts d'infrastructures et des coûts occasionnés à la collectivité par le trafic des poids lourds.

D'après la loi, les cantons doivent utiliser en priorité leur part pour couvrir leurs dépenses dans le domaine des coûts non couverts. Contrairement à l'esprit de la loi, Genève a choisi d'attribuer l'intégralité de sa part de la RPLP au fonds CEVA, alors que la plupart des cantons ont attribué les moyens reçus à leur fonds sur les routes ou à leur caisse générale.

Bien que notre nouvelle constitution impose à l'Etat de garantir la liberté individuelle du choix du mode de transport, nos infrastructures routières sont déjà dépassées et ne permettent plus de répondre à la demande en déplacements d'une population grandissante. Le trafic individuel, qui représente 80% de la mobilité des personnes, augmentera d'environ 30 à 40% d'ici 2020. A l'horizon 2030, il est prévu que le canton accueille 100 000 nouveaux habitants, ce qui semble inenvisageable sans la construction de nouvelles infrastructures routières dignes de ce nom.

Affecter les recettes de l'impôt sur les véhicules à moteur à la réfection ou à la réalisation de nouvelles routes permettrait de financer divers projets routiers et combler une partie du retard pris en matière d'infrastructures routières. Par exemple, le contournement de Chancy, devisé à environ 20 millions, pourrait être financé de cette manière. Il va de soi que l'impôt ordinaire pourra continuer à financer la réfection et la réalisation d'infrastructures dévolues aux transports individuels motorisés.

De son côté, la Confédération envisage également de revoir le financement des routes nationales, car les coûts engendrés par les routes nationales (construction, entretien et exploitation) dépassent les recettes. En effet, le trafic sur les routes nationales a doublé et des infrastructures vieillissantes doivent être rénovées. C'est pourquoi, il est prévu d'affecter au nouveau fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) l'intégralité du produit de la surtaxe sur les huiles minérales, de la vignette autoroutière, de l'impôt fédéral sur les véhicules automobiles et de l'imposition forfaitaire des véhicules électriques.

Affecter le produit de l'impôt sur les véhicules à moteur à la réalisation de nouvelles routes et aux infrastructures dévolues aux transports individuels motorisés n'a rien d'atypique. La loi bernoise sur l'imposition des véhicules routiers (LIV)<sup>1</sup> prévoit d'ailleurs que le produit net des taxes sur la circulation routière sert :

---

<sup>1</sup> RSB 761.611

- à construire, à aménager et à transformer des installations routières ;
- à entretenir et à exploiter des installations routières ;
- à assurer la sécurité de la circulation ;
- à prendre, en rapport avec les installations routières, les mesures nécessaires à la protection de l'environnement, du paysage et des sites ;
- à promouvoir un trafic respectueux de l'environnement.

Moteur économique de toute une région, Genève ne peut continuer à négliger l'importance économique et sociale des transports individuels motorisés et continuer à utiliser l'argent de la route pour financer de nouvelles infrastructures de transports collectifs inadaptées à la région. L'utilisation de l'impôt perçu par l'Etat sur les véhicules automobiles va dans le sens de la constitution qui impose à l'Etat de garantir le libre choix du mode de transport et permettra aussi de combler une partie de l'important retard pris en matière d'infrastructures routières.

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à ce projet de loi.