

Projet présenté par les députés :

M^{mes} et MM. Stéphane Florey, Virna Conti, Patrick Lussi, Patrick Hulliger, Eliane Michaud Ansermet, André Pfeffer, Christo Ivanov, Thomas Bläsi

Date de dépôt : 11 juin 2020

Projet de loi

modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05) (Restrictions de circulation = réduction de moitié de l'impôt sur les véhicules automobiles)

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 (nouvelle teneur)

¹ Le produit de l'impôt est affecté à un fonds exclusivement consacré à la réfection ou réalisation de routes ou aux infrastructures dévolues aux transports individuels motorisés.

² La différence des coûts reste financée par l'impôt ordinaire.

Art. 415, al. 2 (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

- | | |
|---|-----------|
| a) jusqu'à 31 kW | 91 fr. |
| b) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 76 kW | 2,75 fr. |
| c) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 106 kW | 11 fr. |
| d) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW, jusqu'à 141 kW | 16,50 fr. |
| e) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW | 22 fr. |

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

² Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 600 kg	92,75 fr.
b) de 601 à 1500 kg	113,50 fr.
c) de 1501 à 2000 kg	134 fr.
d) de 2001 à 2500 kg	154,75 fr.
e) de 2501 à 3000 kg	165 fr.
f) de 3001 à 2500 kg	175,25 fr.
g) de 3501 à 4000 kg	325,50 fr.
h) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 500 kg	32,50 fr.

³ Toutefois, l'impôt ne peut pas excéder 918 francs.

Art. 417 Autocars (nouvelle teneur)

Les véhicules automobiles destinés au transport des personnes et comportant 10 places et plus (y compris celle du conducteur) sont frappés d'un impôt de 18 francs par place (non compris celle du conducteur).

Art. 418, al. 2 (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 2 kW	13,75 fr.
b) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 1 kW, jusqu'à 20 kW	2,20 fr.
c) en sus, par tranche ou fraction de tranche de 5 kW	2,20 fr.

Art. 419 (nouvelle teneur)

¹ L'impôt sur les tracteurs et les véhicules automobiles agricoles ainsi que les monoaxes est de 53 francs.

² L'impôt sur les tracteurs industriels et les tracteurs à sellette est de :

a) pour un poids total jusqu'à 3 500 kg	165,75 fr.
b) pour un poids total supérieur à 3 500 kg	414,25 fr.

Art. 420, al. 2 (nouvelle teneur)

² Le barème est le suivant :

a) jusqu'à 3 500 kg	51,50 fr.
b) plus de 3 500 kg	102,25 fr.

Art. 421 (nouvelle teneur)

L'impôt sur les ambulances est de 86,65 francs.

Art. 422 Remorques (nouvelle teneur)

¹ Les remorques et semi-remorques destinées au transport de choses sont taxées d'après leur poids total, à raison de 19,25 francs par tranche ou fraction de tranche de 500 kg.

² Les remorques et semi-remorques de travail et les remorques agricoles sont taxées d'après leur poids total à raison de 5,50 francs par tranche ou fraction de tranche de 500 kg.

³ L'impôt frappant une remorque ne peut excéder 353,50 francs; l'impôt frappant une semi-remorque ne peut excéder 530,25 francs.

⁴ Les remorques et semi-remorques destinées au transport des personnes sont frappées d'un impôt de 13,25 francs par place.

⁵ Les caravanes et semi-remorques caravanes sont frappées d'un impôt de 22 francs si leur poids total n'excède pas 600 kg et de 39 francs si ce poids excède 600 kg.

⁶ Les remorques attelées à un motorcycle sont frappées d'un impôt de 8,25 francs.

Art. 458 (abrogé)**Art. 2 Modifications à une autre loi**

La loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013 (LGAF – D 1 05), est modifiée comme suit :

Art. 4, al. 1 (nouvelle teneur) et al. 5 (abrogé)

¹ La gestion financière de l'Etat est régie par les principes de l'équilibre des comptes à moyen terme, de la performance de l'action publique, de la légalité, de la causalité et de la rémunération des avantages.

Art. 3 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,

Partant du constat que tous les modes de transport sont indispensables, notre constitution garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport (art. 190, al. 3). La réalisation d'aménagements visant à rendre impossible l'utilisation d'un mode de transport est manifestement contraire à la disposition constitutionnelle, qui plus est quand ces interventions se font sans passer par les procédures habituelles de consultation des milieux concernés ni évaluer l'impact sur l'économie du canton.

Le plan d'action du stationnement 2013-2019 avait fait l'objet d'un consensus politique à Genève en insistant également sur la mise en œuvre partenariale. Ce plan avait abouti à des stratégies qui différenciaient le stationnement entre les habitants, les commerçants et les pendulaires. Pour les habitants, il était prévu d'améliorer les conditions dans les quartiers, pour les pendulaires de maîtriser le stationnement et de mettre en œuvre une politique de soutien aux P+R. Enfin, pour les visiteurs, il était question de garantir l'accessibilité aux commerces.

Malgré ce plan, l'Etat a massivement supprimé des places de parking, par exemple à l'avenue Sainte-Clotilde ou au quai Gustave-Ador. Il existe aujourd'hui dans divers quartiers un manque structurel de places de stationnement, notamment aux Eaux-Vives. Pourtant, les habitants dans ces quartiers paient un macaron à l'année, sans pour autant disposer assurément d'une place de stationnement. Supprimer des places de stationnement revient aussi à supprimer des places de livraison, alors qu'il n'existe que 1400 places de livraison pour 23 000 places de parking. La suppression de 4000 places de parking prévue par la loi 12417 causerait de grandes difficultés aux professionnels, les parkings souterrains n'ayant pas toujours une hauteur suffisante pour que les camionnettes professionnelles puissent y stationner.

Tout récemment, les restrictions de circulation découlant la décision du Conseil d'Etat « de mettre en place dans les plus brefs délais des aménagements provisoires en faveur de la mobilité douce, afin d'accompagner le retour progressif des activités économiques et sociales et de contribuer à limiter le risque d'engorgement du trafic induit par une utilisation accrue de la voiture » sont venues péjorer les conditions de circulation des automobilistes et menacer la survie de nombreux commerces et entreprises, à une période où l'économie a au contraire besoin d'un fort

soutien. La méthode du Conseil d'Etat a de quoi surprendre puisque ces mesures de circulation n'ouvrent aucune possibilité de recours, d'enquête publique et que la compensation des stationnements supprimés n'est pas requise. Les aménagements cyclables litigieux ont été réalisés en toute discrétion, sans concertation avec les milieux économiques ou les représentants des automobilistes. Pour certains, la décision du Conseil d'Etat restreint fortement les droits fondamentaux et constitue un déni de démocratie. Les automobilistes, eux, se contentent de découvrir chaque jour les places de stationnement et les voies de circulation supprimées – des automobilistes genevois qui s'acquittent, en moyenne, d'un impôt auto sensiblement plus élevé que dans le reste du pays.

Bien que notre 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 qui croît d'année en année. L'Etat, loin de garantir cette liberté individuelle, supprime régulièrement des infrastructures dévolues aux transports individuels motorisés. Genève ne peut plus continuer à négliger l'importance économique et sociale des transports individuels motorisés, qui plus est alors que l'économie genevoise doit surmonter le lourd impact du Covid-19.

Pour ces raisons, le présent projet de loi prévoit une diminution de moitié du montant de l'impôt sur les véhicules automobiles. Le projet de loi permettra de redonner du pouvoir d'achat aux particuliers et de revitaliser le tissu économique genevois après la crise du Covid-19 en atténuant les effets négatifs et les préjudices résultant de la réalisation d'aménagements visant à compliquer excessivement voire à rendre impossible l'utilisation des transports individuels motorisés.

L'impôt collecté serait ensuite affecté à un fonds, exclusivement consacré à la réfection ou réalisation de routes ou aux infrastructures dévolues aux transports individuels motorisés, ceci étant rendu possible par une adaptation de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat.

Enfin, le projet de loi abroge l'art. 458 LCP qui permet au Conseil d'Etat d'adapter périodiquement par règlement au coût de la vie les montants des contributions nominales prévues dans la quatrième partie de la présente loi, ou de certaines d'entre elles. Concrètement, si les montants de base sont fixés par la loi, ceux-ci sont indexés par voie réglementaire, de sorte que le montant payé est supérieur à celui fixé par la loi. Dans les faits, la disposition a permis d'augmenter subrepticement les impôts en prétendant suivre l'indice genevois des prix à la consommation. A l'inverse, lors des années de déflation les impôts n'ont pas diminué. L'abrogation de cet article renforcera

le contrôle démocratique sur la fiscalité. Si par impossible il était assisté à un retour de l'inflation, le Conseil d'Etat pourrait alors déposer des projets de lois et justifier de leur bien-fondé devant le Grand Conseil.

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