



Date de dépôt : 2 août 2022

Rapport

de la commission fiscale chargée d'étudier l'initiative populaire 178 « Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules »

Rapport de majorité de Grégoire Carasso (page 7)

Rapport de première minorité de Christo Ivanov (page 60)

Rapport de seconde minorité de Sandro Pistis (page 62)

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 3 septembre 2021 |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, au plus tard le | 3 janvier 2022 |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 3 janvier 2022 |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 3 septembre 2022 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 3 septembre 2023 |

Secrétariat du Grand Conseil

IN 178

Initiative populaire cantonale

« Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules »

Le comité d'initiative a lancé l'initiative législative cantonale formulée et intitulée « Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules », qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d'examen des initiatives prévus par la loi.

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 3 septembre 2021 |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, au plus tard le | 3 janvier 2022 |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 3 janvier 2022 |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 3 septembre 2022 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 3 septembre 2023 |

Initiative populaire cantonale

« Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules »

Les citoyennes et citoyens soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, conformément aux articles 57 à 64 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, et aux articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative législative :

Art. 1 **Modifications**

La loi générale sur les contributions publiques (LCP – D 3 05), du 9 novembre 1887, est modifiée comme suit :

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 1 500 kg	113,50 fr.
c) de 1 501 à 2 000 kg	134 fr.
d) de 2 001 à 2 500 kg	154,75 fr.
e) de 2 501 à 3 000 kg	165 fr.
f) de 3 001 à 3 500 kg	175,25 fr.
g) de 3 501 à 4 000 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 (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 (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, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ Le Conseil d'Etat peut, par règlement, adapter périodiquement 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, à l'exception de l'impôt sur les véhicules à moteur et leurs remorques.

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier suivant son acceptation par le Grand Conseil ou le peuple.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Restrictions de circulation = réduction de moitié de l'impôt sur les véhicules

Tous les modes de transport sont indispensables et notre Constitution cantonale garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport (art. 190, al. 3). Malgré cette obligation constitutionnelle, l'Etat supprime régulièrement des infrastructures dévolues aux transports individuels motorisés alors même qu'elles sont déjà dépassées et ne permettent plus de répondre à la demande en déplacements d'une population qui croît d'année en année. Cerise sur le gâteau, l'Etat, sous prétexte de réaliser des aménagements « provisoires » pour la mobilité douce, supprime des voies entières de circulation sans passer par les procédures habituelles de consultation des milieux concernés, ni évaluer l'impact sur l'économie du canton. Un Etat qui au nom de sa politique anti-voiture s'assoit sur cette liberté individuelle avec la réalisation d'aménagements et d'autres obstacles visant à compliquer excessivement voire à rendre impossible l'utilisation des moyens de transport individuels motorisés. La perception d'un impôt auto parmi les plus élevés de Suisse ne se justifie pas. L'initiative propose de **réduire de moitié l'impôt sur les véhicules automobiles.**

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Grégoire Carasso

L'initiative populaire cantonale 178 et le rapport du Conseil d'Etat sur cet objet ont été renvoyés à la commission fiscale (ci-après la commission) lors de la session du Grand Conseil des 27 et 28 janvier 2022. La commission a étudié ces objets lors de ses séances du 22 février, du 8 mars et des 3, 10, 17, 24 et 31 mai 2022 sous la présidence de M. Thomas Wenger puis de M. Alexandre de Senarclens. La commission a été assistée par M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique au SGGC. Les procès-verbaux de ces séances ont été rédigés par M. Gérard Riedi. Qu'ils soient tous les deux chaleureusement remerciés pour la qualité de leurs soutiens apportés aux travaux de la commission.

Table des annexes

Annexe 1 : Présentation des initiants

Annexe 2 : Données relatives aux pollutions et impôts moto

Annexe 3 : Données relatives au type/nombre de véhicules et à l'impôt

Annexe 4 : Présentation de la Coordination transports et déplacement

Table des matières

Audition des initiants	8
Audition de l'office cantonal des véhicules (OCV)	16
Audition du Groupement Transports et Economie (GTE)	23
Audition de la Coordination transports et déplacements (CTD)	29
Audition du département des infrastructures (DI)	33
Audition du Touring Club Suisse section Genève (TCS)	38
Discussion et vote	47

Audition des initiants

Les initiants sont représentés par MM. Michael Andersen et Stéphane Florey.

M. Andersen rappelle que cette initiative a été lancée par l'UDC et le MCG pour la réduction de l'impôt automobile. Circuler à Genève est devenu un casse-tête qui coûte trop cher. Selon les dernières études statistiques, la Ville de Genève a de nouveau gagné le classement de la ville la plus embouteillée de Suisse, puisque les Genevois perdent près de 5 jours par année dans le trafic. On peut se demander pourquoi vouloir absolument prendre sa voiture, ne pas vouloir acheter un vélo électrique ou ressortir son vieux cycle de la cave après l'avoir fait réviser. En effet, on sait que le vélo pollue moins qu'un véhicule à moteur, mais on sait aussi que de nombreuses personnes ont vraiment besoin de quatre-roues ou de deux-roues motorisés, notamment les PME, les artisans, les personnes d'un certain âge ou les mamans qui déposent leurs enfants à l'école. Aujourd'hui, il est presque impossible de circuler en ville. On constate la suppression de centaines de places de parking, la création de pistes d'atterrissage cyclables, une politique anti-deux-roues qui a été exacerbée dernièrement avec l'arrivée d'une verbalisation excessive, une volonté d'instaurer un 30 km/h en ville de Genève et une potentielle interdiction de circulation aux abords des établissements scolaires qui est en discussion à la Ville de Genève. Le résultat de tout cela donne des conditions de circulation hallucinantes avec des incidences directes sur l'activité économique du canton et la survie de nombreux commerces et entreprises.

La méthode appliquée par le Conseil d'Etat pourrait surprendre, puisque ces mesures de circulation n'ouvrent pratiquement aucune possibilité de recours ou d'enquête publique tout comme les aménagements cyclables litigieux qui ont été réalisés en toute discrétion sans concertation avec les milieux économiques ou les représentants des automobilistes.

Au nom de leur politique anti-voitures et anti-deux-roues motorisés, nos autorités s'assoient sur la garantie constitutionnelle du libre choix du mode de transport, à l'image de la réalisation d'aménagements et d'obstacles visant à compliquer, voire à rendre impossible la circulation à Genève. En plus, le canton perçoit l'un des impôts les plus élevés de Suisse. Compte tenu de tout ce qui a été fait ces derniers temps, notamment les aménagements effectués, cet impôt, qui ne se justifiait déjà pas par le passé, se justifie encore moins aujourd'hui.

Comparativement, pour divers types de véhicules, on constate que Genève est souvent deux fois plus cher que la majorité des autres cantons.

Lorsque cette initiative a été lancée, le Conseil d'Etat est venu avec un projet de loi qui prévoit d'abaisser le seuil du bonus, de reconsidérer le malus et d'appliquer le système de bonus-malus aux voitures plus anciennes. Malgré le fait que ce projet de loi devait être fait en neutralité fiscale, il prévoit 50,7 millions de francs de recettes supplémentaires de 2022 à 2027. La neutralité fiscale n'est donc pas atteinte par ce projet de loi présenté par le Conseil d'Etat.

M. Florey ouvre une parenthèse sur le résultat de la votation cantonale bernoise du 13 février 2022 qui était dans le même ordre d'idée que le projet de loi du Conseil d'Etat genevois. En effet, les autorités bernoises voulaient introduire une modification de la manière de taxer, ce qui amenait aussi une forte augmentation de l'impôt auto pour la population bernoise. Celle-ci a refusé ce changement du mode de taxation. Cela veut dire que la population n'est pas prête à accepter des augmentations d'impôts.

M. Florey indique que l'initiative 178 prévoit une diminution de moitié du montant de l'impôt sur les véhicules automobiles perçus par le canton. Elle concerne toutes les catégories de véhicules inscrites dans la loi ainsi que les remorques (voitures de tourisme, camions, motocycles, tricycles, quadricycles, voitures de livraison, tracteurs, chariots à moteur, ambulances et remorques). Ils ont ainsi modifié tous les montants contenus dans le titre VI de la LCP.

S'agissant des montants inscrits dans l'initiative, on voit qu'ils ne sont pas équivalents à la moitié de ceux figurant dans la LCP, mais ils sont équivalents à la moitié de ceux se trouvant dans le règlement concernant l'adaptation de certaines contributions au coût de la vie. Cela se base ainsi sur les chiffres de 2021, c'est-à-dire l'année de récolte des signatures pour l'initiative. On sait en effet que l'impôt auto augmente par voie réglementaire. Le Grand Conseil n'a aucune maîtrise à ce sujet et il n'y a pas de possibilité pour la population de lancer un référendum, puisque la voie réglementaire ne prévoit pas cette possibilité. On voit que le Conseil d'Etat a largement abusé de cette prérogative. Depuis l'entrée en vigueur de la loi, en 2008 ou 2009, les prix ont augmenté d'environ 20% alors que le coût de la vie n'a pas augmenté d'autant et que l'inflation était moindre. Sur cet article, l'Etat abuse de son droit.

Aujourd'hui, les montants de l'impôt sur les véhicules à moteur sont adaptés au coût de la vie par voie réglementaire. L'initiative modifie ainsi l'article 458 de la 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 LCP ou de certaines d'entre elles. L'article 458 a permis d'augmenter les impôts en

prétendant suivre l'indice genevois des prix à la consommation. L'initiative prévoit d'exclure désormais l'impôt sur les véhicules à moteur et leurs remorques des contributions que le Conseil d'Etat pourrait adapter aux coûts de la vie. Si l'initiative est acceptée, son entrée en vigueur est prévue au 1^{er} janvier suivant son acceptation par le Grand Conseil ou par le peuple. En effet, si le Grand Conseil adopte une initiative législative, celle-ci entre automatiquement en vigueur et n'est pas soumise au peuple.

L'initiative permettra de redonner du pouvoir d'achat aux particuliers et de revitaliser le tissu économique genevois suite au COVID en atténuant les effets négatifs et les préjudices résultants de la réalisation d'aménagements visant à compliquer excessivement, voire à rendre impossible, l'utilisation des transports individuels motorisés. Diviser l'impôt auto par deux ne ferait même pas de Genève le canton le moins cher, mais le ramènerait simplement dans la moyenne des autres cantons.

Enfin, concernant la possibilité d'opposer un contreprojet à l'initiative, M. Florey annonce qu'il faudrait a minima que le contreprojet introduise cette baisse d'impôt. Le projet du Conseil d'Etat n'est en rien un contreprojet. Une modification de la manière de taxer et une baisse d'impôt sont deux choses qui n'ont rien à voir. Pour imaginer un éventuel retrait de l'initiative, il faudrait prendre le projet du Conseil d'Etat, y introduire une forte baisse de l'impôt et tenir compte de l'article 458 qui serait modifié.

Un député S signale que l'exposé des auditionnés et la relecture de l'initiative lui ont fait penser, en termes de méthode, à l'initiative de l'AVIVO sur les tarifs des transports publics. En effet, il lui semble entendre la même volonté politique d'inscrire des chiffres directement dans la loi afin d'en avoir le contrôle politique, ce qu'il respecte pleinement sur le principe. M. Florey explique que les initiants demandent clairement une baisse de l'impôt. Sur le principe, l'initiative sur la baisse du prix des transports publics demandait également une baisse, mais elle a complètement changé le mode de faire.

Le député S constate que les auditionnés ont mentionné le fait que Genève est incroyablement cher en matière d'impôt automobile. En page 13 du rapport du Conseil d'Etat, il y a toutefois un index de l'Association des services automobiles qui place le canton de Genève à 100, c'est-à-dire en plein dans la moyenne. M. Florey répond que ce tableau ne veut rien dire parce qu'il n'est pas possible de faire une comparaison par moyenne. Les auditionnés ont pris au hasard certains véhicules pour comparer leur taxation dans différents cantons, ce qui est la seule comparaison possible si on veut être objectif [ndla : extrait *in extenso*]. Dans ce cas de figure, on s'aperçoit que, pour une très grande majorité des véhicules, le canton de Genève est

systématiquement dans les plus chers, voire le plus cher, dans la comparaison. Les auditionnés l'ont illustré avec les quelques véhicules mis en comparaison dans la présentation, mais ils auraient pu en prendre bien plus (voir annexe 1, page 4). Pour les auditionnés, le tableau du Conseil d'Etat est faux. La comparaison est mauvaise. Ce tableau prend en compte une moyenne générale et non le cas par cas. M. Andersen note que le système actuel genevois du bonus et du malus vient biaiser la statistique. Pour les gens bénéficiant d'un bonus pour une voiture un peu moins polluante, ce système restera inchangé si l'initiative est acceptée. Les initiants souhaitent conserver ce mécanisme du bonus-malus qui favoriserait les individus ayant opté pour des voitures moins polluantes. En revanche, pour les individus ayant opté pour une voiture ne bénéficiant ni du bonus ni du malus, Genève est bien plus cher, voire toujours plus cher, que tous les autres cantons – sinon pourquoi y aurait-il autant de tourisme d'immatriculation à Genève ? Avec l'initiative, ces gens reviendront peut-être immatriculer leur véhicule à Genève. Le député S relève que la méthodologie des auditionnés est une sélection au hasard et que, parfois, le hasard fait bien les choses.

Enfin, le député S aimerait savoir si, quel que soit le barème d'imposition, il y a l'intégration d'une dimension environnementale dans l'initiative ou si cette dimension est rejetée par principe par les auditionnés. M. Florey répond qu'ils ne rejettent rien du tout. Ils n'en parlent tout simplement pas. L'initiative ne s'intéresse pas au mode de taxation. On peut taxer selon le kW, selon le CO₂ ou selon la quantité de ferraille, mais, en fait, tout dépend du niveau où l'on met le prix pour chacun de ces éléments. Ils veulent une diminution effective de l'impôt. Ils ne veulent pas se retrouver avec une augmentation de recette telle qu'on les a connues depuis l'entrée en vigueur de la loi actuelle. Celle-ci n'a d'ailleurs jamais rempli les objectifs pour lesquelles elle a été votée. Non seulement le parc de véhicules ne s'est jamais renouvelé comme cela avait été vendu aux députés à l'époque, mais les recettes de l'impôt auto n'ont jamais diminué. Avant l'entrée en vigueur de la loi, on était aux environs de 92 à 93 millions de francs de recettes. Aujourd'hui, on est à plus de 110 millions de francs de recettes. On voit donc bien que les gens n'ont pas tenu compte du bonus-malus de la loi actuelle. M. Florey reste convaincu que les gens achètent des véhicules en fonction de leurs besoins et non en fonction de ce qui va leur être taxé. On ne verra jamais une famille avec enfant acheter une smart alors que cela leur permettrait de payer beaucoup moins cher qu'avec une voiture familiale.

Un député S note que le Conseil d'Etat estime que la perte fiscale pour l'Etat serait de 58 millions de francs. Il aimerait savoir si les auditionnés ont un avis sur ce chiffre. Par ailleurs, l'entier de l'initiative repose sur l'exercice

intellectuel consistant à dire que les pistes automobiles ont été réduites, qu'il y a moins d'offre pour les véhicules motorisés et qu'il faut donc payer moins d'impôts. N'y a-t-il pas là un paradoxe ? Les auditionnés en veulent plus, ils s'opposent à ces aménagements et ils demandent de nouvelles infrastructures, comme la traversée du lac, pour les voitures. Il aimerait savoir s'ils n'essaient pas de gagner sur les deux tableaux, c'est-à-dire soit il y a une réduction des pistes pour les voitures et, donc, leur raisonnement tient, soit ils veulent toujours la même place, voire davantage de place, pour les voitures, auquel cas supprimer un impôt est non seulement intellectuellement pas très honnête, mais économiquement péjorera les potentiels ou supputés aménagements pour les véhicules motorisés.

M. Andersen fait remarquer que, si les impôts des autos étaient aujourd'hui mis à 100% pour la route, on aurait d'autres infrastructures, notamment une petite traversée de la rade que l'UDC espère depuis de nombreuses années et qui permettrait de rendre le centre-ville plus viable, comme le souhaitent certains partis en termes de mobilité. Cela permettrait de désengorger le centre-ville alors que tout le trafic passe aujourd'hui par un ou deux ponts. Le fait de construire une traversée permettrait d'améliorer la situation. Par ailleurs, il y aura bien entendu une perte fiscale, mais il faut mettre cela en comparaison avec la pression fiscale globale exercée par le canton de Genève en termes d'impôts sur le revenu, d'impôt sur la fortune et d'impôt immobilier complémentaire. Il va déjà piocher dans la poche de ses citoyens de manière excessive. Aujourd'hui, cette initiative permettra de redonner un minimum de pouvoir d'achat aux citoyens et aux utilisateurs de la route. Bien entendu, cette perte fiscale sera peut-être amoindrie par du tourisme d'immatriculation qui se fera peut-être moins. Aujourd'hui, il faut commencer par équilibrer les budgets et faire des budgets en fonction des recettes que l'on a. S'il y a 50 millions de francs de recettes en moins, il faudra effectivement équilibrer le budget.

Le député S note que les auditionnés disent qu'il faudrait que 100% de l'impôt soit dévolu à la route. Il aimerait savoir à combien ils estiment les nuisances en termes sonores. On a en effet vu que plus de 120 000 personnes souffrent du dépassement des normes OPB à Genève. Il y a aussi des problèmes respiratoires. Les auditionnés ont parlé des aînés qui souhaitent se déplacer, mais ceux-ci souhaitent aussi pouvoir respirer. Quant à des mères (ou des pères) de famille qui amènent leurs enfants à l'école en voiture, est-ce courant en ville ? Enfin, il souhaiterait également savoir à combien les auditionnés évaluent des éléments comme les microplastiques, l'usure des pneus qui se retrouve dans l'environnement et tous ces facteurs qui pèsent bien plus lourdement que ce que pourrait rapporter un impôt qui, très

faiblement, compense ces nuisances assumées au niveau social, au niveau sanitaire et au niveau écologique par des impôts qui ne sont pas payés par les personnes qui ont des véhicules motorisés individuels.

M. Andersen signale que ni M. Florey ni lui-même ne sont médecins. Ils n'ont pas de chiffres à ce sujet. Cela étant, aujourd'hui, on a besoin des routes en termes économiques. Qui dit économie, dit contribuables. Qui dit contribuables, dit financement du système de santé. Malheureusement, il peut y avoir des problèmes de santé induits par la circulation ou divers types de comportements des individus. Aujourd'hui, il faut réfléchir de manière cohérente et arrêter de se focaliser sur le fait qu'il ne faudrait pas de voitures. A ce moment, il n'a pas de voitures électriques non plus alors que l'on souhaite cette transition vers l'électrique. On pourrait, dans ce cas, se poser la question de savoir d'où vient l'électricité nécessaire. Avec la pénurie actuelle à laquelle on pourrait faire face, on pourrait remonter la chaîne pour voir si rouler en voiture électrique ou en voiture hybride est écologique. Les auditionnés n'ont toutefois pas de chiffres aujourd'hui en termes de santé publique. Ils ne sont pas là pour apporter ce chiffre. En revanche, ils sont là pour dire qu'ils veulent une mobilité cohérente de tous les moyens de transport. Sinon, on pourrait se demander ce que l'on fait du trafic transfrontalier qui vient tous les jours, dans le canton, travailler dans les hôpitaux, dans les cliniques et ailleurs. Les auditionnés sont là pour une mobilité cohérente et équilibrée. Cela passera peut-être par le fait de désengorger les centres-villes, pas en interdisant aux gens de rouler, mais en construisant des infrastructures permettant d'éviter le centre-ville.

Enfin, le député S fait remarquer qu'il lui semblait que le projet du Conseil d'Etat visait à favoriser un basculement vers l'hydrogène et l'électrique en maintenant une taxe plus forte sur les véhicules thermiques. N'est-ce pas souhaitable ? M. Andersen signale que, aujourd'hui déjà, quelqu'un qui achète une voiture électrique paie beaucoup moins d'impôts, voire aucun impôt durant trois ans, que quelqu'un qui n'a pas de voiture électrique. Il y a déjà une façon de favoriser la transition vers les véhicules électriques. Ce n'est pas pour autant que la flotte s'est renouvelée. Dès lors, on peut se demander pourquoi, avec ce nouveau projet de loi du Conseil d'Etat, la flotte se renouvellerait et que, tout d'un coup, cette transition écologique se ferait par le biais d'un nouveau projet de loi alors que le renouvellement du parc ne s'est pas effectué suite à la loi actuelle. M. Florey ajoute qu'il faut des moyens pour changer de voiture. On ne change pas de voiture comme on va acheter du pain. Rien que pour les scooters électriques, il n'est pas possible d'en acheter un pour moins de 10 000 francs. En revanche, pour 3500 à 4000 francs, il est possible d'acheter un scooter

thermique de 125 CV tout équipé. Il n'y a pas photo entre les deux pour quelqu'un qui doit acheter un scooter, suivant ses moyens. Pour les auditionnés, il est exclu de subventionner, comme le prévoit le projet de loi du Conseil d'Etat, quoi que ce soit au niveau de la transition. Pour eux, la transition se fait naturellement. Si cela prend du temps, il faut aussi comprendre que c'est à cause des moyens que les gens n'ont pas.

Une députée PLR demande si les auditionnés seraient d'accord de réfléchir à une solution qui ne serait pas une baisse linéaire de tous les tarifs, mais consisterait à prendre en considération globalement ce que l'impôt sur les véhicules rapporte à l'Etat et à le répartir différemment pour, par exemple, favoriser les véhicules moins polluants, les petites catégories ou les voitures familiales au détriment de véhicules plus polluants, plus lourds ou autres. Les initiants rejettent catégoriquement l'idée de faciliter la transition pour certains utilisateurs qui auraient plus de moyens au détriment de ceux qui n'ont pas de moyens et qui se verraient pénaliser pour ces raisons. Tout le monde doit se retrouver gagnant quel que soit le mode de taxation choisi. Autrement dit, il paraît difficilement conciliable de garder la même masse sachant que l'initiative vise à ce que tout le monde soit gagnant. En gardant la même masse, cela veut forcément dire qu'il y a des perdants dans ce potentiel contreprojet. Ce que les auditionnés souhaitent, c'est de redonner du pouvoir d'achat à tous ceux qui utilisent la route que cela soit par le biais d'un scooter ou d'une voiture et pas essayer de plus taxer les autres pour essayer de faire gagner certains types de véhicules plus que d'autres, sachant que les véhicules visant à se tourner vers la transition écologique sont déjà taxés de manière moindre en comparaison des autres.

La députée PLR, considérant que les auditionnés ont mis le doigt sur le fait qu'une partie de l'espace public a été réservée aux vélos au détriment des véhicules motorisés, aimerait savoir pourquoi l'initiative n'a pas proposé une taxation des vélos. M. Florey répond que c'est parce que la taxation des vélos n'existe pas aujourd'hui, sauf pour les vélos électriques allant à plus de 25 km/h. Les initiants ont vraiment axé leur texte sur le titre VI de la LCP. Les vélos font partie d'un autre chapitre auquel ils ne se sont pas intéressés. Ils se sont limités à ce titre VI, si ce n'est la modification de l'article 458. Quelque part, il serait effectivement juste d'inclure les vélos dans l'équation, mais ce n'était pas le but à la base. Cela étant, le projet de loi du Conseil d'Etat est peut-être le cadre où introduire une disposition similaire.

Un député Ve relève que les auditionnés ont argumenté sur le fait que des personnes ne peuvent pas se passer d'un véhicule pour circuler. Il aimerait savoir s'ils ont une estimation de la proportion de véhicules circulant à Genève que cela représente. M. Andersen indique qu'ils n'ont pas de chiffres

particuliers, mais il suffit de s'éloigner de l'hypercentre et d'aller par exemple à Hermance ou Gy et on voit que les habitants de ces communes n'ont pas forcément des possibilités diverses, quand il y a un bus qui passe toutes les heures, pour venir en ville¹.

Le député Ve partage sa situation fiscale : il paie des impôts et il se déplace à vélo. Il utilise ainsi en moyenne 40 fois moins de surface de route qu'une voiture. Ses enfants n'allant plus à l'école, il ne voit pas pourquoi il paierait des impôts pour l'école. Enfin, il n'a pas encore le privilège de pouvoir être assisté dans un EMS. Devrait-il demander une réduction de moitié de ses impôts parce qu'il utilise, beaucoup moins que d'autres, les infrastructures du canton ? Autrement dit, faut-il réellement lier l'impôt à la prestation ? Qui plus est, il s'agit d'un impôt et pas d'une taxe. M. Andersen estime qu'il serait bien qu'il y ait une diminution globale des impôts à Genève. M. Florey considère que l'impôt auto est un impôt totalement à part. Effectivement, un impôt n'appelle pas une contre-prestation. En revanche, une taxe ou un émolument amènent une prestation. Cela étant, sur le principe, les automobilistes en ont marre d'être pressés comme des citrons alors qu'on leur met des bâtons dans les roues de manière constante.

Le député Ve relève enfin que l'on a dépensé un demi-milliard de francs pour faire un échangeur autoroutier et un tunnel à travers le Grand-Saconnex à l'usage exclusif des voitures individuelles, puisque les vélos ne passeront pas dans le tunnel. M. Florey répond que l'on a dépensé plus de 150 millions de francs pour une initiative qui voulait des pistes cyclables dans tout le canton. En plus les vélos ne respectent pas la circulation, roulent sur les trottoirs, etc. Une fois, il faudrait se pencher sur cette question.

Un député Ve, eu égard à la confiance des auditionnés, demande s'ils pensent que les 43% de ménages en ville de Genève qui n'ont plus de voiture vont voter en faveur de l'initiative signifiant une réduction de 58 millions de francs de rentrées fiscales par an ? M. Florey répond que l'on verra.

Un député S signale que le nombre moyen d'occupants d'un véhicule est de 1,2. Si on observe les véhicules au centre-ville aux heures de pointe, on voit d'ailleurs que la plupart des voitures n'ont qu'un seul occupant. Il demande si les auditionnés ne pensent pas que réduire le nombre de véhicules, par exemple avec des initiatives comme le covoiturage ou le fait de faire passer les gens de leur voiture aux transports publics ou à la mobilité douce n'est pas favorable pour celles et ceux qui ont vraiment besoin d'utiliser un véhicule, c'est-à-dire les PME, les petits artisans, etc., qui

¹ Un député rappelle qu'il y a, entre 6h00 et 9h00, 19 bus qui se rendent à Hermance ; entre 17h00 et 18h00, il y a 8 bus.

doivent aller de client en client au centre-ville. Autrement dit, on peut se demander si diminuer le nombre de voitures avec une seule personne à leur bord ne serait pas plus favorable à l'économie. M. Florey estime que cela passe par l'incitation, surtout pas par l'obligation. Ce que fait constamment le Conseil d'Etat, c'est de vouloir tout imposer à la population alors que la constitution garantit le libre choix du mode de transport.

Le député S constate, concernant la votation dans le canton de Berne, que toutes les villes ont voté en faveur de la proposition et que les campagnes l'ont refusée. Cela pourrait montrer que les gens dans les campagnes plus ou moins reculées ont besoin d'un véhicule. Par contre, les gens des villes vivent les nuisances. Le canton de Genève ressemble-t-il à celui de Berne ? M. Florey reconnaît que plus on sort des villes, plus on a besoin d'un véhicule. D'ailleurs, l'UDC a lancé le slogan des villes parasites. C'est exactement le résultat. Les gens en ont marre de se faire commander leur manière de vivre par ces villes alors qu'ils habitent en campagne. Finalement, ce qui doit prévaloir, c'est le libre choix du mode de transport, quel que soit l'endroit où l'on habite. Si on veut avoir une voiture ou que l'on a l'obligation d'avoir une voiture, rien ne devrait nous empêcher de l'utiliser et de rouler dans de bonnes conditions.

Le député S comprend, puisque 80% des gens habitent en ville à Genève, qu'il y a 80% de parasites dans le canton ? M. Florey précise que c'est la politique qui est parasite dans ces grandes villes. C'est ce qui pose problème.

Audition de l'office cantonal des véhicules (OCV)

L'OCV est représenté par M. Didier Leibzig, directeur général.

A titre liminaire, M. Leibzig relève que l'IN 178 est étonnante, car on garde les critères actuels qui sont obsolètes et qui ont été désignés comme tels par la commission qui avait déposé une motion pour les modifier (voir MV 2539). Avec l'IN 178, il s'agit simplement de diviser par deux les montants actuels. Par ailleurs, l'initiative ne prend pas en compte les critères désirés par le Grand Conseil à travers la motion, notamment l'évolution technologique, les enjeux environnementaux, l'urgence climatique, l'obsolescence des critères d'imposition actuels en termes de bonus-malus, l'incitation et le soutien à l'électromobilité, éléments qui étaient mentionnés dans la motion et dans le plan OPAIR 2019-2023. Ainsi, l'IN 178 reprend les obsolètes critères actuels et divise les montants d'impôt par deux. C'est donc juste un acte financier qui représente un manque à gagner de 56 millions de francs pour le fonctionnement de l'Etat.

Le PL 12873 du Conseil d'Etat représente, lui, un compromis qui prend en compte le plan OPAIR ainsi que l'évolution technologique, les enjeux environnementaux, l'urgence climatique, la santé publique, etc. Dans le projet de loi, il y a souvent la notion d'EURO 3, ce qui est une valeur technologique en lien avec les nuisances environnementales. Il faut par exemple savoir qu'une moto EURO 0 est 13 fois plus polluante qu'une moto EURO 3. Aujourd'hui, on est à la norme EURO 5, mais, dans le projet de loi, on stabilise la situation à EURO 3 pour éliminer du parc les véhicules les plus polluants. Il y a également l'ajustement des critères du bonus-malus. A travers une votation populaire en 2009, le peuple a accepté le système de bonus-malus qui mettait en œuvre le principe de pollueur-payeur avec un bonus pour les véhicules les moins polluants, ni augmentation ni diminution de taxe pour les véhicules ayant des valeurs moyennes et un malus pour les véhicules polluants, ceux-ci étant souvent aussi les plus puissants. Sur ce dernier point, on peut avoir le sentiment d'une double imposition si on a un véhicule puissant puisque, souvent, il est également polluant. Ainsi, dans son projet de loi, le Conseil d'Etat a aussi rectifié la courbe plus qu'exponentielle des véhicules qui sont, jusqu'à présent, très taxés à Genève.

On se rend aussi compte que, dans la mobilité, le volume du véhicule est important. Le fait d'avoir un gros SUV avec une seule personne à bord est peut-être problématique pour la mobilité ainsi que pour les places de stationnement qui doivent être de plus en plus grandes. Il faut toutefois savoir que l'administration ne dispose pas de valeurs sur le volume des véhicules. Par contre, elle dispose de leur poids. L'idée est donc, à travers le poids, de sensibiliser les gens sur leurs très gros véhicules, sur les très lourds véhicules et sur les très puissants véhicules. M. Leibzig fait remarquer que le Conseil d'Etat n'a pas voulu pénaliser les véhicules électriques qui embarquent des batteries pour stocker l'énergie et qui ont ainsi un certain poids. Il a donc été fait en sorte de ne pas pénaliser les véhicules électriques. Certains d'entre eux vont être pénalisés, mais ce sont ceux de plus 700 CV et c'est quand même un choix d'avoir autant de puissance dans son véhicule et, donc, autant de poids.

En termes de neutralité fiscale, au moment de l'introduction de la loi, si tous les critères sont validés par le parlement, cela va apporter plus de recettes fiscales à l'Etat. La neutralité fiscale sera atteinte environ six ans après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. En effet, cela aura des effets sur le parc des véhicules et les gens vont s'adapter vu les impositions. Pour garder cette neutralité fiscale, il y a un système de subventionnement en lien avec la voiture électrique. Plus la voiture électrique choisie est faible en énergie, c'est-à-dire faible en puissance, plus la subvention est grande. L'idée

est de ne pas subventionner les gens qui ont les moyens de s'acheter une Tesla à 700 CV. La transition énergétique, avec la subvention, est un point très important.

Il faut dire que, aujourd'hui, le seuil du bonus n'est plus un critère de choix. Quand on achète un véhicule neuf, on tombe principalement dans le bonus, sauf si on achète un véhicule surpuissant. Ce n'est donc plus une incitation à modifier le choix du véhicule. L'évolution technologique est également prise en compte, même pour les voitures puissantes. En effet, il y a aussi des voitures puissantes qui émettent moins de CO₂. Le bonus-malus à Genève est en effet taxé sur le CO₂. Le choix a également été fait d'appliquer le système de bonus-malus aux voitures plus anciennes. Actuellement, il concerne les voitures à partir de 2010. L'idée du Conseil d'Etat est de descendre les critères d'imposition du bonus-malus aux véhicules à partir des années 2000. Ce n'est pas possible de le faire pour les véhicules plus anciens parce qu'il n'y a pas suffisamment de base pour les taxer.

Concernant l'abaissement du seuil du bonus, on passerait d'un seuil de 120 grammes de CO₂ à un seuil de 95 grammes de CO₂. Il faut rappeler que 95 grammes c'est la valeur cible que les constructeurs doivent tenir. Il est également proposé dans le projet de loi d'introduire un malus intermédiaire de 25% sur les valeurs entre 190 et 200 grammes de CO₂. Par contre, le malus actuel de 50% ne serait pas touché.

Au niveau des critères de taxation sur le poids, on constate que ce sont quand même des poids certains. Pour les voitures de tourisme ayant entre 2500 et 2750 kilos, la taxe annuelle serait de 200 francs. Pour celles entre 2750 et 3100 kilos, la taxe annuelle serait de 400 francs. Enfin, pour celles à partir de 3100 kilos, la taxe annuelle serait de 800 francs.

Il est également proposé une taxe environnementale concernant les véhicules se trouvant en deçà des normes EURO 3. Il faut savoir qu'un camion répondant à la norme EURO 3 date d'avant 2001 et que, en 2019, on était déjà à la norme EURO 6. Les voitures de livraison répondant à la norme EURO 3 sont ainsi antérieures à 2002 et les motos répondant à la norme EURO 3 sont antérieures à 2007. Il s'agit ainsi d'avoir un malus de 50% sur ces véhicules qui ont donc plus de 20 ans et qui sont, aujourd'hui, les gros pollueurs à Genève.

Côté bonus, il est prévu l'introduction d'un bonus de 50% pour les motos électriques. Cela reste un marché de niche parce que la moto, c'est notamment la puissance, le bruit, etc. Cela étant, cela comprend la motorisation de scooters avec un développement qui va au-delà des scooters de livraison. On commence en effet à voir sur le marché ce genre de

véhicules. Pour éviter des nuisances, puisque l'on sait que les petites motorisations des deux-roues font également du bruit, on donne un bonus pour les motos électriques. C'est également le cas pour les voitures de livraison électriques et pour les camions électriques. En termes de prix, cela serait 10 000 francs pour une voiture de livraison, 15 000 francs pour un camion, 1500 francs pour une moto et 3000 à 5000 francs pour une voiture en fonction de sa puissance (un moteur de plus de 400 kW, ce qui correspond à environ 560 CV, cela serait ainsi 3000 francs de subventionnement). C'est ce qui permettrait d'être, dès le début, en neutralité fiscale tant qu'il y a un gap entre l'imposition d'aujourd'hui et les recettes effectives dues à ce projet de loi.

En réponse à un député Ve, M. Leibzig répond qu'il n'y a pas forcément de corrélation entre la puissance et le poids pour les moteurs thermiques. Par exemple, la Subaru Impreza est très puissante alors qu'elle a un petit moteur turbocompressé. Il peut aussi y avoir une Chevrolet Camaro avec un gros moteur relativement peu puissant et avec beaucoup de couple. On n'est alors pas du tout sur les mêmes pollutions. C'est la raison pour laquelle le canton de Genève a gardé le critère de la puissance des véhicules. Maintenant, on se rend compte que les cantons de Vaud et Fribourg en viennent aussi à la puissance. Il faut voir que la puissance permet de taxer tous types de motorisations. En revanche, par rapport au critère de la cylindrée, le jour où il n'y a plus que des moteurs électriques, il n'y a plus de cylindres. Ainsi, la puissance est une bonne référence. Généralement, quand on dit puissance, on dit aussi nuisances. Un véhicule qui est puissant produit généralement des microparticules, du bruit, etc., et, parfois, il peut être lourd. Il y a environ 15 ans, le Toyota Previa était un véhicule familial relativement lourd, mais relativement peu puissant. Le Grand Conseil avait alors décidé de ne pas pénaliser les familles qui avaient ce genre de véhicules. Il peut ainsi y avoir un véhicule relativement lourd parce qu'il y a 5 à 7 places aujourd'hui, mais qui n'est pas forcément puissant. Le monde automobile aujourd'hui propose différentes motorisations et c'est un choix de prendre un véhicule avec 400 CV.

M. Leibzig note que, si on ne taxe que sur le CO₂, on élimine tout le reste. Le long temps d'élaboration du PL 12873 s'explique par la recherche d'équilibres et de compromis où l'on doit prendre énormément de paramètres tant techniques que politiques. Il n'y a pas une bonne façon de taxer avec les moyens que l'on a aujourd'hui. Si on veut vraiment taxer, il faudrait taxer aux kilomètres parcourus par type de véhicule en prenant en compte le poids, les nuisances, etc. En termes d'environnement, il faudrait prendre en compte différents critères en plus du CO₂ et cela devient alors très compliqué. Par

exemple, quelqu'un qui circule en vélo électrique à Genève, mais qui a aussi une Porsche Cayenne Turbo, parce que sa fille fait du cheval, et qu'il l'utilise avec son van en dehors du canton, il est tout de même taxé à Genève parce qu'il est immatriculé à Genève, parce qu'il dort à Genève, etc. Il faut voir aussi ce que cela représente au niveau environnemental. Autrement dit, il faudrait prendre beaucoup plus de critères si on veut taxer juste. Il n'y a pas deux cantons qui taxent de la même manière. Il y a des sensibilités différentes. M. Leibzig se dit que le PL 12873 n'est pas si mal parce qu'il y a tout le monde qui s'interroge et personne qui ne saute de joie.

Un député Ve demande si le département arriverait à rendre le PL 12873 neutre fiscalement au temps T et non au temps T+6 ans. M. Leibzig confirme que ce n'est pas très compliqué, mais cela veut dire que, six mois à un ou deux ans après, il y a un manque de recettes pour l'Etat. Ce n'est donc pas une neutralité fiscale, mais une perte de recettes très rapide. Par ailleurs, il n'y aura évidemment plus de subventionnement en faveur du renouvellement du parc de véhicules et de son électrification. En résumé, si c'est neutre au premier jour, il y aura une diminution des recettes lors des années suivantes et aucun subventionnement. En réponse au député qui en déduit une évolution rapide du parc automobile, M. Leibzig estime que cela reste relatif. L'incidence financière sur un véhicule est d'un relativement petit montant. Par rapport à l'impôt, le choix d'un véhicule est émotionnel. Par contre, par rapport à l'ensemble des coûts d'un véhicule, l'impôt sur les véhicules reste relativement dérisoire. On peut agir sur celui-ci pour avoir un effet incitatif, mais il ne faut pas s'attendre à ce que, avec une taxation différente, en restant dans ces normes convenables, on agisse drastiquement sur le parc des véhicules. La Norvège ne voulait plus de gros 4x4 polluants et elle taxait l'Audi Q7 de 20 000 ou 25 000 francs à l'importation. Ils ont ainsi beaucoup moins de ces véhicules actuellement en Norvège.

Un député S note que l'exposé des motifs de l'initiative de l'IN 178 dit, en page 5, que « La perception d'un impôt auto parmi les plus élevés de Suisse ne se justifie pas ». Pourtant, en lisant le rapport du Conseil d'Etat, en écoutant le département ou en examinant les travaux de ces dernières années, on a plutôt l'impression que le canton de Genève se situe dans la moyenne. Les initiants affirme l'inverse, en se fondant sur une savante enquête statistique réalisée par leur soin, avec sélection « objective » de véhicules qu'ils ont choisis « au hasard ». M. Leibzig relève que l'impôt genevois est à 100,57%, soit au niveau de la moyenne nationale sur l'ensemble des 315 000 véhicules du parc (ce sont des chiffres de 2018, mais on n'a pas révolutionné le monde à Genève en quatre ans). Pour avoir le principe du pollueur-payeur, il faut que la personne qui ne pollue pas paie un peu moins

et les petits véhicules sont moins chers à Genève que dans bien des cantons. La vérité est que les véhicules très puissants sont très taxés à Genève (cf. p. 13 du rapport).

Un député UDC note que le projet de loi du Conseil d'Etat ne parle pas des véhicules à hydrogène. M. Leibzig explique que c'est intégré dans le projet de loi. D'un point de vue technique, un véhicule à hydrogène est un véhicule électrique. Simplement, la source d'énergie n'est pas dans des batteries, mais dans des bonbonnes à hydrogène.

Une députée PLR constate que le PL 12873 prévoit une surtaxe à partir d'un certain poids, avec l'argument consistant à dire que les véhicules lourds sont souvent des véhicules qui prennent un grand volume dans l'espace public. Par contre, à aucun moment, il n'est question du problème de l'abrasion des pneus qui génère aussi une certaine pollution et qui est aussi en lien avec le poids. Elle demande si c'est un effet qui a été mesuré et qui peut être pris en compte dans l'argumentation. M. Leibzig relève que c'est souvent un argument pris contre les véhicules électriques très lourds et très puissants comme les Tesla qui ne sont pas neutres environnementalement, mais créent des microparticules, voire des particules plus grosses. Effectivement, c'est un argument de plus que l'on pourrait mettre en avant.

La députée PLR note que le projet de loi propose de doubler l'impôt sur les deux-roues motorisés. Ils peuvent effectivement faire du bruit, mais leur emprise sur le territoire est beaucoup plus faible que celle des voitures. Dès lors, on peut se demander si on ne devrait pas plutôt faire le mouvement inverse et soit garder le statu quo, soit penser à diminuer l'impôt pour ces véhicules qui respectent une certaine norme (par exemple EURO 5). Il s'agirait ainsi d'avoir une incitation pour que les personnes puissent abandonner leur voiture au profit d'un deux-roues motorisé parce que tout le monde ne veut pas se mettre au vélo. M. Leibzig comprend la remarque parce que c'est toujours impressionnant quand on parle d'un doublement, mais il s'agit de doubler le montant actuel qui est de 22 francs. Si M. Leibzig a osé proposer au Conseil d'Etat ce doublement, c'est que le canton de Genève est largement inférieur aux autres cantons pour ce type de véhicule. Même en le doublant, Genève arriverait dans la moyenne et resterait, par exemple, bien inférieur au canton de Vaud (voir annexe 2). Quant à la typologie des « deux-roues » motorisés, M. Leibzig explique qu'au niveau de l'emprise au sol, les motos, les tricycles et les quadricycles sont dans la même base de taxation. Par contre, pour qu'ils ne soient pas considérés comme des voitures, il faut qu'ils ne soient pas particulièrement larges. C'est la largeur de voie qui va ainsi définir si c'est un quad ou une voiture. On constate d'ailleurs qu'il y a actuellement six quadricycles légers et 303 quadricycles à moteur. Quant

aux scooters à trois roues, ils sont considérés comme des deux-roues parce que les deux roues avant sont jumelées avec une distance plus faible que la limite déterminant que c'est un autre type de véhicule.

En réponse à plusieurs interrogations sur l'utilité du fonds de promotion de l'électromobilité, M. Leibzig trouve qu'il est très ambitieux de penser qu'il y aura de toute façon 50 à 80% des véhicules nouvellement immatriculés électriques dans quelques années. Quoiqu'il en soit, l'idée est d'aider ceux qui ne sont pas nouvellement immatriculés. En fait, ce qui risque d'arriver si on ne donne pas de coup de pouce, c'est que le parc va être d'autant plus vieillissant pour une partie de la population (M. Leibzig ne pense pas là à la population qui a un sous-sol aménagé et chauffé pour sa voiture). Ce fonds de promotion doit aussi permettre de rassurer sur la technologie. Aujourd'hui, elle fait encore peur comme on avait peur de l'essence sans plomb en 1995.

Selon un député PLR un véhicule électrique doit rouler environ 70 000 km [ndla : le chiffre avancé par le TCS est de 30 000 km] pour que son empreinte environnementale soit meilleure que son équivalent thermique en prenant en compte notamment la production de la batterie et la manière dont est produite l'électricité utilisée. Si on achète de l'électricité allemande produite par du charbon, il n'est pas certain que cela ait un impact gigantesque en faveur de la planète. Cela a certainement un impact au niveau local, mais pas de manière générale. Il a par ailleurs l'impression que les batteries électriques actuelles sont un peu une technologie transitoire avant une technologie qui se rapprocherait de l'hydrogène. Est-ce que le fonds de promotion servira aussi la recherche dans ce domaine ? M. Leipzig répond que non. On parle de milliards de francs de recherche et développement dans le monde de l'industrie ; avec ce fonds, il est question de quelques centaines de milliers de francs par année destinés à soutenir, dans une optique de neutralité fiscale, le virage technologique du parc de véhicules.

Le député PLR, en se remémorant une audition de l'Office fédéral de l'environnement, se souvient qu'il y a deux types de pollutions : d'une part, le CO₂ et, d'autre part, les microparticules. Avec les nouveaux véhicules et les filtres qui existent contre les microparticules (celles-ci auraient été divisées par cinq à Genève grâce au renouvellement du parc), le CO₂ semble être devenu l'enjeu principal. De ce point de vue, est-ce que le PL 12888, fondé sur le CO₂, n'est pas le plus adéquat pour mettre en œuvre le principe du pollueur-payeur ? Par rapport aux microparticules, M. Leipzig explique que la technologie est en train de créer de nouveaux polluants. A force de vouloir dépolluer une motorisation, on va tellement loin que l'on crée des problématiques nouvelles. Comme les moteurs à essence sont aujourd'hui

équipés d'une injection directe, cela va créer des microparticules et des NOX [ndla : famille des oxydes d'azote], ce qui était auparavant réservé aux moteurs diesel. En prenant un peu de recul, il faut constater que l'évolution du moteur à combustion est à peu près au point mort. L'industrie va en tirer le plus possible pour vendre ce qu'elle sait faire et continuer à faire tourner les usines avant de passer à une autre technologie, ce qui coûte beaucoup d'argent. Ils vont arriver sur un marché où certains ont démarré l'automobile au moment des moteurs électriques. Ils vont donc être premium dans les moteurs électriques. Le luxe va toujours rester parce qu'on arrive à passer d'une technologie à une autre puisqu'il y a une valeur ajoutée très importante.

Par rapport au fait de ne cibler que le CO₂, ce qui dérange M. Leibzig personnellement c'est que l'on va influencer les consommateurs sur de mauvaises technologies. En 2008, il y a une crise qui a fait augmenter le prix du baril de pétrole. On s'est alors dit que le moteur diesel ne polluait plus. Il aurait plutôt fallu expliquer que le moteur diesel consommait moins et que c'était donc moins cher à la pompe. On a ainsi vu le parc genevois se modifier en faveur de davantage de moteurs diesel. En 2012-2013, on s'est rendu compte qu'ils polluaient quand même. Dès lors, M. Leibzig pense qu'il n'est pas suffisant de ne cibler que le CO₂. En effet, on est en train de produire des microparticules et de créer d'autres problèmes. Par contre, on est dans une phase de transition où le moteur à combustion vit ses dernières années. On peut se demander à quoi cela sert de mettre beaucoup d'énergie à influencer quelque chose qui va, de toute façon, disparaître gentiment.

Un député S demande enfin s'il serait possible d'avoir, de façon anonymisée, la base de données sur laquelle repose l'extraction statistique distribuée en séance (voir annexe 3). M. Leibzig valide et comprend l'intérêt de mettre en relation un détenteur (anonyme) et ses véhicules².

Audition du Groupement Transports et Economie (GTE)

Le GTE est représenté par M^{me} Stéphanie Ruegsegger, secrétaire, et M. Nicolas Rufener, vice-président.

M^{me} Ruegsegger rappelle que l'initiative lancée par l'UDC, avec le soutien du MCG, se base sur le constat que, pour ses auteurs, la fiscalité automobile est trop élevée à Genève en comparaison nationale. Même si elle est plus favorable pour certaines catégories de véhicules, elle reste très chère pour certaines autres catégories. Dans sa prise de position sur l'initiative, le

² Les données sont disponibles via ce lien : https://www.dropbox.com/s/r1r92xp006v081c/A3-4_NbrVhcDetenteurGV.xlsx?dl=0

Conseil d'Etat a dit que celle-ci est valable sur la forme, mais qu'il s'y oppose sur le fond en invoquant notamment l'urgence climatique décrétée dans le canton et l'urgence d'adopter une réforme de la fiscalité automobile qui encourage l'achat de véhicules respectueux de l'environnement et qui décourage l'acquisition de modes de transport plus polluants.

Le GTE peut comprendre l'agacement des initiants face à la fiscalité qui est quelques fois confiscatoire à Genève alors que les aménagements sont toujours un peu hostiles à la voiture. On peut comprendre ce sentiment que l'automobiliste soit quelquefois considéré comme une vache à lait de l'Etat. Le GTE comprend également le contexte de changement climatique et l'importance d'adopter des comportements plus respectueux de l'environnement. Ainsi, le GTE estime que la fiscalité automobile, notamment, doit également s'adapter, et l'IN 178 ne va peut-être pas exactement dans ce sens. Si le GTE n'est pas opposé à une diminution de la fiscalité, il est par contre tout à fait attaché à la neutralité fiscale. Ainsi, un système qui respecterait la neutralité lui conviendrait.

M. Rufener prend appui tout d'abord sur le rapport du Conseil d'Etat relatif à l'IN 178 et l'invocation de la M 2539 qui demandait une réforme de l'imposition des véhicules à moteur tendant à être neutre fiscalement en se basant sur des éléments liés à l'évolution technologique et à l'arrivée sur le marché de nouveaux types de moteurs (électriques, hybrides, hydrogènes, gaz naturel, biogaz) et la prise en compte des cas particuliers des véhicules de collection. Selon le GTE, le Conseil d'Etat ne répond que partiellement aux invites de la motion avec le PL 12873 qu'il propose également comme contreprojet à l'IN 178. Il faut rappeler que, dès 2021, le GTE invitait, lors de son audition, les autorités à revoir le système de fiscalité en disant que l'objectif sous-jacent à la motion 2539 était de taxer les émissions de CO₂ et de se préoccuper de la taxation des véhicules les plus polluants. Aujourd'hui, on a un système basé sur la puissance qui est éventuellement une imposition de la richesse, mais qui n'est en aucun cas une imposition de la pollution. A ce titre, le système mérite d'être changé.

Un autre élément indispensable est la prise en compte du trafic professionnel. En matière de politique de mobilité, il y a deux parents pauvres, les piétons et le trafic professionnel. La question des piétons ne sera pas abordée aujourd'hui, mais le trafic professionnel est clairement le parent pauvre qui préoccupe beaucoup le GTE. A ce titre, la proposition initiale ne fait pas de distinguo et ne satisfait pas pleinement le GTE. On voit que le transport professionnel a énormément souffert durant la période COVID, notamment par un certain nombre de mesures de restriction de la mobilité qui ont été prises et qui ont emporté aussi le trafic professionnel. La fédération

dont M. Rufener s'occupe a fait des sondages récemment avec un taux de réponse extrêmement élevé de 20% (généralement, ces sondages reçoivent 3 à 5% de réponses). Ainsi, sur les 20% de réponses, pratiquement toutes les entreprises qui ont du trafic professionnel ont subi des baisses de capacité et ont subi des dommages liés aux mesures prises dans le cadre du COVID. Il y a même 30% des entreprises ayant répondu qui disent qu'elles renoncent à faire des prestations en ville parce que ce n'est plus possible (circulation, stationnement). Ainsi, le trafic professionnel, notamment quand on parle de taxation des véhicules, mériterait d'être pris en considération.

Un autre élément important pour le GTE est l'adhésion à la prime d'achat pour les véhicules électriques. L'intention est louable, mais elle appelle des mesures d'accompagnement, notamment une politique de bornes de recharge. En effet, si on encourage les gens à acheter des véhicules électriques, mais qu'ils n'ont pas la possibilité de les recharger, cela commence à être problématique, et d'autant plus avec 85% de locataires et tous les problèmes de droit du bail associés. Le domaine public devrait aussi offrir des solutions de recharge, comme cela se passe dans d'autres cantons, dans d'autres villes et dans d'autres pays. A ce titre, une politique plus ambitieuse montrerait que Genève est vraiment orienté vers la transition énergétique et la lutte contre le CO₂. Aujourd'hui, on a encore de très sérieux doutes. Il y a encore beaucoup de la parole aux actes.

Pour les véhicules professionnels, on parle d'une subvention de 15 000 francs pour l'achat d'un véhicule électrique. Il faut toutefois savoir que la disponibilité de ces véhicules n'est pas évidente. Il n'y a pas énormément d'alternatives possibles, notamment pour les camionnettes d'entreprises. Quant aux camions, ils sont extrêmement onéreux. Donc, l'investissement en tant que tel et la différence de prix sont suffisamment importants pour que cette subvention n'ait pas de dimension suffisamment incitative. Elle est largement trop faible.

Globalement, le GTE soutient la neutralité fiscale ; la fiscalité est un bon instrument s'il est utilisé judicieusement pour faire avancer la politique en direction d'objectifs qui sont très largement partagés. Par contre, le GTE a quelques doutes sur le PL 12873 comme réel contreprojet à l'initiative. Le GTE pense que ce projet de loi doit être largement retravaillé pour pouvoir répondre aux différentes exigences et aux différents objectifs sans rater sa cible et sans fixer les travers de la fiscalité actuelle qui ne taxe que la puissance et qui n'est pas très claire quant à l'impact effectif. Taxer la puissance, c'est par exemple taxer les véhicules électriques puissants qui sont extrêmement peu impactants sur l'environnement, voire le CO₂, même s'il y a un système d'exonération qui est adossé à ceci et dont on peut également

débatte. L'intégration de la problématique du transport professionnel et des poids lourds dans la réflexion paraît également indispensable. Enfin, les auditionnés pensent que le PL 12888 pourrait probablement proposer une meilleure alternative, ou en tout cas une fusion des deux projets avec les bons éléments de l'un et les bons éléments de l'autre, ce qui permettrait d'avoir un projet lisible et clair et qui réponde aux différents objectifs. Cela permettrait peut-être aussi de juguler, voire de mettre un terme, à un certain tourisme fiscal que le GTE ne cautionne pas, mais qu'il constate factuellement. Il peut même le regretter, mais, dans les faits, la taxation est tellement plus élevée à Genève que dans d'autres cantons que la tendance est malheureusement marquée chez certains à chercher des économies. Toute économie étant bonne à prendre, on fait alors du tourisme fiscal.

En résumé et en réponse à une demande de clarification, le GTE confirme qu'il ne soutient pas l'initiative mais un contreprojet qui soit neutre fiscalement, orienté vers le respect de l'environnement et qui soit lisible pour les citoyens. En l'état, avec le projet de loi du Conseil d'Etat, une chatte n'y retrouverait pas ses petits.

Un député S relève que, selon le rapport du Conseil d'Etat, Genève se situe dans la moyenne de l'imposition des véhicules. M. Rufener souligne que dans les faits, comme souvent, Genève a une fiscalité extrêmement progressive. Avec le système d'exonération, cela permet d'être dans la moyenne. Ce sont des artifices qui le permettent.

Un député S revient sur le fait que l'automobiliste serait une vache à lait, que l'impôt sur les véhicules serait confiscatoire, etc., autant de clichés sur l'automobiliste qui paierait trop alors que les coûts du TIM sont massifs pour la collectivité : 120 000 personnes à Genève souffrent d'un bruit excessif et de la pollution de l'air, avec un impact direct sur la santé (en particulier sur les personnes âgées et les enfants), sans parler des microplastiques qui, avec le frottement des pneus, se retrouvent dans la nappe phréatique et que l'on finit par ingérer, ou encore des décès sur les routes (14 en 2021, principalement des piétons et des cyclistes). Etait-ce ironique de la part du GTE de revenir avec ces clichés ? Ne faudrait-il pas avoir une vision plus équilibrée ?

M^{me} Rueggsegger pense que, dans le débat sur la mobilité, les clichés sont légion et ils en sont les premières victimes. En effet, on les présente volontiers comme des « pro-bagnoles » alors qu'ils défendent la mobilité individuelle et, surtout, le transport professionnel. La réalité est beaucoup plus nuancée que cela. Sur toutes les problématiques évoquées, notamment celle du bruit, le GTE a participé aux consultations officielles et officieuses sur le sujet et ils ont fait des propositions sur les aménagements phoniques et

les aménagements urbains. Il n'y a pas que la fiscalité. Il n'y a pas que la voiture. C'est une gestion qui doit être globale et pas simplement focalisée sur la voiture. Certes, la voiture fait du bruit comme la vie fait du bruit en général, mais les véhicules sont aussi toujours plus respectueux. Avec les avancées technologiques, on va plutôt dans le bon sens.

M. Rufener ajoute que le trafic automobile est, certes, source de pollution, mais il est aussi source de bien-être. On livre ainsi quantité de prestations, à l'image de l'IMAD, même si elle utilise de plus en plus le vélo. En fait, c'est beaucoup plus complexe que de simplement dire qu'il y a des activités polluantes qu'il faut supprimer. C'est une question de mesure. On sait que le train et le tram posent de gros problèmes de particules fines métalliques à tel point que la gare de Zurich a fait face à des nécessités de mesures complémentaires, parce que leur gare souterraine se trouvait avec un air saturé en particules fines métalliques. C'est l'activité humaine qui effectivement crée un certain nombre de nuisances. Jusqu'à un certain stade, elles doivent être considérées comme acceptables et, à partir d'un certain stade, on doit penser que l'on franchit certaines limites et qu'il faut peut-être modifier certaines choses. Enfin, M. Rufener rappelle que la fiscalité automobile ne se réduit pas à l'usage de l'automobile tel qu'on le connaît au niveau cantonal. Il y a une fiscalité notamment via l'impôt sur les huiles minérales qui fait que, pour chaque litre d'essence, l'automobiliste paie beaucoup d'argent. C'est de l'argent qui, théoriquement, devrait être dévolu au trafic automobile et aux infrastructures automobiles, ce qui n'est de loin pas le cas. Le jour où les voitures ne consommeront plus d'essence, respectivement où il y aura moins de voitures, respectivement où la fiscalité sera entièrement allouée à ce que pour quoi elle devrait l'être puisque, selon le principe fiscal, c'est une fiscalité attribuée – certes, c'est le législateur fiscal en matière d'infrastructures routières –, mais les infrastructures ferroviaires, notamment, n'auraient plus les moyens nécessaires pour leur développement et pour répondre aux besoins de la population et au transfert modal. Il y a donc une vision globale qui s'associe à ceci. D'un autre côté, on a une fiscalité en matière de stationnement qui est extrêmement avantageuse et certains ont tendance à dire que ce serait antisocial d'augmenter les 200 francs par année au niveau des macarons alors que le GTE pense qu'une augmentation importante ne serait absolument pas choquante. Il est quand même hallucinant de pouvoir laisser sa voiture sur 10 m² pendant une année en pleine ville sur une zone bleue et que cela coûte 200 francs par année alors que l'on paie 65 francs par jour pour la même chose pour un chantier.

Le député S demande enfin si, pour faciliter le transport professionnel et désengorger la ville, il ne faudrait pas limiter le transport individuel,

considérant que le 50% des personnes qui sont dans le trafic le matin disposeraient d'une alternative fiable, par exemple un transport public, qui pourrait leur permettre de ne pas prendre leur voiture. M. Rufener répond positivement. D'ailleurs, il y a 20 ans, le GTE était assez seul à le dire. Par ailleurs, sans les milieux économiques, le CEVA n'aurait jamais été fait puisque ce sont eux qui ont porté, notamment financièrement, la campagne de votation sur le sujet. Ce qu'ils regrettent, c'est que, en matière de politique de mobilité, on fait toujours de la politique contre et pas de la politique pour. En matière de vélo, les pistes COVID ont été pensées – d'ailleurs, le Conseil d'Etat et l'administration l'ont confirmé – contre le trafic automobile et non pour les vélos. C'est là qu'il commence à y avoir un problème. C'est la raison pour laquelle une étude réalisée par leurs milieux a été citée dans la décision de justice qui a invalidé la piste cyclable sur le boulevard Georges-Favon, même si la décision n'est pas définitive.

Un député PLR aimerait entendre les auditionnés sur l'aspect des subsides prévus par le projet de loi du Conseil d'Etat qui interviendrait comme contreprojet à l'initiative (vote en 2023, entrée en vigueur éventuellement en 2024). Au niveau de l'évolution du parc automobile, on voit qu'il y aura bientôt une majorité des nouveaux véhicules vendus qui sont hybrides rechargeables ou entièrement électriques. On dit également qu'en 2027, les voitures électriques devraient avoir le même prix que les voitures thermiques. Dans ce contexte, il se demande si on n'est pas juste dans un effet d'aubaine avec ces subventions, sachant que le parc automobile suisse, et en particulier genevois, se renouvelle tous les dix ans. Il aimerait savoir s'il y a un véritable intérêt à passer par des subventions et des primes à la mobilité électrique.

M. Rufener considère que c'est une question de ciblage de la subvention. S'il y a majoritairement un effet d'aubaine, c'est problématique. Si c'est un effet d'aubaine pour certains et que c'est incitatif pour la majorité, cela vaudrait alors la peine, mais c'est difficile de le calculer à l'avance. M^{me} Ruegsegger ajoute que la subvention serait surtout utile pour le transport professionnel, notamment pour les poids lourds. Il faut savoir que ceux-ci coûtent aujourd'hui près de 1 million de francs. C'est extrêmement cher. La prime de 15 000 francs pour un poids lourd est donc juste ridicule. Les entreprises de transport professionnel qui ont déjà subi quelques difficultés ces derniers mois n'auront juste pas les moyens d'investir de telles sommes.

Un député Ve signale qu'il est sensible au transport professionnel que les auditionnés cherchent à défendre. Selon lui, taxer uniquement le dégagement de CO₂ n'est pas forcément avantageux pour le transport professionnel. M^{me} Ruegsegger indique qu'ils se sont opposés à l'augmentation de la

taxation pour les véhicules professionnels qui va, dans certains cas, du simple au double avec le PL du Conseil d'Etat.

Un député PDC revient sur la question des véhicules professionnels et du CO₂. Si le fait de se baser sur le CO₂ est contre-productif pour le secteur que les auditionnés représentent, cela doit être souligné. On peut trouver une solution globale pour tous les véhicules, y compris les véhicules professionnels, sur la base des émissions de CO₂ ou trouver des alternatives. M^{me} Ruegsegger rappelle que le GTE se tient à disposition pour discuter d'un éventuel contreprojet.

Audition de la Coordination transports et déplacements (CTD)

La CTD est représentée par M^{me} Andrea von Maltitz et M. Nataniel Mendoza

M^{me} von Maltitz rappelle que la CDT réunit six associations qui s'occupent de tout ce qui concerne les transports et l'environnement. En 2020, l'Office fédéral du développement territorial a fait une estimation des coûts et bénéfices de tous les modes de transport. On voit ainsi qu'il existe des coûts directs (ce que l'on paie si on achète de l'essence, un billet de train, etc.) et des coûts indirects qui sont nettement plus importants. Ces coûts indirects concernent beaucoup de domaines comme la nature et le paysage, la pollution atmosphérique (l'essence et le diesel polluent) et sonore (un sixième de la population en Suisse, et nettement plus à Genève, se plaint du bruit dû au trafic), les accidents (coûts des soins, rentes, etc.). Au total, on arrive à près de 14 milliards de francs de coûts externes néfastes (voir annexe 4, page 2). On constate également qu'il n'existe qu'un seul mode de transport qui génère des bénéfices externes (un gain pour la société) : la marche. Elle rapporte ainsi 1,4 milliard de francs par an. Tous les autres modes de transport, y compris les transports publics, coûtent à la communauté. Ainsi, 71% des coûts sont dus aux transports individuels motorisés (camions et voitures). Ces coûts sont supportés non par la personne qui les occasionne, mais par la société en général. Cela pose donc un gros problème.

Si on était vraiment juste, on devrait peut-être dire que, à chaque fois que l'on marche, on reçoit de l'argent parce que c'est bon pour la santé. Dans certains pays comme dans les pays scandinaves, c'est déjà prescrit par les médecins et remboursé. Dans une société juste et acceptable, il faudrait que ceux qui occasionnent les coûts les supportent aussi selon le principe du pollueur-payeur.

Par ailleurs, le nombre de ménages sans voiture augmente considérablement en Ville de Genève (de 30% à 42% entre 2000 et 2015), mais également à l'échelle du canton (1^{re} couronne et périurbain). C'est en effet une tendance de fond. Ainsi, à Bâle, il y a déjà plus de 50% de ménages sans voiture. On peut se demander si, par équité, ces ménages doivent payer pour les ménages avec voiture et, donc, pour leurs coûts de voitures ou si c'est un subventionnement indirect que l'on fait de la voiture. D'ailleurs, la question se pose aussi en termes de gestion de l'espace public. A cet égard, M. Mendoza souligne la question de la répartition de l'espace public selon les différents modes. On peut voir que les transports publics motorisés, en ville de Genève, représentent environ 27% des déplacements, mais que la part de la voie publique allouée à ces transports individuels motorisés est de 66%. Il y a donc un déséquilibre majeur dans la manière dont on aménage l'espace public et dont on le répartit entre les différents usagers. C'est une externalité importante à relever parce qu'elle est peu mentionnée.

Cet espace public est utilisé pour l'espace de circulation, mais aussi pour les espaces de stationnement. La Ville de Berne a estimé qu'une place de stationnement en surface coûtait 5 francs par heure à la collectivité bernoise. Si, de manière conservatrice, on suppose que le prix est le même à Genève, même si le prix du foncier est plus élevé et que l'on prend en considération le fait qu'un macaron zone bleue coûte 200 francs par an, cela revient à 55 centimes par jour, soit 2 centimes par heure. On se rend compte ainsi que la collectivité subventionne les utilisateurs de ces places à hauteur de 4,98 francs par heure. Cela constitue un autre argument pour dire que la taxation de ces véhicules est importante et que, aujourd'hui, elle n'est pas à la hauteur de ce que cela devrait être si on voulait prendre en considération tous les coûts générés pour la collectivité.

M^{me} von Maltitz relève que cette initiative va à l'encontre de la politique cantonale actuelle. Il existe un plan climat cantonal dont l'un des axes importants est la mobilité avec des mesures relativement concrètes. On peut notamment citer la mesure 2.8 consistant à mettre en œuvre une tarification de la mobilité basée sur son impact environnemental. Il s'agit de rendre le stationnement pendulaire plus contraignant, de prévoir des plans de mobilité d'entreprise et de mettre en œuvre des mesures de tarification de la mobilité (mobility pricing) avec la volonté de mener un projet pilote avec la Confédération, ce qui a déjà été accepté. Il s'agit aussi d'intégrer des mesures de restrictions pour les voitures les plus polluantes ainsi que modifier l'impôt sur les véhicules à moteur avec un système de bonus-malus, une taxe sur les véhicules lourds, etc. Tout cela doit être adapté aux prestations kilométriques effectuées effectivement par les véhicules. C'est une tendance de fond non

seulement à Genève avec le plan climat, mais aussi au niveau national puisque l'on discute de taxer les voitures selon le kilométrage effectivement effectué. Quand on voit tout cela, on doit constater que l'initiative proposée ne va vraiment pas dans le bon sens.

Un commissaire PLR, s'étonnant de la part d'espace public allouée aux voitures, demande si, le cas échéant comment, les trottoirs sont pris en compte. M. Mendoza répond que les trottoirs sont bien pris en compte. La plateforme SITG permet en effet de connaître quelle est exactement l'emprise de trottoirs (piétons) et des surfaces de stationnement (voitures, deux-roues, etc.).

Un commissaire Ve demande si la CTD a une opinion sur le contreprojet qui pourrait être le projet du Conseil d'Etat. M^{me} von Maltitz répond que celui-ci ne va pas assez loin, mais qu'il va au moins dans la bonne direction. Sur l'espace public et ses coûts associés, si on circule avec une voiture à diesel ou avec une voiture électrique, la différence n'est pas bien lourde. L'idée de base doit plutôt être que l'on encourage au covoiturage et aux transports publics. En d'autres termes, il faut appuyer sur le stationnement pour qu'il y ait moins de possibilités en la matière. De même, une fois qu'un avion est parti, il faut bien qu'il se pose quelque part et, s'il n'y a pas de possibilité de se poser, on n'entreprend pas ce voyage. C'est la même chose pour les places de stationnement pour les voitures.

M. Mendoza fait remarquer que, si l'ensemble du parc automobile actuel passait à l'électrique, il faudrait des quantités énormes d'énergie pour pouvoir l'alimenter. Il faudrait en effet remplacer toute cette énergie fossile par une énergie électrique et on se demande comment on pourrait produire cette énergie avec tous les coûts que cela aurait pour la collectivité. Il faut savoir qu'un véhicule individuel motorisé, qu'il soit à propulsion électrique ou à moteur à combustion, c'est une quantité d'énergie très importante pour, la plupart du temps, déplacer 1,2 personne en moyenne et généralement durant 1 heure par jour.

Un commissaire S revient sur la ligne argumentative de l'initiative. Tout d'un coup, une piste cyclable un peu large voit le jour à Plainpalais dans un contexte extraordinaire et on a l'impression que le canton entier s'est couvert de pistes cyclables ; or, dans la réalité, on construit surtout de nouvelles routes à l'image de la route des Nations. Il a plutôt l'impression que, à la marge de la marge, il y a ici et là un coup de peinture qui est donné et aussitôt apparaît un mouvement très réactif qui légitime une baisse d'impôts qui bénéficierait à tout le monde au nom d'un prétendu retrait de disponibilité de routes pour les automobilistes.

M^{me} von Maltitz signale qu'ils s'inscrivent en faux contre l'idée que les routes sont l'apanage unique des automobilistes, puisque c'est ce qui est dit dans l'initiative. Pour eux, c'est un espace convivial pour tous les modes de transports. Cela signifie qu'ils s'inscrivent en faux contre cette idée qu'il faut réduire la taxe parce qu'il y a peut-être une toute petite réduction, de temps en temps, de l'espace consacré aux automobilistes. Quelques initiatives ont été prises suite au COVID, mais, sur l'ensemble du réseau routier, c'est extrêmement peu quand on voit ce qui est fait actuellement pour l'autoroute autour du Grand-Saconnex. Si on parlait de cette idée, au contraire, il faudrait vraiment augmenter la taxe sur les automobiles, même si cela demeure relatif ; en effet, selon le TCS, une voiture coûte en moyenne 11 000 francs par année (essence, stationnement, réparations, amortissement, etc.).

M. Mendoza note qu'un autre argument invoqué par les initiants est le fait de dire que ce sont les professionnels qui pâtissent le plus du trafic. Il faut savoir que les professionnels qui utilisent leur véhicule dans le cadre de leur activité professionnelle représentent 3% des déplacements à Genève. C'est donc très marginal. Cela veut dire que c'est tout le reste des déplacements qui empêche ces professionnels de circuler aisément. Par ailleurs, la plus grande part des déplacements ce sont les déplacements de loisirs. Si on veut réussir à libérer les routes, il faut donner des incitations ou des solutions aux gens pour qu'ils puissent se déplacer autrement qu'en voiture pour leurs loisirs.

Un député PDC note que les auditionnés ont dit que les professionnels représentent 3% des déplacements à Genève ; il se demande, en pensant à un contreprojet, si on ne devrait pas être plus conciliant avec les entrepreneurs par rapport à ces coûts parce qu'il s'agit de leur outil de travail. M^{me} von Maltitz explique qu'il existe des pays qui font la différence. Par exemple, au Danemark, il y a des plaques jaunes, des plaques blanches et des plaques mi-jaunes mi-blanche, les blanches étant pour les gens normaux et les jaunes pour les véhicules utilisés uniquement professionnellement, et il y a une différence de taxation. M^{me} von Maltitz trouve que ce principe ne semble pas faux. Elle pense qu'il faut faire la différence entre les véhicules vraiment nécessaires et ceux qui ne le sont pas. M. Mendoza ajoute qu'il faut aussi se rendre compte que bon nombre de déplacements professionnels peuvent être réalisés autrement. Certains ne peuvent pas, mais une étude réalisée au niveau européen identifie que 50% des trajets urbains professionnels pourraient être réalisés à vélo. C'est une estimation théorique, mais il y a néanmoins un grand potentiel à ce niveau.

Le député relève que cela peut s'entendre dans un contexte de centre-ville. Après, il y a aussi des limites liées aux conditions physiques des uns et des autres par rapport à l'utilisation du vélo. M^{me} von Maltitz pense

qu'il faut réaliser à quel point le canton de Genève est urbanisé. Si on lui fait la même remarque concernant le canton d'Uri dans une région d'alpage, elle dira qu'il faut peut-être même un SUV, mais, à Genève...

Audition du département des infrastructures (DI)

Le DI est représenté par M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, et M. Didier Leibzig, directeur général de l'OCV.

M. Dal Busco remercie la commission de l'avoir invité pour donner un positionnement politique. De manière générale, le Grand Conseil a voté la motion 2539 à une très large majorité en avril 2019. Celle-ci demandait que le Conseil d'Etat se penche sur une réforme de l'imposition des véhicules en insistant sur les lignes directrices de cette réforme que le Conseil d'Etat a estimé équilibrée puisqu'il a répondu favorablement à la motion en proposant un projet de loi. Celui-ci répond donc directement à la motion, mais aussi au plan OPair adopté le 17 janvier 2018. Ce plan disait qu'il fallait réviser l'imposition des véhicules à moteur en baissant les seuils du bonus, notamment pour tenir compte de l'évolution technologique, de reconsidérer le seuil du malus et d'appliquer le système de bonus-malus aux voitures plus anciennes qu'une certaine date et qui en sont ainsi exemptes jusqu'à présent. La motion adoptée par le Grand Conseil à une large majorité insistait sur des aspects environnementaux et demandait que le système soit plus incitatif et plus soutenant à l'égard de l'électromobilité individuelle, que le nouveau système d'imposition contribue à lutter contre la pollution de l'air, que l'on prenne en compte l'évolution technologique, que l'on réactualise le système de bonus-malus et que l'on tende vers la neutralité fiscale.

Lors de la présentation du projet de loi, le département avait expliqué, dans un processus dynamique visant à des changements de comportements, notamment à acquérir des véhicules plus vertueux, qu'il est difficile d'avoir une neutralité fiscale à tous moments. En effet, par définition, un système dynamique évolue. La proposition avec le projet de loi du Conseil d'Etat était donc de considérer, constatant que ce changement de système allait occasionner une augmentation des revenus du fait de cette nouvelle imposition, d'affecter le produit de ce changement à des mesures incitatives en faveur de l'électromobilité avec un système de subventionnement. C'est de cette manière que la question de la neutralité a été traitée. Finalement, on pense que tous les éléments mis en exergue dans la motion sont traduits dans le projet de loi.

Le projet de loi a été déposé en début 2021. Ensuite, la commission fiscale a suspendu ses travaux en attendant de voir si l'IN 178 allait aboutir,

ce qui a été le cas. Dans l'examen de l'initiative et dans sa prise en considération et sa proposition politique, le Conseil d'Etat a fait le lien entre l'initiative et le projet de loi déposé en invitant le Grand Conseil à déposer ou en tout cas à envisager l'élaboration d'un contreprojet et il a précisé que son projet de loi pouvait en constituer la base. En effet, le Conseil d'Etat a invité dans son rapport à rejeter l'IN 178 qui a, en tout cas, le mérite de la clarté puisqu'elle propose de diviser tous les barèmes par deux. C'est donc assez simple. Malheureusement, il y a quand même un certain nombre de problèmes avec une telle proposition, au-delà de la question des recettes. Il s'agit de se positionner dans une logique d'un système fiscal qui oriente une politique publique, en l'occurrence celle de la protection de l'air, de lutte contre le réchauffement climatique, etc. Entre-temps, en juin 2021, un plan climat renforcé a été adopté. Il faut constater que l'initiative fait fi de ces considérations en matière environnementale. Pour le Conseil d'Etat, ce n'est pas admissible. Le Conseil d'Etat pense que son projet de loi traite de toutes les problématiques, certes de manière plus complexe que l'initiative – c'est une forme de handicap –, mais force est de constater que la voie proposée par le biais de cette initiative est totalement contraire à ce que l'on devrait faire et ce n'est pas un adversaire de la voiture qui parle aux commissaires. Au contraire, M. Dal Busco aime beaucoup les voitures, mais ce genre d'orientation ne va juste pas.

Un député S revient sur un argument des initiants : il faut diminuer de moitié l'impôt parce que l'espace public s'est drastiquement réduit pour l'usage de la voiture. Est-ce sérieux ? La voie verte s'est faite sur une ancienne voie de chemin de fer. La piste cyclable sur le pont du Mont-Blanc a été faite sur le trottoir. Il y a effectivement une ou deux pistes cyclables polémiques dont on a beaucoup parlé, mais, dans l'ensemble, il semble que les aménagements réalisés sont souvent provisoires et bien modestes en comparaison des nouveaux aménagements routiers et autoroutiers à l'échelle du canton. N'y a-t-il pas quelque chose d'un peu mensonger dans la manière dont les initiants, dans leur exposé des motifs, laissent entendre que les pauvres conducteurs de véhicules motorisés seraient injustement frappés par un impôt toujours aussi élevé alors qu'ils perdent l'usage de l'espace public ?

M. Dal Busco relève qu'on ne peut que constater que, à certains endroits, on ne roule pas aussi bien qu'auparavant, mais ce ne sont pas les quelques aménagements et les pistes cyclables que l'on a pu faire qui en sont la cause. Si on ne peut plus rouler ou si on roule si mal à certains moments, c'est qu'il y a trop de monde sur la route. M. Dal Busco a mis en avant le fait qu'un système de mobilité qui se bloque, en particulier parce qu'il y a un usage exagéré de la voiture individuelle, notamment au centre de l'agglomération,

est néfaste pour l'économie. Si on essaie d'offrir des alternatives (pistes cyclables, transports publics performants, etc.), c'est aussi au bénéfice de l'économie parce que les gens qui laisseraient leur voiture au garage plutôt que de se déplacer tout seuls dans celle-ci, en prenant le vélo, les transports publics, voire un deux-roues motorisé, c'est au bénéfice aussi de l'activité économique. Le fait de dire que ce sont ces restrictions qui sont la cause de tout, ce n'est pas le cas. Le fait que l'on puisse peu ou pas rouler, c'est parce qu'il y a trop de voitures sur la route. L'argument ne tient pas à leurs yeux. Au contraire, en tout cas dans le centre de l'agglomération et dans les centres urbains, il faudrait donner un peu plus d'espace à des mobilités alternatives, ce qui aurait pour effet – M. Dal Busco en est intimement convaincu – de décharger le trafic individuel motorisé et, donc, d'améliorer la fluidité.

Un député Ve s'inquiète de présenter à la population une initiative extrêmement simple et un projet de loi extrêmement compliqué. Le DI aurait-il des idées pour simplifier ce projet de loi ? M. Dal Busco pense que cette idée doit probablement les guider. Il y a certainement des mesures ou des ajustements à faire. Quant à savoir si on arrive à simplifier les choses de manière à « régater » dans la même catégorie que l'initiative, cela va être très difficile. Cela étant, M. Dal Busco pense que des ajustements sont tout à fait possibles. Le département est prêt à travailler avec la commission sur ce point. M. Leibzig fait remarquer que, au vu de la motion et de la volonté affichée, cela a donné un grand nombre de paramètres. S'il faut prendre des paramètres qui se multiplient et qui ne s'additionnent pas forcément puisqu'ils ne parlent pas de la même chose, on doit prendre beaucoup de paramètres. Ils ont justement voulu simplifier les choses en prenant les critères d'aujourd'hui. En fin de compte, cela a peut-être l'air compliqué parce que l'on ne s'est jamais posé la question sur la manière dont cela fonctionne. En fait, aujourd'hui, un grand nombre de critères fonctionnent déjà ainsi. Pour éviter d'ajouter de la complexification, ils ont essayé de prendre des paramètres où il faut prendre des critères qui existent déjà. Le bonus-malus existe déjà. Il a été voté en 2009. Après ce ne sont que des paramètres qui ont été modifiés justement pour éviter de repartir à zéro et de recomplexifier la chose. Le grand nombre des paramètres et des volontés votées par le Grand Conseil ont fait que cela complexifiait la chose. En plus, on ajoute de vraies notions environnementales liées au climat et à la santé publique qui sont importants avec les enjeux consistants à tendre vers une neutralité fiscale. Il a été défini clairement par le parlement que cela ne doit pas être une taxe supplémentaire. Cela a été compris et le Conseil d'Etat propose quelque chose jusqu'à la neutralité totale de subventionner pour donner un élan.

Un député EAG demande pourquoi un tel retard a été pris à Genève dans le transfert modal, et comment on compte le rattraper dans le délai très court qu'il reste d'ici à 2030. M. Dal Busco n'est pas qualifié pour expliquer les raisons historiques de la situation actuelle. La question de la mobilité a été trop longtemps une affaire idéologique alors qu'elle ne l'est plus dans un certain nombre d'autres villes, notamment en Suisse alémanique, qui sont tout à fait prospères, avec des commerces florissants et des centres-villes vivants. M. Dal Busco n'a jamais compris cela, même si on voit les choses changer. A la Paradeplatz à Zurich, déjà depuis longtemps, toutes les personnes qui allaient travailler dans les grandes banques sortaient du tram avec leur complet trois pièces. Aujourd'hui, on observe cela aussi chez Pictet aux Acacias. Cela bouge donc aussi.

M. Dal Busco constate que ce sont des combats totalement anachroniques et d'arrière-garde. La mobilité est un service et il faut que les gens puissent se déplacer de manière performante, confortable et attractive. Les éléments qui ne peuvent pas bénéficier de cette mobilité, comme le transport de marchandises ou le transport professionnel, doivent pouvoir utiliser la route en priorité. Cela paraît être cousu de fil blanc. Maintenant, il faut que cela bouge, d'autant plus que le Grand Conseil et sa commission des transports ont réussi à faire une loi censée mettre tout le monde d'accord. Elle a été acceptée par le peuple à 68%, mais on voit aujourd'hui combien c'est difficile de la mettre en application. En appliquant ce qui est prévu dans la loi, on voit qu'il y a des recours. Il y a même la justice qui n'arrive pas à lire ce qui est écrit dans la loi et qui sort des arrêts incompréhensibles. On doit donc progresser et on verra bien ce qui se passe. Une jurisprudence viendra s'établir. Cela prend toujours plus de temps et on accumule du retard. M. Dal Busco pense que cette ville souffre de la comparaison avec d'autres en termes de qualités et d'attractivité pour la vie commerciale. Il faut avancer, mais les choses ne se font pas en un claquement de doigts. Quand M. Dal Busco est arrivé dans ce département, on lui a présenté les dossiers et les mesures, et il faut constater que même les plus anodines finissent devant le tribunal avec deux ans de procédures. Ce n'est juste pas possible. On n'est pas là pour mener la politique de la mobilité en produisant des écritures, des répliques, des duplicques et autres pour trois fois rien. Il faut relever que les tenants de tel mode de transport recourent contre les mesures au bénéfice des autres et vice-versa. Quand il a fallu prendre des mesures pour essayer d'avancer, il faut regarder ce qu'il y a dans la loi qui permet de le faire et l'appliquer. On essaie ainsi de faire un saut qualitatif pour bouger, sinon on n'avance pas. Cela passe forcément par une réattribution de l'espace public qui n'est pas extensible à l'infini. Si on veut faire du transfert modal, il faut faire des

réaffectations. Il faut prendre de l'espace à certains endroits. M. Dal Busco note qu'il n'y a pas systématiquement des oppositions. Par exemple, par rapport au projet sur l'avenue Pictet-de-Rochemont, le TCS s'est déclaré favorable. Le département a montré toute une série de mesures, notamment au niveau des effets sur le trafic, et il semblerait qu'ils soient convaincus du fait que cela soit jouable. On va donc avancer avec cela, mais on prend forcément sur une voie de circulation. On enlève ainsi une voie de circulation pour faire une piste cyclable bidirectionnelle. C'est le seul moyen d'avancer.

Un député Ve a entendu les initiants dire que le système de bonus-malus introduit en 2009 n'a eu aucun effet sur une modification quelconque du parc automobile. Il sait qu'il n'y a pas que l'impôt auto qui entre en considération dans le choix d'un véhicule, mais il aimerait savoir si le département a des éléments contre cet argument. M. Leibzig demande quel serait le parc automobile s'il n'y avait pas eu ce bonus-malus. On aurait pu imaginer une explosion du parc automobile qui est déjà très luxueux, ce qui veut dire très puissant, très gros et très lourd, du canton de Genève. On peut imaginer qu'on serait, sinon, largement au-dessus alors que c'est contenu aujourd'hui. Cela a été une décision du Grand Conseil de proposer ce bonus-malus et cela a ensuite été voté par le peuple à une grande majorité avec la notion de pollueur-payeur. Le projet de loi du Conseil d'Etat prévoit notamment de modifier les références du système. On passe de 120 grammes au kilomètre à 95 gammes au kilomètre. Ce n'est pas parce qu'on a décidé, un beau matin, que cela serait 95 grammes. En fait, ce sont les valeurs que les constructeurs doivent avoir sur l'entier de leur parc. Aujourd'hui, avec 120 grammes, c'est donner un bonus à toute nouvelle voiture qui rentre dans le parc parce qu'elles seront toutes inférieures à ce niveau. Ce n'est même plus un bonus où il y a une réflexion avant l'achat pour éviter de polluer et d'analyser ses vrais besoins. C'est un cadeau donné à toute voiture neuve. Il n'y a plus le côté incitatif que le parlement avait décidé en 2009.

M. Dal Busco fait remarquer que, ce qui est très important pour les effets notamment sur la protection de l'air, c'est le nombre de véhicules et leur masse. A l'extrémité du parc, il y a les véhicules puissants qui paient des montants très élevés s'ils sont immatriculés à Genève. Lorsqu'on acquiert un tel véhicule, quand on sait notamment le prix de l'assurance, le prix de l'impôt est à l'avenant, mais il y a quand même une volonté symbolique dans ce projet. Ceux qui ont des véhicules très chers et puissants qu'ils immatriculent dans d'autres cantons beaucoup moins regardants de ce côté, par exemple en Valais, M. Dal Busco pense que ce n'est pas fondamentalement une question de prix. C'est plutôt une question de symbole. Les gens sont peut-être agacés de payer un double malus. Le

Conseil d'Etat a donc voulu donner un signal symbolique puisque la classe de puissance la plus élevée a été enlevée. M. Dal Busco pense que c'est préférable parce que ces véhicules circulent à Genève où ils émettent du CO₂. Ce n'est pas le fait qu'ils aient des plaques valaisannes qui va changer grand-chose. L'idée en disant qu'on se montre un peu moins doublement méchant sur cette affaire est de rapatrier ce parc à Genève, notamment pour le fait que cela amène des ressources. C'est une critique que l'on entend souvent et qui est assez justifiée. Si on regarde en termes d'impact, cette petite part du parc est assez insignifiante sur la masse. Ils ont voulu donner ce signal. Ce n'est pas une contradiction. Il y a une valeur symbolique là derrière.

Un député S note que le rapport du Conseil d'Etat estime la perte fiscale à 58 millions de francs par année si l'initiative devait passer. Il demande si ce n'est pas une balle que les initiants se tirent dans le pied. En effet, cela serait autant de moyens en moins pour des aménagements, pour des routes ou pour fluidifier le trafic. Il aimerait savoir ce que représentent concrètement ces 58 millions de francs. M. Dal Busco répond que ce n'est pas un impôt affecté. Cela entre dans les caisses de l'Etat. Si on défend une fiscalité moins forte de manière générale, du point de vue des initiants, c'est fondamentalement une baisse d'impôt, peu importe laquelle. Cela étant, ce n'est pas l'argument principal dans cette affaire. Néanmoins, c'est quelque chose qui compte. C'est surtout de l'argent qui manque pour aider à la mutation du parc.

Audition du Touring Club Suisse section Genève (TCS)

Le TCS est représenté par M. François Membrez, président du TCS section Genève, et M. Yves Gerber, directeur du TCS section Genève.

M. Gerber aimerait à titre liminaire revenir sur la votation jurassienne de ce dimanche qui a vu une initiative, qui diminuait drastiquement l'impôt auto et qui n'était pas neutre fiscalement (un manque à gagner entre 3 et 6 millions de francs), être acceptée à 83% par la population bien que le gouvernement et le parlement jurassiens s'y soient opposés. Pour Genève, la conclusion qu'en tirent les auditionnés, c'est que le contreprojet à opposer à l'IN 178 doit retenir une très large adhésion transpartisane, sinon il y a un gros risque que cette initiative soit acceptée. Si l'on en croit les analyses du vote, c'est le pouvoir d'achat, avec les inquiétudes actuelles de la population face au retour de l'inflation, qui a commandé ce vote, peu importent les ressources étatiques. Les auditionnés en viennent donc à penser que le contreprojet doit recueillir une large adhésion. Les auditionnés ne pensent pas que le PL 12873 du Conseil d'Etat réponde à ce critère. Ils ont quelques critiques à formuler

par rapport à ce projet qu'ils mentionneront dans leur présentation. Le PL 12873 est punitif dans le sens où il revient sur les anciennes immatriculations. Il est aussi trop compliqué à faire passer. Le TCS a présenté une initiative qui est finalement devenue un projet de loi 12888 déposé par les députés qui ont bien voulu les suivre et qui aurait leur préférence.

M. Membrez considère que le PL 12873 est punitif avec un effet rétroactif violent puisqu'on reviendra jusqu'aux véhicules des années 2000. Il s'agit en effet de pousser les gens à se débarrasser à tout prix de leurs véhicules. En termes d'écoresponsabilité, c'est très mauvais. Le bilan carbone d'une voiture, quelle que soit sa motorisation, n'est pas bon. Il faut de l'énergie pour créer une voiture, qu'elle soit à moteur thermique ou à moteur électrique. On sait que les voitures électriques sont deux fois moins polluantes au niveau du bilan carbone de la production jusqu'à l'upcycling (on ne fait pas de recyclage, mais on réutilise différemment les batteries et l'essentiel du véhicule). Toutefois, de là à dire aux gens de jeter leur voiture rapidement et de l'envoyer sur les marchés parallèles n'est pas non plus excellent. De toute façon, le marché est en train de s'ouvrir et propose des offres incroyables, ce qui amène aux chiffres actuels en termes de ventes et d'immatriculations. Pour les auditionnés, il y a beaucoup trop de gens qui vont perdre le bonus et beaucoup moins qui auront l'accès au bonus. Il va en résulter, pour le citoyen, la vision d'un Etat taxateur qui va se faire 50 millions de francs en quelques années qu'il dit vouloir ensuite réattribuer sous forme de subventions à l'achat de voitures électriques.

Les auditionnés pensent que le meilleur accompagnement de cette transition énergétique n'est pas seulement la prime à l'achat, mais c'est d'avoir une politique forte d'accompagnement pour le développement des bornes de recharge publiques ou privées. Il y a donc aussi d'autres mécanismes que l'on peut trouver. M. Membrez précise que c'est ce qui était le plus choquant dans ce projet pour eux. Il est aujourd'hui prouvé que deux voitures de même puissance n'ont pas du tout la même efficacité technologique. Des constructeurs ont fait d'énormes progrès. Dès lors, c'est dommage de venir avec ce vieux critère de la puissance en y ajoutant celui du poids alors que, en prenant le CO₂, cela parle aux gens et c'est très simple. On martèle tous les jours les questions du CO₂ et du réchauffement climatique. Donc, si on vient avec un critère simple que l'on peut repérer facilement dans les catalogues quand on veut acheter une voiture, on peut regarder les émissions de CO₂ avec les normes WLTP qui sont très sévères maintenant et c'est simple. De plus, à partir du moment où une voiture est

lourde, encombrante et puissante, elle augmente son empreinte au niveau de l'émission de CO₂.

En fait, ce qui est proposé par le Conseil d'Etat, c'est d'aller à l'intérieur même de la formule pour Monsieur et Madame Tout-Le-Monde, mais cela ne sert à rien. Il suffit de les taxer sur le CO₂. Pour les auditionnés, ce sont les deux critères très forts pour lesquels ils sont opposés à ce que cela soit proposé comme contreprojet. Dans un tel cas, on est quasiment sûr qu'il n'y aura pas d'adhésion de la population qui se retrouvera face à une formulation très complexe avec aussi une notion de surpoids qui va péjorer ceux qui achètent encore des hybrides rechargeables. En effet, pour une catégorie d'utilisateurs, l'hybride rechargeable reste une bonne solution, même si ce n'est pas forcément la meilleure. Au niveau de l'empreinte, elle est quand même moins bonne qu'une voiture entièrement électrique, mais selon la manière dont on se comporte et dont on se déplace, cela reste une bonne solution. Souvent, on a un véhicule familial qui est déjà assez lourd et, si on y ajoute une batterie, il devient très lourd. Finalement, on se retrouve puni par le législateur qui vient mettre une taxe sur le surpoids.

M. Membrez relève que ce projet comprend les notions de bonus-malus, ce qui est positif. Au moins, les gens se disent qu'ils ont un bonus ou un malus. A la place, on pourrait l'intégrer directement dans le barème, mais on perdrait alors le côté didactique de cette fonction.

En résumé, si ce projet de loi est présenté comme contreprojet, les réactions de la population vont être très vives. Déjà lors de la récolte des signatures, quand les auditionnés proposaient un nouvel impôt automobile, de nombreuses personnes changeaient de trottoir rien qu'en entendant le mot « impôt ». En fait, il est très compliqué de leur expliquer qu'on vient avec quelque chose qui sera bien pour la société civile et pour l'intérêt général. Les gens regardent leur porte-monnaie et il faut donc avoir un langage simple, très direct et venir avec un contreprojet où cette notion d'intérêt général contre l'intérêt privé puisse primer ; or, avec le projet du Conseil d'Etat, on est quasiment sûr de perdre la bataille.

M. Gerber précise que le TCS n'a pas soutenu l'IN 178 à son lancement et qu'il ne la soutiendra pas en votation, principalement parce qu'elle ne résout rien. Elle ne revisite pas les critères d'imposition. Elle ne fait qu'alléger la facture. Le TCS part du constat que, sachant que plus aucune voiture à moteur thermique ne devrait pouvoir être mise en circulation dans l'UE et en Suisse dès 2035, on peut aller plus vite à Genève avec deux types d'incitations à l'acquisition de véhicules électriques. Il y a premièrement une incitation fiscale de la commission des finances et deuxièmement une incitation en termes de bornes de recharge pour véhicules électriques. Si le

TCS est pareillement opposé à la suppression de places de parking, c'est notamment pour cette raison. En effet, ils estiment que la Ville de Genève devrait absolument installer des bornes de recharge électrique sur la voie publique.

Pour accélérer cette date de 2035, les auditionnés pensent qu'il est intéressant d'accélérer la vente de véhicules purement électriques parce que leur proportion reste extrêmement basse à Genève. En 2021, seul 1,2% des véhicules genevois sont purement électriques selon l'Office fédéral de la statistique. Cela fait 2660 véhicules en 2021 contre 1500 véhicules en 2018. Il y a donc une forte progression, mais c'est quand même peu. En 2021, il y a seulement 10% de véhicules purement électriques parmi les acquisitions de véhicules. Il y a également 37,3% de véhicules hybrides, mais on est quand même en dessous de la moitié. Les véhicules thermiques restent attractifs pour plus de la moitié des personnes qui souhaitent acheter un véhicule maintenant.

M. Gerber indique que leur initiative ne s'applique qu'aux nouvelles immatriculations parce que la construction et la destruction d'un véhicule sont génératrices d'émissions de CO₂. Ils pensent qu'il ne faut pas encourager la destruction des véhicules qui roulent actuellement. Cela ne s'applique donc qu'aux nouvelles immatriculations. L'initiative prévoit que l'impôt est fixé selon les émissions de CO₂ applicables selon la nouvelle norme WLTP qui est la référence obligatoire pour tous les véhicules mis en circulation depuis 2019. Elle mesure les émissions exactes de CO₂ par véhicule. Le barème est aligné sur les nouvelles prescriptions de la Confédération sur les émissions de CO₂ entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2020. On a donc un catalogue très précis qui figure dans la loi selon les émissions de CO₂ calculées selon la norme WLTP et la facture est présentée selon les émissions de ce véhicule. Ainsi, n'importe quel consommateur peut voir sur le catalogue la consommation et les émissions exactes de CO₂.

Les auditionnés estiment que le système de bonus-malus doit être conservé, et il est conservé par rapport à ces véhicules. Quant aux véhicules ayant une motorisation purement électrique, ils sont taxés en fonction de leur poids. En effet, le poids est un indicateur majeur de l'impact environnemental du véhicule en termes de matériaux de production, d'encombrement, de source d'usure, de revêtement, etc. Le poids indique le bilan carbone du véhicule électrique, ce qui revient à imposer un véhicule électrique indirectement selon ses émissions de CO₂. Les recettes fiscales ne sont pas altérées dans l'immédiat avec ce projet. Elles le seront à terme grâce aux effets vertueux de la nouvelle taxation. En revanche, la révision s'appliquera aussi aux véhicules déjà immatriculés pour les véhicules uniquement

électriques. Donc, elle sera appliquée aux nouvelles immatriculations pour l'ensemble des véhicules, notamment pour les véhicules thermiques, en fonction des émissions calculées selon la norme WLTP, mais, pour les véhicules électriques, elle s'applique à titre rétroactif pour ne pas pénaliser les précurseurs et, au contraire, pour encourager et féliciter les précurseurs de l'électromobilité qui se voient ainsi récompensés par un barème plus avantageux. En fait, ce projet avantage les véhicules purement électriques légers qui sont scientifiquement ceux qui émettent le moins de CO₂. La possibilité d'exonérer les véhicules électriques durant les trois premières années de leur mise en circulation, comme prévue par l'article 426, alinéa 2, lettre c, LCP, est maintenue. Dès la 4^e année, leur imposition correspondra en revanche mieux qu'aujourd'hui à leur efficacité avec une imposition selon le poids.

En résumé, le TCS ne soutiendra pas l'IN 178. Il a des réserves par rapport au projet du Conseil d'Etat et il préfère une imposition simplifiée qui ne s'applique qu'aux nouvelles immatriculations, qui ne se calcule qu'en fonction des émissions de CO₂ et qui favorise les véhicules purement électriques.

Un député EAG revient sur la votation dans le canton du Jura, parce que l'analogie avec la situation genevoise est un peu problématique. S'il comprend bien, une loi jurassienne détermine que toute la perception de l'impôt sur les plaques doit être affectée à l'entretien des routes, ce qui n'est pas le cas à Genève, et la population jurassienne a constaté que la perception de l'impôt sur les automobiles dépassait les fonds affectés à l'entretien des routes. C'était lié à la Transjurane qui avait nécessité une imposition assez élevée des véhicules. Un deuxième aspect qui ne fait pas analogie, c'est que Genève est un canton-ville où en tout cas la moitié des habitants de la ville ont renoncé à l'automobile et où celle-ci est perçue comme un problème et pas comme une solution alors que, dans le canton du Jura, il est très difficile de se passer d'une automobile avec la dimension du canton et le développement insuffisant des transports publics. Troisièmement, l'argument des initiants jurassiens était un argument écologique et pas seulement un argument lié au porte-monnaie. Ils disaient que les automobiles ne sont taxées que sur le poids, or il faut les taxer sur les émissions de CO₂. Donc, il y a dans le résultat de ce vote une convergence de préoccupations écologistes et la baisse de l'impôt n'était pas de 50%, mais visait à se rapprocher de la moyenne nationale (soit de la moyenne genevoise).

M. Gerber indique que, à sa connaissance, c'était un impôt parce que tout ne partait pas dans les routes. Le mécanisme est assez compliqué dans le Jura avec une part de taxe et une part d'impôt, sauf erreur. Quant à la Transjurane,

la grande partie du financement est normalement venue de la Confédération puisque c'est elle qui finance généralement les routes nationales.

Une députée MCG s'interroge sur les perspectives en matière de véhicules électriques. Avec la crise et les problèmes énergétiques y relatifs, n'est-ce pas antinomique de pousser en faveur de la voiture électrique ? M. Gerber relève que le bilan carbone d'une voiture électrique dépend beaucoup de la source de l'énergie électrique. Une grande préoccupation au niveau national est l'approvisionnement électrique du pays. Il s'agit de savoir si, en hiver (en été, il semble que l'on soit autosuffisant), on devra recourir à de l'électricité de source nucléaire ou même thermique et remettre en fonction les centrales à charbon. Cette préoccupation existe, mais le TCS croit vraiment à l'avenir de la motorisation électrique comme l'ensemble des pays de l'UE qui veulent vraiment, maintenant, mettre l'accent, là-dessus. Tous les pays sont dans le cadre de la transition énergétique vers l'encouragement des véhicules électriques, en tout cas pour les véhicules légers. Le TCS pense que, à Genève, il vaudrait la peine de donner le maximum d'incitation fiscale à ce que les gens acquièrent des véhicules électriques. Le Grand Conseil a décrété l'urgence climatique. Tout le monde est conscient qu'il faut diminuer les émissions de CO₂. Le TCS pense qu'il y a une incitation fiscale possible à la mobilité électrique et que, même si la situation de l'approvisionnement électrique est préoccupante, on pense qu'il faut, malgré tout, aller dans ce sens. M. Membrez ajoute que ce projet de loi porté par le TCS reste très ouvert par rapport aux types de motorisations qu'il y aura encore dans dix ans. Dans les barèmes, ils ont fait en sorte que quelqu'un qui a une voiture électrique très lourde paie un peu plus d'impôts que celui qui a une toute petite voiture thermique qui ne consomme quasiment rien. Aujourd'hui, on parle beaucoup du deux litres aux 100 km. Il y a des carburants synthétiques qui arrivent sur le marché. Il y a aussi une volonté de l'Europe de dire qu'il n'y aura plus de voitures à moteur thermique dès 2035, mais il va quand même encore en subsister un peu et il y a des alternatives comme le gaz naturel. Avec moins de 1% des immatriculations à Genève, c'est anecdotique, mais, au moins, de la manière dont le barème est fait, on tient compte de cet élément.

La députée MCG aimerait avoir des précisions concernant les améliorations par rapport aux batteries des voitures électriques et à leur upcycling. M. Membrez explique que des constructeurs ont mis au point une manière de recycler les batteries pour reproduire de nouvelles batteries. En fait, on récupère les batteries pour s'en servir comme espace de stockage d'énergie. Il y a aussi des améliorations au niveau des minerais rares. Apparemment, avec l'évolution des technologies, on devrait pouvoir se

débarrasser du cobalt d'ici quelques années. De toute façon, il faut savoir qu'il y a aussi des minerais rares dans un moteur thermique. Aujourd'hui, c'est la moins mauvaise solution que l'être humain a trouvée. On n'est pas en train de dire que c'est fantastique, mais il est aujourd'hui prouvé par une institution comme l'Institut Paul Scherrer, qui est complètement indépendant, que celui qui a l'empreinte carbone la plus faible est le véhicule entièrement électrique. Il y a tout un rapport d'expertise qui le prouve et cela converge dans le même sens que d'autres études réalisées de par le monde.

Concernant la consommation, M. Membrez a une bonne nouvelle. En Suisse, on est à 6 millions de véhicules et on pense que, d'ici 30 ou 40 ans, il n'y en aura peut-être plus que 4 millions si on va davantage vers une économie partagée au niveau de la mobilité. Il faut savoir que, si les 4 millions de voitures immatriculées sont toutes électriques, d'après les projections faites par l'académie de la mobilité Swiss eMobility entre les progrès que l'on va faire pour diminuer la consommation dans les bâtiments et les nouveaux besoins, il a estimé que l'on aura besoin de 14% à 15% d'électricité supplémentaire, mais cela va finalement être ramené vers les 4% à 5%. Aujourd'hui, en Suisse, on est déjà capable d'alimenter 700 000 voitures rien qu'avec le solaire et on n'est pas encore à ces 700 000 voitures. En Suisse, on a la chance d'avoir une qualité du réseau. Même si une partie dépend du nucléaire, on a de l'hydraulique et on peut développer fortement le solaire.

Un député PLR s'interroge lui aussi sur l'électromobilité (empreinte carbone élevée, incitation à remplacer et donc à gaspiller son véhicule thermique, source d'approvisionnement énergétique, borne de recharge dans un canton de locataires, etc.) et demande si l'hydrogène ou les carburants de synthèse ne sont pas à la solution d'avenir. M. Gerber reconnaît que la mobilité électrique n'est pas une panacée. On en parle pour les véhicules automobiles. Par contre, pour les poids lourds, on met beaucoup d'espoirs dans la technologie de l'hydrogène. D'ailleurs, une première mondiale sera présentée le 31 mai 2022 à Palexpo avec un poids lourd à hydrogène utilisant une technologie totalement innovante et qui suscite beaucoup d'espoirs. C'est la fondation Nomads qui le met en avant. Aujourd'hui, on ne voit pas vraiment autre chose que la mobilité électrique pour la mobilité individuelle et les voitures. Cela pose évidemment la question de l'approvisionnement, mais, même si elles génèrent également des émissions de CO₂ lors de leur production, il n'y a pas d'autre solution pour l'instant. Le TCS pense vraiment que c'est la meilleure façon d'arriver à cette transition énergétique qu'ils appellent de leurs vœux pour diminuer les émissions de CO₂ dans le secteur de la mobilité. M. Membrez précise que l'image de l'électrique est

aussi parfois ternie par des non-sens écologiques, par exemple une voiture qui pèse 2,8 tonnes avec 600 chevaux.

En prenant un peu de recul, M. Membrez rappelle qu'à l'horizon 2035-2040, il y aura tellement moins de véhicules à motorisation classique que les taxes sur les huiles minérales ne seront plus suffisantes pour financer les infrastructures au niveau suisse. Après, on va requestionner la taxe au kilomètre, c'est-à-dire le mobility pricing. Selon M. Membrez, cela remettra complètement en question la justification d'un impôt cantonal. En effet, si on exagérât, on pourrait dire que l'essentiel des kilomètres parcourus par un Genevois se fait entre ici et Verbier. 40% de la mobilité est consacrée aux loisirs. C'est quelque chose que les Genevois ont compris. Le TCS a fait un sondage auprès de ses membres et il apparaît que 9 sur 10 ont une voiture. On voit également qu'ils sont 35% à l'utiliser seulement pour aller au travail. C'est donc un changement qui est en train de s'opérer. Les gens laissent leur voiture à la maison du lundi au vendredi et ils se servent d'autres moyens de transport. 60% ont un abonnement TPG. 60% utilisent régulièrement un vélo. Ce sont les habitudes de leurs membres aujourd'hui. Finalement, c'est quand même une réalité qu'il faut prendre en compte. L'impôt automobile doit être une incitation au moment de l'acte d'achat, pour pousser vers un achat écoresponsable.

Un député Ve demande si le fait de taxer le CO₂ exclusivement ne va pas prêterit d'une façon ou d'une autre les utilitaires et le transport professionnel, parce que les camions et les camionnettes ne sont pas encore beaucoup proposés dans des motorisations alternatives et que cela risque de leur coûter plus cher que maintenant. M. Membrez estime que c'est une très bonne question. Il est vrai que c'est la faiblesse de leur projet de loi. Cela étant, c'est une question de barème, considérant que beaucoup ont déjà la taxe poids lourds. On va quand même récompenser celui qui a un véhicule EURO 6 ou EURO 7. Il est normal qu'il paie un peu moins que celui qui a un véhicule avec une vieille technologie. Il y a un équilibre à trouver entre envoyer les véhicules à la casse le plus vite possible et les faire durer. Aujourd'hui, on sait que les milieux professionnels ne sont pas très friands du projet du Conseil d'Etat, surtout qu'il prévoit de supprimer un plafond qui existe pour le poids.

Un député S s'interroge sur le paramètre du poids des véhicules, en lien avec l'usure des infrastructures et l'emprise sur le domaine public. N'y a-t-il pas une certaine logique à taxer plus fortement ce genre de véhicules qui sont une incongruité totale dans des centres urbains en 2022 ? M. Membrez indique que les émissions de CO₂ sont produites parce qu'il faut faire avancer un véhicule et qu'il faut de l'énergie pour cela. A partir de là, plus le véhicule

est lourd, plus il lui faudra de la puissance. Les émissions de CO₂ sont, aujourd'hui, calculées sur des bancs d'essai et en conditions réelles et c'est en fait la traduction de tout cela. Plus un véhicule est lourd et puissant, plus il va émettre de CO₂. En fait, en disant que c'est le CO₂, toute l'équation est déjà faite. C'est pour cela que M. Membrez dit que le projet du TCS va de toute façon taxer plus le gros SUV par rapport à la petite voiture citadine. Quant au poids, on est obligé de le garder pour les véhicules électriques puisqu'il n'y a pas d'émissions de CO₂. Cela devient donc un indicateur de son bilan carbone. Il faut également savoir que ce que les auditionnés rejettent vraiment dans le projet du Conseil d'Etat, c'est d'avoir toujours gardé la puissance comme critère ; or, aujourd'hui, l'efficience peut aller du simple au double entre deux moteurs. En plus, les voitures électriques sont plus puissantes. Du coup, même un véhicule hybride, comme on y ajoute un moteur, il y a tout de suite 20 à 40 chevaux de plus. Donc, celui qui a pris un véhicule hybride va se trouver pour ainsi dire (cela dépend des calculs) à payer plus d'impôts parce qu'il est plus lourd et plus puissant alors qu'il a fait le choix d'aller vers une transition énergétique, qui n'est certes pas complète, mais qui est déjà en route.

Par ailleurs, M. Membrez pense qu'il faut distinguer le véhicule et l'usage qui en est fait. Celui qui fait des tours sur son vélomoteur à 3 heures du matin, c'est la même chose que celui qui prend tous les jours sa voiture pour acheter des cigarettes 300 mètres plus loin. On n'est toutefois pas là pour parler de cela. Ce n'est pas le bon outil. L'essentiel des kilomètres parcourus le sont hors du canton de Genève. Il y a encore une catégorie de gens qui font moins de 5 km en voiture, mais il y a d'autres mécanismes que l'impôt automobile pour travailler sur cela. En plus, pour une famille, c'est le seul véhicule qu'ils ont choisi d'avoir et ils ont une voiture qui est souvent assez lourde. Il est ainsi normal que quelqu'un qui va avoir régulièrement quatre ou cinq personnes dans son véhicule paie plus cher son impôt que celui qui a pris une petite citadine dans laquelle il se déplace la plupart du temps tout seul. C'est quelque chose que l'on retrouve dans les barèmes et critères proposés par le TCS. Les petits véhicules citadins légers seront toujours moins imposés que les gros véhicules encombrants, même s'ils sont de moins en moins polluants.

Discussion et vote

Le président met aux voix la prise en considération de l'IN 178 :

Oui : 2 (1 UDC, 1 MCG)

Non : 11 (1 EAG, 2 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR)

Abstentions : –

L'IN 178 est refusée.

Le président met aux voix le principe d'un contreprojet à l'IN 178 :

Oui : 12 (1 EAG, 2 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 MCG)

Non : 1 (1 UDC)

Abstentions : –

Le principe d'un contreprojet à l'IN 178 est accepté.



Initiative populaire pour la réduction de l'impôt sur les véhicules

AUDITION COMMISSION FISCALE

Etat Actuel



Initiative populaire pour la réduction de l'impôt sur les véhicules

- Genève est la ville la plus embouteillée de Suisse – 116h dans le trafic, soit pratiquement 5 jours
- Suppression de centaines de places de stationnement pour planter des “potelets” et créer des zones qui n’ont aucune utilité
- Création de “pistes d’atterrissages” cyclables
- Politique anti deux roues motorisés par le biais d’une verbalisation excessive
- Une volonté d’instaurer une ville à 30km/h
- Potentielle interdiction de circulation aux abords des établissements scolaires en discussion en VdG

Liberté



Initiative populaire pour la réduction de l'impôt sur les véhicules

- Tous les modes de transports sont indispensables et sont garantis par la constitution cantonale de Genève

- Section 8 Mobilité

- Art. 190 Principes

¹ L'Etat élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation.

² Il facilite les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés.

³ Il garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport.

⁴ Il encourage la mobilité douce.

- L'Etat s'assoit sur cette liberté en menant une politique anti véhicules motorisés

Perception excessive



Initiative populaire pour la réduction de l'impôt sur les véhicules

- Genève figure parmi les cantons qui taxe le plus les véhicules à moteur

	GE	FR	ZH	TO	BL
106.-	0.-	28.-	84.-	85.-	
	GE	SH	VS	TO	AG
549.-	264.-	269.-	288.-	300.-	
	GE	SH	VS	TO	AG
1'355.-	384.-	400.-	408.-	420.-	
	GE	SH	UR	AG	BE
2043.-	384.-	394.-	420.-	439.-	

Véhicules utilitaires : Entrepreneurs et Artisans gagnats !

		Poids à vide : 1000 kg
	Impôt actuel	268.-
	Avec l'Initiative	134.-

PL du conseil d'Etat – Votation bernoise



Initiative populaire pour la réduction de l'impôt sur les véhicules

- Pendant ce temps, le conseil d'Etat à adopter un projet de loi qui prévoit
 - Abaissement du seuil du bonus
 - Reconsidérant le seuil du malus
 - Appliquant le système bonus-malus aux voitures plus anciennes
- Recettes supplémentaires entre 2022 et 2027 = **50.7 millions**

• Votation bernoise

Les propriétaires de véhicules particulièrement polluants ne verront pas leurs factures augmenter dans le canton de Berne. Le corps électoral a refusé dimanche par 53% des votants une imposition plus écologique des véhicules routiers.

La modification de la loi sur l'imposition des véhicules routiers rejetée en votation prévoyait de taxer les voitures de tourisme plus seulement en fonction de leur poids, mais aussi de leurs émissions de dioxyde de carbone (CO₂). Mais ce mode de calcul a été rejeté par 173'541 voix contre 154'001. La participation a atteint à 44,5%.

Les propriétaires de SUV, de tout-terrain ou de voitures de sport ne verront donc pas leurs factures augmenter de 200 à plus de 300 francs par an selon des projections des autorités cantonales. Pour les véhicules les plus répandus, la hausse de la taxe aurait été de quelques dizaines de francs.

Redonner du pouvoir d'achat



Initiative populaire pour la réduction de l'impôt sur les véhicules

- Diminution de moitié de l'impôt
- Concerne toutes les catégories
- Suppression de la voie réglementaire (20% d'augmentation de manière déguisée en quelques années)

GE ne peut plus rouler



Initiative populaire pour la réduction de l'impôt sur les véhicules

- Aménagements disproportionnés
- Interprétation disproportionnée et erronée de la LMCE
- Droits accrus des cyclistes aux dépens des automobilistes
- Suppression de la voie réglementaire (10% d'augmentation de manière déguisée en quelques années)

➤ Réparer une injustice

En cas de contre projet



Initiative populaire pour la réduction de l'impôt sur les véhicules

- Ce dernier devra tenir compte de notre initiative sans quoi nous ne la retirerons pas
- Le tendance à une hausse d'impôts, le peuple a dit non à Berne
- Le canton du jura va également traiter une initiative similaire

ANNEXE 2

ECHEANCE EMISSIONS DE GAZ MOTO

Code émission	Catégorie	Date échéance	*Emission max CO g/km	*Emission max HC g/km	*Emission Nox g/km
C00	Motocycle Motocycle-léger Tricycle à moteur Tricycle-léger Quadricycle à moteur Quadricycle léger	30.06.2004	13,0	4	0,3
C01	Motocycle Tricycle Quadricycle	31.12.2006	5,5	1,2	0,3
C02	Motocycle-léger Tricycle-léger Quadricycle léger	31.12.2017			
C03	Motocycle	31.12.2016	2,0	0,8	0,15
C03	Motocycle-léger Tricycle-léger Quadricycle léger	31.12.2017			
C04	Motocycle Motocycle-léger Tricycle à moteur Tricycle-léger Quadricycle à moteur Quadricycle léger	31.12.2020	1,0	0,3	0,07
C05	Motocycle Motocycle-léger Tricycle à moteur Tricycle-léger Quadricycle à moteur Quadricycle léger	Actuellement sans échéance	/	/	/

* Les valeurs des émissions de gaz à partir des C03 sont approximatives car il y a des sous catégories qui dépendent des GV, ou de la vitesse <130km/h ou >130km/h pour la catégorie motocycle.

CONSTAT**l'impôt moto actuel est inférieur aux autres cantons latins**

Situation actuelle :

GE	jusqu'à 2 kW : 27 fr. puis en par tranche ou fraction de tranche de 1 kW + 4.30 fr.
FR	jusqu'à 50 cm3 : 57 fr.; de 51 à 150 cm3 : 79 fr.; de 151 à 250 cm3 : 101 fr.
JU	jusqu'à 100 kg : 34.80 fr. puis par 10 kg suppl + 3.48 fr.
NE	moto légère (jusqu'à 50 cm3, max 45 km/h) : 78 fr.; moto 139 fr. + cylindrée 0.05 fr.
VD	inf. à 50 cm3 : 65 fr.; de 50 à 100 cm3 : 87 fr.; pour chaque tranche ou fraction de 100 cm3 : + 22 fr.
VS	moto légère : 35 fr.; moto jusqu'à 125 cm3 : 45 fr., de 126 à 500 cm3 : 55 fr.

Possibilité d'augmenter l'impôt min à Genève au canton le plus bas (35 fr., soit + 8 fr.) soit à la moyenne romande de 54 fr., soit + 27 fr.

Hausse en fr.	nombre de motos en 2021	Hausse masse fiscale en fr.	
8	61000	488 000	= VS
27	61000	1 647 000,00	= moyenne romandie (sans GE)

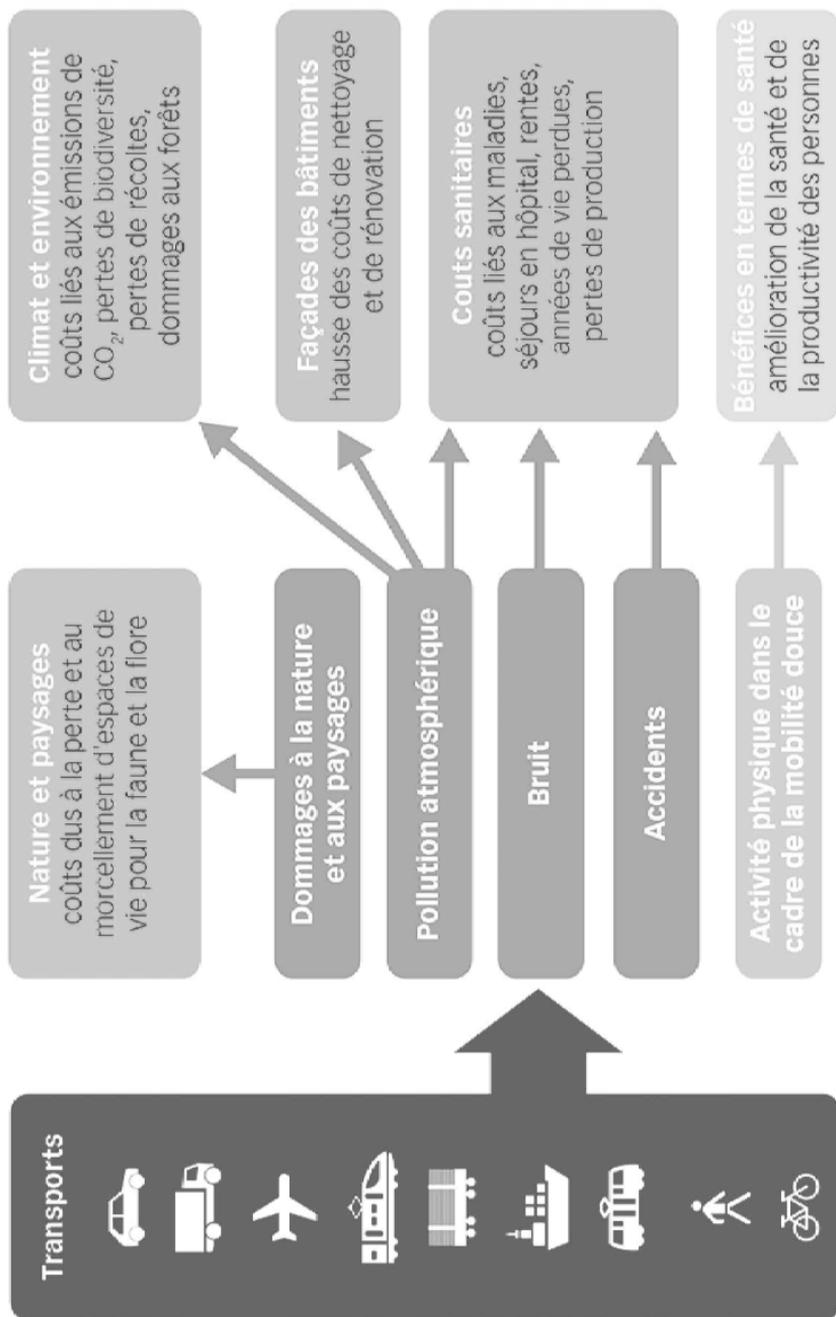
exemples 2022 sur trois véhicules

	canton	montant 2022	
Nmax 125 cm3	GE, projet 2022	58,3	inclus l'augmentation de 27.-
	VD	109	
	TI	73	
	FR	148	
	NE	145,25	
	VS	50	
	JU	104,4	
Xmax 250 cm3	GE, projet 2022	84,7	inclus l'augmentation de 27.-
	VD	131	
	TI	84	
	FR	168	
	NE	151	
	VS	65	
	JU	125,3	
Tmax 500 cm3	GE, projet 2022	119,9	inclus l'augmentation de 27.-
	VD	197	
	TI	119	
	FR	188	
	NE	164	
	VS	65	
	JU	146,15	

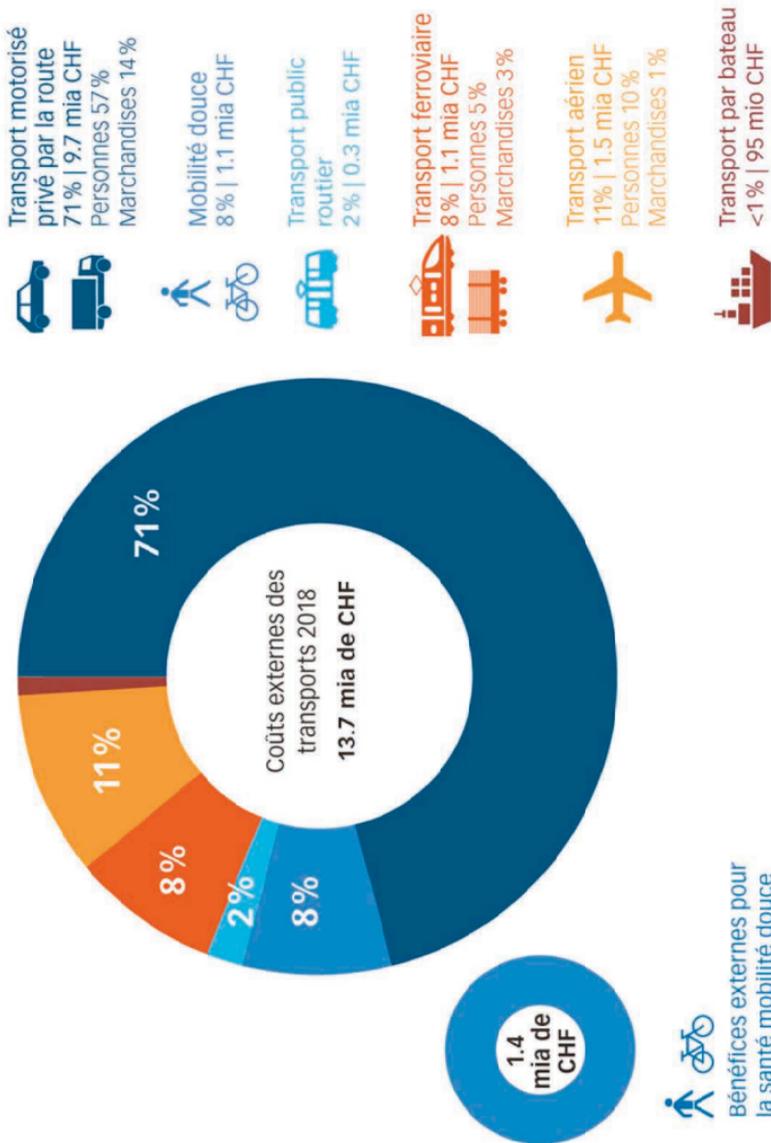
ANNEXE 3

GENRE DE VEHICULE	NOMBRE	TARIF MONTANT
01 voiture de tourisme	227858	111882611.50
02 voiture de tourisme lourde	56	49280.50
10 voiture automobile légère	2104	622330.00
11 voiture automobile lourde	114	86998.50
20 autocar	417	661782.00
21 minibus	256	133718.00
22 bus a plate-forme pivotante	222	1210122.00
30 voiture de livraison	21460	6483012.00
35 camion	1795	2984509.00
37 vehicule articule lourd	3	5511.00
38 tracteur a sellette	266	193374.50
42 tracteur	81	41097.00
43 tracteur agricole	1222	116494.00
50 machine de travail	530	94884.00
51 chariot de travail	678	121596.00
52 chariot de travail agricole	245	22260.00
60 motocycle	61091	5275305.20
61 motocycle léger	827	26052.40
62 motocycle-tricar	14	518.10
63 motocycle-side-car	79	5335.00
64 motocycle léger-tricar	420	11576.40
65 quadricycle léger à moteur	6	235.40
66 quadricycle a moteur	303	19214.80
67 tricycle a moteur	388	39630.80
80 chariot a moteur	760	482660.00
81 chariot a moteur agricole	69	6784.00
82 monoaxe	1	106.00
83 monoaxe agricole	3	318.00
85 remorque agricole	81	32285.00
86 remorque motocycle	386	6336.00
87 remorque de travail agricole	42	4433.00
88 Semi-remorque caravane	1	78.00
89 Semi-remorque	7	6415.50
90 remorque transport de choses	5211	737369.50
92 caravane	297	21184.00
93 remorque engins de sport	1089	121481.50
94 remorque de travail	1471	47520.00
95 semi-remorque transport de choses	323	308913.50
97 semi-remorque transport de choses	2	385.00
98 semi-remorque transport de choses	7	3531.00
99 remorque	266	42623.00
Nb total	330451	131909871.10

Effets des transports sur l'environnement et la santé



Coûts et bénéfices externes des transports 2018

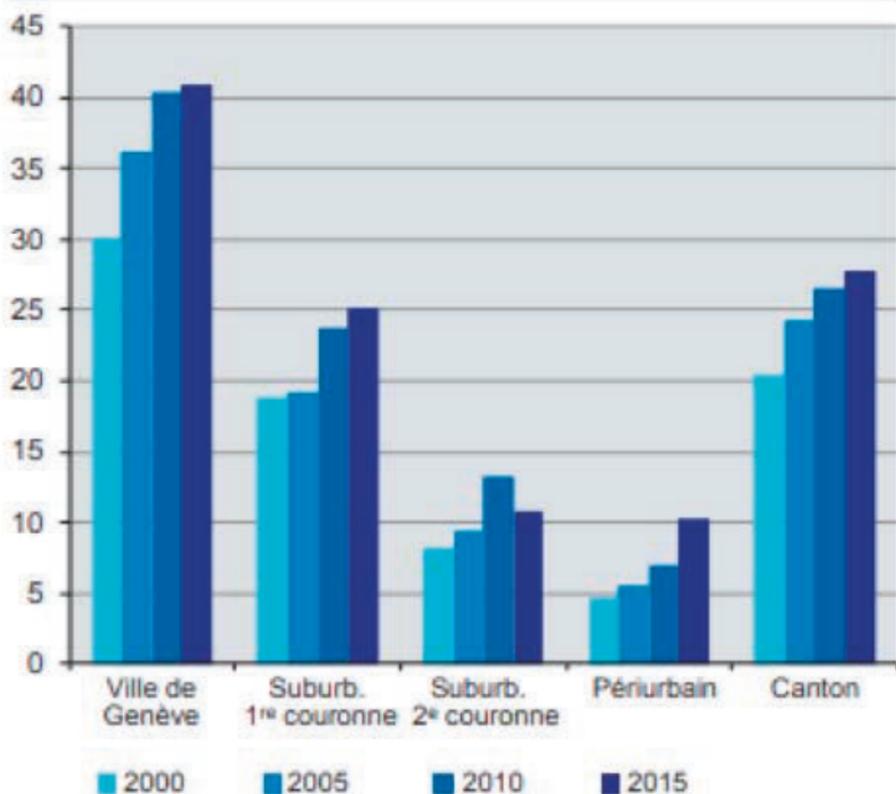


Part des ménages sans voiture selon le découpage typologique, depuis 2000

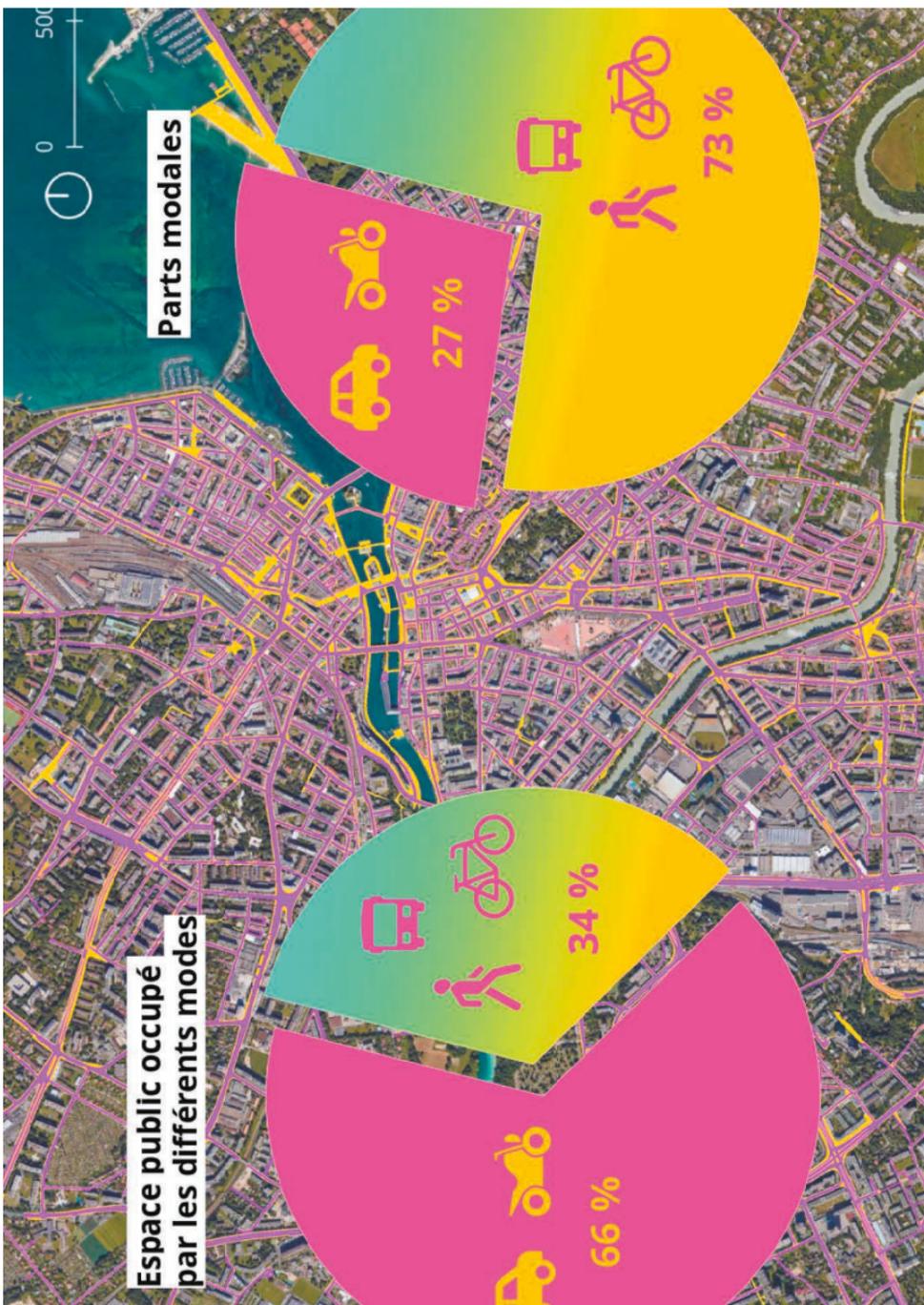
G 01

En %

Canton de Genève



Source : OFS / ARE / OCSTAT / Bureau 6t - MRMT



Fiche 2.8



Mettre en œuvre une tarification de la mobilité basée notamment sur son impact environnemental

Objectif CO₂ : Mesure transversale

→ 2023 : Modifier l'impôt sur les véhicules à moteur

2023 → 2030 : Participer au projet pilote de tarification de la mobilité

Enjeux

40 % des déplacements entre 1 et 5 kilomètres sont faits en voiture et ils représentent 10 % des kilomètres parcourus. Les déplacements entre 1 et 10 km représentent 23.5% des kilomètres parcourus mais correspondent à près de 80 % du nombre de déplacements effectués par les genevois.

Le coût du déplacement entre dans l'équation que chacun fait au moment de choisir le mode de transport qu'il va utiliser. Dans cette perspective, le péage urbain, vise à rendre l'usage de la voiture particulière moins automatique. Il s'agit de faire appel à la raison économique (augmenter les coûts ou les temps de déplacement) tout autant que de rompre l'habitude et obliger à une remise en balance des différents modes.

Les habitudes de déplacements dans le Grand Genève ne sont pas homogènes. Le niveau d'offre en transports public et les aménagements cyclables sécurisés expliquent en partie ces différences, mais la disponibilité d'une place de stationnement à destination est vraisemblablement un facteur important. En effet, l'accès à une place de parking sur le lieu de destination a clairement une influence sur le mode de transport. La question du stationnement, public ou privé, est donc centrale dans la politique de report modal. C'est un levier fort pour agir sur les déplacements notamment pendulaires.

La politique de gestion du stationnement dans les parkings de l'État a d'ailleurs été modifiée en novembre 2020 afin de favoriser le report modal (suppression des abonnements des pendulaires) et de privilégier les habitant-e-s, notamment à l'aide d'une adaptation de la tarification.

L'adaptation du prix du péage en fonction de son occupation et des émissions du véhicule peuvent également optimiser l'usage de la voiture et améliorer son bilan carbone.

Description

- Rendre le stationnement des pendulaires plus contraignant. Plan mobilité entreprise, révision de la tarification des parkings à l'image de ce qui a été fait par l'État en novembre 2020, ...
- Mettre au point les modalités de mise en œuvre des mesures de tarification de la mobilité (Mobility pricing) dans le cadre d'un projet pilote mené en collaboration avec la confédération
- Intégrer des mesures de restriction de circulation pour les véhicules les plus polluants
- Modifier l'impôt sur les véhicules à moteur: bonus-malus; taxe sur les véhicules lourds, ... sur la base d'une redevance adaptée aux prestations kilométriques effectuées par les véhicules

Effets induits

- Augmenter l'efficacité des mesures des fiches 2.1 à 2.6

Périmètre d'application

Canton de Genève et Grand Genève

Date de dépôt : 15 août 2022

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Christo Ivanov

L'IN 178 est intitulée « Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules ».

Notre constitution cantonale en son article 190, al. 3, garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport. En effet, tous les modes de transport sont indispensables.

Malgré cette obligation constitutionnelle, l'Etat supprime régulièrement des infrastructures dévolues aux transports individuels motorisés alors même qu'elles sont déjà dépassées et ne permettent plus de répondre à la demande en déplacements d'une population qui croît d'année en année.

Des voies entières de circulation sont supprimées au profit d'aménagements provisoires pour la mobilité douce sans passer par les procédures habituelles de consultation des milieux concernés ni l'évaluation de l'impact économique de telles mesures.

L'IN 178 propose de manière extrêmement simple de réduire de moitié l'impôt sur les véhicules automobiles. Cette initiative vise à ce que les montants des impôts sur les véhicules à moteur prévu actuellement par le titre IV de la 4^e partie de la LCP soient réduits de moitié, d'une part, et que le Conseil d'Etat ne puisse plus adapter lesdits montants au coût de la vie, d'autre part.

Il convient de rappeler ici que l'impôt sur les véhicules genevois est parmi les plus élevés de Suisse.

Au mois de mai 2022, le canton du Jura a voté sur une initiative cantonale demandant de modifier le mode de calcul de l'impôt afin qu'il s'approche « significativement » de la moyenne nationale par catégorie de véhicules.

Comme à Genève, le niveau des prix de la taxe sur les véhicules à moteur y est trop élevé.

Le résultat des urnes est sans appel avec un 82,7% d'acceptation pour l'initiative.

La crise due à la guerre entre la Russie et l'Ukraine a provoqué une hausse de l'inflation en Suisse soit 3,43% entre le mois de juillet 2021 et le

mois de juillet 2022. La moyenne de l'inflation en Suisse pour 2022 est de 2,64%. L'évolution de l'inflation en Suisse dépend de la force du franc suisse, ce qui explique une moindre hausse par rapport aux autres pays.

Les automobilistes suisses sont particulièrement touchés par la hausse sur les énergies fossiles que sont le pétrole et le gaz. Même les granulés de bois sont en forte augmentation avec une hausse des prix de 30%.

Le prix du gaz naturel avec 25% de biogaz a augmenté de 33%. L'essence a augmenté de 1,40 franc le litre en 2021 à 2,40 francs le litre en 2022. Certains experts parlent d'un litre d'essence à 3 francs.

Il y a donc une perte de pouvoir d'achat évidente pour la population de notre pays qui doit déjà faire face à diverses hausses comme celle des produits alimentaires par exemple.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission fiscale vous recommande d'accepter cette initiative sans contre-projet.

Date de dépôt : 10 août 2022

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Sandro Pistis

Nous devons constater tout d'abord que la taxation des véhicules à moteur n'est plus actuellement acceptable parce qu'elle correspond uniquement à une écologie punitive qui crée des problèmes alors que nous devrions trouver des solutions équilibrées. La taxation actuelle ne correspond plus à la réalité des émissions de moteurs modernes et à l'émergence des nouvelles mobilités.

Cette initiative est avant tout une protestation contre le dogmatisme de certains partis en guerre contre l'automobile, combat d'un autre temps. Est-il encore intelligent en 2022 de vouloir punir les automobilistes pour le simple fait qu'ils veulent se déplacer ?

Nous avons pu assister à ces scènes invraisemblables quand, en pleine nuit et sous des prétextes fallacieux, les principales pénétrantes de la ville de Genève ont été réduites à leurs portions congrues. Nous avons également pu assister à la peinture d'inscriptions fantaisistes sur ces espaces réduits.

L'objectif était très clair : empêcher les automobilistes de circuler normalement en ville de Genève, les contraindre à renoncer à leur véhicule.

Dans ces conditions, est-il acceptable d'avoir un impôt automobile parmi les plus élevés de Suisse pour certaines catégories de véhicules ? Bien évidemment non.

En tenant compte de cette réalité, les partisans de cette initiative ont convaincu de nombreux électeurs de notre canton. En effet, le ras-le-bol dans la population est tangible. On ne peut pas taxer de manière excessive les automobilistes et, dans le même temps, les empêcher de se déplacer normalement dans les rues de Genève.

L'automobiliste est devenu une véritable vache à lait qui peut être mise à contribution sans fin, alors que les restrictions se multiplient : aménagements routiers absurdes et vexatoires, travaux multipliés de manière trop souvent anarchiques, absence de réelle concertation avec la population, etc.

Le prétexte utilisé par les restrictions en vertu de la crise covid relève de l'absurdité la plus totale. Comment justifier qu'une pandémie mondiale puisse expliquer la réduction d'axes routiers. Cela dépasse l'entendement.

Mais le résultat est là. Les automobilistes paient des taxes pour circuler avec leur voiture, ce qui est rendu de plus en plus difficile en certains lieux ou moments, voire totalement impossible.

De ce fait, l'automobiliste n'utilise pas sa voiture à 100% et ne peut disposer des infrastructures qu'il finance au travers de son impôt. Il utilise dès lors d'autres modes de transport, rendant son impôt auto très peu pertinent. Très logiquement, c'est le montant même de cette taxation qui doit être abaissé afin de répondre à l'usage réel du contribuable. C'est la raison pour laquelle cette initiative propose cette baisse qui ne peut que s'imposer.

S'opposer à cette initiative c'est avoir une vision punitive de la fiscalité qui devrait se contenter d'être contributive, ce qu'elle n'est plus logiquement à Genève.

Le MCG a fait plusieurs propositions au Grand Conseil afin de modifier une taxation sur les véhicules qui est excessive pour certaines catégories de véhicules.

La comparaison avec d'autres cantons, comme le Valais, démontre que les montants genevois sont parfois confiscatoires et qu'il convient, dans tous les cas, de modifier la situation actuelle qui n'est pas acceptable.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les députés, d'approuver l'initiative 178.