GRAND CONSEIL **PL 13573-A**
de la République et canton de Genève

Date de dépôt : 28 août 2025

Rapport

de la commission fiscale chargée d'étudier le projet de loi de Michael Andersen, Lionel Dugerdil, Guy Mettan, Daniel Noël, Stéphane Florey, Marc Falquet, Patrick Lussi, Florian Dugerdil, François Erard, Jacques Blondin, André Pfeffer, Geoffray Sirolli, Christo Ivanov modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05) *(Pour une imposition raisonnable des remorques agricoles)*

Rapport de majorité de Christo Ivanov (page 3)
Rapport de minorité de Julien Nicolet-dit-Félix (page 21)

ATAR ROTO PRESSE – 80 ex. – 09.25

Projet de loi
(13573-A)

modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)
(Pour une imposition raisonnable des remorques agricoles)

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

Art. 1 Modification
La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887, est modifiée comme suit :

Art. 422, al. 2 (nouvelle teneur) et al. 3 (nouveau, les al. 3 à 6 anciens devenant les al. 4 à 7)
[2] Les remorques et semi-remorques de travail sont taxées d'après leur poids total à raison de 10 francs par tranche ou fraction de tranche de 500 kg.
[3] L'impôt sur les remorques et semi-remorques agricoles est de 51 francs.

Art. 2 Entrée en vigueur
Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Christo Ivanov

La commission fiscale a été présidée par MM. Sébastien Desfayes et Sylvain Thévoz lors des séances des 20 mai 2025 et 26 août 2025.

Ont assisté à la séance : M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique, SGGC ; M. Christophe Bopp, secrétaire général adjoint, DF.

Le procès-verbal a été tenu avec précision par Mme Mélanie Carpin et M. Arnaud Rosset.

Présentation de M. Michael Andersen, auteur

M. Andersen indique que ce projet de loi a été déposé dans le contexte où une différence significative a été constatée entre l'imposition des remorques agricoles dans le canton de Vaud et le canton de Genève, pour un type de remorque en particulier, la « Littorale C32 ». Pour ce modèle, l'imposition à Genève est jusqu'à douze fois plus élevée que dans le canton de Vaud, pour la même remorque. Il précise qu'il est question uniquement de transport agricole, en zone agricole, et non de transport professionnel. Le transport professionnel n'est pas concerné par ce projet de loi.

L'objectif est de rééquilibrer la situation par rapport au canton voisin. Il pense que le département sera sans doute en mesure d'indiquer quel pourrait être l'impact financier de ce projet de loi. Il estime toutefois que cet impact ne sera pas conséquent. En revanche, il considère que c'est un geste important pour les agriculteurs, dans un domaine où il est de plus en plus difficile de s'en sortir. Comme mentionné dans l'exposé des motifs, les agriculteurs doivent souvent faire des sacrifices sur leurs besoins primaires, n'arrivant plus à vivre de leur travail.

Ce projet de loi vise à mettre en place une taxe fixe de 51 francs sur les remorques agricoles. A titre d'exemple, la remorque citée dans l'exposé des motifs est taxée 660 francs dans le canton de Genève, contre 51 francs dans le canton de Vaud. L'idée est de reprendre le principe appliqué dans le canton de Vaud, avec un forfait fixe pour ces remorques. Il rappelle que ces remorques ne peuvent pas être utilisées pour le transport professionnel. Elles possèdent des plaques distinctes et sont destinées uniquement à un usage agricole.

Débat

Un commissaire (PLR) demande pourquoi le montant de la taxe est fixé précisément à 51 francs, et pourquoi pas plus ou moins.

M. Andersen répond que l'idée était de s'aligner sur ce qui se fait dans le canton de Vaud. Il ajoute qu'il serait envisageable de déposer un amendement pour fixer un montant inférieur. L'intention était de s'harmoniser à l'échelle régionale.

Un commissaire (PLR) demande pourquoi le projet de loi concerne uniquement les remorques agricoles et non l'ensemble des remorques, par exemple celles utilisées pour transporter un bateau ou une moto.

M. Andersen estime que ces cas relèvent davantage du domaine privé. Par exemple, pour le transport de bateaux, il s'agit souvent de remorques possédées par des particuliers à titre privé. Le souhait était de ne pas impacter le transport professionnel, qui dispose de marges certainement différentes de celles du secteur agricole, ce dernier ayant plus de difficultés à faire face à la concurrence, au franc fort, etc. L'idée était donc de ne pas toucher, à ce stade, au transport professionnel.

Un commissaire (MCG) demande combien de remorques seraient concernées par ce projet de loi.

M. Andersen indique qu'il ne dispose pas de statistiques sur le nombre de remorques concernées. Il précise que, comme indiqué dans l'exposé des motifs, il y a un faible nombre de remorques agricoles immatriculées à Genève. Il ajoute que le département de M. Maudet, dans le cadre de son audition, pourra peut-être fournir ces informations. Il estime que l'impact financier n'est pas significatif et qu'il ne devrait pas y avoir un nombre important de remorques concernées.

Un commissaire (S) note que M. Andersen a parlé de très peu de remorques et lui demande s'il ne dispose d'aucun chiffre.

M. Andersen pense que le département pourra fournir les chiffres. Aucune question n'a encore été adressée au département. Il ne connaît pas le nombre d'agriculteurs dans le canton, mais suppose que chacun peut avoir une ou deux remorques, pas forcément du modèle Littorale C32, mais d'autres remorques immatriculées uniquement pour un usage agricole. Ces véhicules circulent uniquement en zone agricole et ne sont pas utilisés pour un usage professionnel.

Un commissaire (Ve) demande si une remorque agricole est identifiable par une plaque spécifique.

M. Andersen confirme. Il indique qu'il existe des plaques brunes et vertes pour ces remorques, tandis que le transport professionnel utilise une autre couleur. Il ajoute que l'alinéa 2 de l'article 422 de la LCP, relatif au transport professionnel, a été modifié dans le projet de loi, le terme « agricole » en a été retiré. Toutefois, cet alinéa reste inchangé par rapport à la version actuelle de la LCP.

Un commissaire (Ve) se demande si les agriculteurs utilisent parfois leurs remorques pour d'autres usages.

M. Andersen précise que les agriculteurs n'ont pas le droit d'utiliser une remorque agricole pour le transport professionnel.

Un commissaire (UDC) remarque que ce projet de loi repose uniquement sur l'exemple du canton de Vaud. Il demande s'il existe d'autres exemples au niveau romand ou suisse.

M. Andersen répond que d'autres exemples n'ont pas été pris en compte. Il pense que le département pourra peut-être fournir des informations plus détaillées sur les pratiques des autres cantons, un comparatif pourrait être demandé.

Un commissaire (Ve) indique avoir été surpris du montant de la Littorale C32, 660 francs, car cela suppose un poids total autorisé en charge atteignant 33 tonnes. Il s'agit d'une remorque imposante, qui ne correspond pas forcément à l'image du petit agriculteur modeste. Il indique avoir cherché le prix de ce type de remorque d'occasion, le prix s'élevait à 47 000 euros. Cela l'amène à se demander si ce projet de loi atteint réellement sa cible. Le but du projet de loi est de soutenir les agriculteurs dans le besoin. Il s'interroge donc sur la pertinence de fixer une taxe unique, sans distinction entre les différents types de remorques, sachant qu'il en existe de plus ou moins coûteuses et technologiques.

M. Andersen répond qu'il serait possible, par la suite, de réfléchir à une différenciation entre petites et grosses remorques. Il pense qu'avant tout, il serait utile d'auditionner AgriGenève, qui est au courant du projet de loi et dispose peut-être d'une meilleure connaissance du type de remorques utilisées. Il mentionne également l'Association genevoise des propriétaires de tracteurs, qui est également informée de ce type de questions. L'objectif n'est pas de favoriser les grandes exploitations au détriment des petites, mais de mettre tout le monde sur un pied d'égalité dans un domaine où il est particulièrement difficile de dégager des marges. Il conclut que ce point pourra être discuté par la suite.

Un commissaire (Ve) demande si M. Andersen a l'assurance que ce projet de loi ne pénalisera pas les très petites remorques, qui étaient auparavant taxées à moins de 51 francs.

M. Andersen ne peut pas garantir cela, mais pense que le département pourra déterminer, en fonction des immatriculations, s'il existe des remorques qui seraient désavantagées.

Le président demande quelle sera la suite de la procédure.

M. Andersen propose l'audition du DSM, et par la suite celle d'AgriGenève et de l'Association genevoise des propriétaires de tracteurs.

Le président propose d'auditionner en premier le département.

Séance du mardi 26 août 2025

Audition de Mme Héloïse Candolfi d'AgriGenève et M. Maxime Dethurens de l'Association genevoise des propriétaires de tracteurs

Mme Candolfi rappelle les missions d'AgriGenève. Ils sont la faîtière de l'agriculture genevoise. Ils s'occupent essentiellement de défense professionnelle et ont également des activités au travers de leurs deux filiales, AgriMandats et AgriVulg, des activités de vulgarisation technique à destination des professionnels, et des activités de mandats, soit pour les agriculteurs, soit pour des tiers privés ou des collectivités publiques. Concernant le projet de loi, ce sujet peut sembler un peu technique puisqu'il s'agit de l'imposition des remorques agricoles, mais il illustre un enjeu de justice fiscale, de compétitivité et de reconnaissance envers les agriculteurs.

Il s'agit d'une part d'un problème d'équité, puisqu'aujourd'hui, un agriculteur genevois peut payer, comme le dit l'exposé des motifs, jusqu'à 13 fois plus que son voisin vaudois pour une remorque absolument identique. Il y a un exemple concret dans l'exposé des motifs. Cette disparité crée une inégalité territoriale alors même que les producteurs font face aux mêmes contraintes climatiques, aux mêmes distances de marché et avec des charges beaucoup plus lourdes ici qu'ailleurs, puisque les salaires minimaux sont, d'une manière générale, les plus élevés de Suisse et donc du monde.

Mme Candolfi explique que les remorques agricoles sont des outils de travail et non un véhicule de transport commercial. L'usage de ces remorques est limité dans le temps et dans l'espace, puisque ce sont des trajets qui sont pour la plupart relativement courts, qui sont saisonniers et qui se font à une vitesse réduite. Elles jouent un rôle purement productif puisqu'il s'agit de transporter les récoltes, le fumier ou les outils. Il ne s'agit pas de générer un trafic routier qui puisse être comparable au transport commercial. Une taxation

lourde dans ce domaine revient à taxer la trousse à outil d'un artisan ou la caisse à pharmacie d'un médecin. Ça n'a vraiment pas de sens.

Mme Candolfi explique qu'il s'agit d'une mesure de justice économique, puisque les agriculteurs genevois subissent une accumulation de crises, avec un marché de la viticulture qui est en crise avec une baisse de la consommation des vins, une flambée de coûts de production et le salaire minimum le plus élevé de Suisse. Face à cette réalité, alléger une taxe, certes symbolique, mais injuste, est vraiment un geste politique fort. En plus de cela, le coût pour l'Etat reste modeste, car il n'y a pas un très grand nombre de remorques agricoles immatriculées dans le canton. En revanche, pour les exploitants, c'est vraiment un impact important et réel. C'est donc un signal politique fort que les députés peuvent donner.

Ça n'est pas un projet corporatiste, mais une mise en cohérence avec la pratique d'autres cantons et également un soutien à la compétitivité agricole. C'est aussi un message que les députés peuvent envoyer à la population, puisqu'ils veulent que Genève continue à produire localement avec le label GRTA et que les agriculteurs et agricultrices puissent rivaliser avec leurs voisins vaudois.

Mme Candolfi explique, en conclusion, qu'AgriGenève recommande d'accepter ce projet de loi pour corriger une inégalité territoriale, pour soutenir un secteur qui est vital pour l'autonomie alimentaire et pour le paysage et pour envoyer un signal fort que Genève croit en son agriculture.

M. Dethurens indique être venu avec des preuves que les agriculteurs vaudois paient une taxe de 51 francs alors que les agriculteurs genevois paient une taxe de 680 francs pour la même remorque.

Un commissaire (Ve) indique partager largement les intentions présentées. Il se questionne quant à la proportionnalité. Il relève que l'exemple présenté est une remorque triple essieu de 32 tonnes et pas une petite remorque. Une telle remorque a un impact sur la voirie et sur les terres agricoles. Il se demande, tout en étant acquis à l'idée d'une baisse, s'il n'y a pas du sens à maintenir une progression en fonction de la taille de la remorque. Il n'y a relativement peu de remorques de ce type à Genève. A ce titre, il trouve normal, en termes d'impact sur la voirie et sur les champs, qu'il y ait une différenciation dans la taxation par rapport à de plus petites remorques.

Mme Candolfi indique ne pas vraiment partager cette position. Pour ce qui est de l'impact sur les terrains agricoles, les remorques qui doivent y rouler ont des pneus et des dimensions spécifiques, qui font qu'il n'y a pas d'impact sur le sol et elles ne roulent en général pas dans les champs. Elles roulent sur des chemins agricoles qui sont faits pour. Ce sont des véhicules qui ne roulent pas

constamment et à une vitesse réduite. Elle pense qu'il n'est pas possible de comparer l'usage des remorques agricoles à d'autres remorques. Concernant la question de la dimension et de la progression de l'impôt en fonction de la dimension, elle estime qu'il s'agit plutôt d'une simplification administrative qu'ils souhaitent, avec un montant de 51 francs pour l'ensemble des remorques agricoles immatriculées dans le canton de Genève. Cette mesure leur semble aller dans le sens de la simplification administrative.

Un commissaire (S) se questionne quant à une possible mutualisation des véhicules agricoles. Il relève que cela pose des questions d'investissement et de coûts de fonctionnement et il imagine que les agriculteurs et agricultrices ont souvent besoin au même moment des mêmes véhicules. Il se demande quelle réflexion il y a, au niveau du monde agricole genevois, sur la mutualisation des différents véhicules agricoles.

Mme Candolfi indique que cela dépend des véhicules.

M. Dethurens explique qu'ils ont besoin des remorques presque exclusivement pour la période des récoltes. Tout le monde en a alors besoin en même temps. Il y a très peu de remorques de type triple essieu ou double essieu immatriculées. Il s'agit souvent de plaques à 30 km/h. Il y a quelques remorques qui ont plus de trajet à faire, car le point de collecte est plus loi et, pour ne pas faire beaucoup d'allers-retours, ils prennent une grosse remorque. Chaque paysan peut prêter sa remorque, mais les paysans n'aiment pas trop les prêter, car il s'agit de machines extrêmement chères. Si une machine est cassée, elle le reste pendant un certain temps et c'est un problème. Il y a des machines qu'ils ont en commun, mais tout le monde ne le fait pas. Certains s'y prêtent, mais pas beaucoup.

Un commissaire (PLR) relève que l'exemple fourni par M. Dethurens est particulièrement éloquent. Il relève qu'il a parlé des Vaudois qui, selon certains, ont une ruralité plus marquée. Il se demande quelle est la situation au niveau suisse. Il se demande si le niveau moyen se situe dans des barèmes inférieurs ou comparables à ce qui se pratique dans le canton de Vaud ou si Genève est dans la norme.

M. Dethurens indique n'avoir eu des discussions qu'avec les Vaudois et les Valaisans, mais que les Valaisans ont les mêmes tarifs que les Vaudois. Il n'a pas d'information plus complète.

Le président se demande quel type d'agriculture bénéficie de ces remorques. Il se demande si elles servent aussi aux vendanges ou si elles se limitent à l'agriculture de sols ou de céréales.

M. Dethurens indique que cela concerne beaucoup les céréales, mais que les maraîchers peuvent également en utiliser. Les remorques viticoles sont

souvent des plus petites remorques. Les grosses multi-bennes sont surtout utiles pour les céréales, pour pouvoir les stocker en fin de journée ou les weekends en attendant que les centres de collecte soient ouverts.

Le président se demande s'il y a d'autres types de remorques qui sont taxées ou s'il y a d'autres inégalités qu'ils ont identifiées.

Mme Candolfi indique qu'il est possible d'élargir la réflexion à l'ensemble du parc des véhicules agricoles, mais ce n'est pas l'objet ici. Il y a beaucoup de disparités dans le milieu de l'agriculture, car c'est un métier particulier avec des contraintes fortes.

Le président remercie l'auditionnée et l'auditionné de leur présentation et de leurs réponses.

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, et de M. Didier Leibzig, directeur général de l'OCV

Le président remercie les auditionnés de leur présence et leur donne la parole.

M. Maudet indique être accompagné de M. Leibzig. Il va lui céder la parole pour qu'il présente ce que représenterait l'application de ce projet de loi avant de prendre la parole pour leur indiquer la position du Conseil d'Etat.

M. Leibzig indique que le parc de véhicules genevois comporte 317 000 roulants. On parle ici de 96 remorques qui seraient concernées par ce projet de loi. Cela représente 52 détenteurs qui auraient plus qu'une remorque concernée par ce projet de loi. Le monde agricole est évidemment important et il faut le protéger. Les remorques de moins de 30 km/h ne sont pas immatriculées, et ne sont donc pas soumises à l'impôt. Aujourd'hui, ces remorques-là font déjà partie d'une tranche péjorée au niveau du montant de l'impôt puisque, par tranche de 500 kg, ils paient 11 francs. L'impôt moyen des remorques agricoles est aujourd'hui de 429 francs par an. Financièrement, la conséquence d'une telle modification concernerait un montant de 35 000 francs par an de pertes fiscales.

M. Maudet ajoute que cela impliquerait quelques modifications informatiques, qui ne sont pas gratuites. Au-delà de la perte fiscale, il y a des adaptations à avoir. Si la commission décide de voter ce projet de loi, il faudra arriver à le faire entrer en vigueur au bon moment pour le déployer. Au-delà de ces aspects factuels, le Conseil d'Etat ne soutient pas ce projet de loi. Ils ne souhaitent pas qu'on multiplie les catégories spécifiques de niche fiscale, même s'il s'agit d'une toute petite niche ici, vu l'impact. Ils pensent qu'ils vont devoir, et le souhaitent même, reprendre la question de l'impôt auto. D'abord,

parce qu'il y a ce mécanisme de la loi d'aggravation de l'impôt sur les véhicules les plus polluants et qui sont totalement surimposés. Quand ils auront, et ils reviendront à ce sujet devant la commission au début de l'année prochaine, la première année de recul, il y aura matière à discuter sur les impacts de l'introduction du nouvel impôt auto. Ils préconisent donc par pragmatisme de geler ou de renoncer à ce projet de loi et d'en discuter globalement à l'horizon de 2-3 ans.

Un commissaire (UDC) relève que M Leibzig a parlé de 429 francs. Il se demande si c'est le prix moyen.

M. Leibzig indique que c'est la moyenne des véhicules concernés.

Un commissaire (UDC) relève qu'ils ont vu des facturations à hauteur de 680 francs alors qu'il s'agit de 51 francs pour exactement la même chose dans d'autres cantons suisses comme les cantons de Vaud ou du Valais. Cela implique que l'impôt genevois est presque 10 fois plus cher que celui des autres cantons romands et que la moyenne suisse.

M. Maudet relève que l'on parle de Genève. Il y a des amplitudes variables. Ils garantissent qu'ils appliquent la loi, mais ils peuvent réduire. Il confirme que 429 francs c'est la moyenne et il imagine que 680 francs c'est le plafond. Il y a une possibilité d'introduire une logique forfaitaire, mais cela implique une spécificité de plus. En matière de droit fiscal, il se demande si créer une telle spécificité se justifie. Il assure que cette modification ne mettrait pas en péril les finances publiques.

Un commissaire (PLR) se questionne quant aux raisons d'une amplitude aussi significative. On ne parle pas ici du simple au double. Il entend qu'il y ait des spécificités genevoises, mais, pour ceux qui la subissent de plein fouet, c'est moins drôle. Il entend que les incidences fiscales sur le budget de l'Etat sont limitées. Il comprend qu'il ne faut pas multiplier les exceptions, mais il se demande pourquoi le Conseil d'Etat s'oppose par principe à ce qui s'apparente davantage à ses yeux à une forme de correction qu'à une exception additionnelle dans le maillage fiscal.

M. Maudet indique que s'il faut revoir, il faut revoir l'ensemble et non par niche. Il se demande si les députés trouvent équitable de taxer au même montant une remorque de 300 kg et une remorque de 31 000 kg. Le Conseil d'Etat ne le pense pas et se demande si cela mérite vraiment une discussion et si les exploitants agricoles sont à ce point-là en difficulté qu'il faille donner ceci maintenant. C'est aux députés de l'apprécier, mais le Conseil d'Etat ne va pas mener une lutte acharnée sur cet objet. Pour eux, c'est totalement marginal. Il s'agit d'une application stricte de la loi, mais ils avaient eu le même débat sur les camping-cars en découvrant que les camping-cars devenaient une

catégorie très particulière. Il faut essayer de corriger les amplitudes trop importantes, mais la logique forfaitaire en fiscal est quand même problématique du point de vue de l'équité. Il ne sait pas pourquoi ce projet de loi arrive maintenant et si cela est lié à une activité particulière ou à un lobby particulier.

M. Andersen indique que le projet de loi a été déposé en décembre et qu'il n'y avait donc pas de timing particulier, car M. Hodgers était toujours là.

Un commissaire (PLR) souligne une différence avec l'exemple des camping-cars. On est ici dans une logique d'outil de travail pour une catégorie de la population qui se sent pénalisée et qui l'est principalement par les contraintes qui lui sont imposées, à commencer par le salaire minimum. Tout ce qui menace leur survie est vécu comme une part d'injustice.

M. Maudet indique que le secteur primaire échappe en grande partie au régime ordinaire du salaire minimum.

Un commissaire (PLR) indique que ce n'est pas le cas pour toutes les catégories. C'est AgriGenève qui le leur a rappelé. La question se pose de savoir si une différence est justifiée et comment une différenciation peut être manipulée.

M. Maudet indique qu'ils n'étaient pas là quand la loi a été faite. Dans les faits, il s'agit de 96 véhicules possédés par 52 personnes. Il se demande s'il est justifié de faire une lex specialis à ce sujet. Le Conseil d'Etat dit non sur le principe, mais n'est pas hostile à le faire à la faveur de la reprise de la loi sur l'impôt auto qui va arriver ou à la faveur du recul sur les dernières années. Si les députés veulent le faire avant, ils s'y plieront.

Un commissaire (PLR) relève que c'est effectivement marginal pour l'Etat, mais que ça l'est moins pour ceux qui le vivent au quotidien.

Maudet l'entend, mais, si le plafond est à 640 francs, ce n'est pas non plus énorme. A l'inverse cela impliquerait un même montant pour des remorques de 300 kg et de 31 000 kg.

Un commissaire (S) se demande s'ils ont eu des retours, au Conseil d'Etat ou à l'OCV, de ces 52 personnes qui s'étonnaient de payer aussi cher en comparaison avec le canton de Vaud.

M. Leibzig indique qu'il n'a reçu aucun retour de ce type. Cet impôt n'a pas augmenté depuis de nombreuses années. Il y a peut-être eu une association du monde agricole qui en a parlé, mais il n'y a eu aucun retour à l'OCV.

M. Maudet indique que lui non plus. Il rencontre AgriGenève à intervalles réguliers, que ce soit pour des motifs sanitaires ou des motifs liés aux transports. Il y a une association des exploitants de tracteurs pour qui il arrive

qu'il y ait de vrais problèmes dans les aménagements réalisés par l'Etat et par le génie civil sur les accotements ou sur des questions de responsabilité sur la destruction de chemins. Il y a des réunions régulières et ils font partie des milieux professionnels des transports. Ils n'ont jamais évoqué la dimension fiscale. Les problématiques qui remontent sont des problématiques de franchissement de passage ou de cohabitation entre des véhicules agricoles et des véhicules ordinaires.

Par exemple une moissonneuse-batteuse qui doit passer au cœur de Choulex empêche de réaliser des aménagements favorables aux piétons à Choulex, car, après 156 potelets détruits, la commune en a marre. Il s'agit de ce genre de problématiques, mais jamais du niveau fiscal.

Un commissaire (S) se demande si, quand on sait qu'il y a une telle différence fiscale, à l'instar des Porsche et des Maserati à plaques valaisannes que l'on voit circuler régulièrement dans les rues de Genève, on peut voir des remorques à plaques vaudoises dans la campagne genevoise.

M. Leibzig indique n'avoir jamais vu de plaques vaudoises. Cependant, on voit régulièrement sur la route des plaques tessinoises, mais cela concerne les transporteurs. L'imposition étant cantonale, le canton du Tessin a décidé de ne quasiment pas taxer les remorques, que ce soit pour les feuilles mortes ou un poids lourd. Toutes les entreprises qui ont plusieurs sièges ont souvent des tracteurs et une remorque avec des plaques tessinoises.

Un commissaire (S) relève qu'ils ont parlé d'une adaptation informatique. On parle de 96 véhicules. Il se demande si l'OCSIN et ses 700 collaboratrices et collaborateurs arriveront à mettre cela en place relativement rapidement.

M. Leibzig indique que l'OCSIN n'entrerait pas en compte ici, mais que le programme informatique est géré pour 16 cantons. Du moment qu'il s'agit d'un développement cantonal, Genève va payer seul et cela sera au prix de l'heure des informaticiens. Pour l'algorithme derrière, qu'il y ait 96 véhicules ou 200 000 ne change rien. Le travail sera à faire.

Un commissaire (S) relève que, s'il a déjà été développé dans le canton de Vaud, il sera assez facilement repris.

M. Leibzig souligne que la fiscalité est cantonale.

M. Maudet ajoute que, si le canton de Vaud est à 51 francs, ils peuvent reprendre la même chose. Ce n'est pas cela qui va coûter, mais à un moment, il faudra faire une adaptation informatique. Ce n'est pas l'élément principal, mais ils l'ont mentionné pour donner tous les éléments chiffrés en termes de pertes fiscales et d'impact administratif.

Un commissaire (Ve) relève qu'ils ont dit que les remorques qui circulent à moins de 30 km/h sont exemptées de l'impôt. Il se demande si elles ne sont pas enregistrées et s'ils ont une idée du ratio entre les remorques qui paient la taxe et celles qui circulent sans payer de taxe. Il se demande si elles sont bien plus nombreuses que les 96 remorques assujetties. Il relève également qu'on leur a présenté les deux cantons qui ont une flat tax très basse. Il se demande s'ils ont un regard sur ce qui se passe dans d'autres cantons en Suisse alémanique et si la progressivité est la norme ou l'exception.

M. Maudet indique qu'ils peuvent le demander. Il relève que la question est de savoir s'il s'agit surtout de forfaitaire ou de progressif et où se situe Genève dans les progressifs. Il n'en a aucune idée, mais ils feront l'étude si les députés le souhaitent.

Un commissaire (Ve) indique partager l'avis qu'une remorque qui pèse 30 tonnes et qui est tirée par un tracteur de 15 tonnes a un impact plus important sur la voirie qu'une remorque d'une tonne tirée par un tracteur de 4 tonnes. En termes de capacité financière de l'exploitant, celui qui peut mettre 200 000 francs pour s'acheter un attelage de tracteur et remorque a peut-être plus la capacité contributive de payer 600 francs de taxe. Sur le plan technique, ils ont évoqué l'adaptation du système. Il se demande, s'ils gardaient un système progressif, quitte à abaisser le tarif par tranches de 500 kg, si cela serait plus simple d'adapter le système informatique, par rapport à une situation où ils changeraient complètement le système pour passer à une taxe unique.

M. Leibzig indique que tout développement est compliqué et complexe puisqu'il y a de nombreux paramètres qui entrent en ligne de compte. Il ajoute que, s'ils font un forfait, certaines personnes vont payer plus qu'aujourd'hui.

M. Maudet demande aux députés s'ils souhaitent qu'ils leur procurent, de façon anonyme, la liste de la totalité des véhicules. Il indique que pour certains cela va augmenter.

Un commissaire (S) se demande combien coûte une telle remorque à l'achat pour apprécier le ratio entre l'investissement dans une telle remorque ramené à la charge de fonctionnement de l'impôt.

M. Leibzig ne peut pas répondre. Il doit pouvoir trouver la réponse sur internet.

Un commissaire (S) indique qu'il ne savait pas si cela coûtait quelques milliers de francs, auquel cas l'impôt dépasserait la valeur de l'investissement à neuf après 5 ans, ou si cela coûtait 50 000 francs.

M. Maudet indique avoir trouvé une semi-remorque neuve de 38 tonnes à 62 000 euros hors taxes. C'est le prix le plus bas sur le site d'enchères. Il est

aussi possible d'importer une remorque du Botswana pour 9000 francs, mais cela ne comprend pas les coûts de déplacement.

Un commissaire (MCG) se demande quel est le poids des remorques non immatriculées.

M. Leibzig indique que la limite en Suisse est de 30 km/h, mais qu'il n'a aucune idée du poids de ces remorques. Ils sortent de toute la logique de contrôle et d'immatriculation.

Un commissaire (Ve) relève que pour une remorque il y a aussi un tracteur à la dimension de la remorque. La dépense énergétique pour déplacer tout cela est assez impressionnante. Il se demande quelle est la détaxe dont bénéficient les agriculteurs sur le diesel agricole, qui peut aussi être considérée comme une sorte de subvention proportionnelle à la masse du véhicule.

M. Leibzig indique ne pas avoir le chiffre en tête.

Un commissaire (Ve) se demande s'il y a bien une détaxe.

M. Maudet avoue ne pas être au fait de la question de la détaxe des carburants pour les milieux agricoles.

Un commissaire (Ve) indique qu'à sa connaissance, il est possible de se faire livrer dans les exploitations agricoles du diesel détaxé. C'est une question marginale par rapport au problème qui les intéresse.

Discussion interne

Le président indique que toutes les auditions demandées ont été faites. Il demande aux députés quelle suite ils veulent donner à ce projet de loi.

Un commissaire (UDC) relève que toutes les auditions ont été faites et qu'il souhaite voter ce texte aujourd'hui.

Le président demande s'il y a un autre avis quant à l'idée de voter aujourd'hui.

Un commissaire (LJS) propose de geler ce projet de loi et de le traiter en même temps que le reste.

Le président indique qu'il va faire voter la proposition de le traiter aujourd'hui. Si les députés le refusent, ils partiront sur l'idée d'un gel.

M. Andersen indique que, vu les sommes en jeu, le Conseil d'Etat est en train de comparer des chèvres et des choux en disant qu'ils veulent revoir la taxation des véhicules thermiques avec un projet qui a été catastrophique faute d'informations fiables données par le département respectif. On parle d'un côté d'un outil de travail et de l'autre de voiture qui, certes, permettent de se rendre au travail, mais ce n'est pas la même chose. On parle d'une disproportion

énorme entre le canton de Genève et un canton voisin. Il ne lui semble pas sérieux d'utiliser ce prétexte. M. Maudet parlait de timing, mais les centaines de millions de déficits qui sont annoncés pour 2025 constituent aussi un timing pour eux pour essayer de geler des baisses de recettes fiscales.

Ce n'est pas sérieux de geler un projet de la sorte. La taxation des véhicules thermiques est beaucoup plus complexe et il y aura passablement de discussions dessus. Ces serait un signal fort envers les milieux agricoles qui ne roulent pas sur l'or en ce moment et qui ont besoin du soutien des députés. Il est pour voter ce texte aujourd'hui.

Le président met aux voix le fait de traiter le PL 13573 :

Oui :	14 (3 S, 1 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Non :	–
Abstentions :	–

Le fait de traiter le PL 13573 est accepté.

Un commissaire (Ve) pense que l'audition du département était assez claire. La question qu'il a posée plus tôt est essentielle. Il y a une question de proportionnalité. On réalise que les agriculteurs qui peuvent se permettre d'utiliser des véhicules qui pèsent 32 tonnes pour la remorque et la moitié pour le tracteur sont des gens qui posent 200 000 francs pour acheter ces véhicules. Ce sont des personnes qui ont des revenus qui sont issus d'autres activités que les activités agricoles. Ils ont des revenus confortables qui ne sont pas issus de l'agricole. En effet, les revenus agricoles sont très faibles et c'est quelque chose qui le préoccupe. Les Verts ont toujours défendu une agriculture locale, paysanne et qui puisse se défaire des intrants carbonés. Le principe de la flat tax ne leur convient pas en ce sens-là. Ils ne vont donc pas voter le principe de la flat tax.

La différence entre les cantons peut être problématique, mais il suppose qu'il y a une forme de cherry picking en choisissant les deux cantons qui ont une flat tax basse. Ils n'en ont pas la conviction, mais ils estiment que ce n'est pas la peine de faire travailler les services de l'Etat pendant des heures pour vérifier si le canton de Thurgovie a une imposition progressive ou non. S'ils souhaitent baisser le tarif par tranches de 500 kg, il ne s'y opposera pas jusqu'à un seuil de 3 francs, mais il est clair que l'idée de la flat tax ne leur convient pas et qu'ils ne vont pas voter un projet qui en introduirait une. Ils attendent la prise de positions des autres groupes pour voir s'il est possible de s'entendre sur un amendement qui abaisserait la taxe à 3 francs par tranche de 500 kg pour savoir s'ils voteront l'entrée en matière ou non.

Un commissaire (PLR) indique qu'il est d'accord qu'il est question de proportionnalité, mais de proportionnalité par rapport aux autres cantons. Quand les autres cantons ont tous un tarif à 51 francs, il faut être proportionnel et juste en matière fiscale. La justice fiscale est l'apanage des Verts et il est alors juste de s'aligner sur les autres cantons. Les agriculteurs sont déjà pénalisés sur bien d'autres choses en comparaison avec les autres cantons. Ils parlaient de salaire précédemment, ce qui peut être expliqué par les spécificités genevoises. Il y a beaucoup d'obstacles supplémentaires au travail des agriculteurs genevois. Certes, passer de 600 francs à 51 francs ne va pas révolutionner la vie des agriculteurs, mais qu'ils aient une telle remorque ne signifie pas qu'ils ont forcément les moyens.

Ils se sont certainement endettés pour cela. On est en train de parler des remorques, or ce qui doit avant tout être taxé est ce qui tracte la remorque, mais ce n'est pas l'objet ici. Si l'on tracte une grosse remorque, c'est qu'on a un gros véhicule et que, par définition, celui-ci est déjà plus taxé. Il pense que le travail est fait d'un point de vue écologique et que fournir un bol d'air aux agriculteurs est possible pour un coût plus que modeste pour l'Etat. La question informatique est une non-question puisque, pour appliquer ce que font les autres cantons, il suffit d'utiliser le module du logiciel des cantons vaudois et valaisans. Pour toutes ces raisons, le groupe PLR votera ce projet de loi sans amendement.

Un commissaire (MCG) indique que taxer une activité qui est déjà subventionnée revient à donner d'une main et reprendre de l'autre, ce qui n'est pas un bon principe. L'agriculture a assez de difficultés et la taxer plus lourdement que les autres cantons ne fait aucun sens. Au niveau de la proportionnalité, il faut voir que certains modèles de remorque sont limités à 25 km/h et d'autres à 40 km/h. La proportionnalité est qu'il y a des remorques de plusieurs dizaines de tonnes qui roulent à 30 km/h et qui ne sont pas taxées alors que, pour un petit peu plus ou pour moins encombrer les routes, on passe à un modèle 40 km/h et on est taxé. Au niveau de la proportionnalité d'un outil de travail, le groupe MCG votera donc ce projet de loi.

Un commissaire (LJS) indique qu'aider le secteur agricole ne le dérange pas en tant que petit-fils d'agriculteur. Il s'agit d'un métier difficile qui remplit une tâche importante en nourrissant la population. Ce qui le dérange c'est le principe. Il se demande pourquoi aider uniquement les agriculteurs en leur accordant cette taxe forfaitaire. Le véhicule comme outil de travail concerne d'autres secteurs d'activités comme les taxis, les ambulances ou les pompiers. Il y a de nombreux exemples d'outils de travail qui jouent un rôle important pour la société. Il se demande pourquoi se limiter et uniquement analyser le secteur de l'agriculture et non les autres. C'est ce qui le dérange.

Un commissaire (S) indique s'inscrire à la suite de ce qu'a dit un commissaire (PLR). Il s'agit d'une prise de position personnelle, mais il est plutôt enclin à voter ce projet de loi pour plusieurs raisons. Cela ne concerne que 96 véhicules et, politiquement, il faut savoir parfois être pragmatique. Ces véhicules ne circulent pas toute l'année dans l'ensemble du canton de Genève, mais font de courts trajets pour les besoins des agriculteurs et agricultrices, des viticulteurs et viticultrices. Il pense qu'aucun agriculteur ou viticulteur aujourd'hui n'achète une remorque de 31 tonnes pas parce qu'il en a besoin, mais parce qu'il trouve bien d'acheter la remorque la plus grande et la plus lourde. Ils connaissent la situation financière des agriculteurs et agricultrices, des viticulteurs et viticultrices du canton et, même si cela ne révolutionnera pas leur situation financière, ce petit coup de pouce est pragmatique et il votera en faveur de ce projet de loi en espérant être suivi par son groupe.

Un commissaire (LC) rejoint le propos de son préopinant. Il indique qu'il est vrai que la taxation d'outils de travail est un problème, mais qu'ils ont ici l'occasion de régler ce problème pour un secteur d'activités dans un domaine bien spécifique. Il souhaite donc voter ce projet de loi, mais également garder à l'esprit que la taxation des outils de travail est un grave problème auquel ils doivent encore remédier.

Un commissaire (Ve) indique qu'il a l'impression que l'entrée en matière va être votée et qu'ils la voteront, car ils sont acquis à l'idée du principe, mais ils tiennent à l'idée de la progressivité. Il a donc envoyé aux députés un amendement qui propose une taxation par tranches à hauteur de 3 francs par tranches de 500 kg, ce qui lui semble parfaitement raisonnable.

Vote

1er débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13573 :

Oui :	15 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Non :	–
Abstentions :	–

L'entrée en matière est acceptée.

2e débat

Le président procède au vote du 2e débat :

Titre et préambule : pas d'opposition, adopté

Art. 1 pas d'opposition, adopté

Art. 422

Un commissaire (Ve) propose un amendement à l'al. 3.

Un commissaire (Ve)souligne que cet amendement déboucherait sur un impôt sensiblement inférieur aux cantons voisins pour un nombre relativement important d'exploitants agricoles.

Le président met aux voix l'amendement du groupe des Verts à l'**art. 422 al. 3** :

L'impôt sur les remorques et semi-remorques agricoles est de 3 francs par tranche ou fraction de tranche de 500 kg.

Oui :	6 (2 S, 2 Ve, 2 MCG)
Non :	8 (1 LJS, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions :	1 (1 S)

L'amendement est refusé.

Art. 422 pas d'opposition, adopté

Art. 2

M. Gorgone propose un amendement à l'art. 2

Le président met aux voix l'amendement de M. Gorgone à l'**art. 2** :

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

Oui :	15 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Non :	–
Abstentions :	–

L'amendement est accepté.

3e débat

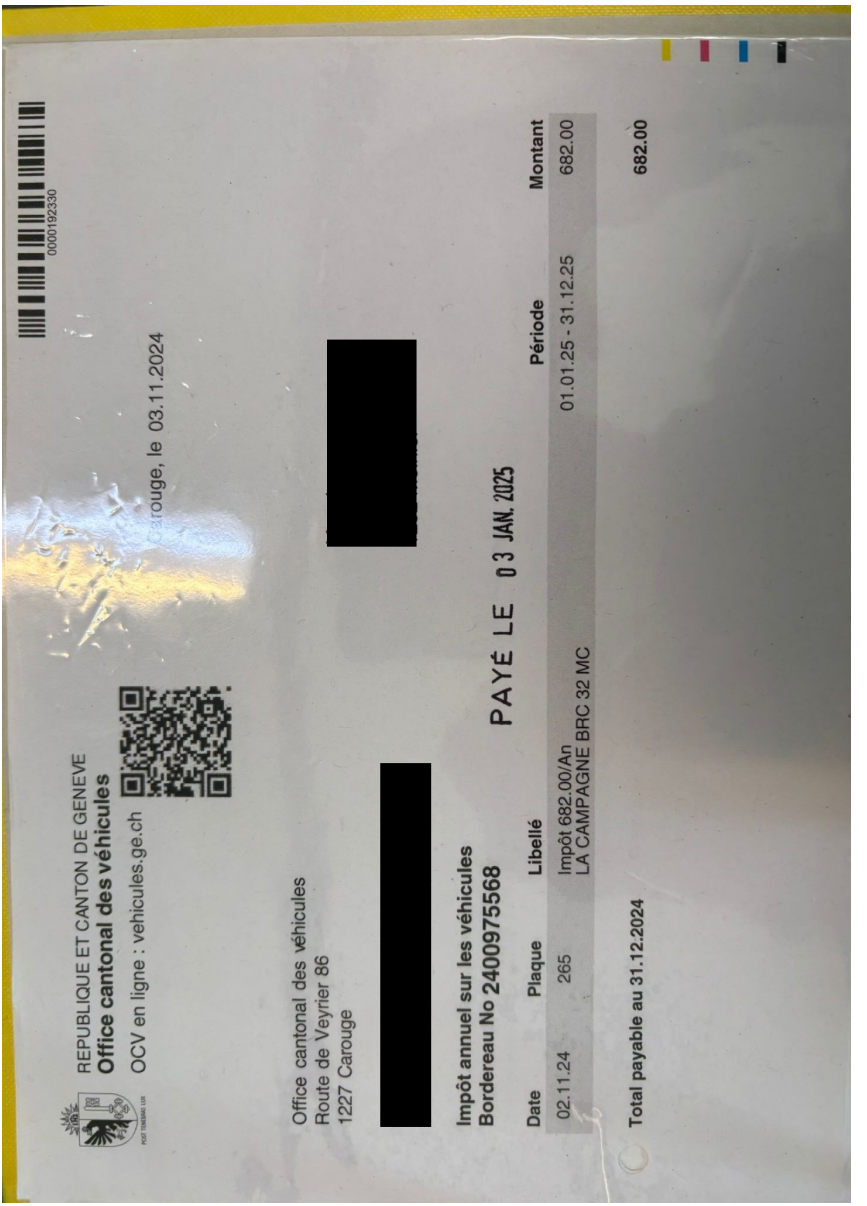
Le président met aux voix l'ensemble du PL 13573 :

Oui :	11 (1 S, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Non :	2 (2 Ve)
Abstentions :	2 (2 S)

Le PL 13573, tel qu'amendé, est accepté.

Catégorie de débat préavisée : II

ANNEXE 1



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Office cantonal des véhicules

OCV en ligne : vehicules.ge.ch

0000192330

rouge, le 03.11.2024

Office cantonal des véhicules
Route de Veyrier 86
1227 Carouge

[redacted]

[redacted]

Impôt annuel sur les véhicules
Bordereau No 2400975568

PAYÉ LE 03 JAN. 2025

Date	Plaque	Libellé	Période	Montant
02.11.24	265	Impôt 682.00/An LA CAMPAGNE BRC 32 MC	01.01.25 - 31.12.25	682.00

Total payable au 31.12.2024 **682.00**

ANNEXE 2

Lausanne, le 6 janvier 2025

	Montant de la facture	Avoir
Taxe véhicule / VD 9 106 Taxe 01.01.2025 - 31.12.2025 Deves AC240 - 40, montant fixe	51.00	
Total CHF	51.00	0.00

Aucun fractionnement ou report de paiement n'est accepté. Aucune correspondance ne sera échangée à ce sujet.

Récépissé

Compte / Payable à
CH93 3000 0004 1000 0545 8
Etat de Vaud Département des finances
SAGEFI
SAN - Service Automobile et navig.
1014 Lausanne Adm cant

Section paiement

Compte / Payable à
CH93 3000 0004 1000 0545 8
Etat de Vaud Département des finances SAGEFI
SAN - Service Automobile et navig.
1014 Lausanne Adm cant

Référence

Date de dépôt : 26 août 2025

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Julien Nicolet-dit-Félix

Le PL 13573 demande non seulement la réduction de la taxe sur les remorques (et semi-remorques agricoles), mais surtout le passage à une taxe unique, quelles que soient la taille et l'utilité de la remorque.

La minorité Verte s'est opposée à ce projet de loi essentiellement à cause de cette perte de proportionnalité qu'il génère dans un contexte où le monde agricole connaît des disparités extrêmement importantes, matérialisées, entre autres, par la taille (et le coût) des remorques utilisées.

Une taxe peut-être trop importante

Les initiants du projet présentent à juste titre les difficultés économiques auxquelles font face les agriculteurs et les agricultrices du fait essentiellement des marges très faibles (parfois négatives) sur la vente de leurs produits et de la concurrence indue avec les pays avec lesquels la Confédération est sans doute trop prompte à signer des accords de libre-échange.

La minorité se rallie volontiers à cette analyse et est tout à fait disposée à envisager une baisse de la taxe sur les remorques (cf. amendement en fin de rapport), même si elle doute que cette taxe soit un élément déterminant de la paupérisation du monde agricole pour plusieurs raisons, qui seront évoquées par la suite.

Un nombre de remorques extrêmement faible

L'audition de l'office cantonal des véhicules nous a permis d'apprendre que la taxe ne concernait qu'un très petit nombre (96) de remorques appartenant à une cinquantaine de détenteurs. Ainsi, l'immense majorité des remorques et chars utilisés dans nos campagnes sont en fait totalement exempts de taxe, car circulant à une vitesse inférieure à 30 km/h. S'il n'est pas possible d'en connaître le nombre exact, il est cependant évident que cette taxe n'impacte qu'un nombre très faible d'exploitations (moins d'une exploitation sur sept est concernée, puisque le canton en compte 389) qui ont choisi, sciemment, de disposer de remorques rapides.

Une taxe élevée… sur des remorques aux dimensions et au prix exorbitants

L'exemple présenté dans l'exposé des motifs, ainsi que celui proposé par le président de l'Association des propriétaires de tracteurs a permis à la commission de réaliser que les remorques concernées par cette taxe relativement importante (660 francs) sont en fait des véhicules extrêmement imposants, d'une charge utile gigantesque (plus de 30 tonnes) mue par trois essieux aux roues disproportionnées et d'un coût dépassant les 50 000 francs. A cela s'ajoute la nécessité de disposer d'un tracteur capable de mouvoir pareil attelage, donc d'un poids de 12 à 15 tonnes, pour un coût de 120 000 à 200 000 francs.

Au-delà de la question de la capacité contributive d'une entreprise capable d'acheter ou de conclure un leasing sur de pareils engins, il semble aller de soi que l'impact sur la voirie de véhicules de pareils poids et dimensions est nettement supérieur à celui d'une remorque de quelques tonnes et qu'il n'est pas déraisonnable que la taxe soit proportionnelle à la capacité d'emport.

Une comparaison avec les autres cantons discutable

Les signataires du projet affirment que la taxe genevoise est disproportionnée en regard de celle perçue par les autres cantons. La minorité est surprise d'apprendre que seuls deux cantons (Vaud et Valais qui appliquent le système proposé d'une taxe uniforme à 51 francs) ont été étudiés et, lors des auditions, il n'a pas été possible d'en savoir plus concernant les autres cantons. Soucieuse de ne pas, sur un objet sans doute marginal, générer trop de travail à l'administration, elle est allée elle-même constater que, dans les deux premiers cantons pris au hasard (Fribourg et Bâle-Campagne), une certaine proportionnalité existe.

Une hausse de taxe pour certaines remorques

Le passage à la taxe unique a pour conséquence mathématique d'augmenter la taxe des remorques les plus légères. En effet, jusqu'à 2500 kg, la taxe sur les remorques s'élève aujourd'hui à un montant inférieur à 51 francs. On peut arguer que la différence est minime, mais, s'agissant de modestes véhicules, souvent utilisés par de modestes exploitations, il semble clair qu'une hausse de taxe générée par un projet de loi prétendant alléger les charges des entreprises agricoles est pour le moins inacceptable.

Pour une agriculture raisonnée qui minimise les intrants et évite l'endettement excessif

La minorité Verte tient ici à rappeler que l'avenir de l'agriculture suisse et genevoise lui tient particulièrement à cœur, dans la mesure où elle se montre capable de relever les défis de qualité et de durabilité auxquels elle est confrontée. Il faut soutenir sans ambiguïté une production locale, de grande qualité, visant à diminuer les intrants, en particulier les intrants carbonés.

Un nombre très important d'exploitations relève ces défis quotidiennement, malgré des conditions-cadres difficiles. Même si la taxe sur les remorques est marginale dans leurs comptes, la minorité est disposée à la diminuer.

En revanche, la minorité considère que mettre sur un pied d'égalité des véhicules gigantesques, extrêmement gourmands en carburant (par ailleurs détaxé), et des attelages de taille humaine est de nature à générer une distorsion de concurrence en défaveur des exploitations qui visent les objectifs de qualité et de durabilité que nous soutenons.

Dans ce sens, la minorité s'oppose au principe d'une taxe uniforme.

Un amendement pour satisfaire tout le monde… qui a été écarté en commission

En revanche, comme exprimé plus haut, la minorité est disposée à un abaissement de cette taxe, dans la mesure où elle maintiendrait le principe de la proportionnalité. Elle est en effet sensible aux deux arguments les plus convaincants en faveur d'une distinction entre les remorques agricoles et les autres remorques professionnelles : la faiblesse du revenu agricole et l'emploi épisodique et dans des lieux peu soumis à la pression routière de ces engins.

C'est pour cela qu'elle a proposé l'amendement suivant à la commission, fort malheureusement écarté, sans grand débat, par la majorité :

Art. 422, al. 3 (nouvelle teneur)

[3] *L'impôt sur les remorques et semi-remorques agricoles est de 3 francs par tranche ou fraction de tranche de 500 kg.*

Cette solution aurait pourtant le triple mérite de :

– abaisser la taxe sur toutes les remorques, sans augmenter celle perçue sur les remorques les plus légères ;
– maintenir le principe de proportionnalité justifié à la fois par l'impact sur la voirie, les émissions carbonées et sur la capacité contributive des exploitations ;

– faciliter la transition pour l'office des véhicules, puisque seul le montant par tranche de 500 kg serait modifié.

Pour toutes ces raisons, la minorité vous invite, Mesdames les députées, Messieurs les députés, à accepter l'amendement proposé et, en cas de rejet de celui-ci, à rejeter le projet de loi initial.