

Question présentée par le député :

M. Rolin Wavre

Date de dépôt : 16 janvier 2020

Question écrite

Quels seraient l'effet et la faisabilité d'une imposition des véhicules qui prendrait mieux en compte leur emprise sur l'espace public ?

La mobilité, urbaine en particulier, est en grande partie affaire d'espace. En ville, ce dernier est précieux, comme le reflètent les prix du terrain, à l'achat comme à la location. La manière d'utiliser celui qui est à notre disposition et de le répartir et la durée de son usage sont cruciales puisqu'il n'est pas ou très peu extensible. Se le disputent tous les modes de transport, le commerce, les aménagements publics et le mobilier urbain, et, de manière de plus en plus vivement souhaitée, la végétation. Cette question écrite a pour but d'explorer comment l'Etat prend en compte l'espace occupé par les véhicules automobiles privés et comment il pourrait encourager encore mieux le recours à des moyens de transport, privés ou publics, moins gourmands en espace sans empiéter exagérément sur la liberté de choix du citoyen.

L'imposition des véhicules automobiles destinés au transport de personnes est fixée par l'art. 415 de la loi générale sur les contributions publiques (LCP). Actuellement, cet impôt est proportionnel à la puissance du moteur avec un coefficient multiplicateur en fonction des émissions de CO₂. Cette formule semble cibler de façon efficace les véhicules les plus polluants, mais elle ne tient pas compte de l'encombrement du véhicule ou plus précisément de la quantité d'espace qu'il utilise.

Si cela relève de la sphère privée en cas de stationnement sur le domaine du même nom, il en va autrement lorsque le véhicule est en circulation ou lorsqu'il est stationné, sur la voie publique surtout, ou en ouvrages. A noter que certains parkings ont récemment adapté les gabarits de leur offre à la taille en croissance des véhicules, le niveau -4 du Parking du Mont-Blanc par exemple. Selon une étude de l'Institut CAR (Center Automotive Research)

de l'Université de Duisburg-Essen, la largeur de la voiture neuve moyenne en Allemagne était d'environ 1,68 mètre en 1990, contre 1,80 mètre en 2017. La tendance que révèlent ces chiffres provenant d'Allemagne peut vraisemblablement être transposée au marché automobile suisse¹. On constate par ailleurs que les SUV affichent pour la plupart des largeurs comprises entre 194 et 200 centimètres². De leur côté, de nombreux véhicules urbains se contentent de valeurs comprises entre 160 et 170 cm. Pour ce qui est de la longueur, les différences sont très importantes, entre 3,5 m et largement plus de 5 m. Ces différences sont loin d'être négligeables en termes d'aménagement routier et d'emprise au sol dans un canton et une ville comme Genève où l'espace est souvent contraint.

Or, on constate à Genève comme ailleurs en Suisse une forte croissance des véhicules de grande taille (4×4 et SUV) qui ont dépassé 50% des ventes de voitures neuves en 2019 pour la première fois. Cette évolution cause des problèmes pratiques que chacun peut constater :

- Il est de plus en plus fréquent que de gros véhicules débordent nettement des cases qui leur sont assignées sur l'espace public, même quand le conducteur a pris soin de coller son véhicule au trottoir, ce qui n'est de loin pas toujours le cas.
- Pour un cycliste, remonter une colonne à l'arrêt, ce qui est parfaitement légal, se révèle d'autant plus difficile lorsque la colonne compte de nombreux véhicules particulièrement larges.
- Les contresens cyclables, souvent utilisés comme une réponse à l'absence d'un véritable réseau de pistes cyclables continues, mettent en danger la partie la plus faible, à savoir le cycliste, lorsqu'il s'agit de croiser un véhicule particulièrement large.
- Au niveau fédéral, certains en sont même venus à évoquer la possibilité de modifier les normes régissant la largeur des routes en fonction de l'augmentation de la taille des véhicules.

L'évolution de la longueur des véhicules concerne moins la cohabitation avec les cycles, mais a toute son importance pour la surcharge de trafic et le stationnement.

Si l'usage de véhicules de grande taille peut se justifier dans des cas précis tels que le transport de marchandises, le déplacement de groupes

¹ Réponse du Conseil fédéral à l'interpellation 10.4076 : <https://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaef?AffairId=20184076>

² Pour des données sur les tailles des véhicules : <https://fr.automobiledimension.com/moteur-recherche-voitures.php>

organisés ou de familles nombreuses, rendant nécessaire un régime d'exception intelligent, il n'est pas inconvenant de se poser la question de l'encombrement des véhicules quand on sait qu'à Genève chacun transporte en moyenne 1,2 à 1,3 personne pendant les heures de pointe et 1,6 à 1,7 en dehors de celles-ci, selon les déclarations des responsables du service de la mobilité. Des chiffres que l'on peut facilement confirmer par l'observation des files de voitures qui entrent en ville chaque jour.

Il serait donc judicieux que les autorités cantonales s'interrogent sur cette évolution et sur sa compatibilité avec le réseau routier genevois, puis sur la manière dont l'Etat pourrait inciter les tenants d'une mobilité motorisée et individuelle à modérer leur emprise sur l'espace public, en particulier dans les zones urbaines.

Cette question écrite est connexe à celle déposée par le député David Martin sur les SUV et le poids des véhicules à moteur.

Questions :

- 1) *L'Etat dispose-t-il de données chiffrées sur la taille (largeur et longueur) des véhicules immatriculés à Genève ? Si oui, quelles sont-elles et quelle est leur évolution ?*
- 2) *Dans quelle mesure le mode de calcul actuel de l'impôt sur les véhicules permet-il de prendre en compte de façon adéquate la forte emprise de certains véhicules sur l'espace public ?*
- 3) *Quel serait l'impact d'une prise en compte spécifique de l'emprise au sol dans la formule de calcul de l'impôt ?*
- 4) *Les services compétents de l'Etat ont-ils l'intention d'inclure la question de l'encombrement des véhicules privés en fonction de leur modèle et de l'évolution du parc automobile dans leur politique de mobilité ?*
- 5) *Lors de la planification d'aménagements routiers, en particulier quand il faut faire cohabiter voies routières, pistes cyclables et trottoirs, le facteur « largeur des véhicules » pose-t-il des problèmes spécifiques ?*

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