

Postulat Alexis Bally et consorts sur la déduction fiscale des frais de transport - Un petit pas vers une fiscalité plus écologique

Texte déposé

Le présent postulat s'inscrit dans une intention plus générale de rendre la fiscalité « plus écologique », en limitant les incitations allant à l'encontre des objectifs de la protection de l'environnement et de l'usage mesuré du sol.

Rappel d'une tentative dans ce sens

Un appel à entreprendre une réforme fiscale écologique dans le canton a eu lieu dans le passé (postulat Marthaler en 1998). Suite à cet appel, un groupe de travail a été constitué, chargé d'approfondir le sujet et d'élaborer des propositions. Dans son approche, le groupe de travail s'est imposé le principe de neutralité, en ce sens que la réforme fiscale ne devait pas générer de nouvelles recettes pour l'Etat. Ainsi, le produit des nouveaux impôts et taxes écologiques devait être soit redistribué soit utilisé pour financer l'innovation, de meilleures pratiques, et l'information dans le même domaine d'activité. Ce principe a été repris dans un rapport du Conseil d'Etat sur la question. Par la suite, le cadre préalable à l'engagement d'une réforme fiscale écologique a été fortement limité et s'est réduit à l'étude de l'opportunité de quelques taxes causales. La possibilité d'agir sur les déductions fiscales n'avait pas été envisagée.

Justification de la déduction fiscale

La déduction fiscale des frais de transport entre le domicile et le lieu de travail est autorisée par la loi fédérale sur l'harmonisation des impôts cantonaux (déduction des frais d'acquisition du revenu). Une certaine marge est laissée aux cantons dans l'application de cette loi.

Le fait d'habiter loin de son lieu de travail charge les infrastructures de transport. Les frais fixes de ces infrastructures, de même que les frais variables (frais d'exploitation, frais résultant du trafic et de ses nuisances) sont en partie supportés par la collectivité, tant pour les transports publics que pour les transports individuels. Ainsi, chaque trajet domicile-travail génère des coûts dont seule une partie est assumée par l'utilisateur. Aux coûts directs pris en charge par la collectivité s'ajoutent les coûts résultant des déductions fiscales (perte de ressources fiscales).

Un des objectifs majeurs de l'aménagement du territoire est de limiter l'étalement urbain et le mitage du territoire, en concentrant l'habitat dans les centres. On espère ainsi favoriser un usage plus mesuré du sol et une réduction des besoins de transport. Un autre objectif majeur de la planification territoriale et de la politique énergétique est de favoriser les moyens de transport les moins dommageables pour l'environnement et les moins énergivores. En autorisant une déduction des frais de transport proportionnelle à la distance parcourue et relativement élevée pour l'usage des transports individuels motorisés, la pratique fiscale actuelle accorde, en quelque sorte, une prime à la distance (modeste, il est vrai) allant à l'encontre de ces objectifs.

Objet du postulat

Sans prétendre remettre en cause le principe même d'une telle déduction, laquelle repose sur une base légale fédérale, nous demandons au Conseil d'Etat d'étudier les possibilités de moduler cette déduction en fonction du mode de transport utilisé, de manière à mieux tenir compte des objectifs précités. Le principe d'une telle modulation serait ainsi de favoriser les modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement (marche à pied et vélo). L'étude devrait également porter sur les possibilités de rendre plus stricts les critères permettant la déduction fiscale pour l'usage des transports individuels motorisés. En effet, ces dernières années, le réseau des transports publics s'est considérablement amélioré (cadences, confort du matériel roulant, correspondances, parkings d'échange, etc.). Ces améliorations ont représenté et continuent de représenter des investissements

considérables de la part des collectivités. Il serait juste d'en tenir compte pour permettre ou non d'invoquer la nécessité de recourir au transport individuel motorisé.

Demande le renvoi en commission

*(Signé) Alexis Bally
et 21 cosignataires*

Développement

M. Alexis Bally (VER) : — Le but de ma proposition n'est pas du tout de remettre en question le principe de la déduction fiscale pour frais de transport. Je conçois tout à fait que de nombreuses personnes sont tributaires de la voiture pour leurs transports du domicile à leur travail et même pour le travail sur place. De toute manière, ce principe est du ressort de la loi fédérale. Tout ce que je demande, c'est que le Conseil d'Etat étudie la possibilité de donner un petit coup de pouce, via la déduction fiscale, à ceux qui utilisent la marche, le vélo, ou les transports publics, ou encore la combinaison des trois. Je suis bien conscient qu'un tel coup de pouce ne va pas, en soi, suffire à faire passer quelqu'un d'un mode de transport à l'autre, mais au moins c'est un signal. Si l'on veut vraiment aller dans le sens des objectifs du Plan directeur cantonal et des plans d'agglomération visant à favoriser la mobilité douce et les transports publics, ainsi qu'un rapprochement des lieux de travail et de domicile, il faut agir sur tous les tableaux et la fiscalité en est un.

Dans son développement écrit, cosigné par au moins 20 députés, l'auteur demande le renvoi direct à une commission pour examen préalable.

Le postulat est renvoyé à l'examen d'une commission.