

**RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Christian van Singer et consorts
demandant que le Conseil d'Etat élabore les bases légales visant le soutien de tous les
véhicules peu polluants, y compris les vélos électriques, les cyclomoteurs et les bateaux, et les
soumettre au Grand Conseil**

La commission s'est réunie le 1er septembre 2011, à la Salle des Armoiries, Place du Château 6, à Lausanne.

Elle était composée de Mmes C. Attinger Doepper, F. Golaz, S. Jungclaus Delarze, de MM. F. Debluë, J. Nicolet, J.-J. Truffer et du soussigné A. Bally, confirmé dans la fonction de président-rapporteur.

Assistaient également à la séance : Mme J. de Quattro (Cheffe du DSE), M. P. Chatagny (Chef de service du SAN, DSE) et Mme S. Métraux qui a tenu les notes de séance, ce dont nous la remercions vivement.

Rappel du postulat

M. Ch. van Singer, auteur du postulat, demande au DSE de favoriser les véhicules peu polluants par des réductions de taxes. En plus des mesures existantes prévues dans la loi du 1^{er} novembre 2005, il s'agit de favoriser particulièrement les bateaux, scooters et vélos électriques, lesquels pourraient remplacer avantagusement des véhicules plus pollués.

Position du postulant

N'étant plus membre du Grand Conseil, le postulant a tout de même été contacté pour avis. Voici son message de réponse, reproduit textuellement :

« Cela fait 4 ans bientôt que j'ai quitté le GC, je ne peux pas juger la réponse par rapport à la situation actuelle au GC.

Mais dans l'ensemble je trouve la réponse satisfaisante ainsi que le rabais de 50% prévu.

Si j'étais là, au vu de la remarque, justifiée, que l'électricité n'est pas toujours d'origine non renouvelable je redéposerais un postulat prévoyant l'exemption lorsque le véhicule est fourni par de l'électricité 100 % verte, par exemple si le propriétaire a installé des panneaux photovoltaïques, ou achète les parts correspondantes à la Romande Energies. »

Commentaire de Mme la Conseillère d'Etat

Lors du dépôt de l'objet en 2007 (motion transformée en postulat en 2008), l'article 6 lettre d de la Loi sur la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (LTVB) précisait que les véhicules électriques étaient taxés selon la puissance en watts de leur moteur électrique, mais cette législation ne prévoyait pas de taxation particulière pour les bateaux et les vélos mus par des moteurs électriques. Une taxe forfaitaire pour les cyclomoteurs, les motocycles et les autres véhicules était

pratiquée, respectivement de 19 fr., 26 fr. et 51 fr. M. van Singer demandait alors la création d'une base légale visant le soutien de tous les véhicules peu polluants afin d'inciter à utiliser de tels véhicules. Il souhaitait que les autorités manifestent clairement qu'elles favorisaient la motorisation électrique.

Le 28 octobre 2009, le Conseil d'Etat répondait favorablement aux demandes du postulat en instaurant une réduction de 50% du montant des taxes perçues jusqu'alors. En conséquence, en janvier 2010, le règlement fixant la taxe des véhicules automobiles et des bateaux (RTVB) a été modifié, ramenant la taxe forfaitaire à 9 fr. pour les cyclomoteurs, 13 fr. pour les motocycles, 25 fr. pour les autres véhicules ainsi qu'une réduction de 50% sur le montant de la taxe des bateaux électriques.

Discussion

Le long délai de réponse a tout d'abord été évoqué. La commission n'était-elle pas réduite au rôle de commission d'enregistrement des travaux finis ? En effet, au moment de la séance, le Règlement sur la taxe des véhicules et bateaux avait été modifié depuis plus d'une année dans le sens demandé par le postulant.

Deux raisons au long délai entre le passage en commission du postulat (26.03.2007) et le traitement de la réponse du Conseil d'Etat : une méprise au SAN sur la procédure liée à ce genre de dossier et, également, l'impossibilité de donner suite à une quasi promesse faite en commission, à savoir celle de ramener la taxe pour les véhicules dits « non polluants » à 1 Fr. symbolique. Pour le SJJ, une telle taxe reviendrait à une exonération complète et nécessiterait une modification législative.

La question de principe d'une exonération, totale ou partielle, a également été discutée. Elle a porté sur les véhicules et bateaux électriques, les autres moyens de déplacement individuels motorisés dits « peu polluants » ayant été pris en considération dans la loi révisée de 2005. Les remarques suivantes ont été formulées:

- Comme un véhicule conventionnel, un véhicule électrique, et tout particulièrement la voiture, occupe de l'espace et met à contribution le réseau routier. Les rabais consentis pour cette catégorie de véhicules risquent de réduire les moyens attribués à l'entretien de ce réseau.
- Le véhicule électrique n'est « propre » que là où il roule. Comme le fait très justement remarquer le Conseil d'Etat dans sa réponse, au chap. 4, la provenance de l'électricité et les nuisances liées à l'élimination des batteries doivent être prises en compte pour qualifier le caractère « peu polluant » du véhicule. Lorsqu'il s'agit de vélos électriques, une exonération partielle peut se justifier : en milieu urbain, l'usage du vélo électrique est attractif, ce qui peut inciter nombre d'automobilistes réticents à l'effort lié au « vélo rustique » à laisser reposer leur voiture et à passer au vélo électrique. Pour la voiture électrique par contre, le gain en termes de réduction de la pollution est loin d'être évident. Si l'on considère l'ensemble des pertes entre l'amont de la centrale électrique et la roue, le gain peut être faible voire négatif par rapport à une voiture conventionnelle. Une extension massive du parc de voitures individuelles électriques impliquerait bien évidemment une augmentation correspondante de la consommation d'électricité. Dans le contexte énergétique actuel, la concurrence qui s'ensuivrait avec les autres usages de l'électricité poserait des problèmes difficiles à surmonter.
- Il n'en reste pas moins que la traction électrique peut être intéressante, avant tout en milieu urbain, par exemple pour de petits véhicules de livraison et, bien sûr, pour les transports publics.

- L'article 6 lettre d de la LTVB stipule que la taxe pour véhicules électriques est fonction de la puissance. Dans le règlement modifié, elle est forfaitaire. Cette dernière déroge donc à la loi. Tant que la proportion de véhicules individuels électriques reste marginale par rapport à l'ensemble du parc de véhicules, on peut admettre, par souci de simplicité, le recours à une taxe forfaitaire, en particulier pour des véhicules de faible puissance. Si cette proportion venait à augmenter de manière significative, il y aurait lieu de réviser le mode de taxation.
- A titre d'exemple, il convient de relever le fait que le canton de Genève n'accorde d'exonération qu'à certaines conditions et avec une limitation dans le temps (voir annexe).

Vote

Par 5 voix pour, aucune voix contre et 2 abstentions, la commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat.

Annexe : extrait des dispositions du canton de Genève sur les taxes pour véhicules

CONDITIONS D'EXONÉRATION 2011 POUR LES AUTRES TYPES DE VÉHICULES

Les véhicules suivants sont quant à eux exonérés à 100% de taxe automobile durant l'année de leur première immatriculation et les deux années suivantes :

Les **voitures de livraison** respectant la **norme EURO 5** pour les moteurs diesel et, pour les moteurs à essence ou à gaz, émettant **moins de 160 g de CO2 au km**.

Les **véhicules électriques** (voiture, scooter, etc.) alimentés par des **sources d'énergie renouvelables** (le détenteur doit être au bénéfice d'un contrat SIG de la gamme Vitale, Découverte, Horizon ou analogue).

Les **tracteurs agricoles** munis d'un **filtre à particules**.

Cette exonération s'applique au premier détenteur d'un véhicule neuf ou à l'acquéreur d'un véhicule âgé de moins d'un an et immatriculé au nom d'un garage (véhicule de "démonstration").

Pully, le 15 octobre 2011

Le rapporteur/la rapportrice :
(signé) *Alexis Bally*

