

## Fiscalité genevoise

# Le nouvel impôt auto déclenche la colère

La facture explose pour les détenteurs de voitures âgées de quelques années. L'État a-t-il correctement informé la population lors du vote?

Luca Di Stefano

Pour Martin, l'expérience camping-car pourrait bien s'arrêter là. «Je crois que je vais devoir le vendre», regrette le père de famille genevois en tendant le bordereau de l'impôt annuel sur les véhicules. Il y a un an, il payait environ 700 francs; désormais, la facture est passée à 3840 francs. «C'est plus de 500% d'augmentation!» fulmine celui qui a acheté, l'an dernier, un camping-car Fiat d'occasion datant de 2015.

À Genève, cette hausse vertigineuse ne concerne pas tout le monde. Pour la plupart des propriétaires de véhicules, l'impôt 2025 va même baisser (62,5%) ou rester identique (4,1%). «Les plaques» augmenteront en revanche pour un tiers du parc automobile (33,4%) considéré comme le plus polluant.

## Barème exponentiel

Avec ce changement, l'État s'attend à encaisser 3 millions de francs de moins qu'en 2024. Il s'explique par la votation du 3 mars 2024 en faveur d'un système favorisant le remplacement des véhicules les plus émissifs en CO<sub>2</sub> par des motorisations plus récentes et moins polluantes. Un texte séduisant sur le papier puisqu'il s'agit de «s'adapter aux enjeux climatiques et aux évolutions technologiques».

Dans les faits, les effets secondaires commencent à se faire sentir: les propriétaires de voitures âgées de quelques années - on ne parle pas forcément d'épaves ultrapolluantes - paient très cher le prix de la réforme.

Avec son camping-car de 2015 (inscrit dans la catégorie des voitures de tourisme), Martin est de ceux-là. Ironie de l'histoire, il l'avait précisément acquis afin de limiter les trajets en avion pour emmener ses filles découvrir la Suisse. «Je suis écolo, mais ce nouvel impôt est franchement injuste. Bien sûr, il existe des camping-cars plus modernes, mais le mien est en bon état et peut encore rouler. Il est doté d'un filtre à particules et d'une technologie pas si ancienne que ça.»

## Les plus modestes touchés?

Si la facture s'envole autant, c'est que le nouveau barème augmente de manière exponentielle en fonction des grammes de CO<sub>2</sub> rejetés. En témoignent des différences notables entre modèles. Ainsi, un propriétaire d'un camping-car identique à celui de Martin, mais construit en 2021, paie pour sa part un impôt de... 620 francs pour 2025.

Au final, «les personnes les plus pénalisées sont les propriétaires de véhicules qui sont anciens», observe Thierry Bolle, directeur d'Automobiles Caveng SA, à Chêne-Bougeries, et vice-président de la section genevoise de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA). «Je viens de recevoir un appel d'un client: pour sa Golf pas si ancienne, son impôt est multiplié par trois. Ce n'est pas correct, car ce sont les



## Disparités

À Genève, des possesseurs de camping-car voient leur taxe augmenter. Mais cette hausse vertigineuse ne concerne pas tout le monde. Pour la plupart des propriétaires de véhicules, l'impôt 2025 va même baisser (62,5%) ou rester identique (4,1%).

foyers les plus modestes qui vont payer le plus cher», relève-t-il.

## Projections incomplètes

Alors que les bordereaux de l'Office cantonal des véhicules (OCV) sont en cours d'envoi aux propriétaires de 317'000 véhicules immatriculés à Genève, la population a-t-elle voté en connaissance de cause? «Ce sujet n'a jamais été mis en avant durant la campagne, poursuit Thierry Bolle. Les discussions tournaient seulement autour des SUV et des voitures électriques (ndlr: ces dernières sont désormais taxées selon leur poids). Au-

jourd'hui, on s'aperçoit qu'on s'est trompé de cible.»

Il faut alors relire les positions des partis lorsque le texte était soumis au peuple, en début d'année. À ce moment-là, il s'agissait de contrer un projet de loi UDC, lequel proposait simplement de diminuer de moitié l'impôt de tous les propriétaires de véhicules à Genève.

Dès lors, l'ensemble du spectre politique, à l'exception de l'UDC et du MCG, s'est mis d'accord autour d'une imposition basée sur les émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures thermiques et le poids à vide pour les électriques. Ceci avec la pro-

messe que «le peuple trouvera son compte sur le plan environnemental et économique».

Mais a-t-on pris en considération les dizaines de milliers de véhicules en circulation âgés de quelques années? À cet égard, le rapport de la commission fiscale chargée de rédiger un contreprojet à l'initiative populaire 178 «Pour la réduction de l'impôt sur les véhicules» a bien tenté de projeter des cas concrets. En réalité, le document se concentre sur divers modèles sans distinguer l'année de fabrication. Ainsi, une VW Golf doit théoriquement obtenir un rabais. Or, il apparaît que les

chiffres varient très fortement en fonction de l'année de construction des véhicules.

C'est sans doute ce qui explique l'étonnement - pour ne pas dire la colère - des propriétaires de véhicules désormais surtaxés. D'autant que les calculateurs proposés à l'époque de la votation semblent être passés à côté de certaines augmentations.

L'OCV et le Département de la santé et des mobilités avaient-ils bien mesuré l'ampleur du changement? Aujourd'hui, face à la déferlante de contestations, l'administration se dit «consciente que de

nombreuses personnes se trouveront dans l'incapacité de régler la somme due avant la fin de l'année». Les services travaillent donc «sur une solution permettant de fractionner et d'échelonner le paiement de l'impôt 2024, pour autant que le cadre légal soit adapté».

## Tourisme des plaques

Quoi qu'il en soit, les critiques s'intensifient à l'heure où ce nouvel impôt se dévoile concrètement. «L'autre problème, c'est que le canton de Genève est celui qui a la fiscalité la plus élevée en Suisse romande, fait remarquer Thierry Bolle. Nos voisins vaudois ou valaisans paient nettement moins. En conséquence, de nombreux automobilistes vont s'immatriculer dans d'autres cantons. C'est interdit, mais cela risque de prendre de nouvelles proportions.»

Avec sa facture multipliée par cinq, Martin a la désagréable impression d'une réforme brutale. «Je comprends l'objectif de ce changement de loi et je partage le constat qu'il faut réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Mais j'ai le sentiment de ne pas avoir été informé correctement. Pourquoi ne pas avoir mis en place une hausse graduelle sur trois ans, par exemple?» Il n'en sera rien.

Ainsi, il envisage sérieusement de vendre ce camping-car dont sa famille a à peine eu le temps de profiter. «Mais vu ce qu'il coûte désormais en plaques à Genève, il devient invendable ici. Il faudra trouver un acheteur dans un autre canton.»

«Une décision catastrophique pour l'environnement»

● Au moment où Genève mettait sous toit sa réforme, le conférencier et auteur Lucien Willemin mettait en garde des députés genevois: baser l'impôt sur les émissions de CO<sub>2</sub> va dans le mauvais sens. L'auteur de «Halte au gaspillage automobile» (Éditions d'En Bas) estime que les autorités genevoises ont fait fausse route.

À votre sens, le canton de Genève a-t-il pris la bonne décision en décidant de taxer les véhicules émettant le plus de CO<sub>2</sub>?

En fait, c'est une catastrophe environnementale. Cette politique focalisée sur le CO<sub>2</sub> pousse au gaspillage automobile. Or la voiture, avec ses 180'000 composants en moyenne, est l'objet le plus complexe de notre quotidien, donc le plus polluant à fabriquer. Il s'agit donc de prendre



Lucien Willemin

Auteur de «Halte au gaspillage automobile»

soin de nos véhicules et de les faire durer plutôt que de les gaspiller.

Un parc automobile plus propre, n'est-ce pas une bonne nouvelle?

C'est faire fi de la fabrication, qui n'est pas propre du tout. Outre l'énergie grise, elle nécessite l'envoi de substances toxiques dans l'air, l'eau et les sols. Or cette pollution chimique n'est pas compensable à l'utilisation. J'ai beau faire des millions de kilomètres avec le même véhicule, je n'arriverai jamais à revenir en arrière. Ainsi plus on fabrique, plus on empoisonne le vivant.

## Alors que faire?

Axer la taxe sur la puissance et le poids est intéressant sur le plan écologique. Favoriser les véhicules usagés et d'occasion en intégrant l'énergie grise dans la taxe serait également positif pour l'économie locale et l'environnement.

Qu'en est-il dans les autres cantons?

À Neuchâtel, où je vis, le parlement a été sur le point de faire la même erreur que Genève en 2014. Toutefois, j'ai alerté les députés sur la pollution de la fabrication et le texte a pu être modifié in extremis. Aujourd'hui, la fiscalité intègre l'énergie grise et offre un avantage financier à ceux qui utilisent des véhicules existants et âgés.

Quel est le destin des voitures qui seront

délaissées au vu de l'augmentation excessive de la taxe?

Elles partiront continuer à rouler à l'étranger, où l'électronique des moteurs sera retirée. Ainsi elles consommeront et pollueront plus qu'ici. Elles contribueront aussi à l'asphyxie des populations locales. En fait, cette taxe aggrave la situation environnementale globale alors qu'elle est mise en place sous couvert d'écologie. Le symptôme d'une posture égocentrée nourrissant une vision étriquée.

La décision genevoise touchera-t-elle les plus modestes, n'est-ce pas?

Effectivement, au vu du tableau comparatif officiel, les véhicules de luxe et de sport sont les grands gagnants de cette modification de la taxe. **LDI**

Lire l'éditorial en une: «Impôt auto: la classe moyenne appréciera»