

Le poids des mots, le poids des morts

L'invité
Daniel Halpérin
Pédiatre



Il faut, disait Camus, «s'efforcer au langage clair pour ne pas épaissir le mensonge universel». Les mots, ces temps, sont hélas tout sauf clairs. Celui de «génocide», par exemple, est devenu un enjeu politique visant à

son pouvoir pour prévenir et punir l'incitation directe et publique à commettre un génocide à l'égard des membres du groupe palestinien dans la bande de Gaza». Cet avertissement est juste, mais de là à qualifier Israël de génocidaire, il y a un pas que la CIJ saura, j'espère, ne pas franchir dans son jugement qu'on attend dans la crainte.

«Anéantiras-tu, d'un même coup, l'innocent avec le coupable?»

Abraham Genèse 18,23

Or jamais Israël n'a, en tant qu'État, manifesté son intention de détruire les Palestiniens. La guerre qu'il mène aujourd'hui est une guerre contre les terroristes du Hamas, pas contre le peuple palestinien même si, à son corps défendant, elle touche trop de civils innocents. C'est le Hamas seul qui devrait être accusé de génocide, lui qui s'est livré le 7 octobre 2023 à un pogrome qui n'avait d'autre objectif que de massacrer des Juifs, et dont la charte précise qu'il «rejette toute alternative à la libération complète et achevée de la Palestine, du fleuve à la mer» (art. 20), que «le projet sioniste [...] est l'ennemi de la Oummah (communauté des croyants musulmans)», et qu'il «représente [...] un grand danger pour la sécurité et la paix internationales et la stabilité de l'humanité tout entière» (art. 15). Ce délire - anti-juif autant qu'antisioniste - rappelle singulièrement celui des Protocoles des Sages de Sion qui conduisit au génocide, réel celui-là, du peuple juif par les nazis. C'est ce même délire qui, en pervertissant le sens des mots, voudrait justifier à présent qu'Israël soit rayé de la carte. Certes, les voix de plusieurs extrémistes israéliens, y compris des ministres, ont fait l'apologie de la disparition du peuple palestinien. Cela est inacceptable et le juge israélien Aharon Barak, qui siège à la Cour internationale de justice (CIJ) saisie pour décider si Israël est ou non génocidaire, l'a admis en exigeant, avec la majorité de la Cour, qu'Israël fasse tout «en

Mais... au poids des mots il faut opposer le poids des morts. Car aujourd'hui, après plus de quatre mois de guerre, force est d'ouvrir nos yeux et nos cœurs sur des pertes humaines devenues bien trop lourdes et sur la crise humanitaire dans laquelle la population civile de Gaza est plongée. Ne pas le voir, et ne pas l'énoncer, me paraît moralement indéfendable. Délignée, décimée, affamée, cette population en déroute doit de toute urgence être secourue. Les pilonnages qui l'accablent s'arrêtent. Quand bien même la sauvagerie du Hamas serait la cause de cette guerre, quand bien même, en dissimulant ses combattants parmi les civils, il serait directement responsable du malheur qui les frappe, et quand bien même la détention de plus de cent otages attiserait la volonté israélienne d'en découdre, il est temps de cesser le feu. Maintenant. Tout de suite. Au nom d'une humanité en laquelle nous voulons encore croire, et au nom des droits de l'enfant qui, partout, devraient être sacrés. Abraham, l'ancêtre commun dans lequel se reconnaissent juifs et musulmans, avait eu cet incroyable culot d'affronter Dieu lui-même quand celui-ci s'appretait à détruire Sodome et Gomorrhe. «Anéantiras-tu, d'un même coup, l'innocent avec le coupable?», s'exclama-t-il (Genèse 18,23). «Celui qui juge toute la terre serait-il un juge injuste?», ajouta-t-il, défiant. Comme il nous manque... Abraham, comme il nous manque...

www.tdg.ch

Léman

En surchauffe Prendre conscience des conséquences possibles du réchauffement climatique sur les eaux du lac. La température de la couche de surface dépasse constamment la norme mensuelle fixée.



Gaza

MSF Lire notre interview de Stephen Cornish, directeur général de Médecins sans frontières, à propos des civils de Gaza. Apporter de l'aide se révèle traumatisant quand les amputations se font sans anesthésie.



Social

Prestations En savoir plus sur qui bénéficie en Suisse des prestations complémentaires. Leur existence est un argument de la droite pour recommander le non à la 13^e rente AVS lors de la votation fédérale du 3 mars.



Votations du 3 mars à Genève

Revoir l'impôt auto?

Les Genevois doivent dire s'ils veulent ou non modifier le système, avec une initiative et un contre-projet en concurrence. Trois camps s'affrontent. Décryptage.



Trois options se présentent pour les Genevois: le statu quo, l'initiative de l'UDC, qui change le barème pour réduire de moitié l'impôt, ou le contre-projet, qui propose une taxe tenant compte des seules émissions de CO₂.

Rachad Armanios, Cathy Macher, Paul Rocher

La mobilité risque de nouveau de déchirer Genève, le 3 mars. En question, une éventuelle révision de l'impôt sur les véhicules à motor.

«Cette initiative d'un autre temps vise bêtement à prolonger un système complètement désuet.»

Grégoire Carasso
Député socialiste

Trois options se présentent. La première, c'est le statu quo, en refusant les deux objets soumis au vote. Ce qui ne changera rien à un système qui impose les véhicules en fonction de leur puissance et, dans une certaine mesure, de leurs émissions de CO₂.

Deuxième option: l'initiative de l'UDC, elle, ne touche pas au système, mais change le barème pour réduire de moitié l'impôt.

Enfin, son contre-projet, forgé par le PS, Les Verts, Le Centre et le PLR, vise à réformer le modèle actuel, jugé obsolète: il propose une taxe de base de 120 francs sur tous les véhicules de tourisme et un impôt supplémentaire tenant compte des seules émissions de CO₂ pour les moteurs essence et hybrides, et du poids pour les voitures électriques. Pour les deux-roues motorisés

et les voitures de livraison, le système actuel serait reconstruit, avec un bonus de 50% pour les véhicules électriques.

Le contre-projet vise une neutralité fiscale, c'est-à-dire d'en rester à nos recettes actuelles - environ 118 millions de francs en 2022. Mais ce montant pourra varier en fonction de l'évolution du parc automobile.

Trop cher selon l'UDC Pour l'UDC, les montants de l'impôt auto, qualifié d'un des plus chers de Suisse, ne se justifient plus au regard des obstacles faits aux automobilistes. Le député Michael Andersen rappelle que «l'initiative a été lancée dans le contexte des aménagements pour la mobilité douce installés en camtimini durant la période du Covid, des entraves à la voiture qui sont devenues pérennes.»

«Nous rendons du pouvoir d'achat en particulier à ceux qui peinent à joindre les deux bouts.»

Michael Andersen
Député MCG

«Nous visons un rééquilibrage avec ce qui se pratique en Suisse, tout en voulant rendre du pouvoir d'achat à la population, ajoute le député. Et, contrairement au contre-projet, l'initiative fixera désormais les tarifs dans la loi, ce qui empêchera le Conseil d'État de les augmenter régulièrement

par voie réglementaire et sans possibilité de s'y opposer.» Diviser par deux l'impôt, est-ce inciter à rouler en voiture alors que le plan climat du canton commanderait l'inverse? «Ce n'est pas l'impôt auto qui va inciter ou non à rouler en voiture, rejette Michael Andersen. En revanche, nous rendons du pouvoir d'achat en particulier à ceux qui peinent à joindre les deux bouts.»

«tient compte du principe du pollueur-payeur via le système de bonus et de malus et favorise les voitures électriques en les exemptant de taxe les trois premières années après l'achat.»

Un modèle dépassé

La coalition favorable au contre-projet dit tout le contraire: «Cette initiative d'un autre temps vise bêtement à prolonger un système complètement désuet en offrant une baisse d'impôt de 59 millions, qui favorisera principalement les détenteurs de véhicules les plus polluants», rejette le député socialiste Grégoire Carasso. Il conteste aussi que l'impôt soit particulièrement cher à Genève. Le Conseil d'Etat, se fondant sur l'Association des services automobiles, a rappelé que Genève se situe dans le milieu des moyennes cantonales (voir tableau).

L'initiative de l'UDC maintient le système fondé sur la puissance des véhicules, ou «ce modèle ne permet pas de tenir compte de l'électrification du parc automobile, avance Grégoire Carasso, ni des progrès qui ont permis aux véhicules thermiques d'être plus vertueux en termes de rejet de CO₂».

Un avis que partage le TCS-Genève, qui soutient le contre-projet: «Une analyse effectuée sur près de 2300 véhicules du catalogue de consommation du TCS montre que deux voitures de même puissance pouvaient avoir jusqu'au double d'écart en termes d'émission de CO₂», souligne son directeur, Yves Gerber.

«En pénalisant le parc actuel, un impôt auto fondé sur le seul CO₂ incite à changer pour du neuf.»

Lucien Willemin

Auteur de «Halte au gaspillage automobile»

Concernant les modèles électriques, «en les taxant au poids, on est au plus près de leur bilan carbone réel: plus le véhicule est gros et plus les émissions de CO₂ à la fabrication ont été importantes», complète le député PLR Yvan Zweifel.

La Commission fiscale a voulu un nouveau système «objectif, simple et lisible. Prendre le rejet de CO₂ comme base de calcul correspond à ce qui est préconisé par l'Accord de Paris sur le climat», ajoute Grégoire Carasso.

Un système davantage calqué sur les exigences climatiques? Et pourtant, l'association écologiste actif-traffic a décidé d'appeler au double non. «On s'oppose bien évidemment avec force à l'initiative qui est une incitation à polluer, mais on ne peut pas soutenir

Ça vrombit dans les urnes

Exemples du calcul de l'impôt annuel pour 28 modèles de voitures de tourisme

Modèle du véhicule*	Type de motorisation	Poids total en kg	Puissance en kW	Émissions de CO ₂ , en g/km	Impôt actuel en francs	Impôt contre-projet en francs	Variation entre l'impôt actuel et le contre-projet en %	Impôt initiatve en francs (50% de réduction pour tous)
Ferrari SF 90 Spider	Hybride essence-électrique (EE)	2124	574	149	4422	306	-93	2211
BMW XM	Hybride EE	3300	360	36	1265	129	-90	633
Porsche Cayenne E-Hybrid	Hybride EE	3055	250	25	781	126	-84	391
Audi RS Q3 Sportback	Essence	2250	294	228	2938	1146	-61	1469
Citroën C5 Sport 1.6i Hybrid	Hybride EE	2310	133	36	281	129	-54	140
BMW X5 xDrive 40i	Hybride EE	2840	245	216	2278	1092	-52	1139
Tesla Model 3	Électrique	2139	208	0	605	320	-47	303
Mini 5door Cooper S	Essence	1775	131	137	528	291	-45	264
Tesla Model X	Électrique	2970	504	0	1903	1220	-36	952
Skoda Scala 1.5 TS (2020)	Essence	1710	110	115	198	149	-25	99
Volvo XC40 B4 AWD	Hybride EE	2270	145	173	638	509	-20	319
Ferrari Purosangue	Essence	2725	529	393	6040	4836	-20	3020
Fiat 500	Électrique	1690	87	0	149	120	-19	74
VW Golf VII 1.4TSI 5 (2016)	Essence	1770	92	120	160	150	-6	80
Porsche Cayenne coupé	Essence	2820	260	276	2476	2328	-6	1238
Peugeot 308	Essence	1850	96	147	319	304	-5	160
Renault Zoe	Électrique	1988	100	0	171	170	-0,6	85
KIA Picanto 1.0 AMT	Essence	1405	49	125	204	214	+5	102
Audi Q3 Sportback	Essence	2070	110	158	396	475	+20	198
Toyota Prius (2011)	Hybride EE	2115	73	89	116	142	+22	58
Toyota Yaris Hybrid	Hybride EE	1615	68	87	113	142	+26	56
Dacia Spring	Électrique	1300	33	0	94	120	+28	47
Honda Jazz Hybrid (2014)	Hybride EE	1600	65	104	110	146	+33	55
Nissan Note (2013)	Essence	1546	65	139	220	294	+34	110
Fiat 500 1.0	Hybride EE	1338	51,5	119	105	150	+43	52
Audi Q8 55 e-tron	Électrique	3180	300	0	1001	1520	+52	501
Citroën Berlingo 1.5 HDI	Diesel	2100	96	170	319	502	+57	160
Skoda Enyaq 80	Électrique	2657	150	0	341	720	+111	171

Les modèles ont été choisis aléatoirement, sans tenir compte de leur nombre au sein du parc genevois. Sauf indication, ils sont issus des immatriculations enregistrées en 2023. Les montants de l'impôt ont été arrondis au franc.

Graphique: O. Chiacciarri. Sources: Caractéristiques techniques: Office fédéral des routes. Calcul des impôts: barème de l'Etat de Genève, texte de l'initiative et texte du contre-projet.

Impôt sur les véhicules

Moyenne cantonale annuelle

JU 468,30	UR 340,90
AR 459,40	ZH 332,90
BL 442,20	GL 331,80
GR 437,50	BE 329,80
VD 425,90	SO 326,50
TI 421,70	ZG 323,60
SG 407,60	OW 308,30
FR 403,90	NW 275,80
SZ 392,40	AG 251,80
BS 377,50	TG 237,10
GE 347,40	VS 214,90
NE 345,50	SH 214,30
LU 343,60	AI 207,70

Moyenne CH: 345,40 francs

CC. Source: Association des services des automobiles

le contre-projet, qui fait de bien trop gros cadeaux aux voitures puissantes», indique son coordinateur, Thibault Schneeberger.

«Deux failles majeures»

«Je vois deux failles majeures au contre-projet, poursuit-il. D'abord, le système ne tient pas compte du volume et du poids des véhicules thermiques. Il aurait fallu intégrer ces critères. À défaut, les SUV récents, bien que gros et dangereux, sont complètement épargnés par la nouvelle taxation: c'est incompréhensible, en particulier dans un canton aussi urbain que Genève. Et puis, nombre de véhicules de luxe veraient également leur impôt baisser. Le signal donné n'est pas celui de la justice climatique.»

Un argument que met aussi en avant l'UDC: «Le contre-projet, inéquitable, offre des rabais très importants pour des voitures puissantes et de luxe et pénalise

Les effets chiffrés du changement de système

Dans le débat sur l'éventuelle réforme de l'impôt, les esprits s'échauffent autour des baisses et des hausses induites par le contre-projet. Les voix critiques font état de corrections importantes à l'avantage de nombre de voitures de tourisme puissantes et luxueuses. Celles-ci verraient leur impôt baisser, parfois de manière drastique, tant avec l'initiative qu'avec le contre-projet. Des cas concrets? Notre tableau, où ont été sélectionnés aléatoirement 28 modèles, en met quelques-uns en évidence. Ainsi, par exemple, la Ferrari SP 90 Spider, pour qui l'impôt se réduit de 93% dans la version du contre-projet, avec une facture annuelle qui passe de plus de

4400 francs à quelque 300 francs. Ou cette BMW XM dotée d'une forte puissance (360 Kw), mais n'émettant que 36 grammes de CO₂, ce qui lui vaut également une énorme justification: un énorme ajustement à la fait des efforts sur le pot d'échappement. À l'inverse, des petites automobiles, selon des pointages, seraient davantage taxées que sous l'ancien régime. Les tenants du contre-projet évoquent des exceptions. L'analyse consistant à se focaliser sur les modèles, en effet, peut être trompeuse. On ne compte que quatre Ferrari SP 90 Spider dans le canton, idem pour la BMW XM. Les tenants du contre-projet insistent donc sur le fait qu'il faut

les petites voitures», attaque Michael Andersen.

Ingénieur au TCS, Guillaume Sauvini reconnaît que «certains gros modèles thermiques vont payer moins d'impôt, mais on se rapprocherait ainsi des niveaux suisses. C'est parce que Genève est très punitif pour les voitures puissantes, qui ne sont pourtant pas forcément les plus polluantes, d'où de nombreuses immatriculations illégales dans d'autres cantons comme le Valais.»

«Changer de paradigme»

Yvan Zweifel explique: «Nous n'avons pas eu pour méthodologie de viser des marques ou des tailles de voiture, mais de changer de paradigme en respectant une neutralité fiscale. Cela ne peut pas exclure des effets de bord, et nous-mêmes avons été étonnés par certains résultats. Si cela permet que des Ferrari illégalement taxées en Valais le soient à Ge-

nève, cet effet sera positif.» Pour l'écologiste Pierre Eckert, il ne faut pas se tromper de route: «Bien sûr que chez Les Verts, on

s'intéresser au nombre effectif de voitures qui constituent le parc. En rappelant qu'il y a toujours, au bout, la neutralité fiscale.

Alors qu'en est-il? Même en considérant l'ensemble des 214'000 voitures de tourisme immatriculées à Genève, les statistiques montrent que les corrections du contre-projet s'effectuent bien aux extrêmes. Parmi les voitures les moins puissantes, de moins de 73 kw, représentant 20% du parc, plus de 80% seront davantage imposées. À l'autre bout du spectre, c'est tout l'inverse. Parmi le cinquième du parc constitué des voitures les plus puissantes, à partir de 147 kw et plus, 80% voient l'im-

position baisser. Et 35% bénéficieront même d'une forte baisse, de plus de 50%. On peut voir ce double effet comme un rééquilibrage, par lissage, d'un système qui imposait de manière surexponentielle les voitures puissantes.

Toujours sous l'angle de la proposition du contre-projet, quel serait l'impact de l'abandon du système de bonus et de malus (50% de réduction d'impôt pour les voitures émettant jusqu'à 120 grammes de CO₂ par km, 50% de surpays pour celles qui en émettent plus de 200)? Là aussi, on assiste à des rajustements. Parmi les 43'500 voitures de tourisme sous le régime d'un bonus, 57% essuieront une hausse mo-

dérée. À l'inverse, 59% des véhicules actuellement frappés de malus (environ 15'300 unités) verront leur facture baisser. Pour le gros du peloton qui paie l'impôt sans bonus, ni malus (155'500), on aura davantage de hausses (52%) que de baisses (41%).

À noter enfin qu'en matière de réduction d'impôt, l'initiative de l'UDC, qui divise par deux le montant de l'impôt, ne gagne pas à tous les coups face au contre-projet. La taxe selon le calcul du contre-projet est moins chère que celle de l'initiative dans 12,5% des cas (26'700 voitures de tourisme). Cela concerne essentiellement des voitures puissantes. **CML/PRO**

travers l'âge du véhicule, afin d'encourager à conserver sa voiture longtemps et stimuler le marché de l'occasion, de la réparation et du recyclage.

«Certains vieux véhicules sont vraiment très polluants et en changer apporte un gain environnemental immédiat. En outre, nous ne voulions pas complexifier le projet», répond Yvan Zweifel. «Évidemment qu'il ne faut pas changer de voiture comme de chemise, s'exclame Grégoire Carasso, mais ce n'est pas via l'impôt auto que ce débat de société doit s'articuler.» Pour Yves Gerber, il est vrai que l'impôt pèse peu dans le budget auto d'un ménage, «mais il a un grand impact psychologique».

Pour le Neuchâtelois Lucien Willemin, auteur de «Halte au gaspillage automobile», en pénalisant le parc actuel, un impôt auto fondé sur le seul CO₂ incite à «changer pour du neuf». Ce gaspillage induit de fortes pollutions chimiques et de grandes quantités de rejets de CO₂ superflues là où sont extraites les matières premières et où finissent nos voitures usagées, déplore-t-il.

Un impôt auto devrait selon lui tenir compte du poids, de la puissance et aussi de l'énergie grise à

Calculez votre impôt sur notre simulateur

Le tableau ci-contre n'opère une simulation de l'impôt que pour 28 modèles, sélectionnés aléatoirement. Il rend toutefois compte d'une large palette de voitures de tourisme, en fonction de leur motorisation, puissance, poids et émissions de CO₂. En vous rendant sur nos éditions digitales, notre calculateur en ligne vous permet de faire les simulations pour toutes les voitures, dont la vôtre. Pour y accéder directement, scannez le code QR.

tdg.ch

