

REPONSE DU GOUVERNEMENT A LA QUESTION ECRITE DE MADAME ERICA HENNEQUIN, DEPUTEE (LES VERTS) INTITULEE "QU'EN EST-IL DU DOSSIER SUR LA TAXATION DES AUTOS..." (N°2842)

Un groupe de travail avait été désigné par le Gouvernement, suite au dépôt du postulat 258 en 2007, afin de mener une étude complète sur une révision du mode de taxation. Alors que seul le poids total du véhicule est pris en considération, le projet prévoyait d'inclure comme second facteur la puissance. De plus, pour les voitures les moins polluantes, un bonus écologique de fr. 300.00 était prévu à la première immatriculation (base de calcul : norme CO2). Le Gouvernement a lancé la consultation sur ce projet en 2010 mais les réponses ont mis en évidence des divergences fondamentales qui n'ont pas permis d'aller plus avant. Toutefois, un constat a été clairement admis : le système actuel de calcul de la taxe selon le poids total du véhicule est directement corrélé avec l'usure et le coût de l'utilisation du réseau routier. De ce fait, la méthode de calcul apparaît encore aujourd'hui comme adéquate.

Réponse aux questions n° 1 et 2

Concernant le postulat 258 et le postulat 336, l'Office des véhicules a suivi l'évolution du dossier "Modèle de rabais pour la taxe cantonale sur les véhicules automobiles pour la promotion de voitures efficaces en matière d'énergie et d'environnement" et le constat est le suivant : les cantons ayant introduit un modèle de rabais lié à la norme CO2 ont tous vu leur encaissement diminuer année après année, la technologie automobile évoluant très rapidement.

Ainsi l'introduction d'un tel système de calcul ne peut pas se faire sans une péjoration du budget de l'Etat, ce qui n'est évidemment pas envisageable en ce moment. Les gouvernements cantonaux concernés ont d'ailleurs corrigé le tir en adaptant à la hausse le coefficient afin de retrouver leurs rentrées fiscales dans ce domaine, ce qui a eu pour conséquence d'annuler l'effet incitatif voulu.

Le Gouvernement n'entend pas non plus relancer une nouvelle étude sur la méthode de calcul de la taxe des véhicules sachant qu'une telle analyse a déjà été faite et que les critères n'ont pas changé entre-temps. Le Gouvernement est d'avis que les constructeurs participent actuellement de manière conséquente à l'effort écologique en proposant sur le marché des nouveaux modèles de voitures nettement moins gourmands en carburant et partant, nettement moins polluants. Le Gouvernement a transmis son rapport relatif au postulat 336 le 27 septembre dernier. Il considère avoir satisfait aux requêtes des postulats 258 et 336 et propose leur classement.

Réponse à la question n° 3

Un rapport d'expert a effectivement été commandé à la société Quantis Switzerland, spin-off de l'EPFL, reconnue en Suisse et à l'étranger dans le domaine de l'analyse de cycle de vie et qui dispose, en outre, d'une expertise dans le domaine de l'automobile. Le cahier des charges demandait de formuler des propositions d'indicateurs environnementaux à prendre en compte (ex. : énergie grise, empreinte carbone, impact sur la santé humaine), de proposer des variantes de calcul de la taxe basées sur les données disponibles du parc automobile jurassien et finalement de simuler l'impact des propositions sur les automobilistes en comparaison avec le modèle actuel.

Si la méthodologie de calcul « équitable et écologique » proposée par Quantis et basée sur les empreintes environnementales du véhicule, du carburant et des émissions directes a montré qu'elle pourrait apporter une réponse au postulat, elle présente néanmoins un certain nombre de défauts. Elle est en effet complexe, se base sur l'utilisation de données non accessibles au grand public, ne présente pas de solution pour les anciens

véhicules (5 à 10 % du parc automobile) et nécessite des moyens conséquents pour sa mise en œuvre. De plus, avec une différence inférieure à fr. 200.00 pour environ 90 % des véhicules du parc automobile jurassien entre la taxe actuelle, basée sur le poids et la nouvelle taxe envisagée, la portée incitative serait insignifiante. Le rapport complet de la société Quantis est à disposition.

Considérant les incertitudes qui planent sur une modification du système de calcul tel que proposé par Quantis, le Gouvernement juge qu'une adaptation apporterait plus d'inconvénients que d'avantages. Il renonce, pour l'instant, à modifier le système en place.

Réponse à la question n° 4

Le Gouvernement rappelle qu'il a édicté le 5 décembre 2006 déjà une directive visant à favoriser l'utilisation du gaz naturel carburant (GNC) par les véhicules de service de l'Etat.

Dans la politique d'acquisition des véhicules de l'Etat, différents critères sont pris en compte (catégorie énergétique, motorisation, émission de CO₂, ABS, ESP, nombre de portes, etc.) et une analyse des besoins est établie. Chaque demande fait ensuite l'objet d'une évaluation par le groupe de travail. La possibilité d'acheter un véhicule fonctionnant à gaz est systématiquement discutée. Pour se déterminer, le groupe de travail pour la gestion des acquisitions des véhicules de l'Etat se fonde sur l'article 3 de ladite directive qui stipule "*Lorsqu'un véhicule GNC est disponible sur le marché et que ses caractéristiques répondent aux besoins des utilisateurs, son acquisition sera préférée à celle d'un véhicule disposant d'une motorisation à l'essence ou au diesel, à moins que des raisons pertinentes ne justifient l'acquisition d'un autre véhicule*".

Il est à relever que la procédure d'achat de véhicules pour les besoins de l'Etat est différente selon la catégorie dans laquelle le véhicule figure. En effet, les véhicules de l'Etat sont scindés en 2 groupes :

- le groupe des « véhicules de service » englobant les véhicules légers de l'Etat sans propriétés particulières, groupe pour lequel le critère environnemental est prépondérant;
- le groupe des « véhicules de travail » qui concerne plus spécifiquement les véhicules devant répondre à des propriétés d'utilisation clairement définies tels que les véhicules de la police, de la faune et de la voirie.

La comparaison entre les systèmes de propulsion a par ailleurs fortement varié ces dernières années. Les constructeurs ont déployé énormément d'efforts pour que les motorisations deviennent de plus en plus propres, quel que soit le carburant utilisé. La mission principale du groupe de travail est d'être principalement attentif à réduire l'impact des véhicules sur l'environnement, notamment en limitant les émissions de CO₂.

Il convient de relever qu'actuellement le marché de l'automobile offre de multiples véhicules répondant aussi efficacement à des exigences environnementales et parfois supérieures à la propulsion à gaz.

Concernant la viabilité de l'unique station à gaz située sur le territoire cantonal, elle ne peut pas être assurée uniquement par les voitures de l'Etat fonctionnant avec ce système de propulsion. Il faut savoir que les véhicules fonctionnant au gaz n'offrent pas que des avantages pour l'Etat. Ce type de véhicule a une faible autonomie, le remplissage prend un peu plus de temps. Il faut constater qu'une seule station de remplissage existe. Elle est située à l'entrée Sud/Est de Delémont et engendre des pertes temps substantielles au personnel dont le lieu de travail est éloigné de la station. De ce fait, les utilisateurs utilisent ces véhicules trop fréquemment sur la réserve essence. Il n'est donc pas souhaitable et contraire au principe de l'évaluation globale pour le groupe de travail, de recommander systématiquement l'acquisition d'un véhicule à gaz dont l'unité de stationnement se situerait au-delà d'un rayon de 10 km de Delémont. A ce jour, trois services possèdent un véhicule fonctionnant au gaz.

Dans le cadre de l'achat de deux prochains véhicules, le groupe de travail va d'ailleurs proposer et inciter le service à acquérir des véhicules à gaz.

Réponse à la question n° 5

De tout temps, le groupe de travail pour la gestion des acquisitions des véhicules de l'Etat s'est préoccupé, dans ses choix, de proposer l'acquisition de véhicules en adéquation avec leur utilisation et respectant l'environnement.

La question du choix des moteurs reste ouverte, vu l'évolution actuelle des types de motorisation (électrique, hybride, ...). Une procédure d'acquisition des véhicules de l'Etat, en particulier pour le choix de la motorisation, est envisagée par le Gouvernement. Elle apportera notamment une réponse au postulat 1093a.

Delémont, le 8 novembre 2016

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
le chancelier d'Etat


Jean-Christophe Kübler