

VERSION NON AMENDÉE

GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – MOTION

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé	Date	Heure	Numéro	Département(s)
	22.02.2023	15h28	23.169	DDTE
Annule et remplace				

Auteur(s) : Groupe VertPOP	Lié à (facultatif, cf. art. 241 OGC) : ad
----------------------------	--

Titre : Les véhicules de tourisme sont en surpoids, mettons un coup de frein à leur surdimensionnement

Contenu :

Le Conseil d'État est prié, par une révision du calcul de la taxe automobile, d'inciter la population neuchâteloise à privilégier les véhicules légers et à faible consommation d'énergie : carburant, mais aussi électricité ! Par cette modification, le Conseil d'État veillera à endiguer la multiplication des gros véhicules surpuissants qui vont à l'encontre du bon sens écologique et de l'efficacité énergétique. Il visera en particulier à augmenter la taxe des véhicules électriques surdimensionnés, dont la taxe actuelle correspond à la part fixe. Il veillera bien sûr à maintenir l'attractivité des véhicules électriques supérieure à celle des véhicules thermiques ou hybrides.

Les modalités d'incitation sont à développer par le Conseil d'État dans le respect de l'objectif mentionné ci-avant. À titre d'exemples, on peut imaginer les modifications suivantes :

- instauration d'un malus, forfaitaire ou progressif, pour les voitures électriques dont le poids dépasse un certain seuil ;
- instauration d'un critère de poids dans le calcul de la taxe, en plus des deux critères actuels permettant déjà de tenir compte des émissions de CO₂, de l'énergie grise, mais pas encore de l'énergie consommée par l'utilisation du véhicule.

Le montant annuel de la taxe perçue par l'État pourrait être augmenté par la modification du calcul de la taxe. Ces rentrées financières additionnelles devraient alors être allouées au fonds Développement durable récemment créé, au besoin pour une utilisation dans un domaine particulier prédéfini tel que la mobilité (mobilité douce, transports en commun, etc.).

Le système retenu par le Conseil d'État sera communiqué de façon adéquate à la population neuchâteloise, avec mise en évidence du lien entre consommation énergétique et poids, et des ordres de grandeur en termes de CO₂.

Développement (obligatoire) :

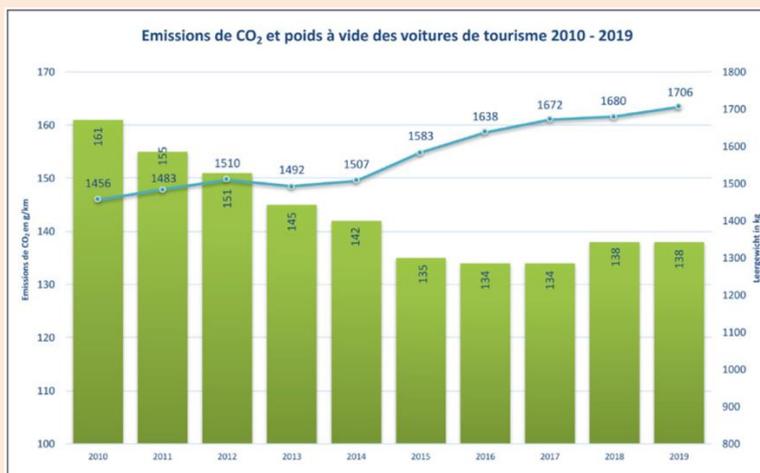
La modification que propose d'instaurer la présente motion est une mesure préconisée par les Académies suisses des sciences dans le rapport « Système énergétique suisse 2050 » comme levier d'action pour réaliser l'efficacité énergétique. L'efficacité énergétique constitue un des cinq axes qui nécessitent des actions urgentes pour atteindre, en Suisse, un approvisionnement énergétique sûr et le « zéro émission nette » de CO₂¹.

La masse étant directement liée à l'énergie nécessaire pour mobiliser les objets, l'objectif de cette modification du calcul de la taxe automobile des voitures de tourisme est d'inciter la population à s'orienter vers des véhicules les plus légers possibles, dont les moteurs sont dimensionnés de façon proportionnée. En effet, on observe depuis quelques années une explosion du nombre de voitures toujours plus grandes, plus hautes, plus larges et surélevées. Cette course à la grandeur a un impact direct sur le poids des véhicules et, par conséquent, sur la consommation d'énergie (carburant ou électricité) et les émissions de CO₂. Autrement dit, les véhicules (électriques ou thermiques) surdimensionnés en taille et/ou en puissance vont à l'encontre du bon sens écologique et de l'efficacité énergétique.

Comme indiqué sur la figure ci-après, la baisse progressive des émissions de CO₂ des véhicules neufs (visible entre 2010 et 2015) s'est arrêtée nette en 2015. Ces émissions de CO₂ ont même eu tendance à augmenter légèrement en 2018 et en 2019. Cette augmentation s'explique notamment par le poids à vide des véhicules neufs, qui connaît une croissance constante². « Entre 1996 et 2020, le poids des nouvelles voitures mises en circulation en Suisse a augmenté de près d'un tiers, arrivant à une moyenne de 1'738 kg ! »³. Dans le canton de Neuchâtel, le poids moyen des véhicules de tourisme a même atteint 1'910 kg en 2021⁴.

Bien que les véhicules électriques soient sensiblement plus lourds que les véhicules à moteur thermique, cette seule donnée ne justifie pas une telle hausse. La différence de poids entre un véhicule thermique et son homologue électrique est de l'ordre de 250-300 kg (exemple de la Renault Zoe, voiture électrique la plus vendue

en 2020, qui affiche un poids à vide de 1'468 kg, contre 1'200 kg pour son équivalent thermique, la Clio V). Les véhicules électriques sont eux aussi surdimensionnés.



Évolution du poids et des émissions de CO₂ des véhicules neufs en Suisse.
Rapport annuel Auto-Schweiz 2020-2021, p. 12.

Pour pallier cette situation et puisqu'une frange de la population ne pourra vraisemblablement pas s'affranchir de l'utilisation de véhicules individuels, il est nécessaire que le canton se positionne sur le type de mobilité individuelle qui a sa place dans le monde de demain : des véhicules non surdimensionnés peu énergivores.

Sources :

¹https://api.swiss-academies.ch/site/assets/files/96299/170822_report_energie_kurzfassung_f_web.pdf

²https://www.auto.swiss/wp-content/uploads/2021/05/Auto-Suisse-Rapport-annuel-2020-2021_F.pdf

³<https://blogs.letemps.ch/romande-energie/2022/05/02/les-voitures-doivent-se-mettre-au-regime/>

⁴https://www.scan-ne.ch/fileadmin/media/Rapports_de_Gestion/Rapport_gestion_2021_ref_1.pdf

Demande d'urgence : NON

Auteur ou premier signataire : prénom, nom (obligatoire) :

Fanny Gretilat

Autres signataires (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :
Émile Blant	Patrick Erard	Christine Ammann Tschopp
Marina Schneeberger	Céline Barrelet	Aurélie Gressot
Marc Fatton	Manon Roux	Barbara Blanc
Emma Combremont	Niel Smith	Olivier Beroud
Monique Erard	Jasmine Herrera	

VERSION AMENDÉE

GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – MOTION

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé	Date	Heure	Numéro	Département(s)
	22.02.2023	15h28	23.169	DDTE
Annule et remplace				

Auteur(s) : Groupe VertPOP	Lié à (facultatif, cf. art. 241 OGC) : ad
----------------------------	--

Titre : Les véhicules de tourisme sont en surpoids, mettons un coup de frein à leur surdimensionnement

Contenu :

Le Conseil d'État est prié, par une révision du calcul de la taxe automobile, d'inciter la population neuchâteloise à privilégier les véhicules de tourisme légers et à faible consommation d'énergie : carburant, mais aussi électricité ! Par cette modification, le Conseil d'État veillera à endiguer la multiplication des gros véhicules surpuissants qui vont à l'encontre du bon sens écologique et de l'efficacité énergétique. Il visera en particulier à augmenter la taxe des véhicules électriques surdimensionnés, en taille ou en puissance, dont la taxe actuelle correspond à la part fixe. Il veillera à :

- maintenir l'attractivité des véhicules électriques supérieure à celle des véhicules thermiques ou hybrides ;
- ne pas péjorer, si possible, les personnes vivant avec un handicap, les familles nombreuses, pour qui le choix de la taille du véhicule est limité, ainsi que les personnes dont l'activité professionnelle rend nécessaire l'utilisation d'un certain type de véhicule.

Les modalités d'incitation sont à développer par le Conseil d'État dans le respect de l'objectif mentionné ci-avant. Le mécanisme développé considérera a minima la notion de poids et, si cela est jugé judicieux, celle de l'efficacité énergétique (en kWh/100km et/ou selon une norme à définir). À titre d'exemples, on peut imaginer les modifications suivantes :

- instauration d'un malus, forfaitaire ou progressif, pour les voitures électriques dont le poids (et éventuellement l'efficacité énergétique) dépasse un certain seuil ;
- instauration d'un critère de poids (et éventuellement d'efficacité énergétique) dans le calcul de la taxe sur les véhicules de tourisme, en plus des deux critères actuels permettant déjà de tenir compte des émissions de CO₂, de l'énergie grise, mais pas encore de l'énergie consommée par l'utilisation du véhicule.

Le montant annuel de la taxe perçue par l'État pourrait être augmenté par la modification du calcul de la taxe. Ces rentrées financières additionnelles devraient alors être allouées au fonds Développement durable récemment créé, au besoin pour une utilisation dans un domaine particulier prédéfini tel que la mobilité (mobilité douce, transports en commun, etc.).

Le système retenu par le Conseil d'État sera communiqué de façon adéquate à la population neuchâteloise, avec mise en évidence du lien entre consommation énergétique et poids, et des ordres de grandeur en termes de CO₂.

Développement (obligatoire) :

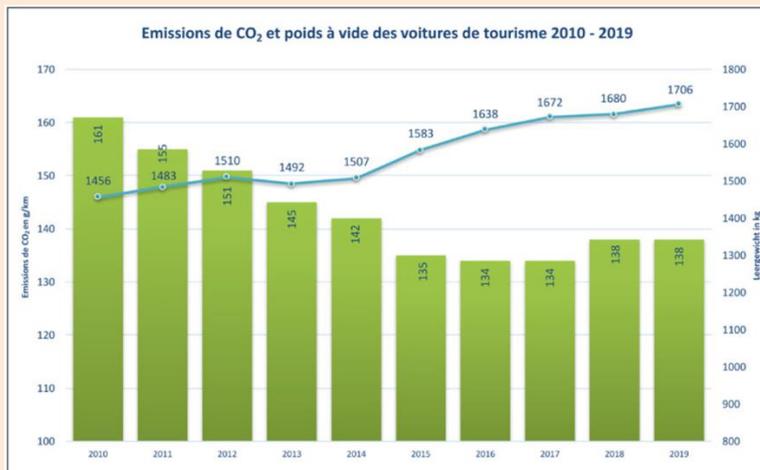
La modification que propose d'instaurer la présente motion est une mesure préconisée par les Académies suisses des sciences dans le rapport « Système énergétique suisse 2050 » comme levier d'action pour réaliser l'efficacité énergétique. L'efficacité énergétique constitue un des cinq axes qui nécessitent des actions urgentes pour atteindre, en Suisse, un approvisionnement énergétique sûr et le « zéro émission nette » de CO₂¹.

La masse étant directement liée à l'énergie nécessaire pour mobiliser les objets, l'objectif de cette modification du calcul de la taxe automobile des voitures de tourisme est d'inciter la population à s'orienter vers des véhicules les plus légers possibles, dont les moteurs sont dimensionnés de façon proportionnée. En effet, on observe depuis quelques années une explosion du nombre de voitures toujours plus grandes, plus hautes, plus larges et surélevées. Cette course à la grandeur a un impact direct sur le poids des véhicules et, par conséquent, sur la consommation d'énergie (carburant ou électricité) et les émissions de CO₂. Autrement dit, les véhicules (électriques ou thermiques) surdimensionnés en taille et/ou en puissance vont à l'encontre du bon sens écologique et de l'efficacité énergétique.

Comme indiqué sur la figure ci-après, la baisse progressive des émissions de CO₂ des véhicules neufs (visible entre 2010 et 2015) s'est arrêtée nette en 2015. Ces émissions de CO₂ ont même eu tendance à augmenter légèrement en 2018 et en 2019. Cette augmentation s'explique notamment par le poids à vide des véhicules

neufs, qui connaît une croissance constante². « Entre 1996 et 2020, le poids des nouvelles voitures mises en circulation en Suisse a augmenté de près d'un tiers, arrivant à une moyenne de 1'738 kg ! »³. Dans le canton de Neuchâtel, le poids moyen des véhicules de tourisme a même atteint 1'910 kg en 2021⁴.

Bien que les véhicules électriques soient sensiblement plus lourds que les véhicules à moteur thermique, cette seule donnée ne justifie pas une telle hausse. La différence de poids entre un véhicule thermique et son homologue électrique est de l'ordre de 250-300 kg (exemple de la Renault Zoe, voiture électrique la plus vendue en 2020, qui affiche un poids à vide de 1'468 kg, contre 1'200 kg pour son équivalent thermique, la Clio V). Les véhicules électriques sont eux aussi surdimensionnés.



Évolution du poids et des émissions de CO₂ des véhicules neufs en Suisse.
Rapport annuel Auto-Schweiz 2020-2021, p. 12.

Pour pallier cette situation et puisqu'une frange de la population ne pourra vraisemblablement pas s'affranchir de l'utilisation de véhicules individuels, il est nécessaire que le canton se positionne sur le type de mobilité individuelle qui a sa place dans le monde de demain : des véhicules non surdimensionnés peu énergivores.

Sources :

¹https://api.swiss-academies.ch/site/assets/files/96299/170822_report_energie_kurzfassung_f_web.pdf

²https://www.auto.swiss/wp-content/uploads/2021/05/Auto-Suisse-Rapport-annuel-2020-2021_F.pdf

³<https://blogs.letemps.ch/romande-energie/2022/05/02/les-voitures-doivent-se-mettre-au-regime/>

⁴https://www.scan-ne.ch/fileadmin/media/Rapports_de_Gestion/Rapport_gestion_2021_ref_1.pdf

Demande d'urgence : NON

Auteur ou premier signataire : prénom, nom (obligatoire) :

Fanny Gretilat

Autres signataires (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :
Émile Blant	Patrick Erard	Christine Ammann Tschopp
Marina Schneeberger	Céline Barrelet	Aurélie Gressot
Marc Faton	Manon Roux	Barbara Blanc
Emma Combremont	Niel Smith	Olivier Beroud
Monique Erard	Jasmine Herrera	