



Rapport de la commission Mobilité
concernant
le projet de décret du groupe PopVertsSol 20.104,
du 6 janvier 2020, soumettant une initiative cantonale
à l'Assemblée fédérale pour que les cantons puissent
refuser d'immatriculer certains véhicules

(Du 31 mars 2020)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. INTRODUCTION ET PROJET DE LOI

En date du 6 janvier 2020, le projet de loi suivant a été déposé :

20.104

6 janvier 2020

Projet de décret soumettant une initiative cantonale à l'Assemblée fédérale pour que les cantons puissent refuser d'immatriculer certains véhicules

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,

vu l'article 61, alinéa 1, lettre a, de la Constitution cantonale neuchâteloise, du 24 septembre 2000 ;

sur la proposition de la commission...

décète :

Article premier Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel, exerçant son droit d'initiative en matière fédérale, adresse à l'Assemblée fédérale la proposition d'initiative suivante, formulée en termes généraux :

Les Chambres fédérales sont priées de légiférer afin de permettre aux cantons qui le souhaitent de ne plus autoriser l'immatriculation de véhicules thermiques construits à partir d'une certaine date.

Art. 2 Le Grand Conseil charge le Conseil d'État de transmettre le présent décret à l'Assemblée fédérale, à l'échéance du délai référendaire.

Art. 3 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

²Le Conseil d'État pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil:

Le président, La secrétaire générale,

Motivation : Afin de limiter le réchauffement climatique à 1,5°C, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) recommande de réduire les émissions de CO₂ de 45% d'ici 2030 et d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Il est dès lors raisonnable, en ce qui concerne les véhicules, d'exiger d'eux qu'ils ne produisent plus aucun gaz à effet de serre lors de leur utilisation dès 2035 (les émissions liées à la construction et à l'usure seront plus difficiles à réduire). Le parc automobile doit donc être drastiquement assaini d'ici là et si possible réduit. Considérant une durée de vie de 15 ans, il serait indispensable qu'aucun véhicule à motorisation thermique construit après 2021 ne puisse plus être immatriculé dans les cantons.

Généralement, les émissions de CO₂ liées aux constructions ou appareils souffrent d'une grande inertie. Le législateur ne s'y est pas trompé puisqu'il a imposé depuis plus de 20 ans des prescriptions énergétiques liées aux nouveaux bâtiments qui répondent déjà à ce que l'on peut raisonnablement attendre des bâtiments en 2050. Du reste, cette manière de faire a porté ses fruits puisque la consommation de combustibles ne cesse de diminuer depuis le début du siècle. Signalons que ces prescriptions n'ont jamais été considérées comme une atteinte inacceptable aux libertés individuelles, mais bien comme une responsabilité collective.

En ce qui concerne les véhicules, dont le parc peine à être assaini et dont les émissions de CO₂ stagnent depuis trop longtemps, la logique devrait être la même. Considérant une durée de vie raisonnable de 15 ans, aucun véhicule ne respectant les objectifs fixés pour 2035 ne devrait plus être mis en service.

Une telle interdiction aurait les conséquences suivantes pour les usagers qui souhaiteraient renouveler leur véhicule, ils auront alors le choix :

- d'acheter un nouveau véhicule électrique ;*
- d'acheter un véhicule d'occasion (permettant de rentabiliser l'énergie grise déjà investie dans les véhicules actuels) ;*
- de faire durer son véhicule (en attendant que la technologie, le prix, la fabrication éthique et durable des véhicules électriques, leur recyclage ainsi que les infrastructures de recharge s'améliorent) ;*
- de renoncer à posséder un véhicule (ou second véhicule) en modifiant leurs habitudes ou besoins de mobilité.*

Une fois la législation fédérale adaptée, le Grand Conseil décidera quels sont les véhicules qui devront se soumettre à cette interdiction (scooters, motos, utilitaires, camions, hybrides rechargeables...), selon quel calendrier, ainsi que d'éventuelles dérogations.

Premier signataire : Laurent Debrot.

Autres signataires : Doris Angst, Daniel Ziegler, Jean-Jacques Aubert, Johanna Lott Fischer, Richard Gigon, Sven Erard, Clarence Chollet, Zoé Bachmann, Daniel Sigg, Christine Ammann Tschopp, Sera Pantillon, François Konrad, Philippe Weissbrodt, Veronika Pantillon, Sébastien Frochaux.

Ce projet a été transmis, comme objet de sa compétence, à la commission Mobilité.

2. COMPOSITION DE LA COMMISSION

La commission l'a examiné dans la composition suivante:

Président: M. Philippe Loup
Vice-président: M. Laurent Schmid
Rapporteur: M. Nicolas Ruedin
Membres: M^{me} Carole Bill
M. David Moratel
M. Mauro Vida
M. Laurent Duding
M. Pierre-Alain Wyss
M. Patrice Zürcher (en remplacement de M. Hans-Peter Gfeller)
M. René Curty
M. Burno Cortat
M. Cédric Dupraz
Mme Johanna Lott Fischer
Mme Sera Pantillon
M. Didier Calame

3. TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a examiné le projet de décret en date du 13 mars 2020. Elle a adopté le présent rapport par voie électronique le 31 mars 2020.

M. Laurent Favre, conseiller d'État, chef du DDTE et le chef du service des transports ont participé aux travaux de la commission.

M. Laurent Debrot a défendu le projet de décret.

4. EXAMEN DU PROJET DE LOI

4.1. Position de l'auteur du projet

Le premier signataire fait le lien entre ce décret et les objectifs cantonaux et fédéraux en matière de CO₂ à l'horizon 2050. Il estime que la stratégie pour les véhicules thermiques devrait être la même que celle appliquée au programme bâtiment, en introduisant le plus rapidement possible des véhicules respectant les objectifs et en abandonnant parallèlement les plus anciens, de façon à amortir l'énergie grise utilisée lors de leur production.

4.2. Position du Conseil d'État

Le Conseil d'État exprime son refus, quant à cette proposition de décret. L'immatriculation est régie par la loi et les ordonnances fédérales, garantissant une égalité de traitement à travers tout le pays. De plus l'interdiction d'immatriculation de certains véhicules, pose la question de la conformité légale à l'accord bilatéral entre la Confédération helvétique et l'Union européenne. La solution de taxation neuchâteloise actuelle, sur les émissions de CO₂, mériterait d'être reprise plus largement au sein de notre pays.

4.3. Débat général

La majeure partie du débat entre commissaires a tourné autour de l'acceptabilité de ce décret, en regard au droit supérieur helvétique et des accords bilatéraux, prévoyant que tout ce qui peut être immatriculé en Europe, peut l'être en Suisse. La taxe automobile, telle que pratiquée dans le canton, semble être une bonne mesure de l'avis de la majorité des commissaires. Ces derniers constatent qu'il y a véritablement une lacune dans l'application de la loi fédérale sur les émissions de CO₂, étant donné que les importateurs ont un objectif basé sur une moyenne des émissions de CO₂ de véhicules importés, permettant toujours l'importation de voitures très polluantes, sans aucune pénalité. Il serait donc plus utile d'appliquer un système de bonus-malus par véhicule au niveau national.

5. CONCLUSION

Par 9 voix contre 4, la commission recommande au Grand Conseil de ne pas entrer en matière sur le projet de décret ci-devant.

Veillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Neuchâtel, le 31 mars 2020

Au nom de la commission législative:

Le président,

P. LOUP

Le rapporteur,

N. RUEDIN