



# JU · TROP CHER



Suite au traitement de l'initiative populaire « JU TROP CHER » par la CGF et la mise à l'ordre du jour de la prochaine séance du Parlement jurassien, le comité d'initiative s'est réuni et souhaite faire connaître sa position.

En date du 13 septembre dernier. Nous avons demandé à ce que notre argumentaire soit remis à chaque élu(e) du Parlement. Or, nous avons été informés que cela n'a pas été fait. Nous peinons à comprendre pourquoi et nous le regrettons profondément.

Nous avons par ailleurs proposé une discussion avec la CGF par la voix d'un membre de la commission mais cela a été également refusé. Il nous semble que pour un tel projet de loi qui, nous le soulignons, n'est pas passé par une procédure de consultation ce qui est habituellement le cas, les conditions pour un traitement correct et efficace n'ont pas été réunies. Nous tenons à rappeler ici que la rencontre avec la CGF nous a été proposée tardivement et qu'il a été refusé de nous rencontrer ultérieurement par deux fois.

Compte tenu du fait que cette initiative a été signée par 8'000 Jurassiennes et Jurassiens, une telle procédure pose la question du fonctionnement du Législatif de notre canton.

Cela dit, l'essentiel n'est pas la procédure mais bien la réalisation qui ne correspond pas aux demandes de notre initiative.

Concernant le projet qui est soumis au Parlement :

Nous constatons que le projet de la CGF prévoit une baisse générale d'environ seulement 10% du prix de la taxe (2-3 millions de baisse de rentrées fiscales), avec un changement de la méthode de calcul (taxe de base forfaitaire et variable+(gr CO<sub>2</sub>/KM\*C)) sur les voitures de tourisme uniquement et on propose une suppression de l'exclusivité de l'affectation de la taxe « à la route au sens strict ». Une taxe maximale par véhicule est fixée à CHF 1'500.- (proposition de la minorité de la commission ; pour la majorité, il n'y a pas de maximum), taxe de base s'élève de CHF 225.- à CHF 300.- avec une mise en œuvre progressive sur 3 ans.

L'initiative n'est donc clairement pas réalisée avec les propositions de la CGF. C'est tout au plus un contre-projet à l'initiative pour les raisons suivantes :

- a. L'initiative demande une baisse de la taxe pour approcher la moyenne nationale par catégories de véhicule. Le rapport de la CGF calcule une baisse globale de l'ordre de 10% sans lien avec la moyenne nationale, ce qui est contraire à la volonté des initiants.

b. En plus des 448 propriétaires qui verront une augmentation de leur taxe en raison de l'augmentation de la taxe maximale, l'initiative n'est pas réalisée pour beaucoup d'autres véhicules **qui verront une hausse de leur taxe par rapport à aujourd'hui** (23% selon le rapport de la CGF, **potentiellement 42%** avec une taxe forfaitaire fixée à CHF 300.-). A ce titre, les initiants demandent de baisser la taxe actuelle, pas de l'augmenter !

c. Le calcul de la taxe de base de CHF 225.- n'est pas expliqué (partie forfaitaire) et peut être évolutive jusqu'à CHF 300.-. Jamais les initiants n'ont voulu une taxe de base évolutive. Dans tous les cas, une taxe de base fixée à CHF 300.- ne remplit clairement pas les objectifs fixés puisque 42% des voitures de tourisme verrait une augmentation de la taxe actuelle qui est déjà clairement plus élevée que la moyenne nationale actuelle par catégorie ! Cette taxe est dans tous les cas fixée trop haut, ce qui ne permet pas de réaliser l'initiative notamment pour les petits véhicules dont certains augmentent (**Ford Fiesta 1.0 SCTi +71% (225.-)/+98% (300.-)**) ou ne diminuent pas assez (Fiat 500 0.9 TwinAir Lounge qui passe du dernier rang national à l'avant-dernier !) **Les initiants font la proposition de fixer plusieurs taxes de base en fonction du poids par catégories de véhicules mais non variable.** Ainsi, la taxe de base pour les véhicules légers ne peut en aucun cas dépasser CHF 160.- qui est la moyenne nationale pour une Fiat 500 (y compris le Jura qui pèse actuellement dans cette moyenne pour CHF 465.-).

d. Le fait d'augmenter de manière très significative les voitures hybrides est un non-sens (Honda Jazz Hybrid +48% (225.-)/+76% (300.-); **Suzuki Swift 1.0 Hybrid +62%/+94%**; Toyota Yaris Hybrid +31%/+60%) par rapport à la volonté des initiants qui est de tenir compte de l'effort écologique réalisé par les automobilistes.

e. Le facteur variable (C) est défini par la CGF comme la valeur évolutive en francs du gramme de CO2 émis par kilomètre parcouru. Selon le message lié à l'art. 6, la CGF indique qu' « *il s'agit de trouver un équilibre permettant le financement de l'entretien et du renouvellement du réseau routier cantonal, **mais également la prise en compte du nouveau critère écologique*** ». Les initiants avaient fait la proposition de ce facteur évolutif non pas en fonction de l'évolution du parc de véhicules, mais **en fonction des investissements à réaliser sur le réseau routier uniquement !**

f. L'élargissement de l'affectation de la taxe à de nouveaux buts (lettres c-e de l'article 10 de la loi sur la circulation routière) est contesté. Les nouvelles affectations prévues par la CGF sont dans tous les cas trop floues. On doit pouvoir connaître précisément ce qui est affecté à la taxe et à quoi elle est destinée. Les tâches de police,

par exemple, sont d'intérêt général et doivent donc être financée par les impôts même si elles relèvent de la route.

g. Les lettre c et d de l'art. 10 font double usage avec la création d'un fond climatique. On ne comprend en effet pas bien quelles dépenses seraient couvertes en application de l'art. 10 et lesquelles seraient prise en charge par le fond climatique. Les initiants relèvent que dans les deux cas, c'est le produit de la taxe qui finance les mêmes dépenses, ce qu'ils contestent.

h. Le plafond de la taxe fixé à CHF 1'500.- (actuellement de CHF 1'015.-) est contesté. Le plafond doit être calculé en lien avec la moyenne nationale actuelle.

i. Le comité d'initiative ne s'est pas limité aux véhicules de tourisme, mais à l'ensemble des véhicules soumis à la taxe. En particulier, la taxe sur les motos, remorques et véhicules faisant partie d'une flotte d'entreprise doivent également être pris en compte. Le maintien du système actuel n'est pas contesté dans le cadre d'une initiative déposée en termes généraux, mais par contre, le système retenu doit fixer un prix de la taxe dans la moyenne nationale, ce qui n'a pas été vérifié par la CGF.

j. La CGF fait la proposition d'une diminution de la taxe fondée sur la base forfaitaire sur 3 ans. L'initiative a été remise à la Chancellerie d'Etat le 27 mars 2019. Une mise en œuvre totale échéant en 2025 n'est donc pas acceptable.

Pour conclure, nous considérerons que l'initiative est réalisée si :

1. **Baisse** de la taxe pour l'ensemble des véhicules pour la rapprocher de manière **significative** à la moyenne nationale
2. Maintien de l'affectation actuelle (art. 10) sans nouvelle affectation
3. Fixation de la base forfaitaire en fonction des catégories de poids des véhicules
4. Maintien du plafond actuel à CHF 1'015.- sous réserve qu'il soit dans la moyenne nationale
5. Définir une nouvelle norme pour les voitures hybrides permettant de ne pas les prétexter par rapport à aujourd'hui en ramenant significativement la taxe à la moyenne nationale de cette catégorie

6. Une entrée en vigueur de la législation au 1<sup>er</sup> janvier 2022 avec ses effets totaux.