



|               |  |
|---------------|--|
| <b>Auteur</b> | Les députés Mathieu Clerc Les Verts, Jérôme Fournier (suppl.) Les Verts, David Crettenand PLR , Muriel Favre-Torelloz PDCB |
| <b>Objet</b>  | Introduction d'un bonus/malus écologique sur les véhicules automobiles nouvellement immatriculés en Valais                 |
| <b>Date</b>   | 15.09.2017   |
| <b>Numéro</b> | 4.0274   |

---

Les postulants souhaitent introduire un bonus/malus durant toute la durée de vie du véhicule sous la forme de la réduction de l'impôt sur les véhicules nouvellement immatriculés et d'une surimposition pour les nouveaux véhicules particulièrement polluants. Les critères proposés pour l'imposition sont l'émission de CO<sub>2</sub> (bonus pour les véhicules émettant moins de 110 g CO<sub>2</sub>/km et un malus pour les véhicules émettant plus de 150 g CO<sub>2</sub>/km).

Ce postulat tel qu'énoncé est trop restrictif et ne tient pas compte de l'évolution technologique des véhicules. En outre, les données chiffrées ne doivent pas figurer dans une loi pour éviter qu'elles ne soient rapidement dépassées par l'évolution technologique.

A deux reprises (2010-2012 et 2013-2015), le Conseil d'Etat a exonéré de 50% respectivement 70% les voitures de tourisme particulièrement favorables à l'environnement. L'économie d'environ CHF 130.- par année et véhicule étant peu incitative, ce bonus n'a pas su convaincre les détenteurs de véhicules et ceci malgré un coût total pour l'Etat d'environ CHF 3 Mio. sur la durée des 6 ans. L'expérience démontre que le bonus écologique ne constitue pas une mesure efficace pour permettre l'augmentation du nombre de véhicules peu polluants. En effet, le parc de véhicules électriques et hybrides s'élève à environ 2% à ce jour. La demande d'introduction d'un nouveau bonus écologique doit donc être écartée, car il ne permet pas d'atteindre l'objectif visé.

Concernant l'introduction d'un éventuel malus, il pénaliserait la population de montagne ou encore certaines activités professionnelles nécessitant l'utilisation de traction intégrale. Cette mesure apparaît dès lors inadéquate.

Dans son programme gouvernemental, le Conseil d'Etat du Canton du Valais s'est engagé à améliorer la mobilité par, entre autres, la promotion de l'utilisation de véhicules électriques ou hybrides dans les transports publics et privés. Il a constitué un groupe de travail réunissant des représentants des différents départements et milieux concernés. Un de ses buts consistait à dresser un catalogue de mesures concrètes à réaliser basé sur des réflexions stratégiques.

Le groupe a proposé des mesures de nature diverse. On peut citer l'introduction d'une prime à l'achat pour les véhicules neufs électriques ou hybrides plug-in et les bornes de recharge privées, l'intensification de la communication « étatique » sur la thématique des véhicules peu polluants, la mise à disposition de sites du domaine public cantonal pour favoriser l'installation des bornes de recharge, la modification de la législation cantonale pour que tout nouveau parking privé soit équipé de manière à permettre l'installation de bornes de recharge, le soutien des projets de mobilité électrique portés par les communes de montagne ou destinations touristiques pour autant qu'ils améliorent la compétitive de la région ou encore le renouvellement du parc de véhicules de l'Etat du Valais avec des motorisations électriques quand cela est adapté aux exigences métiers.

Le Conseil d'Etat a approuvé la mise en place des mesures listées dans le rapport du groupe de travail selon la priorité des départements concernés et selon les moyens à disposition.

Le soutien de l'acquisition d'un véhicule équipé d'une motorisation électrique ou hybride plug-in (= rechargeable) en accordant une aide à l'achat pour un véhicule neuf ou de démonstration est proposé. Les conditions du droit, le cercle des bénéficiaires, les types de véhicules concernés ainsi que les autres modalités font l'objet d'études et de discussions au sein du Département.

Cette mesure incitative est prévue pour une durée de 2 ans, à savoir de 2021 à 2022.

Il est donc proposé le refus du postulat au profit des mesures proposées par le Conseil d'Etat.

|   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| Conséquences sur la bureaucratie          | : à définir en fonction du résultat. |
| Conséquences financières                  | : à définir en fonction du résultat. |
| Conséquences équivalent plein temps (EPT) | : à définir en fonction du résultat. |
| Conséquences RPT                          | : néant.                             |

Sion, le 7 novembre 2019