

**Rapport de la commission des finances chargée d'examiner la motion du 8 octobre 2014 de M<sup>me</sup> et M. Patricia Richard et Adrien Genecand: «Encourageons la mobilité douce ou participative».**

**Rapport de M<sup>me</sup> Maria Vittoria Romano.**

Cet objet a été envoyé à la commission des finances par le Conseil municipal lors de la séance du 14 mars 2016. La commission, présidée par MM. Jacques Pagan, Daniel Sormanni et Simon Brandt, a étudié la motion les 10 mai 2016, 24 janvier, 10 octobre et 19 décembre 2017. Le procès-verbal a été tenu par MM. Nicolas Rey, Jorge Gajardo et M<sup>me</sup> Shadya Ghemati que la rapporteuse remercie pour la qualité de leur travail.

**Rappel de la motion**

Considérant les problèmes de circulation à Genève,

le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'encourager financièrement les entreprises qui mettent en place le covoiturage ou qui participent financièrement à l'abonnement Unireso de leurs employés.

**Séance du 10 mai 2016**

Objet reporté par manque de temps.

**Séance du 24 janvier 2017**

*Présentation de l'objet par les motionnaires: M<sup>me</sup> Patricia Richard et M. Adrien Genecand*

M<sup>me</sup> Richard explique que le Parti libéral-radical pense qu'il faut aider les entreprises qui mettent en place un système de covoiturage ou qui participent à l'abonnement Unireso de leurs employés. La Ville pourrait les aider, par exemple, en abattant l'un des piliers de la taxe professionnelle, soit une somme d'environ 10 francs par employé. Ce ne serait pas grand-chose, mais le signal d'encouragement serait appréciable. Elle rappelle enfin que la mobilité n'est pas une obligation et que le Parti libéral-radical préfère les incitations aux contraintes.

M. Genecand explique que le but de la motion est que le Conseil administratif aligne ses objectifs sur une pratique. S'agissant du financement, M. Genecand explique que son parti a rédigé la motion au moment où la Ville augmentait la taxe sur les terrasses. Il est d'avis que la taxe professionnelle est une source de

chicaneries pour les petits commerces. Les en exonérer ou alléger leur charge serait un geste bienvenu. Il rappelle que la Ville a déjà remboursé des automobilistes qui s'engageaient à abandonner leur automobile.

### *Questions des commissaires*

Un commissaire fait observer que les trois piliers de la taxe professionnelle relèvent d'une loi cantonale, qui est en vigueur. Il n'est pas possible d'en exonérer d'une partie des entreprises. Les communes peuvent seulement en baisser le montant ou octroyer des remises, mais de manière générale.

Un commissaire prend note de l'obstacle légal sur la taxe professionnelle mais se demande pourquoi, s'il s'agit de favoriser la mobilité douce, la motion ne propose pas que les entreprises encouragent la pratique du vélo. En acquérant un vélo électrique, les employés pourraient même bénéficier d'une subvention. Et s'il s'agit des abonnements Unireso, pourquoi la Ville aiderait-elle les entreprises plutôt que n'importe quel citoyen, directement?

Une commissaire relève que la motion tient en quatre lignes, en tout et pour tout. Elle demande si les motionnaires disposent de données sur des entreprises désireuses de mettre en place un système d'autopartage. Elle demande s'ils ont été approchés par des entreprises ou des groupements pour cela. Par ailleurs, elle aimerait savoir comment s'assurer que l'encouragement au covoiturage ne se limitera pas à la diffusion d'un simple flyer parmi les employés.

M. Genecand explique que la motion est une invitation à mener une étude et une réflexion. Quant à la taxe professionnelle, il faut la voir comme un exemple parmi les nombreuses taxes perçues par l'Administration municipale. S'agissant des abonnements de transports publics, M. Genecand fait observer que la Ville subventionne déjà les abonnements TPG de ses employés et des conseillers municipaux. Au sujet de la remarque sur la longueur de la motion, il insiste sur le fait que, plutôt qu'aligner de grands principes et déclarations de principes sur une charte, la motion est une invitation à la réflexion sur les mesures qui pourraient être mises en œuvre pour inciter à la pratique de l'autopartage. Il plaide pour le covoiturage qui est une manière de réduire le trafic par la communautarisation des véhicules. Il s'agit entre autres de passer de la camionnette de livraison à autre chose. Il faut noter que le conseiller d'Etat Luc Barthassat et le conseiller administratif Guillaume Barazzone encouragent le covoiturage avec un partenariat avec la société Catch a Car. M. Genecand est d'avis que reconnaître les besoins des déplacements des gens, tout en encourageant des mesures pour réduire le trafic, c'est aller dans le sens de la mobilité douce.

La même commissaire demande à nouveau si les motionnaires disposent de données sur des entreprises désireuses de mettre en place un système d'auto-

partage ou de mobilité douce. M. Genecand mentionne les sociétés Procter & Gamble et UBS. Il explique que mettre en place un système d'autopartage peut coûter cher. Il n'est donc pas étonnant que les premières entreprises à s'y mettre, même sans incitation, sont de grandes sociétés qui disposent d'une certaine surface financière. Pour les petites entreprises, qui emploient quelques employés, une incitation constituerait une aide. M<sup>me</sup> Richard suggère que la Ville pourrait également mettre elle-même une plateforme de covoiturage.

Un commissaire s'étonne que le Parti libéral-radical propose que la Ville empiète sur le domaine de l'initiative privée. M. Genecand observe en effet que, pour l'instant, les collectivités publiques ont échoué à mettre en place un système de vélos en libre-service. Seul un privé, le Touring Club Suisse, y est parvenu jusqu'à présent. Il rappelle que le Parti libéral-radical est favorable à encourager l'initiative privée par l'incitation fiscale.

Une commissaire s'enquiert du coût, pour une entreprise, de déployer un système d'autopartage. M. Genecand estime les montants à 1000, 2000 ou 5000 francs, sur la base du coût des places de stationnement mises à disposition de Mobility.

Une commissaire comprend que le fond de la motion propose de donner une subvention aux entreprises pour les aider à subventionner les transports de leurs employés. M. Genecand répond que dans ce cas précis les avantages en nature, les sommes en espèces ou l'allègement d'une taxe sont fondamentalement des subventions. La commissaire suppose que les subventions d'une entreprise aux titres de transports de ses employés sont déductibles des impôts. M. Genecand répond que depuis quelques années le droit fédéral ne permet plus d'octroyer des avantages en nature aux employés, parce qu'on a considéré ces avantages comme des revenus qui n'étaient pas comptés dans le salaire. Les entreprises voyaient un avantage à cette pratique qui n'alourdissait pas les charges sociales liées aux salaires. Aujourd'hui, en revanche, un abonnement de bus doit être considéré comme une augmentation de salaire et les salariés devraient les mentionner dans leurs déclarations de revenus. Il profite de signaler que les conseillers municipaux qui bénéficient d'un abonnement TPG payé par la Ville devraient l'annoncer dans leurs déclarations fiscales. La commissaire demande pour quelle raison la Ville devrait subventionner les entreprises qui veulent aider leurs employés. Elle se demande s'il ne serait pas préférable, dans ce cas, d'instaurer la gratuité des transports publics. M. Genecand réplique que selon ce principe, les collectivités pourraient alors renoncer à la majorité des prestations qu'elles offrent à la population. A son avis, l'idée des subventions est d'encourager certaines pratiques, alors que les taxes c'est pour en décourager d'autres.

Un commissaire juge cette initiative excellente. Ce n'est pas parce qu'elle provient du Parti libéral-radical qu'elle doit être rejetée. L'exemple du fonds pour

l'apprentissage démontre qu'il existe des flux financiers entre les collectivités publiques et les privés. A son avis, la motion vaut d'être creusée.

Pour une commissaire, il est évident qu'en accordant des subventions aux entreprises qui encouragent la mobilité douce, on leur permet de les défalquer du bénéfice imposable; par contre, les employés vont payer plus d'impôts. Le fond de la motion n'est donc pas clair: encouragerait-on ainsi une pratique? Aiderait-on l'employé ou l'entreprise?

A ce propos, M. Genecand rappelle que la réforme RIE II avait consacré le fait qu'il est préférable, pour les structures juridiques que sont les entreprises, que le patron se paie un salaire plutôt que de déclarer des bénéfices. Un des arguments de l'actuelle campagne sur la troisième réforme est qu'une grande partie des entreprises en Suisse, surtout les moyennes et les petites, ne paient pas d'impôt. Pour ces structures-là, qui ne déclarent pas de bénéfice et qui, donc, n'ont rien à défalquer, payer un abonnement de bus est seulement une charge à laquelle il faudrait de surcroît ajouter les charges sociales.

Une commissaire aimerait comprendre pourquoi la Ville devrait aider, par des subventions, les entreprises à faire une politique de la mobilité de leurs employés, plutôt que les personnes privées, directement. Elle rappelle que le Parti libéral-radical s'oppose aux baisses des tarifs des transports publics via une subvention de l'Etat, qui constituerait pourtant une aide à la fois pour la régie TPG et pour les personnes. M. Genecand répond qu'à son avis, les enjeux des déplacements liés aux entreprises sont différents de ceux des déplacements privés. Il est d'avis que le sujet devrait être étudié par la Ville avec les premiers intéressés. Le Conseil municipal ne peut que donner une impulsion.

M<sup>me</sup> Richard suggère d'auditionner la commune de Vernier au sujet de son Fonds communal pour la mobilité.

Un commissaire propose d'amender la motion M-1153 comme suit: «Le Conseil municipal demande une étude pour identifier les mesures à créer pour inciter les employés des entreprises sur le territoire de la Ville de Genève à recourir aux transports publics et à la mobilité douce.»

Sur proposition du président, la commission demandera à auditionner, sur cet objet, M<sup>me</sup> Sandrine Salerno, conseillère administrative responsable du département des finances et du logement (DFL), ainsi que la Ville de Vernier. En outre, la commission reste saisie de la motion et de la proposition d'amendement.

## **Séance du 10 octobre 2017**

Il est décidé de ne pas procéder à des auditions complémentaires.

Un commissaire a regardé le site de la commune de Vernier et indique que les actions de mobilité sont suspendues. C'est probablement la raison pour laquelle les représentant-e-s de la commune ne souhaitent pas venir.

Le président propose d'attendre le rapport que doit envoyer M<sup>me</sup> Salerno.

## **Séance du 19 décembre 2017**

### *Discussion et vote*

Le Mouvement citoyens genevois est surpris par cette motion, surtout venant de la part du Parti libéral-radical, qui propose que les entreprises qui offrent des abonnements Unireso à leurs employés soient financées.

Les Vert-e-s indiquent que cela le chagrine de financer les entreprises qui mettent en place le covoiturage, surtout pour une ville comme Genève qui connaît une densité optimale en matière de transports publics. Il propose ainsi un amendement qui consiste à supprimer la phrase «qui mettent en place le covoiturage». La phrase conservée serait la suivante: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'encourager financièrement les entreprises qui participent à l'abonnement Unireso de leurs employés.»

Le Mouvement citoyens genevois dit que ce sont des enjeux de transports cantonaux et que cela n'a pas de sens au niveau municipal.

Le Parti socialiste ne comprend pas pourquoi il n'est pas dit clairement ceci: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de subventionner les entreprises qui participent à l'abonnement Unireso de leurs employés.» Dire «encourager financièrement», c'est tourner autour du pot. Le Parti socialiste n'est pas en faveur de cette motion.

Le Parti démocrate-chrétien communique un avis partagé. Au cours des travaux sur cette motion, des questions avaient été posées sur la pratique dans d'autres communes, notamment à Meyrin. Aussi, il y a moyen de soutenir les entreprises qui mettent au point le covoiturage, mais l'avis est réservé quant au subventionnement des abonnés Unireso.

Le groupe Ensemble à gauche pense que les entreprises sont libres de subventionner les abonnements de leurs employés, mais ce n'est pas à la Ville de Genève de le faire et de subventionner des entreprises dont les bénéficiaires sont bien plus importants.

Le président propose de passer aux votes et demande aux Verts de clairement formuler leur amendement.

Il s'agit donc de supprimer la phrase «qui mettent en place le covoiturage» et il ajoute que le mot «financièrement» peut être aussi enlevé, soit: «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'encourager les entreprises qui participent à l'abonnement Unireso de leurs employés.»

*Votes*

Mis au vote, l'amendement est refusé par 11 non (3 S, 2 MCG, 2 DC, 3 LR, 1 UDC) contre 3 oui (2 EàG, 1 Ve).

La motion M-1153 est refusée par 9 non (2 EàG, 1 Ve, 3 S, 2 MCG, 1 UDC) contre 5 oui (3 LR, 2 DC).