

Date de dépôt : 19 juillet 2017

Rapport

de la Commission fiscale chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Pascal Spuhler, Daniel Sormanni, Thierry Cerutti, François Baertschi, Henry Rappaz, Florian Gander, Sandra Golay, Sandro Pistis, Jean-Marie Voumard, André Python, Jean-François Girardet, Danièle Magnin, Christian Flury, Francisco Valentin, Françoise Sapin : Faisons sauter le bouchon

Rapport de majorité de M. François Baertschi (page 1)

Rapport de première minorité de M. Christo Ivanov (page 32)

Rapport de seconde minorité de M. Vincent Maitre (page 34)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. François Baertschi

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission fiscale a étudié la motion 2341 « Faisons sauter le bouchon » lors de ses séances des 11 octobre et 1^{er} novembre 2016, ainsi que des 28 mars, 4 avril et 16 mai 2017, sous la présidence de MM. Thomas Wenger et Lionel Halpérin.

La commission a été assistée par M. Christophe Bopp, secrétaire général adjoint, DF, et par M^{me} Mina-Claire Prigioni, secrétaire scientifique.

Les procès-verbaux ont été rédigés par M. Gérard Riedi.

Que toutes ces personnes soient remerciées du soutien apporté à la commission.

Présentation par M. Pascal Spuhler, auteur

M. Spuhler fait une rapide présentation de cette motion qui vise la problématique des pendulaires, soit environ 130 000 par jour. On peut également signaler qu'il y a 550 000 mouvements de véhicules par jour à Genève. L'idée de cette motion est de diminuer le nombre de pendulaires qui se rendent à leur travail quotidiennement en voiture privée parce qu'ils ont des facilités de stationnement mises à disposition par leur entreprise. Pour diminuer ce système de pendulaires, la motion propose de créer une taxe sur les places de stationnement mises à disposition par les entreprises.

Il y aurait de réelles économies à faire autant pour les entreprises qu'au niveau des retombées fiscales (le temps que l'on perd à travers le canton, c'est-à-dire des heures de travail non effectuées).

Un commissaire (UDC) aimerait savoir, par rapport à la première invite, si M. Spuhler a des chiffres sur les entreprises qui mettent à disposition des places gratuitement et sur celles qui les font payer. Selon lui, il y a davantage d'entreprises qui font payer les places de parc que celles qui les offrent gratuitement. Sans relation avec la première question et revenant sur une votation populaire, le commissaire (UDC) demande pourquoi le MCG a refusé de financer la construction de P+R en France.

M. Spuhler n'a pas de chiffres sur le nombre de places payantes ou non mises à disposition par les entreprises. En sachant qu'une place de stationnement est louée 250 à 400 F par mois, une place mise à disposition par une entreprise est probablement facturée beaucoup moins lorsqu'elles sont payantes. Il est douteux que des entreprises cherchent à faire du chiffre d'affaires sur les places de stationnement.

L'idée de la motion est d'éviter qu'il y ait des milliers de véhicules, chacun conduit par une seule personne, qui embouteillent les rues. Il faut inciter les entreprises à convaincre leurs collaborateurs d'utiliser les transports publics, de faire du covoiturage et de trouver des solutions pour minimiser le nombre de véhicules.

Concernant les parkings P+R, M. Spuhler précise que le MCG s'est opposé au principe de leur financement par les Genevois, mais pas à leur construction. D'ailleurs, cette compétence de construire échappe complètement à Genève. Et, au final, il s'est agi d'une décision majoritaire incontestable des électeurs genevois.

Un commissaire (PLR) exige des chiffres. Il ajoute que, s'occupant de certaines entreprises dans le canton, il voit beaucoup d'entre elles mettre à disposition leurs places pour leurs patrons et leurs cadres qui ne viennent pas majoritairement de l'extérieur du canton.

Le même commissaire (PLR) entre dans le jeu des hypothèses en imaginant que de cette motion soit issu un projet de loi ; dans ce cas, la mise à disposition des places de parking pourrait être compensée par une augmentation du même montant que la location. Dans cette hypothèse, cela n'aurait aucune incidence pour l'entreprise qui aurait un revenu supplémentaire et une charge du même montant, ce qui ne changerait rien. L'employé aurait, quant à lui, une augmentation de salaire qui lui servirait à payer sa place de parking qui ne serait pas taxée. Sur la base de cette hypothèse purement théorique, le commissaire se demande si ce projet n'est pas un peu inutile.

M. Spuhler tient à recadrer le débat en indiquant qu'il s'agit d'une motion. Et, à ce titre, elle présente un sujet de réflexion. La question est de savoir si le sujet mérite d'être examiné ou non. L'auteur de la motion estime que c'est le cas. En effet, lorsqu'une entreprise propose plusieurs centaines de places, on peut s'interroger notamment sur le nombre de places de stationnement et le temps perdu dans la circulation. On peut imaginer des systèmes de navettes ou de covoiturage ou, simplement, inciter le personnel à utiliser d'autres moyens de transport comme le train, le bus ou le vélo électrique.

Pour M. Spuhler, il y a vraiment des moyens d'inciter – on ne parle pas d'obliger – les entreprises à aller dans ce sens. Le Conseil d'Etat devra apporter une réponse sur la possibilité de les mettre en œuvre. En d'autres termes, les auteurs de la motion invitent la commission à avoir cette réflexion pour savoir s'il y a d'autres possibilités et si une nécessité existe.

Un commissaire (PDC) a une autre hypothèse que son collègue (PLR). Selon lui, il peut y avoir des patrons moins scrupuleux qui seraient tentés de compenser sur les salaires cette taxation des places de parkings. Dans un contexte où les partis sont attachés à la lutte contre le dumping salarial, le commissaire (PDC) aimerait savoir si la proposition ne risque pas d'accentuer le dumping salarial et de conduire à solliciter davantage la main-d'œuvre frontalière.

M. Spuhler souligne qu'il est question des pendulaires et non des frontaliers.

Un commissaire (PLR) a peine à voir quelle base légale permettrait de taxer des places de parc.

M. Bopp répond que cet aspect ne l'a pas préoccupé. En effet, le droit fédéral harmonisé indique quels impôts directs le canton peut prélever et il s'agirait alors d'un impôt cantonal qui viendrait en plus. Cela ne semble pas poser de problème à première vue.

Le commissaire (PLR) ajoute que cela pose la question de prélever un impôt par rapport à des véhicules privés et non des véhicules d'entreprise.

M. Bopp comprend que la motion vise les places de stationnement. Il estime que cela poserait plutôt un problème de mise en œuvre. Cela demanderait une enquête poussée auprès des entreprises pour connaître le nombre de places dont elles disposent et savoir si elles sont utilisées par des véhicules d'entreprise ou des véhicules privés. Cela étant, il pense que c'est jouable.

M. Bopp constate également que cette motion ne parle que de la taxation des personnes morales, or il existe des entreprises qui sont constituées en raison individuelle ou en société de personnes.

M. Spuhler confirme que cela pourrait également inclure les entreprises en raison individuelle qui peuvent effectivement avoir des places de parking.

M. Spuhler estime que l'on pourrait trouver toutes les excuses pour dire que ce n'est pas possible de calculer, mais il faut être raisonnable. Aujourd'hui, on arrive à avoir ces données pour connaître le nombre total des véhicules que les entreprises possèdent. En effet, comme elles sont immatriculées au nom de la société, on sait automatiquement le nombre de places dont l'entreprise aurait éventuellement besoin. Par conséquent, les véhicules n'appartenant pas à l'entreprise sont des véhicules privés.

Un commissaire (EAG) trouve qu'il y a deux idées intéressantes dans la proposition. Tout d'abord, on vise à faire contribuer les entreprises aux transports qu'elles occasionnent à leurs employés par le biais d'un renforcement de la fiscalité qui permet à l'Etat de développer des transports publics et qui permet à ces personnes d'accéder plus facilement à ces entreprises. C'est une idée sociale, même si elle est formulée d'une façon particulière. Il y a également une idée écologiste consistant à dire que l'offre de places de parking sur les lieux de travail est un aspirateur à voitures. Ceux qui n'ont pas de places de parking sur leur lieu de travail prendront plus volontiers les transports en commun que s'ils ont une place de parking à un prix qui n'est pas celui du marché. Il estime que ces deux idées mériteraient discussion.

Le commissaire (EAG) est amusé d'entendre deux commissaires (PLR et PDC) dire exactement le contraire, l'un affirmant que l'entreprise allait payer la taxe et augmenter le salaire de son employé pour qu'il puisse s'en acquitter et l'autre pensant à une entreprise qui réduirait le salaire pour compenser la taxe. Par ailleurs, sur ce point, la question des frontaliers est neutre puisqu'elle concerne les frontaliers vaudois, les Suisses qui résident en France, etc. Pour les gens qui choisissent ou qui sont obligés de prendre leur

voiture parce qu'il n'y a pas de transports publics pour aller en voiture à leur lieu de travail, l'entreprise ne devrait pas les y encourager. Quant au fait que cela permette de faire sauter les bouchons, le commissaire (EAG) est plus sceptique parce que cela resterait une réduction homéopathique de la circulation.

M. Spuhler constate que les parkings mis à disposition constituent effectivement un aspirateur à voitures. C'est une facilité qui est offerte à l'employé et on peut féliciter les entreprises de vouloir rendre service à leurs employés. Toutefois, aujourd'hui, nous n'en sommes plus à rendre service à l'employé pour lui offrir une place de parking, mais à essayer de trouver des solutions pour économiser l'utilisation du domaine public parce qu'il est saturé de véhicules occupés par une seule personne. C'est ce principe que la motion aimerait pouvoir diminuer. Rien que le fait de réduire de 10% le trafic pendulaire permettrait d'alléger largement les bouchons. C'est vraiment la réflexion qu'il faut proposer aux entreprises pour trouver des solutions de covoiturages, de mise à disposition d'abonnement TPG ou autres. Cela ne leur coûtera pas plus cher que d'entretenir des places de parking à l'année.

Un commissaire (S) note que différents scénarios ont été évoqués. Pour sa part, il rappelle que 60% des entreprises genevoises ne paient pas d'impôt sur le bénéfice. Elles n'ont pas nécessairement une situation mauvaise, mais elles n'ont pas une situation florissante au point de générer des bénéfices à longueur d'année et, pour ces entreprises, une telle mesure peut avoir une influence négative. Dès lors, il se demande s'il ne serait pas pertinent d'ajouter un ratio à la motion et, au lieu d'avoir un impôt uniquement sur la place de parking, de tenir aussi compte du bénéfice de l'entreprise. On ne pénaliserait ainsi pas certaines entreprises.

M. Spuhler pense que le commissaire (S) ne parle pas des entreprises que vise la motion. Il est clair que des petites PME ont de la difficulté à tourner et, à ce titre, à payer des impôts. Cela étant, si on parle de petites entreprises, cela concerne aussi leur volume et leur utilisation de l'espace. Elles n'ont ainsi pas nécessairement dix places de stationnement à disposition pour le personnel. Toutefois, on peut toujours imaginer que, même des petites entreprises ont des places de stationnement. Effectivement, on pourrait prendre en considération un ratio entre les places de parking et les bénéfices et même partir sur un principe similaire à celui pour la TPC en prenant en compte trois piliers, dont le nombre d'employés de l'entreprise.

Un commissaire (UDC) aimerait avoir les chiffres des entreprises qui participent déjà à l'incitation en remboursant jusqu'à 50% du prix d'un abonnement annuel aux TPG. Par ailleurs, il aimerait savoir si les entreprises

sont déjà taxées pour ce genre de parking, par exemple à travers la valeur locative. M. Bopp va vérifier.

Le même commissaire (UDC) craint que l'introduction de ce nouvel impôt risque de taxer à double la même chose. Par ailleurs, il se demande si cela n'introduirait pas une inégalité de traitement entre ceux qui peuvent aller en transports publics au travail et ceux qui ne le peuvent pas, et notamment ceux qui commencent à travailler très tôt.

M. Spuhler estime qu'il y a toujours des exceptions possibles dans un projet de loi, notamment pour tenir compte des employés qui ne pourraient pas utiliser les transports publics pour se rendre à leur travail. Concernant les incitations qui existent déjà, il y a un sage qui disait que, s'il a fallu 1000 coups de marteau pour enfoncer le clou, ce n'est pas seulement le millième coup qui enfonce le clou, mais également les 999 coups précédents. Il faudrait peut-être revenir à ce système d'incitation pour réussir un jour à faire passer le message.

Une commissaire (Ve) trouve que la situation est un peu délicate. La motion a un côté sympathique parce qu'il faut en effet encourager les entreprises à avoir des plans de mobilité. Dans ce sens, c'est quelque chose que les Verts ont toujours soutenu puisqu'il faut, dans la mesure du possible, encourager les personnes à ne pas prendre leur voiture et à utiliser davantage les transports publics. L'ironie de l'histoire, c'est que la proposition vient du MCG alors qu'il l'a combattu – un moyen que la commissaire (Ve) estime comme très efficace pour désengorger les routes – ainsi que le financement de parkings P+R en France, et qu'il combat maintenant la hausse des tarifs TPG, acceptée par le Grand Conseil.

La commissaire (Ve) relève que la solution proposée par la motion, qui existe par exemple en France où il y a une taxation des places de parc des entreprises, peut encourager les entreprises à adopter des plans de mobilité. Cela ne peut qu'être une mesure parmi d'autres.

Si cette motion est soutenue, la commissaire (Ve) attendrait que ses auteurs soutiennent davantage les efforts faits dans le canton en matière de transports publics notamment. Quant au covoiturage, cela existe effectivement comme l'a rappelé le commissaire (UDC), mais c'est très peu appliqué. Il faudrait des mesures plus incitatives. Quand on regarde les voitures arriver à Genève, il est très rare qu'elles soient occupées par deux personnes ou plus ; en ce sens, la motion pose des questions intéressantes et pertinentes, selon la commissaire (Ve).

C'est juste le contexte qui pose un peu problème à cette commissaire (Ve), parce qu'il ne faut pas traiter cela avec un aspect anti-frontaliers mais comme une problématique de la mobilité du canton dans son ensemble.

La commissaire (Ve) estime qu'il serait intéressant de savoir de quels outils l'Etat dispose pour inciter davantage les entreprises à adopter des plans de mobilité. Elle se demande également si la proposition de la motion est un outil envisageable et efficace, en souhaitant une ou deux auditions.

M. Spuhler précise que cette motion ne se veut pas anti-frontaliers, mais vise plutôt à combattre ce système de pendulaires qui rend la vie impossible aux résidents genevois puisqu'on n'arrive pas à circuler dans notre propre canton. Il a déjà expliqué la position du MCG concernant les P+R. Quant au CEVA, c'est un long combat du MCG, notamment parce que cela sera un aspirateur à frontaliers. Enfin, par rapport à la hausse des tarifs des TPG, M. Spuhler ne pense pas que c'est en les augmentant que cela va les rendre attractifs.

Un commissaire (PLR) précise sa pensée, en estimant qu'une entreprise aura une charge supplémentaire si les places de parking sont taxées. Dès lors, elle peut décider d'arrêter de mettre ces places à disposition de ses employés ; si l'entreprise en est propriétaire, elles seront toujours là et on peut se demander à quoi elles serviront alors. L'autre possibilité serait que l'entreprise loue ces places à ses employés. Par contre, elle pourrait lui faire un remboursement de frais ou une augmentation de salaire du montant équivalent. L'entreprise aurait alors un produit supplémentaire et une charge supplémentaire, ce qui ne changerait rien pour elle et pour l'employé.

Ce commissaire (PLR) estime qu'il y aurait également une inégalité de traitement entre ceux qui sont en ville et ceux qui sont à l'extérieur. Il peut comprendre l'idée d'essayer d'enlever des voitures au centre-ville, là où cela bouchonne le plus. Toutefois, les entreprises propriétaires de places de parking se situent plutôt en périphérie, notamment dans les zones industrielles, là où l'accès en transports publics est plus difficile et où il est plus logique de mettre à disposition des places. En revanche, quand une entreprise veut mettre à disposition des places en ville, elle n'est en général pas propriétaire du bâtiment qu'elle occupe, ni des places de parking. Elle peut alors louer à des régies des places de parking dans des immeubles. Le commissaire (PLR) a l'impression que cela va davantage pénaliser les personnes qui habitent à la périphérie, plus difficilement accessible en transports publics et ne va pas du tout répondre à la question de dégager le centre-ville. N'y a-t-il pas un problème d'inégalité de traitement ?

M. Spuhler répond que cette théorie sous-entend que les entreprises situées en périphérie n'auraient que des employés venant de la périphérie. Or, ils viennent de différents endroits et traversent ainsi la ville dans un sens ou dans un autre, ce qui engendre de nombreuses difficultés.

Un commissaire (UDC) estime que les entreprises sont déjà particulièrement pénalisées. La Ville de Genève prend par exemple un malin plaisir à supprimer de plus en plus de places, sans les compenser, en violation de la loi. Récemment, une pétition se fait écho de la disparition de 100 places à Champel et il a déjà été possible d'en récupérer 70. C'est un mal chronique. Puisque, selon l'auteur de la motion, la mesure ne viserait pas les petites entreprises et que les grandes entreprises développent des plans de mobilité, ce commissaire (UDC) aimerait savoir qui est la cible de la motion. Enfin, il y a un problème purement numérique puisque chaque année 7000 à 8000 nouveaux habitants s'installent dans le canton et qu'une partie d'entre eux seront certainement motorisés.

M. Spuhler estime que le commissaire (UDC) a raison concernant l'augmentation de la population. D'ailleurs, le canton a manqué de vision par rapport à cette augmentation, ne serait-ce que dans la construction de logements ou dans les infrastructures. Pour autant, une augmentation de la population n'implique pas une augmentation proportionnelle du nombre de véhicules. Les études qui ont pu être présentées aux députés montrent que le nombre de véhicules à quatre roues a très peu augmenté depuis les années 2000. Ce sont plutôt les deux-roues motorisés qui se sont accrus de manière exponentielle. Concernant les plans de mobilité réalisés par les entreprises, il faut le saluer. Ce n'est peut-être pas encore assez efficace à ce jour puisqu'il y a encore des places à disposition des employés qui pourraient être utilisées autrement. Concernant les petites entreprises, M. Spuhler abonde dans le sens du commissaire (UDC). Elles sont surtaxées, mais ce ne sont pas elles qui seront le plus pénalisées puisqu'elles n'ont pas nécessairement des places à disposition de leur personnel. Elles en ont peut-être pour la direction, mais pas forcément pour une grande partie du personnel, comme on peut le voir dans certains grands parkings de grandes entreprises. Quant à la remarque du commissaire (UDC) sur la Ville de Genève, il ne peut que l'applaudir. Il y a effectivement une loi dont la Ville de Genève se moque puisqu'elle a tendance à supprimer plus de places qu'elle n'en compense.

Un commissaire (EAG) trouve intéressant que le MCG fasse une proposition avec une tonalité écologiste. Il trouve également intéressant qu'il se retrouve, avec EAG, opposé à la hausse des tarifs des TPG. Il s'inquiète en revanche du fait que les Verts fassent une objection à une convergence sur un

point précis avec le MCG alors qu'ils ont voté avec l'UDC, le PLR et le PDC sur la hausse des tarifs des TPG. Visiblement, dans ce cas, on n'a pas considéré que cette alliance était contre-nature avec des partis qui défendent le tout-automobile à Genève.

A la fin des questions, concernant les futures auditions, une commissaire (Ve) propose d'entendre un représentant du DALE pour connaître les pratiques lorsque de nouveaux quartiers sont créés et que des entreprises s'implantent. Il s'agit de savoir si on crée encore beaucoup de places de parking et quel genre de plans de mobilité le canton demande aux entreprises de mettre en place.

Le président prend note que la demande d'audition est acceptée par la commission.

M. Spuhler souhaite que la commission puisse disposer d'un état des lieux sur les places de stationnement des entreprises si une telle liste existe.

Le président pense que le DETA peut certainement répondre à cette question.

Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, DETA, et de M. Alexandre Prina, directeur de la planification, DGT, DETA

M. Barthassat trouve que cette motion aborde un sujet qui, d'un certain côté, n'est pas inintéressant. Le département s'est en effet penché sur le fait de pouvoir fiscaliser les places de parc au centre-ville. Il y a de moins en moins de propriétaires de voitures au centre-ville, mais il y en a de plus en plus qui viennent parce qu'ils bénéficient d'une place de parc chez leur employeur ou ailleurs. L'on ne sait pas très bien combien il y a de ces places, notamment par le fait que certains sous-louent leur place de stationnement durant la journée.

La question de la fiscalisation de ces places de parc a été étudiée, mais cela pose un problème par rapport à la législation fédérale. Il faudrait également être prudent avec cette motion par rapport au patronat dans le cadre des travaux sur RIE III. Il existe une claire volonté que le trafic individuel soit moins important et le département étudie comment agir sur ce point.

M. Barthassat rappelle qu'une étude relative à l'instauration d'un péage urbain est en cours. Il faut en effet bien voir que taxer les places de parc au centre est aussi une manière d'instaurer un péage urbain. Il convient aussi de se demander si cette proposition tombe au bon moment par rapport aux discussions sur RIE III. Mais cela étant, il est bon d'avoir une réflexion sur ce

point, ce qui est fait ; mais un problème juridique se pose au niveau de la fiscalisation de ces places. Maintenant, si la volonté est de taxer les places au centre, on peut se demander s'il n'est pas préférable de faire un péage urbain.

M. Prina explique que l'objectif de sa présentation est de rappeler le contexte général du stationnement et des orientations qui ont été fixées ces derniers temps en matière de gestion de la mobilité. Il s'agit également de placer la question du stationnement dans ces outils de gestion de la mobilité et de voir ce qui existe aujourd'hui.

Enfin, M. Prina présentera les différentes pistes à l'étude. Aujourd'hui, il existe environ 70 000 places de stationnement privées en Ville de Genève, dont environ 30% sont destinées aux employés des entreprises. On se rend également compte que 65% des employés disposant d'une place de stationnement viennent en voiture au travail et que, dès le moment où cette place devient payante, un peu moins du quart de ces personnes utilisent leur véhicule. On peut pré-conclure que l'assurance de trouver une place de stationnement à destination incite fortement les pendulaires à utiliser leur automobile. La gestion de l'offre de stationnement est ainsi un élément important pour réguler le flux des automobiles aux heures de pointe (les heures les plus difficiles à gérer puisque c'est là où les charges de réseau sont maximales).

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée approuvée par le peuple le 5 juin 2016 prévoit une exploitation des réseaux en zones, dont une zone à l'hypercentre avec priorité pour la mobilité douce et les transports publics et des dispositions, notamment pour la compensation du stationnement. En zone 2, on a les mêmes priorisations, mais avec moins de restrictions pour la compensation du stationnement. Cette loi veut faire en sorte de pouvoir utiliser au mieux les réseaux de transport sur ce qu'ils ont de « fort », au bon endroit et au bon moment, avec des transports publics et des réseaux de mobilité douce qui soient performants.

Cette loi définit notamment une moyenne ceinture, des pénétrantes transfrontalières et un réseau structurant permettant l'écoulement du trafic en concentrant les véhicules individuels sur ce réseau dont l'objectif est de le fluidifier. Elle donne également des orientations en matière de gestion du stationnement. Ainsi, l'article 4 définit quelle offre en stationnement la politique globale de mobilité doit prendre en considération pour les différents usages. Pour les pendulaires, elle dit à l'article 4, alinéa 1 : « *La politique globale de la mobilité s'appuie sur une offre de stationnement qui répond aux différents usages tout en encourageant des comportements rationalisant les déplacements, notamment en distinguant [...] b) les pendulaires : garantir*

l'accès aux parcs relais et aux P+Bike, tout en les incitant au transfert modal par le biais d'une réglementation du stationnement dans les centres-villes. »

La loi donne aussi d'autres orientations et, en tenant compte de ces différents éléments, nous avons un dispositif en matière de stationnement qui a été mis en place pour répondre aux différents besoins. Ces moyens utilisés aujourd'hui, c'est d'abord la politique du macaron qui a pour objectif de limiter la durée du stationnement horaire. La mise en place de ce système et d'horodateurs a permis de maîtriser ce stationnement de pendulaires et, aux habitants, de laisser leurs véhicules durant la journée et d'utiliser d'autres moyens de transport plus efficaces, et cela en fonction de leur lieu de destination.

Un autre élément important dans les dispositions de la réglementation du stationnement est le développement de P+R aux portes de l'agglomération. Aujourd'hui, on dispose d'un parc de stationnement de l'ordre de 5700 places pour 4200 abonnés. La Fondation des parkings veille ainsi à promouvoir ce système en proposant des prix attractifs, bien inférieurs au prix de revient de la place de stationnement.

Un troisième élément disponible aujourd'hui est le règlement du stationnement sur fonds privés. Il permet, pour toute nouvelle construction, de cadrer l'offre en stationnement à réaliser, en différenciant l'offre d'activités de l'offre en logements. Comme cela est prévu par la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, les besoins en stationnement doivent d'abord se concrétiser sur le domaine privé. Pour le logement, on doit faire en sorte que les habitants puissent trouver une place de stationnement, laisser leur véhicule et utiliser d'autres moyens de transport pour se déplacer. Pour l'activité, l'objectif est clairement de limiter l'offre en stationnement de façon à pouvoir gérer la circulation générée par ces véhicules d'activité.

Le dernier élément concerne l'incitation à la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprise pour gérer la mobilité des employés des différentes entreprises. Un nouveau guide à l'intention des entreprises et institutions a été récemment publié à cet effet, notamment en promouvant le covoiturage, en offrant la possibilité d'avoir des casiers ou des douches, en définissant des critères d'attribution des places de parking, etc.

Parmi les moyens à l'étude, il y a la question de la fiscalisation des places de stationnement sur laquelle le Conseil d'Etat a demandé au département de travailler. Cela a pour objectif d'inscrire la prestation fournie par l'employeur dans le certificat de salaire, mais le problème est que cet aspect est réglé par le guide de l'administration fédérale des contributions qui indique que c'est pour des raisons pratiques que la place de stationnement ne fait pas partie des

éléments à déclarer. Par conséquent, pour aller vers une telle solution, il faudrait travailler au niveau fédéral.

Enfin, quand on parle d'impôt sur les places de stationnement, M. Prina estime que c'est une forme de péage urbain. Il rappelle que la loi 11593 a été votée récemment et elle ouvre un crédit d'étude préliminaire de 250 000 F en vue de mener des études sur les impacts de l'introduction d'un péage urbain. Ce crédit vient en parallèle d'une démarche entreprise par la Confédération sur le « mobility pricing », qui évalue la possibilité de mettre en place des projets pilotes. L'objectif est d'introduire une taxation différenciée de la mobilité en fonction de l'heure ou du moment pour pouvoir mieux utiliser les infrastructures existantes de façon à réguler les différents types de trafic.

Un commissaire (MCG) demande si les 25 000 places de stationnement mentionnées concernent uniquement la Ville de Genève.

M. Prina confirme qu'il s'agit uniquement de la Ville de Genève.

Le commissaire (MCG) comprend qu'on pourrait imaginer qu'il y a au moins 50 000 de ces places dans le canton.

M. Prina répond qu'il n'y a pas de recensement exhaustif du nombre de ces places dans le canton, mais cela doit certainement correspond à plus du double du nombre de places de stationnement sur le domaine privé.

Le commissaire (MCG) relève qu'une incitation à diminuer le nombre de places mises à disposition des employés diminuerait le nombre de véhicules sur la route.

M. Barthassat estime que cela serait effectivement le cas. S'il y a une possibilité de taxation ou de fiscalisation, le but serait d'avoir un fonds commun qui serait redistribué pour la promotion des transports publics.

Le commissaire (MCG) considère qu'il est tout à fait possible de modifier l'invite de la motion si cela permet de ne pas froisser les entreprises. Le but est vraiment que les routes puissent être libérées, que les Genevois puissent circuler sans être coincés par les pendulaires et que ceux qui disposent d'un véhicule puissent l'utiliser à bon escient.

M. Barthassat estime que c'est une taxe qui tomberait sur le patronat à un moment où d'autres discussions sont en cours sur la taxation des entreprises. Par ailleurs, il faut se rappeler qu'il est actuellement difficile d'attribuer une taxe à un fonds bien défini. Cela ne permet toutefois pas de bien responsabiliser les gens et ceux-ci ne voient pas bien le but à atteindre d'une telle taxe.

Un commissaire (S) comprend que, pour M. Barthassat, la proposition de la motion va dans le bon sens.

M. Barthassat répond que le Conseil d'Etat était pour une fiscalisation et la motion est favorable à une taxe. Autrement dit, le but est de faire payer ces places qui n'amènent aujourd'hui que des nuisances. Il faut toutefois mettre un bémol sur ces propositions par rapport aux discussions en cours sur RIE III. Il faut laisser au Conseil d'Etat le temps d'examiner les possibilités.

Un commissaire (UDC) rappelle que la LGAF interdit d'avoir des fonds affectés pour les impôts ou taxes.

M. Prina trouve juste malheureux que ce ne soit pas possible d'affecter une taxe à un fonds bien défini.

Une commissaire (Ve) aimerait avoir des précisions sur le problème de conformité avec le droit fédéral.

M. Prina répond que l'idée de base était d'introduire comme élément du salaire la prestation fournie par l'employeur en mettant à disposition une place gratuite ou subventionnée à son employé. Dans le guide d'établissement du certificat de salaire établi par la Confédération, le chiffre marginal 72 indique les prestations à ne pas déclarer : « *En principe, toutes les prestations que l'employeur fournit à l'employé sont imposables et doivent être déclarées sur le certificat de salaire. Mais pour des raisons pratiques, il est inutile de déclarer les prestations suivantes : [...] la mise à disposition gratuite d'une place de stationnement sur le lieu de travail [...].* » En tant que tel, ce guide règle donc la question de la fiscalisation de la mise à disposition d'une place de stationnement.

M. Bopp, qui reviendra sur le sujet, indique qu'il y a une différence entre la question de la fiscalisation de la place de parking pour celui qui en bénéficie et la taxe qui est l'objet de cette motion.

Par ailleurs, la commission renonce à l'audition du DALE.

Réponses aux questions par M. Christophe Bopp, secrétaire général adjoint, DF

M. Bopp rappelle que l'objectif de cette motion est d'inviter le Conseil d'Etat à élaborer un projet de loi visant à émettre un impôt sur les places de parking quatre-roues en entreprise pour les véhicules des collaborateurs. L'idée est de dissuader ces personnes d'utiliser leur véhicule privé pour se rendre à leur travail, en faisant payer un impôt aux entreprises qui mettent des places de parking à disposition de leurs collaborateurs. Dans le cadre de ses travaux, la Commission fiscale s'était demandé comment étaient fiscalisées les places de parking.

Pour l'employé, la mise à disposition gratuite d'une place de stationnement sur le lieu de travail ne doit pas figurer dans le certificat de salaire. Elle n'est donc pas imposée. Théoriquement, on pourrait dire que c'est un complément de salaire, mais pour des raisons pratiques elle n'est pas imposée. Cela découle du guide d'établissement du certificat de salaire et de l'attestation de rente du 12 mai 2015 édités par la Conférence suisse des impôts et l'administration fédérale des contributions (chiffre marginal 72).

M. Bopp présente le cas où l'employeur qui met cette place de parking à disposition est une personne physique, par exemple en raison individuelle.

- a) Lorsque l'employeur est propriétaire d'une place de stationnement faisant partie de sa fortune commerciale et qu'il utilise à titre privé, le loyer conforme aux prix du marché de cette place de stationnement constitue un revenu imposable.
- b) Lorsque l'employeur est propriétaire d'une place de stationnement faisant partie de sa fortune commerciale et l'utilise personnellement pour son activité indépendante, il n'y a pas lieu de calculer un loyer conforme au prix du marché de cette place de stationnement qui constituerait un revenu imposable.
- c) Lorsque l'employeur est propriétaire d'une place de stationnement faisant partie de sa fortune commerciale et la met gratuitement à disposition de son personnel, le loyer conforme aux prix du marché de cette place constitue théoriquement une charge salariale.

Questions à M. Bopp

Un commissaire (S) a de la peine à comprendre, concernant la dernière catégorie, en quoi cela entre dans les charges salariales.

M. Bopp répond que l'employé bénéficiant d'une place de parc a un complément de salaire parce qu'il n'a pas besoin le parking. Toutefois, pour des raisons pratiques, on ne l'indique pas sur le certificat de salaire. L'employeur qui verse ce complément de salaire en nature peut alors déduire la charge salariale.

M. Bopp confirme à un commissaire (MCG) qu'il n'y a pas de parallélisme à cause du fait que ce n'est pas un revenu imposable pour l'employé.

En répondant à une commissaire (Ve) qui demande des précisions sur le cas où l'employé paie sa place de parking, M. Bopp indique que le paiement de l'employé rentre dans les produits de l'employeur et c'est tout. C'est

comme si l'employeur louait cette place à un tiers avec qui il n'a pas de relation de travail.

Un commissaire (PLR) relève que l'employeur qui a une place de parking dans sa fortune commerciale va avoir comme revenu le loyer théorique. S'il la met à disposition de son employé, il va pouvoir déduire ce loyer théorique par le biais des charges. En effet, s'il louait une place dans un bâtiment ne faisant pas partie de sa fortune commerciale pour la mettre gratuitement à disposition d'un employé, il pourrait la déduire des revenus de sa structure.

M. Bopp prend le cas d'un l'employeur (par exemple d'une entreprise de nettoyage) qui a, dans sa fortune commerciale, le bâtiment où il entrepose ses produits et une place de parking devant. S'il utilise cette place pour mettre sa propre camionnette, on ne calcule pas de loyer. On le fait uniquement s'il l'utilise à titre privé, par exemple pour y mettre la voiture de ses enfants. Il n'y a donc pas toujours un loyer théorique.

Un commissaire (UDC) aimerait savoir s'il faut payer la valeur locative sur les places de parking. Par exemple, devrait-il payer la valeur locative pour dix places qu'il mettrait à disposition d'employés ?

M. Bopp explique que, si l'employeur utilise sa place de parking à titre privé, il a une valeur locative (un loyer conforme aux prix du marché). Il peut faire des vérifications concernant ce cas : si ces places sont mises à disposition de ses employées, il pourrait théoriquement déduire des charges salariales supplémentaires. M. Bopp n'est pas sûr qu'une valeur locative soit calculée dans un tel cas. Elle intervient uniquement s'il utilise ces places à titre privé.

Un commissaire (MCG) suppose qu'il y a un rendement usuel pour ce genre de place, même si elle est vacante. On va lui calculer un revenu théorique et non plus une valeur locative qui correspond à la location habituelle que produit une pareille place à un pareil emplacement. Si les places sont louées, la question ne se pose pas. Par contre, si les places ne sont pas louées, une espèce de valeur théorique correspondant à la valeur du marché pour pareil emplacement est calculée et est capitalisée en tant que fortune.

M. Bopp poursuit sa présentation avec les personnes morales. Lorsqu'un employeur, une personne morale, est propriétaire d'une place de stationnement et qu'il la met gratuitement à disposition de son actionnaire qui l'utilise à titre privé, le loyer correspondant aux prix du marché pour cette place de stationnement fait partie du bénéfice imposable. Dans un tel cas, on rapatrie la valeur locative de cette place de parking dans le bénéfice imposable puisque c'est pour un usage privé.

Lorsque l'employeur, personne morale, est propriétaire d'une place de stationnement et la met gratuitement à disposition de son personnel, il y a deux possibilités :

- a) L'employeur ne comptabilise ni produits ni charges.
- b) L'employeur comptabilise un produit de location qui correspond au loyer conforme au prix du marché de cette place de stationnement. Il compense ce produit avec une charge salariale du même montant.

Le président demande quel est l'avantage de chacune de ces possibilités.

M. Bopp explique que l'on arrive au même résultat dans les deux cas. Il n'y a pas de produit imposable chez l'employeur. Cela étant, la deuxième solution détaille davantage l'opération. On voit mieux qu'il y a un produit compensé par une charge.

Une commissaire (Ve) comprend que, pour les personnes morales, on vise une neutralité. Le fait de posséder ou non une place de parking n'est pas imposé.

M. Bopp confirme que ce n'est pas imposé tant que ces places sont mises à disposition des travailleurs.

Un commissaire (MCG) note que la motion se limite aux personnes morales. Cela signifie que le coiffeur organisé sous la forme d'une raison individuelle ne serait pas concerné.

M. Bopp avait demandé au cours des travaux si la motion visait aussi les indépendants. Il croit se souvenir qu'on lui avait répondu qu'ils étaient également visés. C'est pour cette raison qu'il a traité de tous les cas de figure dans son exposé.

Audition de M^{me} Nathalie Hardyn et de M. Nicolas Rufener, du GTE

M^{me} Hardyn présente rapidement le GTE qui a pour mission de défendre les intérêts des entreprises dans le domaine de la politique cantonale. Il se compose d'une grosse douzaine d'associations : les plus grandes associations économiques, la FER, la Chambre de commerce, la FMB, les associations de commerçants, le TCS, l'ACS, etc.

M^{me} Hardyn indique les raisons pour lesquelles le GTE ne peut pas soutenir l'objectif de la motion 2341, même si le constat des motionnaires est une réalité. Il y a effectivement un problème de circulation à Genève comme dans toutes les métropoles. Le problème est peut-être plus aigu à Genève puisqu'il n'y a pas d'arrière-pays genevois ou, en tout cas, national. Si la frontière cantonale n'était pas avec la France, Genève aurait déjà un RER et suffisamment de transports publics ainsi que des parkings pour que les

pendulaires, quelle que soit leur nationalité, puissent venir travailler sans utiliser de véhicules privés. Le constat est une réalité, mais la solution proposée par la motion, à savoir demander au Conseil d'Etat de proposer un projet de loi visant à taxer les places de stationnement mises à disposition des collaborateurs par les entreprises, est une fausse bonne idée selon M^{me} Hardyn. Cela reviendrait tout d'abord à taxer le travail, c'est-à-dire faire payer les gens qui viennent travailler. Selon son interprétation, le peuple genevois aurait déjà accepté de taxer le travail lorsqu'il a accepté de diminuer la déduction pour frais de déplacement l'an dernier.

Elle craint que cela donne lieu à un renchérissement du coût du travail. Actuellement, il n'existe pas de statistiques sur le nombre d'entreprises qui mettent à disposition des places de stationnement pour leurs collaborateurs, mais tous les employeurs seraient concernés. Il semble également clair, aux yeux de M^{me} Hardyn, qu'il faudrait aussi taxer les parkings mis à disposition par les entreprises pour les visiteurs. Elle fait l'hypothèse que, si vous faites payer les collaborateurs, ceux-ci vont peut-être squatter les places mises à disposition pour les visiteurs. Du coup, cela serait un projet qui serait encore plus vaste, plus coûteux et plus inacceptable que ce qui est déjà prévu. A force de renchérir le coût du travail et de compliquer la vie des entreprises à Genève, on va finir par les pousser à partir.

La motion touche tous les pendulaires, et donc pas seulement les frontaliers, mais également les Genevois habitant en périphérie du canton pour lesquels les entreprises paieront cette taxe. M^{me} Hardyn relève que penduler n'est en général pas un choix pour les employés qui ne peuvent pas habiter près de leur lieu de travail. Pour les employeurs, ce n'est pas non plus un choix d'engager des pendulaires. Tous n'ont pas la chance d'avoir un réservoir de travailleurs dans le périmètre proche de leur entreprise ou en engageant uniquement des personnes habitant près des TPG. On ne voit pas non plus pourquoi le projet de motion exonère les deux-roues motorisés, car ceux-ci contribuent aussi à la congestion de la circulation et on ne peut pas dire que ces véhicules ne polluent pas.

M^{me} Hardyn prend l'hypothèse où cette taxe est appliquée et qu'elle a des effets (ce dont on peut douter). Elle entraînerait ainsi une augmentation de la fréquentation des TPG qui sont déjà totalement congestionnés aux heures de pointe. Elle demande comment on ferait alors pour résoudre ces problèmes de gestion dus aux TPG et comment la hausse du coût des transports publics serait financée. Le peuple doit ainsi se prononcer en mai, mais sur un référendum refusant l'augmentation des tarifs TPG, soutenu par la gauche et le MCG, alors que celui-ci soutient cette motion. Le MCG s'était également opposé au CEVA ainsi qu'au financement des P+R en France.

Notons qu'un projet analogue existe au Tessin. Le Conseil d'Etat de ce canton a proposé un projet de loi, soumis au peuple suite à un référendum des milieux économiques et accepté de justesse, mais une vingtaine de recours au Tribunal fédéral ont suspendu son application. Ce projet consiste à taxer les entreprises qui mettent à disposition plus de 50 places de stationnement (les places visiteurs étant également considérées) : il prévoit 3,50 F par jour et place de stationnement destinée aux pendulaires. Si on admet que ce prix est celui qui serait utilisé à Genève, on pourrait arriver, sur une base de 10 000 places mises à disposition par des entreprises (ce qui serait étonnant), on arriverait à 8,5 millions de francs à peine.

M^{me} Hardyn se demande enfin ce que l'on ferait avec ce montant, à part remplir les caisses de l'Etat. Elle ne pense pas que ce projet suffirait à améliorer la situation des TPG.

Enfin, de plus en plus d'entreprises mettent en route des plans de mobilité. C'est aussi une demande de la loi sur la mobilité qui a été approuvée par le peuple l'année dernière. De plus en plus d'entreprises font déjà payer leurs places de stationnement à leurs employés pour favoriser l'utilisation des transports publics. C'est une bonne chose et ce mouvement doit continuer.

Le GTE pense qu'il vaut mieux miser sur l'incitation plutôt que de mettre en route un projet de loi qui reviendrait à créer un nouvel impôt et qui n'aurait sans doute aucune conséquence sur les bouchons dans le canton.

Quant à lui, M. Rufener signale l'étonnement du GTE lorsqu'il a pris connaissance de cette motion. Tout d'abord, il voit assez mal le rapport entre pertes fiscales et congestion. Il souligne que la recherche de nouvelles recettes fiscales ne doit pas forcément être une fin en soi et cela ne doit pas être la vertu première d'un projet, aussi bon soit-il.

M. Rufener constate également que la motion met en exergue le principe du pollueur-payeur. En l'occurrence, le pollueur c'est l'utilisateur du véhicule et le payeur c'est l'entreprise, ce qui ne correspond pas tout à fait à la motion.

M. Rufener est fortement interpellé par deux éléments. Tout d'abord, la motion parle de libérer l'espace, notamment pour la construction de logements, alors qu'une grande partie des parkings utilisés par les pendulaires se trouvent en souterrain. Il voit donc assez mal le potentiel en la matière. S'agissant de la congestion, rien n'est dit dans ce projet sur la réalisation de nouvelles infrastructures en matière de transports individuels.

M. Rufener rappelle que la loi sur la mobilité est citée en exemple d'un compromis relativement large et d'un cadre donné pour une politique des

transports apaisée, la clé de voûte de ce projet étant la traversée du lac sur laquelle on travaille d'arrache-pied dans le cadre d'un conseil consultatif. La motion parle aussi de la possibilité, pour les personnes qui seraient dissuadées d'utiliser leur véhicule de se rabattre sur des modes de transport alternatifs. Pour les transports publics, on voit les limites dans leur développement et les moyens que cela implique. Au niveau des autres transports individuels, les scooters posent également des problèmes de pollution et de congestion. Il reste donc la mobilité douce, mais aller de Chancy jusqu'au centre-ville en vélo, c'est à la portée de certains, mais pas de tous, même avec un vélo électrique. Il faut aussi voir la réalité très différente des entreprises. Aujourd'hui, si vous allez au Bois-de-Bay, il y a passablement de places de stationnement pour les entreprises situées à cet endroit. Par contre, si vous essayez d'aller là-bas le matin en transports publics depuis Bernex ou Châtelaine, ce n'est franchement pas évident. Quand vous terminez votre journée de travail, il suffit que vous ayez trois ou quatre minutes de retard pour rater le bus et devoir attendre une heure le suivant. Les moyens alternatifs sont donc très théoriques et on voit mal qu'ils se réalisent pour le moment.

Cette motion fait un constat sans doute juste sur la situation en matière de mobilité et les difficultés pour circuler à Genève aux heures de pointe. Mais pour M. Rufener ce constat repose sur des a priori dont on peut débattre même s'il n'est, en partie, pas convaincu par ceux-ci. Il relève surtout que les solutions proposées par la motion visent à pénaliser le travail et les entreprises. En conséquence, le GTE ne peut que s'y opposer.

Questions des commissaires

Un commissaire (PLR) part du principe que les grandes entreprises qui font beaucoup de bénéfices, par exemple des banques ou des sociétés de service, sont plutôt installées au centre-ville et ne sont pas, en général, propriétaires de leurs bureaux ni des places de parking qu'elles mettent à disposition. En revanche sont concernées des entreprises de la construction ou industrielles, situées plutôt en périphérie, dans des lieux qu'il est effectivement plus difficile d'atteindre en transports publics, en particulier des PME qui ne regorgent pas spécialement d'argent. Il demande si cette analyse est partagée.

M. Rufener acquiesce. S'agissant des banques, il précise qu'une banque a quitté la ville de Genève pour s'installer aux Acacias et elle a tellement bien développé son plan mobilité qu'il y a un arrêt de tram qui porte pour partie son nom.

Un commissaire (MCG) aimerait avoir quelques informations sur le GTE. Il comprend que ce groupement s'occupe principalement d'économie. Il a découvert la présence de membres collectifs, notamment le TCS, l'ACS, un groupe privé de parkings et Taxiphone. Il y a un côté hybride qui ne lui paraît pas très logique dans le raisonnement. Le commissaire (MCG) est d'ailleurs très surpris, en tant que membre du TCS, d'être rattaché au GTE, organisation dont il ne partage pas nécessairement les opinions. Il aimerait que les représentants du GTE s'expliquent sur leur logique et qu'ils précisent s'ils défendent exclusivement les entreprises.

M^{me} Hardyn indique que l'objectif du GTE est de faire en sorte que la politique cantonale en matière de transports soit favorable aux entreprises. Concernant Taxiphone, M^{me} Hardyn, qui est présidente depuis 2002, ne les a jamais vus, même lors d'une assemblée générale. Ils paient leur cotisation, mais on ne les voit jamais. Quant à l'ACS et au TCS, ils défendent aussi les intérêts de ce qu'ils appellent les personnes mobiles.

Le commissaire (MCG) se demande s'il a mal compris les représentants du GTE, mais la motion parle bien de la taxation des entreprises et non pas des employés.

M^{me} Hardyn répond que, de plus en plus, les entreprises font payer les places de stationnement qu'elles mettent à disposition de leurs collaborateurs. S'il y a un impôt de plus, certaines le prendront peut-être à leur charge, tandis que d'autres le repercuteront sur leurs employés.

Le commissaire (MCG) revient sur le fait qu'un certain nombre d'entreprises parapubliques, mais certainement aussi des entreprises privées, favorisent les pendulaires éloignés, c'est-à-dire les frontaliers qui viennent de régions assez lointaines et à qui elles donnent en priorité des places de parking. C'est notamment le cas de l'aéroport ou de Rolex. Par ailleurs, certaines entreprises font payer les places de parc, mais elles contribuent au financement de l'abonnement TPG, voire paient celui-ci, pour les personnes qui viennent en transports publics.

M^{me} Hardyn explique que c'est le principe des plans de mobilité. Souvent, l'entreprise va utiliser l'argent qu'elle fait payer à ses collaborateurs qui utilisent une place de parking pour financer un abonnement de TPG ou la mise à disposition de vélos électriques. Sur le fait que des entreprises favorisent les employés qui viennent de loin, selon M^{me} Hardyn, ce n'est pas parce qu'ils ont cet accès privilégié aux entreprises, c'est dû justement à cet éloignement et du fait qu'il n'y a pas assez de transports publics. Rolex avait ainsi mis en place des mesures importantes pour le déplacement de ses collaborateurs. Différentes sociétés, notamment plusieurs qui sont situées à la

Ziplo de Plan-les-Ouates, financent une navette de bus depuis la région d'Annecy. Beaucoup de choses se font, surtout dans les grandes entreprises, pour favoriser l'utilisation des transports publics par les collaborateurs qui viennent de loin.

Le commissaire (MCG) comprend que le GTE n'a rien contre le système de compensation, c'est-à-dire le fait que des employés paient leur place de parking tandis qu'on paie l'abonnement à ceux qui viennent en transports publics.

M^{me} Hardyn répond que le GTE est favorable aux plans de mobilité à l'initiative des entreprises. D'ailleurs, le CTSO avait mis sur pied, il y a quelques années, le prix de l'entreprise écomobile. Pendant plusieurs années, elle a fait partie du jury qui décernait le prix à l'entité qui avait le meilleur plan de mobilité (SIG a reçu ce prix à Genève). Il y a ainsi beaucoup d'initiatives d'entreprises en Suisse romande et à Genève.

M. Rufener ajoute que, ce qui compte pour l'entreprise, c'est de s'assurer que les employés puissent venir travailler. Il est évident que l'entreprise qui s'en préoccupe et pour qui c'est un vrai souci va se débrouiller afin de trouver des solutions pour que les employés puissent venir dans les meilleures conditions. Si les employés en question bénéficient de transports publics performants, ils favoriseront cette utilisation ; s'ils n'ont pas cette possibilité, il y a d'autres alternatives qui existent. Telle est la logique, mais ce n'est pas une logique frontalière et c'est une question d'accessibilité au lieu de travail.

Un commissaire (MCG) note que les représentants du GTE ont fait des commentaires sur les frais de déplacement et sur les P+R. Il aimerait attirer leur attention sur le fait que la limitation de la déduction des frais de déplacement a été approuvée par le peuple à 57%. Maintenant, il faut prendre acte du vote populaire et ne pas forcément apporter des commentaires en mettant en cause certaines sensibilités politiques. Concernant les P+R qu'il était prévu de construire en France à la charge des contribuables genevois, le commissaire (MCG) rappelle que Genève rétrocède aux communes françaises plusieurs millions de francs d'impôts perçus sur les Genevois. Cette somme devrait permettre de construire ces P+R que le MCG soutient également, mais à la charge de la collectivité française. Le commissaire (MCG) tenait à dire qu'il n'avait pas trouvé très objectif l'argumentaire des représentants du GTE, celui-ci comportant un parti pris sur certaines votations ayant obtenu l'approbation du peuple.

M. Rufener rappelle que le CEVA a également été plébiscité par la population genevoise. On peut ainsi se reprocher d'un côté et de l'autre le fait

de ne pas forcément accepter les verdicts populaires. S'agissant de la fiscalité, M. Rufener aimerait dire que, sauf erreur, la rétrocession n'intervient pas sur la fiscalité payée par les Genevois, mais sur l'impôt à la source, de la fiscalité sur les frontaliers.

(Remarque : pour être plus précis, rappelons que la rétrocession est calculée sur le montant total des salaires et non pas des impôts perçus, ce qui peut amener à d'importantes différences, en particulier avec les déductions fiscales de plus en plus importantes.)

Une commissaire (Ve) a été un peu surprise par la position du GTE. Celui-ci tire quand même un constat assez alarmant de la situation de la mobilité à Genève. Elle demande ce qu'il faut faire pour avoir une amélioration. On se retrouve avec une guerre larvée des transports. Selon la commissaire (Ve), pour encourager les gens à prendre les transports publics, il faudra différentes mesures comme l'augmentation de la fréquence des lignes. Elle pense que c'est la seule façon d'y arriver. Souvent, elle a trouvé le GTE réticent à encourager davantage le transfert modal. Elle aimerait ainsi savoir comment il encourage les entreprises du canton à aborder les plans de mobilité. Elle se demande également si Genève est à la traîne ou est plutôt exemplaire en matière de plan de mobilité pour les entreprises.

M^{me} Hardyn n'a pas de données lui permettant de dire que Genève est exemplaire. A l'époque du prix de l'entreprise écomobile, elle a pu constater qu'il y avait autant d'entreprises de ce type à Genève que dans d'autres cantons. Le GTE aimerait que les personnes n'ayant pas besoin de prendre leur voiture puissent utiliser les transports publics, ce qui semble absolument logique. Il faut les inciter à le faire, notamment avec une importante amélioration de l'offre de transports publics. Le GTE a également soutenu le CEVA. Il estime aussi très important le fait que les automobilistes utilisent les parkings existants notamment ceux qui sont en sous-sol, plutôt que de tourner durant des heures à chercher des places en surface. Le GTE est également très favorable à la mise à disposition de meilleures possibilités pour les cyclistes. En revanche, ce n'est pas le GTE qui dépose des projets de lois ou qui fait le vote du peuple.

M. Rufener pense qu'il faut dépasser les clichés. Au même titre que la Coordination Transports n'est pas anti-bagnoles, le GTE n'est pas bagnoles. Il faut sortir de cette logique. Celle du GTE est de répondre de façon claire et cohérente aux besoins de mobilité et de déplacement. Ce sont des choses qu'on retrouve dans le plan directeur et à différents endroits.

Toutes les mesures visant les objectifs suivants, pour M. Rufener, forment un tout : limiter le trafic pendulaire, les voitures qui viennent au centre-ville

alors qu'elles n'ont pas grand-chose à y faire, développer les transports publics, assurer des déplacements pour les entreprises qui offrent des prestations à la population, etc. C'est à ce titre que le GTE pense que la loi sur la mobilité qu'il a soutenue a le mérite de la cohérence.

Déclarations de groupes et vote final

Un commissaire (EAG) indique que le groupe Ensemble à Gauche soutiendra cette motion, même si ce n'est pas avec un enthousiasme particulier.

Un commissaire (PDC) s'opposera à cette motion. Il estime qu'il s'agit d'une mauvaise motion parce qu'elle alourdira la charge des entreprises et, indirectement, celle des employés. Selon lui, la fiscalisation des places de parking se répercutera soit sur les salaires soit sous d'autres formes. Il n'est pas convaincu que cela aura le moindre effet sur les bouchons.

Un commissaire (PLR), au nom de son groupe, s'opposera à cette motion. Pour lui, c'est une « bonne mauvaise » idée. Un des buts de la motion est d'enlever les véhicules au centre-ville, en estimant que, si l'on taxe les entreprises qui mettent à disposition des places de parkings, alors moins de personnes viendront en voiture au centre-ville. Mais il se trouve qu'au centre-ville ce ne sont pas vraiment les entreprises qui sont propriétaires de places de parking, le plus souvent gérées par des régies, louées et mises à disposition – gratuitement ou non – de leur personnel. En revanche ce sont des PME principalement situées dans les zones industrielles et périphériques, où elles sont souvent propriétaires de leurs places de parking, en dehors des bouchons du centre-ville.

Par ailleurs, la motion souhaite ajouter une fiscalité qui va alourdir la charge de travail et, si elle ne l'alourdit pas, les entreprises vont mettre en place un système où, au lieu de mettre à disposition gratuitement des places de parking, elles vont les louer à leurs employés. Dans ce cas, elles ne seront pas taxées ; en revanche, elles augmenteront le salaire de l'autre côté, ce qui reviendra au même, mais compliquera les choses pour les entreprises. En d'autres termes, soit on aura une charge financière supplémentaire pour l'entreprise, soit on aura une charge administrative supplémentaire pour l'entreprise. Enfin, le groupe PLR est chagriné par le fait qu'un certain nombre de grandes entreprises ont mis en place des plans de mobilité qui sont notamment financés par la mise à disposition de places de parking qui sont louées à un prix intéressant. Maintenant, si on les fiscalise, elles n'accepteront plus de financer des plans de mobilité.

Un commissaire (S) fait savoir que le groupe socialiste trouve la motion intéressante. Il rappelle que, comme il s'agit d'une motion, elle demande un rapport du Conseil d'Etat avec éventuellement la possibilité de développer une loi. Ce n'est pas une pénalisation des entreprises qui auraient besoin de véhicules appartenant à l'entreprise. Cela va dans le sens d'encourager les entreprises à développer des plans de mobilité concernant les véhicules des collaborateurs et leurs trajets pour se rendre sur leur lieu de travail. C'est là où l'on ne prend pas forcément beaucoup de risques puisqu'il s'agit d'une motion. Ensuite le Conseil d'Etat pourrait développer un projet de loi qui ne soit pas non plus pénalisant pour certains secteurs.

Le commissaire (S) entend la crainte du groupe PLR pour le secteur industriel qui se trouve plutôt en zone périphérique. Il pourrait ainsi ne pas se voir pénalisé s'il y avait vraiment une problématique à ce niveau. Le groupe socialiste votera donc cette motion en étant impatient d'avoir une réponse du Conseil d'Etat et de voir ce qu'il pourrait proposer concernant cette problématique.

Un commissaire (UDC) annonce que le groupe UDC s'opposera à cette motion, en estimant qu'elle est contre-productive. Cela va alourdir la charge de travail des entreprises ; par ailleurs, les places de parking sont déjà taxées puisque l'entreprise paie une valeur locative sur les places qui lui appartiennent. Il faut également constater qu'un grand nombre d'entreprises incitent déjà leurs employés à prendre, dans la mesure du possible, les transports publics. De plus, bon nombre de personnes travaillant à Genève ne peuvent tout simplement pas se passer de leur voiture, en particulier si la personne commence à travailler à 6h30. Après 19h, il y a également moins de transports publics.

Se fondant sur une information entendue le matin même à la radio, le commissaire (UDC) affirme que 65% des Suisses effectuent leurs déplacements en voiture, pas seulement par plaisir mais parce qu'ils en ont besoin ; partant de cette statistique captée sur les ondes, il en déduit qu'il est totalement inutile de continuer de taxer les voitures, d'autant plus que le Conseil d'Etat va profiter de la première invite de la motion pour taxer encore plus.

Une commissaire (Ve) n'est pas certaine que le groupe des Verts partage la politique de mobilité du MCG. Aujourd'hui, clairement, si on veut favoriser le transfert modal et encourager les gens à prendre les transports publics, il faut aussi faire en sorte que ceux-ci soient efficaces et qu'il y ait davantage d'offres ; or, le groupe MCG ne s'est pas illustré ces dernières années en la matière. Néanmoins, le groupe des Verts estime que cette motion invite le Conseil d'Etat à réfléchir à une taxation possible des

entreprises offrant des places de parking de manière à faire en sorte que moins de gens utilisent leur voiture, ce qui n'est pas une mauvaise chose.

La commissaire (Ve) est un peu moins enthousiaste concernant les plans de mobilité qui existent aujourd'hui à Genève. On sait que le canton est plutôt en retard sur cette question et les entreprises genevoises ne sont pas les bons élèves en matière de plan de mobilité. Puisque cette motion ne dit rien par rapport aux plans de mobilité, on peut imaginer qu'il y ait un impôt, sauf si un plan de ce type existe. Tout peut ainsi être imaginé. Rien ne le contredit. On peut aussi imaginer que les zones périphériques soient moins touchées que les entreprises au centre. Cette motion laisse tous les possibles ouverts. Comme cela va dans la bonne direction, le groupe des Verts la soutiendra.

Un commissaire (MCG) fait remarquer que personne ne peut contester les problèmes de circulation existant à Genève, ce qui crée d'importantes difficultés douloureusement ressenties par la population genevoise.

Chacun constatera qu'il y a un problème du trafic de transit pour les pendulaires qui se rendent à leur lieu de travail et qui obstruent beaucoup d'axes un peu partout à Genève.

Comme cela a été dit, reprend le commissaire (MCG), la motion présente un objectif général. Des propositions sont faites, mais il ne s'agit pas de quelque chose de figé. Cela peut encore être affiné, notamment en tenant compte du fait que les entreprises se trouvent au centre-ville ou dans un lieu plus éloigné. En effet, le principe général – responsabiliser l'employeur – doit être envisagé comme un projet et non pas encore comme quelque chose de finalisé. Il est à noter que le principe consistant à responsabiliser l'employeur existe de manière largement répandue dans de nombreux pays.

Pour le commissaire (MCG), il ne s'agit pas de viser l'employé qui vient travailler ici au travers d'une taxe ou d'une vignette, mais de responsabiliser l'employeur. Comme cela a été dit, un certain nombre d'employeurs ont déjà pris conscience de cette réalité. On a cité le cas d'une entreprise horlogère genevoise qui fait payer les places de parking à ses employés, mais offre à ceux qui se rendent au travail en transports publics un abonnement TPG-Unireso. C'est une initiative frappée de bon sens qui permet de tenir compte des réalités de chacun et de résoudre la pénurie de places de parking de cette entreprise.

Le groupe MCG demande qu'un projet de loi soit étudié pour taxer, de manière modérée, les personnes morales qui nécessitent l'engagement des pendulaires et qui mettent à disposition des parkings. Il faut reconnaître que ces sociétés, même indirectement, créent les bouchons que nous connaissons.

Le commissaire (MCG) estime qu'en l'espèce le principe du pollueur-payeur doit s'appliquer. A travers cette motion, le groupe MCG veut demander au Conseil d'Etat d'aller dans cette direction. Il imagine qu'il y a déjà eu quelques réflexions dans ce sens ; en tout cas, c'est ce que M. Barthassat a déclaré. Cela ne sera donc qu'une incitation pour qu'il aille davantage dans cette direction et que l'on améliore la qualité de vie des Genevois.

Pour ces différents motifs, le commissaire (MCG) demande aux autres députés de soutenir cette motion.

Pour conclure, une commissaire (S) tient à insister sur le fait que le DETA a de plus en plus de contacts avec des entreprises concernant des plans de mobilité. Il y a donc un lien à trouver entre des entreprises qui font des efforts pour éviter que trop de leurs employés ne viennent en voiture au travail et une taxe pour celles qui ne s'en soucient pas.

Le président met aux voix la motion.

La motion 2341 est adoptée par :

Pour :	8 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 3 MCG)
Contre :	7 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstention :	–

Le président met aux voix la durée du débat à recommander au Bureau.

La durée de 40 minutes est acceptée par :

40 minutes :	10 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 2 PLR, 3 MCG)
30 minutes :	2 (1 PDC, 1 PLR)
Abstentions :	3 (1 PLR, 2 UDC)

Proposition de motion (2341-A)

Faisons sauter le bouchon

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- que le canton de Genève connaît une congestion du trafic aux heures de pointe ;
- que la pollution induite par cette congestion du trafic crée un réel problème de santé publique ;
- que les blocages induits par cette congestion créent de réelles pertes financières aux entreprises ;
- que les blocages induits par cette congestion créent des pertes fiscales pour notre canton ;
- que la population résidente et les places de travail ne cessent de croître ;
- que cela péjore la vitesse commerciale des dessertes des transports publics,

invite le Conseil d'Etat

- à élaborer un projet de loi conformément à la loi sur la taxation sur les personnes morales visant à émettre un impôt sur les places de parking quatre-roues en entreprise pour les véhicules privés des collaborateurs ;
- à faire en sorte que ce nouvel impôt concoure à dissuader la mise à disposition de places de parking quatre-roues pour les collaborateurs travaillant entre 6h30 et 19h00 les jours ouvrés.

M2341

FAISONS SAUTER LE BOUCHON

COMMISSION FISCALE DU 1^{ER} NOVEMBRE 2016



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POP 705844 100

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

01.11.2016

- ENVIRON 70'000 PLACES DE STATIONNEMENT PRIVÉES EN VILLE DE GENÈVE.
- PLUS DE 30% D'ENTRE ELLES SONT DESTINÉES AUX EMPLOYÉS DES ENTREPRISES.
- 65% DES EMPLOYÉS DISPOSANT D'UNE PLACE VIENNENT EN VOITURE AU TRAVAIL
- SEULS 23% VIENNENT EN VOITURE SI ELLE EST PAYANTE
 - l'assurance de trouver une place de stationnement à destination incite très fortement à utiliser l'automobile.
 - Dès lors, la gestion de l'offre de stationnement est l'un des principaux moyens disponibles pour réguler les flux automobiles, notamment pendulaires, aux heures de pointe et inciter à un transfert modal vers les transports collectifs et les mobilités douces.



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

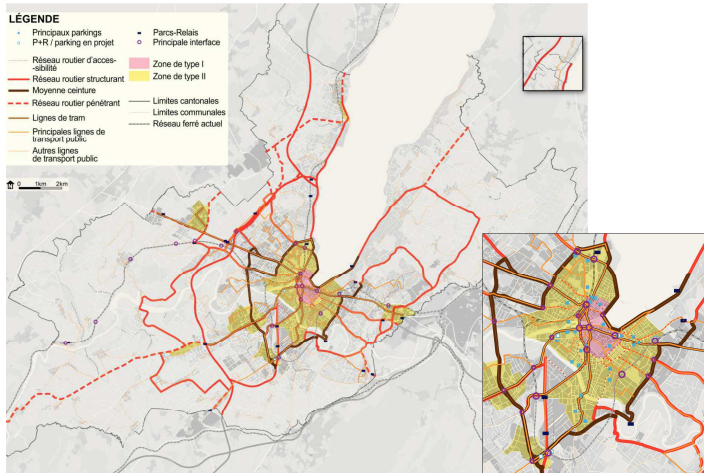
POP 705844 100

Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

01.11.2016 Page 2

LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE

Votée par le peuple le 5 juin 2016



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

01.11.2016 Page 3

LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE



> ART. 4 GESTION DU STATIONNEMENT

¹ LA POLITIQUE GLOBALE DE LA MOBILITÉ S'APPUIE SUR UNE OFFRE DE STATIONNEMENT QUI RÉPOND AUX DIFFÉRENTS USAGES TOUT EN ENCOURAGEANT DES COMPORTEMENTS RATIONALISANT LES DÉPLACEMENTS, NOTAMMENT EN DISTINGUANT :

- A) LES HABITANTS : ASSURER LE PARCAGE À PROXIMITÉ IMMÉDIATE DE LEUR DOMICILE AFIN D'ENCOURAGER L'UTILISATION D'AUTRES MODES DE TRANSPORT POUR LEURS DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS, ET CE EN PRIVILÉGIANT LE STATIONNEMENT PRIVÉ ET ENSUITE LE PARCAGE SUR LA VOIE PUBLIQUE PAR LE BIAIS DES MACARONS;
- B) LES PENDULAIRES : GARANTIR L'ACCÈS AUX PARCS RELAIS ET AUX P+BIKE, TOUT EN LES INCITANT AU TRANSFERT MODAL PAR LE BIAIS D'UNE RÉGLEMENTATION DU STATIONNEMENT DANS LES CENTRE-VILLES;
- C) LES VISITEURS : RÉPONDRE À LEURS BESOINS EN STATIONNEMENT COURTE DURÉE, ALLANT JUSQU'À 90 MINUTES, SUR DES PLACES RÉGLEMENTÉES PAYANTES OU AVEC DISQUE SITUÉES SUR LA VOIE PUBLIQUE ET FAVORISER LEUR PARCAGE LONGUE DURÉE, ALLANT JUSQU'À 5 HEURES, DANS DES PARKINGS PUBLICS EN OUVRAGE, SOUS RÉSERVE D'UN RÉGIME D'EXCEPTION POUR LES PARKINGS SERVANT AUX DESERTES NATIONALES ET INTERNATIONALES;
- D) LES PROFESSIONNELS : TENIR COMPTE DE LEURS BESOINS SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE LIVRAISONS (CASES ET HORAIRES), AINSI QUE DES BESOINS DES ACTIVITÉS TELLES QUE LES SOINS À DOMICILE ET CELLES NÉCESSITANT L'UTILISATION DE CAMIONNETTES-OUTILS.



Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture
Direction générale des transports

01.11.2016 Page 4

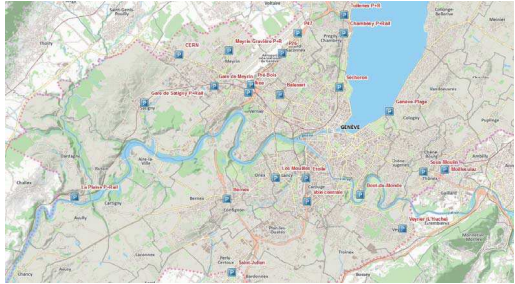
MOYENS ACTUELLEMENT À DISPOSITION

- > MISE EN ŒUVRE DU MACARONS HABITANTS DANS LES SECTEURS DENSES DU CANTON POUR MAÎTRISER LE STATIONNEMENT DES PENDULAIRES SUR LA VOIRIE ET PERMETTRE AUX HABITANTS DE LAISSER LEUR VÉHICULE TOUT AU LONG DE LA JOURNÉE



- > DÉVELOPPEMENT DE P+R AUX PORTES DE L'AGGLOMÉRATION

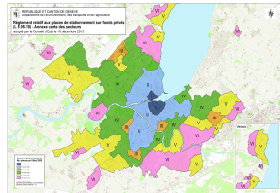
- 5700 places à disposition
- 4200 abonnés



MOYENS À DISPOSITION

- > RÈGLEMENT DU STATIONNEMENT SUR FOND PRIVÉ

- Cadrage de l'offre en stationnement à réaliser
- Différenciation activité / logement
- Distinction géographique



- > INCITATION À LA MISE EN ŒUVRE DE PLANS DE MOBILITÉS D'ENTREPRISES

- Covoiturage
- Subvention abonnement TC
- Critères d'attribution des places de parking
- Subvention acquisition VAE
- Facilités en faveur de la MD
-



MOYENS À L'ÉTUDE

> FISCALISATION DE LA PLACE DE STATIONNEMENT

Inscription de la prestation fournie par l'employeur à inscrire dans le certificat de salaire.

Modification du guide de l'administration fédérale des contributions

The image shows a portion of a Swiss tax form, specifically the 'Certificat de salaire' (Certificate of Salary). It includes fields for the employer's name and address, the employee's name and address, and a table for tax contributions. The table has columns for 'Cotisations' (Contributions) and 'Montants' (Amounts). The contributions listed include 'Cotisation de l'employeur' (Employer's contribution), 'Cotisation de l'employé' (Employee's contribution), and 'Cotisation de l'Etat' (State contribution). The amounts are listed in Swiss Francs (CHF).

> PÉAGE URBAIN – MOBILITY PRICING

Loi 11593 ouvrant un crédit d'étude préliminaire de 250000 F en vue de mener une étude sur les impacts de l'introduction d'un péage urbain à Genève en matière de congestion du trafic, de pollutions, de coûts et de recettes.

Examen en vue de projets pilotes par la confédération



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



Date de dépôt : 6 juin 2017

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La motion qui vous est proposée invite le conseil d'Etat à élaborer un projet de loi sur la taxation sur les personnes morales visant à émettre un impôt sur les places de parking quatre-roues en entreprise pour les véhicules privés des collaborateurs afin de dissuader la mise à disposition de places de parking quatre-roues pour les collaborateurs travaillant entre 6h30 et 19h00 pour les jours ouvrés.

Si la frontière cantonale n'était pas avec la France, Genève aurait déjà un RER, suffisamment de transports publics et de parkings pour que les pendulaires, quelle que soit leur provenance ou leur nationalité, puissent venir travailler sans utiliser de véhicules privés. Ce constat est une réalité, mais la solution proposée par cette motion vise à taxer les places de stationnement mises à disposition des collaborateurs par leurs entreprises.

Suite à une motion provenant du même groupe politique, le peuple genevois a déjà accepté de diminuer la déduction pour frais de déplacement l'an dernier. Cela serait donc à nouveau un renchérissement du coût du travail qui frapperait peut-être les employés, mais surtout les employeurs privés et publics.

A force de renchérir le coût du travail et de compliquer la vie des entreprises à Genève, on va finir par les pousser à partir, par exemple dans le canton de Vaud où ils n'auront pas ce genre de problèmes. La motion touche tous les pendulaires et donc pas seulement les frontaliers, il faudra expliquer aux Genevois qui habitent en périphérie du canton et qui utilisent leur voiture qu'ils devront aussi payer cette taxe.

Ce même groupe politique s'était opposé au CEVA ainsi qu'aux P+R que le canton de Genève avait l'intention de cofinancer en France. Ce dernier projet avait été refusé en votation par les Genevois qui n'avaient pas voulu financer les P+R en France, ce qui aurait coûté moins cher que de les faire en Suisse.

Un autre constat est que la motion met en exergue le principe du pollueur-payeur. En l'occurrence, le pollueur c'est l'utilisateur du véhicule, et le payeur c'est l'entreprise. La motion n'est donc pas tout à fait dans le juste par rapport au principe du pollueur-payeur.

On peut se demander si la LGAF est respectée, car elle interdit d'avoir des fonds affectés pour les impôts ou les taxes. De plus, sur la rétrocession, elle n'intervient pas sur la fiscalité payée par les Genevois, mais sur l'impôt à la source.

Cette motion n'est ni plus ni moins qu'une nouvelle hausse des impôts qui renchérit encore un peu plus le coût du travail et qui pénalisera une nouvelle fois nos entreprises.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la Commission fiscale vous recommande de refuser la proposition de motion 2341.

Date de dépôt : 5 septembre 2017

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Vincent Maitre

Mesdames et
Messieurs les députés,

Précisons-le d'emblée, rarement une motion n'a présenté autant de désavantages et d'inconvénients que celle qui vous est ici proposée, ce aussi bien dans sa forme que sur le fond.

Dans sa forme, d'abord :

1. Formulation imprécise et confuse

La première invite entend imposer les places de parking quatre-roues « *en entreprise* » (*sic*).

Cette formulation vague et imprécise ne distingue aucunement deux notions juridiques pourtant fondamentales, celle de personne morale et celle de personne physique. Elle entretient ainsi la confusion la plus totale entre les différentes structures commerciales connues du droit suisse (SA, Sàrl, Société simple, SNC, SC, SCPA, RI, etc.). Le terme générique « entreprise » utilisé dans cette motion obligerait donc à traiter fiscalement de la même façon les sociétés de capitaux et les sociétés de personnes. Or, on peut raisonnablement douter que les motionnaires aient voulu imposer de la même façon les grandes sociétés anonymes employant des milliers de collaborateurs et dégageant des bénéfices de plusieurs centaines de millions de francs et le petit artisan indépendant en raison individuelle qui n'emploie qu'un apprenti. Le droit fiscal suisse ne le fait d'ailleurs pas. C'est pourtant ce qu'impose le texte de cette motion.

Deuxièmement, la motion vise prétendument à décourager les travailleurs pendulaires à utiliser leur véhicule quatre-roues privé pour se rendre sur leur lieu de travail, sans pour autant définir précisément la notion de « **pendulaire** ». Pire encore, elle en suggère même une définition pour le moins hasardeuse et relativement éloignée des principes communément admis.

En effet, on comprend qu'aux yeux des motionnaires, lesdits pendulaires ne peuvent en tout cas pas être des « **citoyens** », puisque la formulation de la troisième phrase de l'exposé des motifs exclut catégoriquement les seconds des premiers (« *Tout citoyen ou pendulaire amené à se rendre...* »).

Au final, on ne sait si la motion vise les travailleurs étrangers venant de l'étranger ou d'un autre canton, les Suisses venant de l'étranger ou d'un autre canton, les étrangers ou ressortissants d'un autre canton domiciliés à Genève, les gens de la campagne qui travaillent en ville ou, enfin, l'inverse.

Sur le fond, ensuite :

2. Frein à la compétitivité, renchérissement du coût du travail, inefficacité, dumping salarial, inégalités de traitement, inapplicabilité, lourdeurs et surcoût pour l'administration, incompatibilité avec le droit fédéral, insécurité juridique

Puisque cette motion revient en réalité à taxer l'activité économique de nos entreprises, elle induit mécaniquement un **renchérissement du coût du travail** et constitue donc un **frein évident à leur dynamisme et leur compétitivité**. En période de franc fort persistant et déjà particulièrement handicapant pour leurs exportations, nos PME n'ont assurément pas besoin de voir leurs charges s'accroître encore plus, ce à plus forte raison dans le canton qui connaît déjà la fiscalité sur les entreprises la plus lourde de Suisse.

On peut dès lors aisément imaginer qu'un tel scénario pousserait les entreprises à adopter les comportements suivants :

- soit elles loueraient alors leurs places de parking à leurs employés en augmentant leur salaire d'autant. Elles réaliseraient ainsi une opération comptablement et fiscalement neutre en compensant les nouvelles charges salariales avec les nouveaux revenus locatifs. La motion manquerait alors totalement sa cible et serait parfaitement **inefficace**.
- Soit elles loueraient les places de parking, sans augmenter les salaires, pour compenser cette nouvelle charge. C'est alors l'employé qui trinquerait en voyant son **pouvoir d'achat diminuer**.
- Soit elles baisseraient les salaires pour compenser cette nouvelle charge fiscale et favoriseraient ainsi le **dumping salarial** et l'arrivée de **main-d'œuvre frontalière**.

On n'oserait soupçonner les motionnaires de telles intentions.

Cette motion consacre, ensuite, plusieurs **inégalités de traitement** :

- a. Elle entend taxer les places de parking pour les « quatre-roues » uniquement, sous prétexte que ces derniers sont responsables de l'engorgement des chaussées et de la pollution. On distingue pourtant mal ce qui les différencierait des véhicules motorisés à « deux-roues », qui sont une source de pollution proportionnellement plus importante et ne sont pas moins encombrants pour nos voiries.
- b. Ce sont les PME des secteurs primaire et secondaire, lesquelles se situent par définition en périphérie, dans les zones industrielles et artisanales, mal desservies par les transports publics, qui possèdent et ont le plus besoin de places de parking pour leurs employés. Elles n'ont d'autres choix que d'employer des travailleurs pendulaires et se retrouveraient ainsi pénalisées du simple fait que leur activité économique (agriculture, industrie, construction etc.) ne peut, par essence, pas se pratiquer au centre-ville.

A l'inverse, les entreprises du secteur tertiaire, qui sont suffisamment prospères pour s'établir au centre-ville, y payer des loyers et mettre à disposition des places de parking à leurs employés, alors que l'offre de transports publics y est pourtant bonne, ne sont que très exceptionnellement propriétaires desdites places. Elles n'auraient alors aucun impôt supplémentaire à payer alors que leurs moyens financiers le leur permettraient vraisemblablement plus aisément.

Une telle inégalité de traitement n'est pas admissible et se heurte au principe de la capacité contributive.

On relèvera au passage, au chapitre des incohérences de cette motion, laquelle prétend libérer des espaces pour construire des logements, qu'à moins de vouloir aménager des appartements dans des sous-sols de garage ou en zone industrielle, on peine à voir l'effet salvateur prédit par les motionnaires.

- c. Il en va rigoureusement de même des employés qui auraient désormais à payer la location de leur place de parking à leur employeur sur leur lieu de travail. C'est encore une fois, et pour les mêmes raisons susvisées, les employés des secteurs primaire et secondaire qui se trouveraient lourdement pénalisés par rapport aux employés du secteur tertiaire travaillant au centre-ville. Puisqu'on ne choisit en général pas de « penduler », on ne saurait accepter pareille discrimination.

En outre, cette motion est **inapplicable** tant sa **mise en œuvre** semble **problématique**. En ce qu'elle vise « *les véhicules privés des collaborateurs* », comment alors l'administration pourra-t-elle concrètement

les distinguer des véhicules professionnels de l'entreprise, d'un indépendant ou d'un actionnaire (qui ne sont donc pas des collaborateurs) ?

Opérer un tel recensement et de telles distinctions, chaque année, auprès de chaque entreprise, pour les taxer efficacement, impliquerait à l'évidence une **complication extrême** pour l'administration et des **surcoûts en temps et en argent** probablement supérieurs aux recettes escomptées.

Par ailleurs, d'autres paramètres peuvent largement faire douter de l'efficacité d'une telle motion. On sait, en effet, que très peu d'entreprises sont propriétaires de leurs places de parking. Bien qu'il n'existe pas de recensement officiel à l'échelle cantonale du nombre de places de parking privées, la plupart sont en effet locataires.

Selon les seules statistiques à disposition, il y a environ 70 000 places de stationnement privées en ville de Genève, dont environ 30 %, soit 21 000, sont destinées aux employés des entreprises. 65 % des employés (soit 13 650 personnes) disposant d'une place de stationnement viennent en voiture au travail et, dès le moment où cette place devient payante, un peu moins du quart des gens, soit 5250 personnes, utilisent leur véhicule. C'est donc, au mieux et dans le meilleur des scénarios, moins de 8500 véhicules qui désengorgeraient nos voies de circulation. De quoi largement tempérer les attentes environnementales des motionnaires.

En termes d'augmentation des recettes fiscales, l'impact prédit par les auteurs de cette motion est, là encore, plus qu'hypothétique puisque c'est l'Etat de Genève et les régies publiques qui constituent les plus grands propriétaires de places de parking. Il paraît donc parfaitement illusoire d'espérer renflouer les caisses de l'Etat par ce biais.

En outre, la présente motion est **contraire au droit fédéral**. Le guide d'établissement du certificat de salaire et de l'attestation de rente du 12 mai 2015 édité par la Conférence suisse des impôts et l'administration fédérale des contributions (chiffre marginal 72) impose, en effet, que la mise à disposition gratuite à l'employé d'une place de stationnement sur le lieu de travail ne doit pas figurer dans le certificat de salaire. Elle n'est donc pas imposée. En ce que cette motion prévoit précisément une telle imposition, elle est contraire au droit fédéral.

Enfin, l'acceptation de cette motion et l'adoption d'un projet de loi subséquent instaureraient une importante insécurité juridique. Le canton du Tessin a en effet soumis un projet de loi en substance identique, qui est attaqué par près de 20 recours différents par-devant le Tribunal fédéral. Aucune décision n'a encore été rendue à ce jour, si bien que les plus grandes incertitudes planent sur la légalité d'une telle taxation.

Pour toutes les raisons qui précèdent, et tenant également compte du contexte politique actuel en matière fiscale et des échéances fondamentales relatives à la réforme de la fiscalité des entreprises (PF17), lesquelles reposent sur un équilibre fragile et appellent ainsi à la mesure et la prudence, la minorité vous invite à refuser la motion M 2341.