

[Le Canton adopte un règlement qui invite l'économie à repenser sa mobilité](#)

Sur Epaper.tdg.ch le 22 juin 2021

Flux pendulaires

Les entreprises sont incitées à se doter de plans de mobilité, lesquels deviennent obligatoires pour le secteur public.

Freinées dans leurs activités par les bouchons, les entreprises doivent contribuer à limiter les engorgements routiers car c'est dans leur propre intérêt. Tel est en substance le message envoyé conjointement lundi par, d'une part, l'État et, de l'autre, les faïtières économiques que sont la [Chambre de commerce et d'industrie \(CCIG\)](#) et la Fédération des entreprises romandes (FER). Ces instances ont dévoilé le nouveau règlement sur les plans de mobilité, adopté mercredi par le Conseil d'État, après concertation des milieux patronaux.

Le texte vise à encourager fortement les plans de mobilité dans le secteur privé et à les rendre obligatoires dans le secteur public (Grand État et communes). Ces plans doivent inciter, par différents biais, le personnel à tourner le dos autant que possible à la voiture, lors des déplacements pendulaires et de ceux effectués dans le cadre de l'activité. Un label d'écomobilité, encore en gestation, sera prêt l'an prochain. Le texte précise qu'il pourrait devenir un critère d'attribution des marchés publics, mais pas avant juin 2023.

Pour le conseiller d'État chargé des Infrastructures, l'affaire relève de l'intérêt général: «Les heures de travail gâchées dans une mobilité statique rognent la marge des entreprises et les revenus fiscaux de l'État, relève Serge Dal Busco. Or une bonne partie de cette mobilité nécessaire à l'économie est entravée par l'économie elle-même.» «Avant la mise en service du Léman Express, 80% des travailleurs genevois résidant hors du canton recouraient à la voiture», pointe Chrystelle Charat, directrice à l'Office cantonal des transports.

Les plans de mobilité doivent jouer sur de multiples leviers: aide pour les abonnements de transports publics, mises à disposition de vélos, restriction du stationnement, recours au télétravail ou aux horaires flexibles. «On est convaincu que cela fonctionne et on a des exemples», poursuit la spécialiste.

Patron de la FER, Blaise Matthey souligne que l'économie n'a pas attendu ce texte pour réfléchir et à agir. Mais il pointe des manquements normatifs, comme une loi fédérale encore conçue pour le travail industriel sur site ou des accords internationaux qui plafonnent le télétravail à 25% sous peine d'onéreux prélèvements fiscaux et sociaux en France. «Nous sommes persuadés que la carotte, plutôt que le bâton, accompagnera le changement de façon efficiente, enchaîne [Vincent Subilia](#), à la tête de la [CCIG](#). Les entreprises font partie de la solution.» «La balle est dans le camp des entreprises, mais on veut des résultats», avertit Serge Dal Busco.



Les collectivités publiques sont, elles, placées sous la contrainte, motivée par leur devoir d'exemplarité. Un projet de loi, lancé l'an dernier au Grand Conseil, menaçant de biffer en quatre ans 80% des stationnements de l'État, a peut-être contribué à ce volontarisme. Il n'est plus question en revanche de fiscaliser les stationnements que les entreprises offrent à leurs employés, comme Serge Dal Busco l'avait évoqué un temps. Selon Blaise Matthey, un référendum et un échec dans les urnes étaient courus d'avance.