

Mobilité à Genève: Décourager le parking gratuit en entreprise? Pas si simple

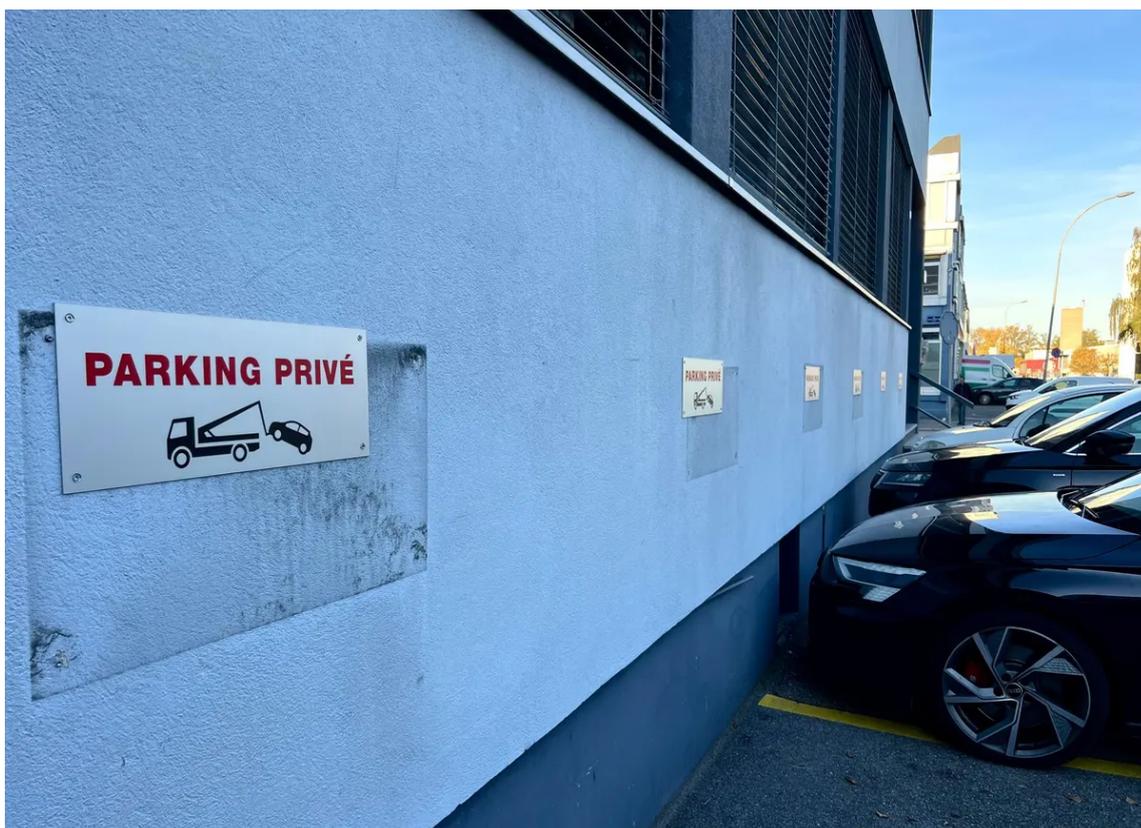
Cathy Macherel

7-9 minutes

Le Département des infrastructures pousse les sociétés à ne plus offrir de places de parc à leurs employés, ni à les brader. L'incitation suffira-t-elle?



Publié aujourd'hui à 07h00



Une place de parc au centre-ville coûte entre 200 et 250 francs par mois à Genève. Nombre d'entreprises offrent en revanche des places gratuites ou à des tarifs très avantageux à leurs employés.

LUCIEN FORTUNATI

Le label a été lancé début septembre, il se nomme Ecomobile. Il est octroyé par le Département des infrastructures (DI), en collaboration avec les organisations professionnelles (CCIG, FER), à toute entreprise qui s'engage à adopter un plan de mobilité favorisant les modes de transport durables, et à décourager l'usage de la voiture. Elles doivent pour cela remplir toute une série de critères, sur la base d'un formulaire détaillé. Le label ne procure aucun avantage tangible, si ce n'est une bonne image.

Deux mois après son lancement, on ne peut pas dire que Ecomobile ait suscité un fol enthousiasme dans le canton. À ce jour, trois entreprises et un établissement public autonome ont été labellisés, une dizaine d'autres sociétés se sont montrées intéressées, ainsi qu'une commune genevoise. L'État, qui a lui-même engagé sa mue sur ce front, ne s'est pas fixé d'objectifs chiffrés.

Changement d'attitude

«C'est un travail de longue haleine, nous sommes encore dans une phase de prise de contacts et d'explications, souligne Chrystelle Charat, en charge du projet au sein du DI. Nous comptons sur un effet d'entraînement pour que ce label soit un succès. Ce qui est certain, c'est qu'il y a un changement d'attitude des entreprises sur ces questions. Elles sont

beaucoup plus conscientes, aujourd'hui, qu'elles ont un rôle à jouer pour favoriser la mobilité durable».

«Nous comptons sur un effet d'entraînement pour que ce label soit un succès.»

Chrystelle Charat, responsable du projet Ecomobile au sein du Département des infrastructures

L'un des critères pour décrocher le label repose sur une absence d'offre de places de parc gratuites au sein de l'entreprise. Et c'est bien là l'un des enjeux de cette labellisation. Se basant sur des extrapolations à partir des données sur les autorisations de construire, le DI estime que les entreprises du canton mettent à disposition quelque 93'500 places de stationnement, dont 51'000 gratuites. Une véritable incitation à faire le trajet domicile-travail en voiture.

Les chiffres datent un peu, mais en 2015, l'enquête de microrecensement de l'Office fédéral de la statistique et de l'Office fédéral du développement territorial montrait aussi que 21% des actifs motorisés travaillant en ville de Genève disposaient d'une place de parc gratuite.

«En 2015, un actif motorisé sur cinq travaillant à Genève disposait d'une place de parc gratuite.»

Étude statistique OFS-ARE

«Or le facteur de la place payante ou gratuite pèse lourdement dans les comportements de mobilité», relève Sébastien Munafò, directeur de la filiale suisse du bureau 6-t, spécialisé dans les études sur la mobilité.

Lorsque des actifs qui disposent d'une voiture bénéficient aussi d'une place gratuite sur leur lieu de travail, 45% d'entre eux utilisent la voiture en tant que conducteur pour leur trajet

pendulaire. Lorsqu'ils disposent d'une place, mais payante cette fois, cette part se réduit à 32%. Enfin, quand aucune place n'est mise à leur disposition, seuls 12% d'entre eux continuent d'utiliser leur voiture pour ce trajet», pointe l'expert, toujours sur la base de l'étude fédérale de 2015.

Un éventail d'avantages

Aujourd'hui, quelle politique de mobilité suivent les plus gros employeurs du canton? Pour le savoir, nous avons procédé à un coup de sonde, et questionné une quinzaine des plus grandes entreprises du canton (banques, commerce de détail, horlogerie, multinationales, agences onusiennes, établissements publics autonomes). La moitié d'entre elles nous ont répondu, et parmi celles-ci, la plupart ont déjà adopté un plan de mobilité (hors label Ecomobile), avec des avantages offerts à leurs employés à tous niveaux.

Côté mobilité durable, on rembourse la totalité ou en grande partie le montant des abonnements aux transports publics. Une grande multinationale offre par exemple jusqu'à 1250 francs par an pour les collaborateurs se déplaçant en train. Certaines sociétés subventionnent l'achat d'un vélo. L'une donne même une prime annuelle de 470 francs pour qui se déplace à pied ou à vélo.

Mais tous les gros employeurs n'ont pas renoncé à offrir des places de parc à leurs collaborateurs, ou alors les proposent à des tarifs bien en dessous des prix du marché. Au centre-ville de Genève, alors qu'il faut compter entre 200 et 250 francs pour louer une place dans un garage ou en sous-louer une dans un immeuble, des prix bien moins élevés sont pratiqués en

entreprise.

Plusieurs des sociétés privées contactées ne donnent pas leur tarif, mais évoquent des places à «prix discount» ou «à tarif préférentiel». L'une, plus transparente, propose des places à 30 francs par mois. Une autre, basée au centre-ville, a renoncé cette année à offrir la gratuité du parking jusqu'ici pratiquée, mais la place reste très abordable, en comparaison des prix du quartier: 120 francs par mois.

Pas d'alternative

Une société qui dispose de quelque 550 places dans le centre urbain mentionne qu'elle propose un parking à 50 francs par mois (places non couvertes) et 120 francs (couvertes) mais les attribue en fonction de toute une série de critères, comme l'éloignement du domicile, la compétitivité entre transports publics et voiture ou encore les horaires. Elle précise que «beaucoup de ses collaborateurs n'ont pas d'alternatives à la voiture parce que leur région est mal desservie en transports publics ou ont des horaires atypiques».

«Les plans de mobilité peuvent contribuer à réduire les déplacements pendulaires, mais ils doivent rester facultatifs pour les entreprises privées. Car il ne s'agit pas d'alourdir leur charge administrative ni de compliquer les relations avec le personnel.»

Nathalie Hardyn, directrice du département politique de la
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève

La politique d'incitation de l'État suffira-t-elle, à terme, à diminuer sensiblement le nombre de places offertes ou proposées à prix bradés par les entreprises? À l'annonce ce printemps de la création du label, le conseiller d'État Serge Dal

Busco avait dit qu'il faudra faire le bilan d'ici un à deux ans, tâche dont il n'aura alors plus la charge. Il défend la possibilité de passer à la politique du bâton en cas d'échec. Si son successeur suit cette politique, et dans l'éventualité d'un serrage de vis, il aura pour outil une récente décision du Tribunal fédéral qui a donné raison au Tessin dans sa volonté de fiscaliser les places de parc privées, via la taxation des propriétaires de parcelles.

Une perspective qui serait très certainement combattue. «Les plans de mobilité peuvent contribuer à réduire les déplacements pendulaires, souligne Nathalie Hardyn, directrice du département politique de la CCIG (Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève), mais ils doivent rester facultatifs pour les entreprises privées. Car il ne s'agit pas d'alourdir leur charge administrative ni de compliquer les relations avec le personnel.»

Cathy Macherel est journaliste à la Tribune de Genève depuis 2010. Elle collabore à plusieurs rubriques, locale, Week-end et gère certains suppléments. Elle s'occupe notamment d'aménagement du territoire et affiche une prédilection pour les enquêtes et les approches magazine.