

DI

NOS MISSIONS, NOS OBJECTIFS, NOS VALEURS - 2019-2023

DÉPARTEMENT DES
INFRASTRUCTURES (DI)

Septembre 2019

TABLE DES MATIERES

1. Planifier et mettre en œuvre la mobilité, maîtriser les impacts (politique publique M)	2
Transports collectifs	4
• Accompagner la mise en service du Léman Express et renforcer l'offre de transports collectifs	4
• Plan d'actions des transports collectifs 2020-2024	4
• Développer les infrastructures ferroviaires (tram+train)	5
• Mesures d'accompagnement au-delà des frontières	6
Mise en œuvre de la LMCE	8
• Modération du trafic en zones urbaines	9
• Stationnement	10
• Covoiturage	11
• Plan d'actions du trafic marchandises	12
• Deux-roues motorisés	12
Mobilité douce	14
Gérer la circulation et informer en temps réel	16
Construire, entretenir, exploiter le réseau: routes et ouvrages d'art	17
Assainir le bruit routier	19
Infrastructure d'électromobilité	20
Assurer la sécurité routière et navale, la conformité du droit à l'admission des usagers et des véhicules	21
• Développer les démarches en ligne	21
• L'intelligence artificielle au service de la mobilité	22
Aéroport international de Genève	23
2. Construire, entretenir et valoriser le patrimoine foncier et immobilier de l'État (politique publique B, programme B04)	24
Enjeux environnementaux	27
• Le Service ingénierie et environnement de l'OCBA, pour des bâtiments plus durables	27
• Efficacité énergétique des bâtiments: Thermique	27
• Efficacité énergétique des bâtiments: Photovoltaïque	27
Réaliser et mettre à disposition des bâtiments et des terrains pour l'Etat	29
Rénover pour préserver la valeur des bâtiments et des terrains	29
Planification et affectation des locaux	29
3. Garantir la qualité et la sécurité des systèmes d'information (politique publique B, programme B05)	32
Coordination de la politique numérique du conseil d'état	34
Cyberadministration	34
Santé numérique	35
Le rôle de l'école	35
Genève Lab, interface entre l'Etat et le public	37
Protéger les données	38
Dématérialisation au DI	38
4. Améliorer l'organisation et la culture manageriale	40
Qualité de vie au travail	41
L'emploi au DI: parité et rôle social	42
Gestion des risques et de la qualité	43

Editorial



L'infrastructure est «un ensemble d'éléments interconnectés qui fournissent le cadre pour supporter la totalité de la structure» (Wikipédia, 2019). Cette définition correspond aux actions du département des infrastructures, le DI, incarnant le rôle de pilier pour des thématiques qui nous concernent au quotidien, aussi indispensables que stratégiques, afin d'accompagner le fonctionnement de l'administration publique et la population.

Présenter ces éléments, c'est montrer dans une même image globale ce qu'entreprend l'Etat, sur trois axes structurants pour Genève :

1. La mobilité : organiser, construire, exploiter et entretenir le système et les infrastructures de mobilité, en accompagnant les usagers pour leur permettre de se déplacer dans les meilleures conditions, individuellement et collectivement. Dans une perspective de qualité de vie pour chacune et pour chacun, le Léman Express et les développements pour une mobilité cohérente et équilibrée sont les clés de voûte d'un système dont le DI accompagne les mutations.

2. Les bâtiments : offrir à l'Etat et aux usagers un cadre et des locaux de qualité, conformes aux normes les plus actuelles de sécurité et de protection de l'environnement et aux nouvelles manières de travailler avec, à la clé, plus d'économies d'énergie, des chantiers de construction et une exploitation plus durables, pour un Etat exemplaire.

3. Les systèmes d'information et le numérique : garantir la qualité et la sécurité des systèmes d'information, des équipements informatiques et télécom qui soutiennent et facilitent l'activité de l'Etat, avec une activité repensée, organisée et développée pour pouvoir offrir un service de qualité permettant notamment à la population d'effectuer en ligne ses démarches administratives, avec toute la sécurité requise.

Pour accomplir ces missions fondamentales, le DI doit constamment améliorer sa propre organisation interne, en l'adaptant aux besoins et aux attentes du public ainsi que des collaboratrices et des collaborateurs, avec l'ordre et la méthode nécessaires.

Afin de décrire comment nous répondons à ces différents enjeux, la présente «feuille de route du DI» est le résultat d'une consultation interne. Ce travail a permis de recueillir l'essentiel des missions, des valeurs et des objectifs de la législature et au-delà, pour les offices et pour les services supports du département. Le document qui en résulte reflète la cohésion des équipes autour des projets et des réalisations du département, dont nous sommes fiers.

Je vous souhaite une bonne lecture.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S Dal Busco', written in a cursive style.

*Serge Dal Busco,
Conseiller d'Etat chargé
du département des infrastructures*



Planifier et mettre en œuvre la mobilité, maîtriser les impacts (politique publique M)

D'ici à 2030 la population du Grand-Genève devrait atteindre 1.25 million d'habitants avec un bassin d'activités comptant 645'000 emplois. En Suisse, entre 2010 et 2040, le nombre de passagers devrait doubler dans les trains, le nombre d'usagers du vélo devrait augmenter de 32% et les automobilistes de 18%. En trente ans le transport de marchandises par le rail devrait augmenter de 45% et de 33% par la route.

Les défis en matière de mobilité sont à la mesure de ces estimations.

Dans le canton de Genève la mobilité demeure un des leviers majeurs de l'attractivité et du développement de la région, tout en étant parfois perçue comme une source de nuisances (pollution, bruit, congestion, insécurité pour les plus vulnérables en cas d'accident). Cette politique publique a pour but d'assurer une mobilité de qualité, dans une vision de complémentarité entre les différents modes de transport.

Le cadre général de l'action de l'Etat s'articule autour des principes suivants :

- Répondre aux besoins de mobilité en assurant l'utilisation complémentaire de tous les modes de transport et la fluidité du trafic ;
- Mettre à disposition de la population une offre de transports publics performante et attractive ;
- Garantir la sécurité de tous les usagers et notamment des plus vulnérables ;

- Préserver l'environnement et les secteurs habités des nuisances ;
- Garantir un espace public de qualité en veillant à l'équilibre entre les modes de transports et les autres activités urbaines.

Conformément aux orientations stratégiques arrêtées par le Conseil d'Etat, les objectifs prioritaires en matière de mobilité s'articulent autour de trois axes :

1. accompagner la mise en service du Léman Express ;
2. développer les infrastructures ferroviaires (tram + train) et routières ;
3. accélérer la mise en œuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE).

TRANSPORTS COLLECTIFS

ACCOMPAGNER LA MISE EN SERVICE DU LÉMAN EXPRESS ET RENFORCER L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS

La mise en service du Léman Express, le 15 décembre 2019, implique une augmentation majeure de l'offre ferroviaire dans le canton (+64% de places* kilomètres par rapport à 2019) et plus largement dans le Grand-Genève. La mise en service du réseau s'accompagnera de la mise en place de la nouvelle communauté tarifaire transfrontalière Léman-Pass et d'un redéploiement important du réseau TPG.

ACTIONS PRÉVUES

Une attention toute particulière est portée aux différentes interfaces en lien avec le Léman Express, dont certaines seront encore partiellement en chantiers, et les actions visent à favoriser des transbordements multimodaux optimaux, prioriser les transports publics ainsi qu'à améliorer les itinéraires de liaison en mobilité douce au centre-ville.

Les mesures d'accompagnement annoncées en 2019 – dont certaines d'ordre législatif en attente d'une approbation au Grand Conseil – seront appliquées et développées afin d'encourager les changements de comportement des usagers. Elles concernent notamment l'enjeu clé du stationnement (contrôle, nombre de places et compensation, encouragement aux plans de mobilité d'entreprise, etc.).

Le réseau TPG secondaire et régional sera restructuré afin d'offrir un rabattement performant depuis chaque commune du canton. En 2020 le réseau TPG sera actif plus tôt le matin, afin d'offrir des correspondances avec les premiers trains. Plusieurs lignes seront créées et d'autres modifiées pour desservir une gare.

Au niveau du secteur Arve-Lac, la ligne de tramway 17 sera notamment créée entre Lancy-Pont-Rouge-Gare et Annemasse Parc-Montessuit, de même que la ligne 7 sera prolongée de l'Hôpital à l'Aubépine. Par ailleurs, 2 nouvelles lignes de bus (37 et 38) seront créées permettant de nouvelles liaisons intercommunales et des connexions sur la nouvelle gare de Chêne-Bourg ainsi qu'une ligne transfrontalière reliant Presinge et Puplinge à la gare d'Annemasse.

Sur le secteur de la Champagne, les communes seront reliées directement à la gare de Lancy Pont-Rouge grâce au prolongement des lignes J et K. 2 nouvelles lignes en direction de la gare de la Plaine seront également mises en service (76 et 77), dont l'une transfrontalière desservant Viry.

Côté rive droite, la ligne 68 sera par ailleurs prolongée toutes les 9 minutes aux heures de pointe entre le CERN et Blandonnet afin de renforcer la ligne 18 notamment au niveau du quartier des Vergers. De même des améliorations en matière de vitesse commerciale sont prévues pour les bus circulant actuellement sur la route de Ferney.

PLAN D'ACTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS 2020-2024

Le nouveau plan d'actions des transports collectifs (PATC) adopté par le Conseil d'Etat le 17 avril 2019 met les transports publics à l'heure du Léman Express. Formalisant un grand nombre de rabattements de lignes vers les gares du nouveau réseau ferroviaire, il prévoit d'augmenter l'offre de 20% par rapport à 2019.

Elaboré en concertation avec les communes et les partenaires de la mobilité, ce plan d'actions est le premier qui participe à l'objectif de transition énergétique. D'ici à 2024, 50% des kilomètres en transports collectifs seront parcourus électriquement, l'objectif étant de disposer de l'intégralité de l'offre urbaine en mode électrique d'ici à 2030. Un exemple emblématique concerne la poursuite du déploiement de véhicules électriques à recharge rapide pour relier les Communaux d'Ambilly à l'Aéroport via le centre de Genève et le quartier des organisations internationales.

DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES (TRAM+TRAIN)

Le contrat de prestations 2020-2024 avec les TPG comprendra non seulement les évolutions et adaptations du réseau, liées à l'arrivée du Léman Express, mais également les extensions du réseau tramway et les développements du réseau bus, plus particulièrement liés à la poursuite de la mise en œuvre des Grands Projets d'urbanisation (Cherpines, Bernex-Est, les Grands Esserts, Les Vergers, Communaux d'Ambilly, etc.). Quant au contrat de prestations 2020-2024 avec la SMGN, il prévoit une amélioration des capacités offertes par l'acquisition de 2 nouveaux bateaux électro-solaires.

Les procédures pour la réalisation du tram de Saint-Julien-en-Genevois se poursuivront en 2020 pour le tronçon entre la ZIPLO et Saint-Julien-en-Genevois. Les travaux du premier tronçon devraient débuter. Les études et procédures du tram du Grand-Saconnex, du bus à haut niveau de service (BHNS) de Veyrier, du BHNS de l'axe de Frontenex et du BHNS de Vernier se poursuivront.

Les études d'avant-projet pour la nouvelle gare souterraine de Cornavin doivent se terminer en 2020. La réalisation d'une gare souterraine à deux voies pour

2031 va permettre de poursuivre le développement rendu nécessaire par les développements ferroviaires à long terme souhaités par la Confédération et le canton :

- Offre Grandes Lignes des CFF (Intercity, Interregio, RegioExpress) sur l'Arc lémanique, cadence au ¼ d'heure sur ces lignes entre Genève et Lausanne;
- Cadence au ¼ d'heure du Léman Express entre Genève et La Plaine.

Egalement en 2020, les premiers travaux anticipés seront initiés dans les secteurs de Montbrillant et de La Praille. Sur l'axe Genève – La Plaine, les travaux d'allongement et de mise aux normes des quais s'achèveront à Meyrin et devraient être initiés à Vernier.

Au-delà de ces développements, le canton finance les études pour la création d'une nouvelle halte régionale à Châtelaine et suit des études financées par l'OFT de la nouvelle liaison diamétrale du Léman Express, visant à relier via la gare de Cornavin le secteur sud-est - Bernex- Cherpines par Lancy Pont Rouge - et le secteur nord-est où se trouvent les organisations internationales, l'aéroport et la ZIMEYSA.



LÉMAN EXPRESS, LE PLUS GRAND RÉSEAU RÉGIONAL TRANSFRONTALIER D'EUROPE ET LA COLONNE VERTEBRALE DE LA MOBILITÉ DU GRAND GENEVE

Avec le Léman Express le train va entrer dans le quotidien des habitants de la région genevoise. Le 15 décembre 2019, la fin des travaux de construction de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) permettra de connecter, par le Léman Express, 45 gares vaudoises, genevoises et françaises sur 230 km de lignes, simplifiant la mobilité de plus d'un million d'habitants.

Sur le canton de Genève, 80% des habitants et 86% des emplois se trouveront à moins d'un kilomètre et demi d'une halte ou d'une gare. En Haute-Savoie, les 87% des pendulaires qui prennent leur voiture pour se rendre à Genève bénéficieront d'une alternative efficace. Estimé à 3'900 véhicules ou 4'400 usagers de la voiture (12% des flux individuels motorisés), le potentiel de report modal du Léman Express est extrêmement élevé, y compris pour les déplacements dans le canton.

Léman Express gommara l'effet de frontière dans les déplacements entre le cœur d'agglomération, le district de Nyon, la Haute-Savoie et l'Ain. Entre Coppet, Genève, Bellegarde, Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet, Annecy ou Evian-les-Bains, le Léman Express devrait accueillir chaque jour 50'000 voyageurs. Offrant 3'200 places par heure dans chaque sens, jusqu'à six trains par heure et par

sens circuleront entre Annemasse et Genève. Sur le reste du réseau transfrontalier, un minimum de deux relations par heure aux périodes de pointe seront mises en service en complémentarité avec les TER de la SNCF.

Pour encourager le changement de comportement des usagers, les réseaux sont réorganisés en lien avec les gares, l'offre de transports collectifs est renforcée, le réseau de bus régional et transfrontalier est réorganisé et la mobilité douce ainsi que le stationnement sont adaptés (P+R, vélostations, etc.).

L'accès se fera sans surcoût, au prix de la zone 10 actuelle, entre les arrêts de Pont-Céard, La Plaine et Chêne-Bourg. La nouvelle tarification multimodale transfrontalière «Léman Pass» permettra aux voyageurs d'utiliser un seul billet ou abonnement combinés pour leur parcours transfrontalier en train et sur les réseaux de transports publics dans les zones urbaines de Genève, de l'Ain et de la Haute-Savoie, aujourd'hui incluses dans UNIRESO régional. Les titres Léman Pass pourront être achetés auprès des principaux transporteurs suisses et français et les abonnements seront chargés sur les cartes OÙRA! en France et le SwissPass en Suisse.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT AU-DELÀ DES FRONTIÈRES

Le travail se poursuit au-delà des frontières genevoises. Des mesures d'accompagnement seront d'ores et déjà en place en décembre 2019. Côté français, les réseaux de transports collectifs urbains, régionaux et transfrontaliers seront réorganisés pour progressivement rabattre les usagers vers le rail. En Bas-Chablais les autorités françaises étudient une offre de transports collectifs entre la presqu'île

(Yvoire, Sciez, Douvaine) et les gares Léman Express de Machilly, Bons-en-Chablais et Perrignier. Ces nouvelles liaisons viendraient compléter le réseau, avec notamment la liaison à haut niveau de service (bus à haut niveau de service - BHNS) entre Sciez et Genève.

Par ailleurs des discussions sont en cours auprès des partenaires français et vaudois pour accélérer la réalisation des P+R planifiés.

PROJETS ET PLANIFICATION

Ce tableau reprend les projets des transports collectifs et leur accompagnement, prévus sur la législature 2019-2023 (les dates au-delà sont données à titre indicatif).

ACTION / RÉALISATION	DÉLAI ENVISAGÉ	EXPLICATIONS
ACCOMPAGNEMENT DU LÉMAN EXPRESS		
Mise en service du Léman Express	Déc. 2019	
Modification des lignes de bus dans les zones desservies par le Léman Express	Déc. 2019	Changement horaire du 15 décembre 2019 - arrêté du Conseil d'Etat du 17 juillet 2019
Création de 750 places de stationnement supplémentaires P+R (Grand Genève inclus)	Fin 2019	
Création de plus de 6'500 places de stationnement supplémentaires dans les P+R (Grand Genève inclus)	Fin 2023	
Mise en place d'une ligne BHNS entre Sciez et Genève	2023	Compétence et financement GLCT
PLAN D'ACTIONS DES TRANSPORTS COLLECTIFS (PATC)		
Mise en service du tram d'Annemasse-Lancy Pont Rouge	Fin 2019	Travaux en finalisation
Mise en service du tram jusqu'à Bernex-en-Vailly	Fin 2020	Travaux en cours
Mise en service du tram Palettes-Cherpines - ZIPLO	Fin 2021	Autorisation fédérale attendue pour l'automne 2019
Mise en service extension trolleybus Hôpital-Veyrier et BHNS La Praille - Veyrier	2022	Première phase de l'extension du trolleybus entre Hôpital et Veyrier mise en service en décembre 2019 jusqu'à Aubépine.
Mise en service BHNS de l'axe Frontenex	2022	Autorisation de construire attendue pour 2020
Mise en service ligne 22 en bus électrique à recharge rapide	Fin 2023	Inscrit au PATC 20-24, approuvé, dépend du vote du financement dans le cadre de la révision de la H150
Mise en service ligne 4 Communaux d'Ambilly - Frontenex - Genève - Aéroport en bus électrique à recharge rapide	Fin 2023	Etude avant-projet en cours sur la partie Genève – Aéroport
Mise en service BHNS Genève-Vernier	Fin 2024	Etude avant-projet en cours
Intégralité des kilomètres de l'offre urbaine parcourus en transports collectifs propulsés à l'énergie électrique	2030	
NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS FERROVIAIRES		
Extension de capacité du nœud de Genève (gare souterraine)	2031	Etudes d'avant-projet en cours, premiers travaux anticipés fin 2019
Cadence au ¼ d'heure Léman Express entre Genève et La Plaine	2031	Inscrit dans l'étape d'aménagement PRODES 2030-2035 du réseau ferroviaire
Création d'une nouvelle halte Léman Express à Châtelaine	2031	Etude préliminaire en cours. (financement de la réalisation non acquis)
Cadence au ¼ d'heure IC et RE entre Genève et Lausanne	2031-2035	Inscrit dans l'étape d'aménagement PRODES 2030-2035 du réseau ferroviaire

MISE EN ŒUVRE DE LA LMCE

La Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE, 2016) vise à développer une mobilité d'agglomération multimodale, qui s'appuie pleinement sur la « colonne vertébrale » du Léman Express, en continuité avec le déploiement des transports publics, les aménagements de mobilité douce, l'optimisation du réseau routier et la régulation du trafic. L'offre doit être conçue autour des modes de transport les plus performants, en fonction du lieu et du moment du déplacement.

Le programme de législature prévoit d'ici 2023 d'accélérer la mise en œuvre de la LMCE et de la Loi sur la mobilité douce (H 1 80) et de réaliser les nouvelles infrastructures de transport public et routières. Pour cela le DI devra investir près d'1,5 milliard de francs. Le canton doit aussi poursuivre ses actions afin d'obtenir les financements fédéraux dans le cadre du programme d'agglomération de 4^e génération du Grand Genève.

ACTIONS PRÉVUES

La mise en œuvre de la LMCE, qui se poursuivra en 2020 et au-delà, prévoit une organisation du territoire en zones, à l'intérieur desquelles les modes de transport sont organisés et priorisés :

- Moyenne ceinture routière pour canaliser, fluidifier et sécuriser le trafic de transit;
- Transports collectifs et mobilité douce priorités dans l'hypercentre et les centres urbains avec le transport professionnel;

- Nouveaux espaces publics notamment pour améliorer les transbordements des transports publics;

- Nouveaux axes de transports publics et de mobilité douce performants.

Ces mesures seront étroitement coordonnées avec le renouvellement de la signalisation lumineuse obsolète, en améliorant de façon globale la programmation des feux tout en favorisant la mise en place de coordinations, plus particulièrement sur le U Lacustre. Pour ce périmètre, les travaux visant à fluidifier le trafic individuel motorisé sur le quai Gustave-Ador ainsi que la réalisation d'une piste cyclable bi-directionnelle ont été finalisés en 2019.

Courant 2020, la poursuite des travaux sur le U Lacustre - côté rive droite sur le quai Wilson - doit encore permettre d'améliorer significativement la fluidité globale de ce tronçon clé de la moyenne ceinture.

Plus généralement, la vitesse commerciale des tramways fera l'objet d'une attention particulière, avec la poursuite des mesures d'amélioration entreprises ces dernières années. 2020 verra également la poursuite des études (avant-projet) concernant l'élargissement du pont de Lancy et le secteur Casaï-Pailly-Meyrin, deux autres projets essentiels à la fluidification complète de la moyenne ceinture.

MODÉRATION DU TRAFIC EN ZONES URBAINES

Des communes, notamment la Ville de Genève, accompagneront les changements notamment par des zones 30, des zones piétonnes ou à priorité piétonne. On recensait en 2018 plus de 190 zones 30 km/h ou de modération de trafic dans le canton, contre 39 en 2003. Cela concrétise la tendance de ces dernières années, qui voit une augmentation de la création de

telles zones également dans les communes suburbaines et périurbaines. La traversée de Versoix et de Satigny sera limitée à 30 km/h; le pôle Cornavin, la place des Charmilles, le quartier de Rive et le rondou de Carouge seront plus sûrs pour les usagers les plus vulnérables, sans oublier le projet de piétonisation des Clés de Rive, avec des aménagements en faveur des transports collectifs, des piétons et des cyclistes.



STATIONNEMENT

COMPENSATION ET DÉROGATION

Lorsque des places de stationnement sont supprimées en surface, le mécanisme de compensation ancré dans la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) permet de maintenir une offre de stationnement suffisante, notamment pour les habitants et les visiteurs. La loi 12417, adoptée par le Grand

Conseil le 12 septembre 2019, vise à assouplir les mesures de compensation définies dans la LMCE en modifiant les règles d'utilisation des parkings comportant des places disponibles. Elle permet également de déroger partiellement au principe de la compensation, si les aménagements améliorent la sécurité ou la fluidité du trafic.

Les parkings relais (P+R) permettent de rabattre les usagers sur les transports publics. On comptait en 2018 plus de 5'700 places pour 4'600 abonnés dans les P+R de la Fondation des Parkings, qui propose des abonnements mensuels et annuels associés à l'offre « Tout Genève » d'Unireso.

A Genève, 12% des actifs sans place de stationnement à destination utilisent la voiture pour leurs trajets pendulaires (2015), 32% se rendent en voiture s'ils disposent d'une place payante au travail et 45% s'ils y disposent d'une place gratuite. Sur la voie publique seuls 50% des usagers payent leur place de stationnement. On constate par ailleurs que près de 20% des places sont utilisées pour des durées entre 5 et 10 heures alors que la durée maximum autorisée est de 1h30. Il est donc impératif de parvenir à un contrôle beaucoup plus systématique et régulier.

Pour limiter au maximum l'offre de stationnement qui génère du trafic pendulaire, un axe de travail suit l'élaboration de plans de mobilité d'entreprises, en collaboration avec les communes, propriétaires d'une bonne partie du domaine public et avec le secteur privé qui représente environ 60% de l'offre en stationnement. Le nombre de places disponibles sur le domaine public est amené à être compensé dans des parkings souterrains pour laisser la place à des aménagements permettant la mise en œuvre de la LMCE (fluidification, voies bus, aménagements cyclables, modération du trafic).

Afin de favoriser un usage conforme à la politique du stationnement mise en place par les autorités, le DI soutient le déploiement par la Fondation des Parkings de la « Scan car », véhicule qui contrôle le stationnement par reconnaissance de plaque. Dans le même état d'esprit, la mise en place de capteurs de stationnement permettront d'identifier efficacement les places disponibles contribue à décongestionner le trafic en réduisant le temps passé sur la route.

GUICHET UNIQUE POUR LES PLANS DE MOBILITÉ D'ENTREPRISES

Mis en place en 2019, un nouveau guichet unique destiné à aider les entreprises à réaliser des plans de mobilité et à encourager les changements de comportement des employés offre un service personnalisé, pour obtenir des conseils adaptés aux situations spécifiques. Ce guichet est aussi des-

tiné à bénéficier des expériences et des observations de terrain, afin que chacun en tire tous les avantages possibles.

planmobilite@etat.ge.ch
022 546 79 00



COVOITURAGE

Aux heures de pointe, les voitures transportent en moyenne 1,2 passagers. Plusieurs actions ont été menées aux petites douanes du sud du canton, dans le cadre de la lettre d'intention transfrontalière signée en janvier 2018. Il s'agit notamment de la mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique entre Viry et Bernex en mars 2019, de même que l'actualisation de la plateforme « Covoiturage-Léman » destinée à offrir des solutions aux covoitureurs, qu'ils soient passagers ou conducteurs. Le projet de création d'une voie-test préférentielle pour les covoitureurs à l'intérieur du P+R de Viry, visant à faciliter la traversée prioritaire de Soral, à l'instar de ce qui est prévu également pour la ligne de bus en direction de Bernex, devrait voir le jour début 2020. Un système de signalisation lumineuse de priorisation du trafic fait également partie du dispositif sur l'ensemble des petites douanes concernées. L'objectif convenu est d'atteindre une baisse de trafic de 20% sur l'ensemble du secteur, d'ici à la fin du 1er trimestre 2020.

Inaugurée en 2018 à Thonex-Vallard en partenariat avec la société autoroutière du Mont-Blanc (ATMB),

la première voie d'autoroute (passage de douane) réservée au covoiturage misait sur le gain de temps à la douane pour provoquer une hausse de 11% à 20% de covoitureurs. On observe à ce jour une augmentation de + 2% dans un contexte de croissance générale du trafic de plus de 10%.

Le DI sensibilise les entreprises à privilégier le stationnement des employés qui pratiquent le co-voiturage, dans le cadre de plans de mobilité d'entreprises, et d'autres mesures destinées à réduire la circulation sans être pénalisantes (paiement du stationnement, autopartage, mise à disposition d'espaces de coworking, aide financière à l'achat d'un abonnement UNIRESO, etc.).

Si l'effet s'avère concluant, de nouvelles lignes de co-voiturage transfrontalières pourront encore être ouvertes. Des études sont en cours pour développer des voies de circulation favorisant le co-voiturage par une gestion adaptée du trafic, comme dans le périmètre de la douane de Bardonnex (2023).

PLAN D'ACTIONS DU TRAFIC MARCHANDISES

80% des marchandises sont transportées par la route et le transport de marchandises est un véritable enjeu pour le canton, pour son économie comme pour son environnement. En décembre 2018 le Conseil d'Etat a adopté le premier plan d'action marchandises et logistique urbaine 2019-2023 (PAM), avec 22 mesures. Elles correspondent à 5 objectifs principaux: faciliter les livraisons en ville à travers la réglementation et le stationnement; répondre aux évolutions du e-commerce par le biais de la création de SAS de livraison, point-relais et autres consignes pour les professionnels et les particuliers; répondre aux besoins des zones industrielles en matière de chargement et de déchargement et d'amélioration de la signalétique; simplifier les procédures pour les entreprises réalisant des chantiers à travers un guichet unique, tout en veillant à développer une logistique plus vertueuse d'un point de vue environnemental.

Les différentes thématiques sont présentées dans le tableau des projets et planifications en fin de chapitre.

DEUX-ROUES MOTORISÉS

On compte plus de 55'000 motocycles et motocycles légers immatriculés dans le canton, soit un doublement en 20 ans. L'offre de stationnement pour les deux-roues motorisés a fait l'objet fin 2018 de relevés et d'analyses pour l'ensemble des zones urbaines du canton. Développer l'offre, en jugulant le stationnement illicite, demande des équipements particuliers. Les analyses ont mis en évidence la nécessité de créer plus de 2'300 places supplémentaires pour répondre à la demande. Cela se fera notamment en transformant des places pour voitures sur la voirie et en créant ou complétant l'offre pour les 2 roues motorisées dans les parkings souterrains existants en coordination avec la Fondation des parkings et les communes concernées.



PROJETS ET PLANIFICATION

Ce tableau reprend les projets les plus emblématiques concernant les transports individuels motorisés prévus sur la législature 2019-2023 (les dates au-delà sont données à titre indicatif).

ACTION / RÉALISATION	DÉLAI ENVISAGÉ	EXPLICATIONS
MODÉRATION DU TRAFIC		
Programmation des feux	Fin 2022	Mise en œuvre de la stratégie de régulation lumineuse (LMCE) – Loi 11868
Développement d'aménagements de modération du trafic et de zones 30km/h	2023	Réseau communal
Aménagement de zones piétonnes ou à priorité piétonne (Cornavin, Clés-de-Rive, etc.)	2025	Concertations en cours, éventuels recours - Plan d'actions de la LMCE
DYNAMISER LE STATIONNEMENT		
Places de stationnement : modification de la LCR, PL 12417	Été 2019	PL 12417 voté le 12 septembre par le Grand Conseil
> Voir également les actions P+R d'accompagnement du Léman Express, page 6		
DÉVELOPPER LE COVOITURAGE		
Pérennisation de l'essai de voie de co-voiturage à Thonex-Vallard après bilan avec modification de l'ordonnance fédérale y relative	2022	
Développement du covoiturage à la douane de Bardonnex	2023	Etude en cours, projet transfrontalier
PLAN D'ACTIONS MARCHANDISES ET LOGISTIQUE URBAINE (PAM)		
6 thèmes principaux en lien avec les 22 mesures prévues dans le cadre de la planification du PAM	Fin 2023	Dès adoption fin 2019 par le Grand conseil
1) Régulation et fonctionnement	Dès 2020	
2) Economie servicielle et innovation	2020 - 2021	
3) Zones industrielles et ferroviaires	2020- 2023	
4) Coordination des chantiers	2020 - 2022	
5) Transports spéciaux, véhicules agricoles et marchandises dangereuses	2020 - 2023	
6) Communication et monitoring des mesures	De fin 2019 à 2023	idem
DEUX-ROUES MOTORISÉS		
Création de 2'300 places de stationnement	2019	Coordination avec la Fondation des parkings et les communes

MOBILITÉ DOUCE

En 2018 près de 480 kilomètres de routes étaient équipés de pistes (258km) ou de bandes cyclables (221km). En ajoutant les zones 30, voies de bus autorisées, contresens et dérogations, plus de 1'300 kilomètres de voirie favorisent le vélo, dont plus de 500 kilomètres dans les zones de modération de trafic.

La mise en œuvre de la loi sur la mobilité douce (H 1 80) et de la LMCE donne la priorité à l'aménagement du réseau cyclable d'intérêt cantonal pour desservir les quartiers, villes et villages du canton, en lien avec la mise en œuvre du Léman Express. Mise en place avec la Ville de Genève, une taskforce « vélo » développe des itinéraires cyclables sécurisés et performants entre les principales gares du Léman Express et les axes structurants du réseau cyclable.

Très utilisé, depuis son inauguration au printemps 2018, par les piétons et les cyclistes qui sont d'ores et déjà plus de 4000 par jour, le tracé de la voie verte d'agglomération jouxtant le Léman Express constitue un axe performant pour relier le centre-ville. En partenariat avec la Ville de Genève le chantier pour la réalisation du « U cyclable » - Quai Wilson - Quai Gustave-Ador par le pont du Mont-Blanc - a déjà permis de créer une piste cyclable bidirectionnelle sur le quai Gustave-Ador.

ACTIONS PRÉVUES

Les développements dans le cadre de la loi 11791 ouvrant un crédit d'investissement de 8 millions de francs se poursuivent, auxquels s'ajoutent d'autres financements dans le cadre du projet d'agglomération (H 1 70, L11863) et de lois spécifiques. Près de 200 millions de francs¹ seront investis au cours des prochaines années dans le plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023 (PAMD). Ce nouveau plan d'actions, conçu comme une feuille de route opérationnelle, poursuit comme objectifs principaux de sécuriser le réseau en favorisant les continuités cyclables, d'accompagner la mise en service du Léman Express, de mettre en œuvre la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, de répondre à l'usage croissant des nouvelles formes de mobilité douce et d'améliorer la gouvernance et le dialogue entre les acteurs de la mobilité douce.

En outre, dans le cadre du développement de la mutualisation des moyens de transport, un projet de l'Etat en partenariat avec les communes vise à mettre en place un réseau de vélos disponibles en libre-service, sous réserve d'éventuels recours, pour l'été 2020.



1. estimation réalisée au prorata de l'utilisation de l'espace par la mobilité douce.

PROJETS ET PLANIFICATION

Ce tableau reprend les projets les plus emblématiques concernant la mobilité douce prévus sur la législature 2019-2023 (les dates au-delà sont données à titre indicatif).

ACTION / RÉALISATION	DÉLAI ENVISAGÉ	EXPLICATIONS
MOBILITÉ DOUCE		
Mise en service des vélostations des gares de Chêne-Bourg, Eaux-Vives, Bachet et Lancy Pont-Rouge	Fin 2019	
Plan d'actions de la mobilité douce 2019 – 2023 (PAMD) : plus de 90 projets en lien avec la marche et le vélo	printemps 2020	H 1 70, L11863, lois spécifiques Selon adoption par le Grand Conseil
Mise en place d'un système de vélos en libre-service	Été 2020	Des recours sont possibles
Réalisation de 3 itinéraires privilégiés pour les vélos : Cornavin – Eaux-Vives, Cornavin – Uni-Mail et Uni-Mail – Champel	2020 à 2023 selon les tronçons	
Poursuite des études et réalisations de la voie verte d'agglomération	2020 à 2025 Selon les tronçons	
Passerelle piétonne du pont du Mont-Blanc	2025	





GÉRER LA CIRCULATION ET INFORMER EN TEMPS RÉEL

Gérer les flux de circulation et adopter les bons comportements demande d'agir en temps réel dans les conditions du trafic.

La nouvelle centrale de régulation du trafic (CRT), regroupant depuis fin 2017 la police, les TPG et l'office cantonal des transports, se verra dotée d'outils supplémentaires pour améliorer la gestion du trafic en situations perturbées, avec le déploiement de panneaux à messages variables sur le réseau des routes cantonales et l'augmentation des caméras de surveillance du trafic.

En outre, une version professionnelle d'Info-Mobilité, d'ores et déjà mise à disposition dans une version améliorée en mai 2019, délivre aux usagers de la route les indices de fluidité sur les axes routiers genevois. Sous l'égide de l'Etat, les partenaires de la Plateforme Chantiers et Mobilités (PCM, créée en 2011) ont diffusé en 2019 les renseignements relatifs à une soixantaine de chantiers impactant la mobilité.

En matière de mobilité douce, l'application «Géo-vélo» développée avec le Grand Genève permet depuis juin 2019 d'orienter les cyclistes sur le réseau cyclable.

Des capteurs physiques et la «Scan car» informeront en outre sur les places de parking libres.

Données en temps réel, indication des temps de parcours et des stationnements, le dispositif cantonal d'information va donc encore se compléter, permettant une meilleure connaissance des conditions de déplacement à Genève. L'OCT prépare aussi l'arrivée des véhicules autonomes avec sa participation au projet européen AVENUE en collaboration avec l'Université de Genève et les TPG, contribuant ainsi au projet genevois de "laboratoire de la mobilité de demain" dans le cadre de l'initiative Smartcanton <https://ge.ch/terinfomobilité>.

CONSTRUIRE, ENTRETENIR, EXPLOITER LE RÉSEAU: ROUTES ET OUVRAGES D'ART

Le patrimoine du canton de Genève compte 70 ouvrages d'art, ponts et tunnels, pour une valeur de 2 milliards de francs. L'Etat veille à l'entretien et à l'exploitation des routes, des ouvrages d'art et de la signalisation.

ACTIONS PRÉVUES

Les travaux concernant la Route des Nations et la Route de Suisse, démarrés au cours de l'année 2017, se poursuivront, respectivement se termineront en 2020. La Route des Nations reliera le quartier des organisations internationales à l'autoroute, dont la future jonction du Grand-Saconnex est également en cours de construction pour une mise en service simultanée prévue en 2022. L'élargissement du tronçon Aéroport-Vengeron viendra, quant à lui, renforcer le dispositif dès 2025. Quant à la Route de Suisse, elle permettra une traversée de Versoix apaisée en favorisant la mobilité douce.

Suite au refus par le Grand Conseil de poursuivre les études concernant un transport par câble entre Bardonnex, Bernex, les Cherpines et l'Aéroport, ainsi que de réaliser les nouvelles liaisons de Genève-Sud, des études seront menées avec l'ensemble des partenaires concernés pour analyser des solutions alternatives en matière de mobilité, afin de faire face aux divers développements prévus.

Les études du boulevard des Abarois au nord de Bernex et les travaux du barreau routier « Mon-idée Communaux-d'Ambilly » (MICA) avec ses mesures d'accompagnement se poursuivront en 2020.

Concernant les routes nationales de la région genevoise, les études de projet général relatives à l'élargissement de l'autoroute existante, pilotées par l'Office fédéral des routes (OFROU), se poursuivront en intégrant la mise en œuvre de la demi-jonction autoroutière de Vernier-Canada et du barreau de Montfleury, ainsi que les futurs projets de desserte de l'Aéroport International de Genève.

La construction du Barreau de Montfleury reliant la ZIMEYSAVER à la future demi-jonction autoroutière de Vernier-Canada devrait commencer en 2023.

L'instruction du projet de contournement Est autoroutier (OFROU) de Genève (Traversée du lac) sera poursuivie, suite au vote par le Grand Conseil de la loi ouvrant les crédits d'études y relatifs, afin d'inscrire le projet dans le programme de développement stratégique (PRODES) du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) de la Confédération.

Plusieurs mesures du Projet d'agglomération de 1^{re} et 2^e générations, comme celle liée au prolongement du réseau tramway vers Bernex-Vailly, se poursuivent en 2020.

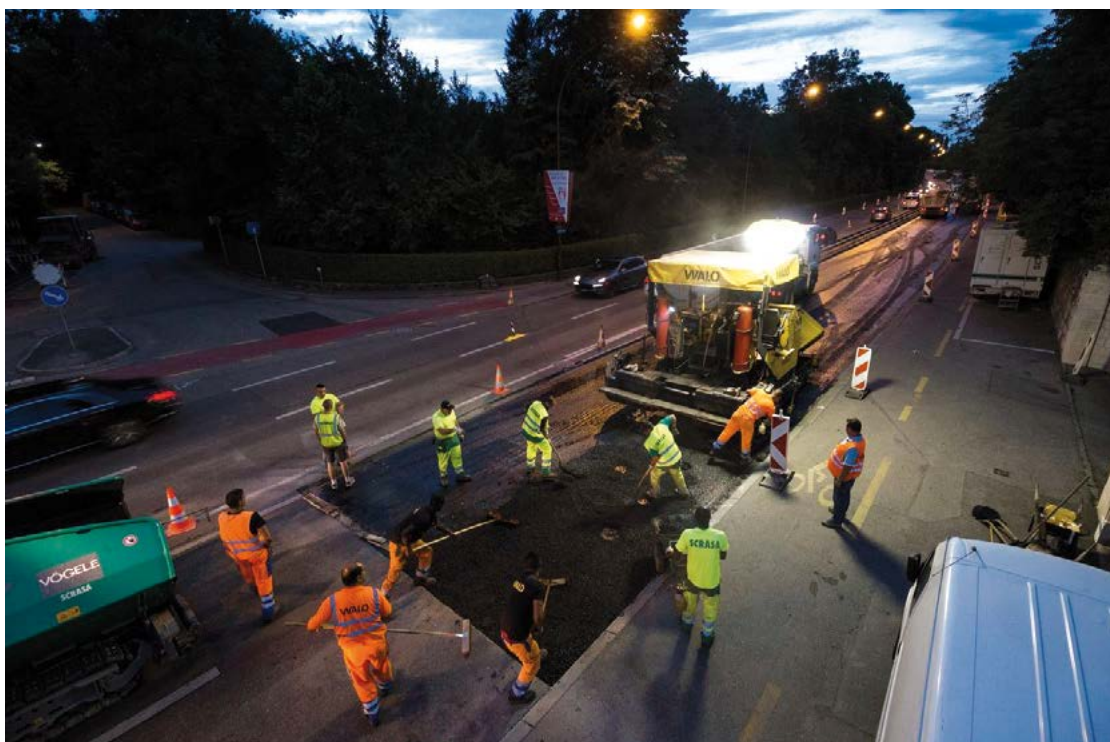
À plus petite échelle mais avec un impact fort sur le confort et la sécurité des usagers, un programme de mise à niveau des quais, en collaboration avec les communes, permettra d'assurer le déplacement des personnes à mobilité réduite vers les arrêts de bus et de tram.

Par ailleurs, pour réduire l'impact du bruit ferroviaire, l'État prend en charge si nécessaire l'assainissement des fenêtres des logements bordant les voies.

PROJETS ET PLANIFICATION

Ce tableau reprend les projets les plus emblématiques de ce chapitre prévus sur la législature 2019-2023 (les dates au-delà sont données à titre indicatif).

ACTION / RÉALISATION	DÉLAI ENVISAGÉ	EXPLICATIONS
ROUTES NATIONALES (AUTOROUTES)		
Mise en service de la Jonction autoroutière du Grand-Saconnex (chantier de la Confédération)	2022	En chantier
Mise en service de l'élargissement de l'autoroute Aéroport-Vengeron	2025	Projet Confédération
Mise en service de l'élargissement de l'autoroute Aéroport-Perly	2035	Projet Confédération
Contournement Est autoroutier de Genève – Traversée du lac	2040	En cours d'examen planification fédérale
ROUTES CANTONALES		
Mise en service de la Route de Suisse réaménagée	2020	En chantier
Mise en service du barreau MICA	2021	En chantier
Mise en service de la Route des Nations (Grand-Saconnex)	2022	En chantier
Mise en service du boulevard des Abarois, desservant les futurs quartiers Nord de Bernex	2024	En projet
Mise en service du Barreau de Montfleury (entre ZIMEYSAVER et la future demi-jonction autoroutière à Vernier)	2026	En projet
AUTRES TRAVAUX		
Mise à niveau des quais pour l'accès des personnes à mobilité réduite vers les arrêts de bus et de tram en collaboration avec les communes	Exigence légale 2023	Planifié



ASSAINIR LE BRUIT ROUTIER

La principale source de bruit en Suisse est la circulation routière. La population du canton de Genève, à l'instar des habitants des autres régions urbaines, est quotidiennement exposée à un bruit du trafic routier dépassant les limites légales. A Genève les études d'assainissement du bruit des routes cantonales concernent en tout 70 projets, dont les études sont terminées ou en cours.

Elles permettent notamment de déterminer les mesures d'assainissement à prendre pour lutter contre les nuisances sonores excessives. Comme le préconise l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), à Genève les mesures dites «à la source» - modération de trafic et revêtement bitumineux phonoabsorbant - sont prioritaires.

Environ 130 km de revêtement phonoabsorbant doivent être posés, soit environ la moitié du réseau des routes cantonales. Au 31 décembre 2018 pas moins de 112 Km de routes cantonales en bénéficiaient (86%). Les 18 Km restant à équiper sont planifiés jusqu'en 2023.

La pose de revêtement phonoabsorbant représente plus de 77% des investissements totaux (64.2 millions de francs) réalisés par le canton à fin 2018.

La pose des revêtements pour l'assainissement du bruit routier doit être coordonnée, car cette étape s'effectue après les autres travaux pilotés par le canton - mobilité douce, transports publics – ainsi que les travaux en sous-sol des communes (collecteurs) et SIG (Eau, gaz, électricité, etc.). Les conditions du trafic et de la météo influencent la pose des revêtements, qui a lieu principalement l'été.

Par ailleurs, ces revêtements dont la durée de vie est estimée à 15 ans s'usent et doivent être régulièrement remplacés. Le remplacement des plus anciens débutera à partir de 2020. Plus d'informations sont disponibles sur www.sitg.ch.

En outre, des mesures dites «sur le chemin de propagation» - parois et buttes antibruit - sont mises en œuvre en complément. Plusieurs parois ont ainsi été réalisées, route de Ferney, route de Vernier, avenue du Pailly, route de Saint-Julien ou encore route de Meyrin.

Selon la planification actuelle, l'ensemble des routes cantonales sera assaini en 2023.

Par ailleurs, le canton accompagnera dès 2020 la Ville de Genève en vue de procéder à des essais d'abaissement de vitesse à 30 km/h afin de diminuer l'effet du bruit routier sur les riverains.



INFRASTRUCTURE D'ÉLECTROMOBILITÉ

La conversion à l'électromobilité touche la plupart des types de transports, avec des lignes de bus électrifiées selon la technologie TOSA, un essor des voitures électriques et l'augmentation forte de mobilités douces individuelles électriques (vélos, trottinettes, gyropodes).

C'est pourquoi l'Etat et notamment le DI encourage le développement de la disponibilité de bornes de recharge pour la mobilité individuelle et d'une manière plus générale prône le changement de technologies, en passant de motorisations thermiques fonctionnant majoritairement aux énergies fossiles à des motorisations électriques alimentées à partir de sources renouvelables.

Dans un canton-ville tel que Genève, caractérisé par un réseau dense et un approvisionnement électrique durable, l'électromobilité prend tout son sens. Le DI et le DT soutiennent les développements dans ce domaine. Il y a 4 ans le canton comptait en tout une quarantaine de prises de recharge électriques. Depuis, grâce au subventionnement cantonal des communes et des particuliers pour l'installation de bornes, ainsi qu'à la collaboration des SIG et de la Fondation des parkings, Genève pourrait être équipé d'ici à 2030 de près de 3000 bornes de recharge, en fonction de l'évolution de la mobilité électrique et de la technologie.

Le Plan climat cantonal vise quant à lui à électrifier l'ensemble des bus urbains d'ici 2030; les TPG ont déjà mis en service 12 bus TOSA 100% électriques à recharge flash, transportant chacun 110 personnes.

PROJETS ET PLANIFICATION

Ce tableau reprend les projets les plus emblématiques concernant, l'électromobilité et l'assainissement du bruit routier prévus sur la législature 2019-2023.

ACTION / RÉALISATION	DÉLAI ENVISAGÉ	EXPLICATIONS
ASSAINISSEMENT DU BRUIT ROUTIER / ROUTES CANTONALES		
Renouvellement des revêtements phonoabsorbants anciens	2020	Durée de vie 15 ans, processus continu de renouvellement dès 2020
Projets d'assainissement (études)	2023	OPB
Revêtement phonoabsorbant à poser (18 km restant)	2023	OPB
ELECTROMOBILITÉ		
Bus TOSA: voir la partie des transports collectifs		

ASSURER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET NAVALE, LA CONFORMITÉ DU DROIT À L'ADMISSION DES USAGERS ET DES VÉHICULES

Au chapitre de la sécurité routière, l'office cantonal des véhicules (OCV) assure la conformité de tous les véhicules immatriculés «GE», bateaux compris, ainsi que l'admission à la circulation routière et à la navigation des conducteurs et navigateurs genevois.

Genève compte 313'000 véhicules immatriculés, dont 220'000 voitures de tourisme, 56'000 deux-roues motorisés, 6'600 bateaux, 3'900 cyclomoteurs. 127 collaborateurs gèrent quelque 200'000 dossiers par an, 156'000 passages au guichet, environ 300'000 bordereaux d'impôt chaque mois de novembre.

ACTIONS PRÉVUES

DÉVELOPPER LES DÉMARCHES EN LIGNE

L'accroissement du guichet virtuel, avec l'augmentation des prestations proposées en ligne est une priorité pour l'OCV, tant pour faciliter les démarches administratives pour la satisfaction de la population que pour augmenter l'efficacité de certaines prestations, notamment en relation avec les professions partenaires telles les médecins, les professionnels de l'automobile et les moniteurs de conduite. L'office cantonal des véhicules (OCV) développe ainsi une offre de prestations cohérente, à 95% en ligne, diminuant d'autant le besoin de déplacement vers ses guichets physiques.

Cette évolution doit décharger certains secteurs qui vont évoluer vers des prestations de «back office», de coordination et d'accompagnement de situations exceptionnelles et pour maintenir aussi le rôle social de l'administration.

La dématérialisation va permettre une nouvelle organisation: bornes tactiles décentralisées, prestations intégrées, identifiant unique, transversalité entre les différents services de l'Etat et avec les acteurs hors administration cantonale. Seuls la visite technique et les examens de conduite s'effectueront encore pour une partie d'entre eux sur les différents sites exploités par l'OCV.

Le dialogue entre des systèmes d'information encore isolés connaît d'importantes améliorations. Selon les prévisions, dès 2020, 25'000 changements d'adresse seront effectués en ligne (80% du total), de même que 15'000 résultats du contrôle médical (80%), 10'000 rappels par SMS des examens pratiques (100%), 3000 paiements en ligne (100%), 15'000 saisies pour remboursement d'impôts aux clients (80%) et 1'000 modifications de coordonnées clients (100%). Entre 2022 et 2025 une moyenne de 15'000 immatriculations de véhicules neufs (100%) et 2'500 autorisations spéciales de circuler se feront en ligne (convois exceptionnels, manifestations: 90%).

L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

La dématérialisation des prestations s'établit parallèlement à l'évolution du marché automobile et de l'intelligence artificielle. En 2025, 4 voitures neuves sur 10 seront connectées. A terme les données de trajets et d'état des véhicules pourraient être gérées en temps réel par les constructeurs. L'ensemble du système pourrait connaître de profondes mutations et cela demande d'anticiper les changements en matière de contrôles et de responsabilités.

Enjeu plus actuel, l'OCV s'apprête à délivrer le permis de conduire à 17 ans et on peut s'attendre en 2020 à une demande accrue, sachant que ce permis est encore un atout sur le marché du travail.

Les systèmes de taxation et de permis pourraient connaître à l'avenir une toute autre organisation. Un des enjeux opérationnels consistera à gérer la cohabitation entre véhicules connectés ou entièrement autonomes, avec des « old timers », et pourquoi pas encore la possibilité de voir apparaître des drones transportant objets ou personnes, ou autres équipe-

ments aériens, dont le statut et les modalités de vol sont à l'étude, notamment avec les autorités fédérales et l'EPFL et plus particulièrement dans le cadre d'un projet pilote de drone « ambulance » soutenu de façon interdépartementale par l'Etat de Genève.

LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DE NAVIGATION SUR LE LAC LÉMAN

Sur un plan plus touristique, la CGN assure deux lignes depuis Genève, le *Geneva Tour* (anciennement *Belles Rives Genevoises*) et la ligne Genève-Nyon-Yvoire-Lausanne. En plus du soutien à l'exploitation - contrat de prestations 2019-2024 - entre l'Etat et le groupe CGN SA, les cantons signataires d'une convention intercantonale, Vaud-Valais-Genève, financent la rénovation des bateaux « *Belle Epoque* », en alternance avec l'association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL). En rénovation, le « Rhône » sera remis en service fin 2020 - début 2021. Par ailleurs, un pass annuel à 149.- avec la nouvelle carte « Horizon » de la CGN donne un accès illimité à l'ensemble des lignes touristiques en 1^{re} classe, à l'exception des lignes « pendulaires ».

PROJETS ET PLANIFICATION

Le tableau suivant reprend les projets les plus emblématiques concernant les droits à l'admission des usagers et des véhicules prévus sur la législature 2019-2023 (les dates au-delà sont données à titre indicatif).

ACTION / RÉALISATION	DÉLAI ENVISAGÉ	EXPLICATIONS
DÉMARCHES EN LIGNE		
Augmentation des capacités (prestations et volumétries) des services en ligne de l'OCV, dématérialisation des prestations	2020-2025	Projet de loi automne 2019
Mise en place de la saisie en ligne des certificats médicaux par les médecins, qui informeront sur une plateforme métier de l'aptitude à la conduite	2020	
PERMIS DE CONDUIRE		
Introduction du permis de conduire dès 17 ans (loi fédérale)	2020	Selon calendrier fédéral
PERMIS DE CIRCULATION		
Adaptation aux nouveaux véhicules autonomes	n/a	Selon calendrier fédéral



AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE

Le développement de l'AIG se poursuit, avec la mise en service de son Aile Est en 2020 et l'exigence d'absorber la hausse de fréquentation, en limitant l'impact sur les riverains et sur l'environnement. Mis à l'enquête publique à l'automne 2019, le dossier de l'AIG a été transmis à l'office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Son règlement intègre les mesures correspondant au nouveau Plan sectoriel d'infrastructure aéronautique (PSIA) où sont fixés le cadre, les objectifs et les exigences relatifs à l'infrastructure aéronautique civile suisse. Le PSIA constitue aussi la base de la nouvelle Convention d'Objectifs, entre l'Etat et l'AIG (2019), qui fixe les jalons pour l'aéroport et ses accès terrestres jusqu'en 2024.

Pour correspondre au cadre fixé - stabilisation puis diminution du bruit à partir de 2030 -, les activités aériennes doivent privilégier les appareils de dernière génération, réduire les retards des vols planifiés avant 22h et maintenir l'absence de vols à l'horaire au départ de Genève après 22h pour des destinations court et moyen-courrier. Par ailleurs la population devra se prononcer en novembre 2019 sur l'initiative populaire IN163 « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève – Reprenons en main notre aéroport » et son contre-projet (A 2 00–12435), auquel le Conseil d'Etat s'est rallié. Il s'agit d'une opportunité d'explicitier la nécessité de maîtriser le développement de l'AIG et de diminuer les nuisances induites, tout en préservant avec l'aéroport un outil indispensable pour l'activité et pour le rayonnement de Genève.



Construire, entretenir et valoriser le patrimoine foncier et immobilier de l'Etat (politique publique B, programme B04)

En volume foncier et immobilier, l'Etat est le plus important propriétaire du canton: fin 2018 on comptait 668 sites, 1780 bâtiments, une surface de plus de 2 millions de mètres carrés, pour une valeur nette au bilan approchant les 5 milliards de francs, hors foncier.

Pour loger les activités de l'Etat, la stratégie immobilière donne la priorité à l'utilisation des locaux inscrits à son patrimoine par rapport à des locaux loués à des tiers. En matière de stationnement, l'Etat cherche à réduire le nombre de places vacantes de la Fondation des parkings (FDP), avec une adaptation incitative des tarifs pour les moins utilisés d'entre eux. Les actions prioritaires lancées depuis le début de la législature concernant le programme de gestion des locaux et logistique seront poursuivies.

Afin de répondre aux nouveaux besoins des services et de réduire les loyers, la planification du relogement, à moyen terme, de près de 2'000 employés dans les futurs bâtiments de la CPEG situés dans la zone nord du projet Praille-Acacias-Vernets sera finalisée.

Suite à la libération du site des Vernets par l'armée en 2019, les terrains seront mis à disposition des investisseurs, via des droits distincts et permanents (DDP), afin d'y construire 1'500 logements dans les années à venir.

En matière d'investissement, la rénovation du patrimoine immobilier, l'assainissement des embrasures des bâtiments non conformes ainsi que leur optimisation énergétique feront l'objet d'efforts particuliers. En témoigne notamment le projet de loi n°1255 déposé par le Conseil d'Etat auprès du Grand Conseil le 18 juillet 2019.

Parallèlement à la construction de plusieurs ouvrages, des études et concours d'architecture seront réalisés afin de construire de nouveaux équipements publics, notamment pour la formation. En effet pour les cycles d'orientation, l'école supérieure de commerce, les collèges, les écoles professionnelles, les besoins de la formation représentent 67% des surfaces construites, placées sous la responsabilité de l'office cantonal des bâtiments (OCBA). Viennent ensuite la sécurité, les états-majors et la justice. L'OCBA contribue aussi en tant que maître d'ouvrage aux investissements pour l'Université de Genève ainsi que les Hautes Ecoles Spécialisées (HES).



ETUDES ET RÉALISATION DE BÂTIMENTS. LA POINTE NORD DE LA JONCTION, ENJEU MAJEUR DE LA LÉGISLATURE

Le projet de relogement de plusieurs services de l'Etat présente d'importantes opportunités et plusieurs enjeux sur le site de Firmenich (zone nord du PAV). Ce projet permettra de résilier des locations à loyers onéreux comme le Saint Georges Center et Georges-Favon. Acquis par la CPEG, ce site permettra d'accueillir quelques 2'000 employés. Trois bâtiments existants seront rénovés et mis à disposition en 2022. Un nouveau bâtiment sera édifié à la place d'anciennes constructions et mis à disposition en 2026, préparant notamment le déménagement de l'OCSIN et le regroupement de la politique publique de l'environnement pour le département du territoire.

L'immeuble occupé par l'OCBA sera doté d'un concept « smart-office » novateur. Ce concept est une véritable opportunité de moderniser la façon de travailler, adaptée aux enjeux économiques, sociaux et technologiques du monde du travail, permettant aussi de réduire les surfaces mises à disposition en les réaménageant différemment. « Smart-office » est également étudié par plusieurs départements en vue d'être déployé dans d'autres services intéressés. Le programme de déménagement s'effectuera conjointement à un accompagnement au changement, de formations pour les managers et de l'équipement en mobilier ainsi qu'en moyens informatiques et numériques en lien avec la dématérialisation des processus de travail.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

En lien avec le Concept cantonal du développement durable 2030, le plan climat cantonal 2030 et la stratégie de l'électromobilité 2030, le Conseil d'Etat a pour objectifs de réduire la consommation énergétique pour atteindre l'objectif d'une « société à 2000 watts » pour Genève en 2050, de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% d'ici 2030 par rapport à 1990 et de développer les énergies renouvelables locales. Les chauffages à combustibles fossiles doivent être abandonnés, avec comme étape intermédiaire le renoncement à ce type de chauffage dans les nouvelles constructions.

Une nouvelle convention entre l'office cantonal de l'énergie (DT) et l'OCBA établit la stratégie et les objectifs de dépense énergétique.

Les études pour le renouvellement de chaufferies importantes se sont poursuivies et à ce jour l'ensemble des installations en fin de vie des gros bâtiments a été suivi. La démarche est en cours dans les écoles et de nouveaux bâtiments font l'objet d'études destinées à identifier le potentiel d'économie.

LE SERVICE INGÉNIERIE ET ENVIRONNEMENT DE L'OCBA, POUR DES BÂTIMENTS PLUS DURABLES

Le Service ingénierie environnement (SIE) de l'OCBA s'est doté en 2019 de nouvelles ressources pour mener la « Stratégie pour des constructions durables à l'Etat ». En coordination avec le SIE, quatre directions de l'office sont impliquées dans les aspects environnementaux des constructions et/ou des rénovations, dès l'étude de faisabilité: utilisation de matériaux sains et écologiques, gestion des produits d'excavations et des déchets durant le chantier et l'exploitation, calcul de l'énergie grise.

C'est particulièrement vrai avec l'opération en cours aux Vernets, où dans le cadre du projet PAV les travaux de dépollution du site incombent à l'Etat, afin de rendre les parcelles disponibles.

Dans ses autres missions stratégiques, le SIE participe comme expert aux concours d'architecture et d'ingénierie, en lien notamment avec le DT et les communes concernées et ce service est aussi partie prenante à la réalisation de concepts environne-

mentaux, l'analyse de variantes architecturales et techniques ainsi que l'évolution des objectifs économiques et environnementaux des bâtiments.

Plusieurs projets pilotes bénéficient de l'action du SIE: Haute école de santé de Genève, cycle d'orientation à Confignon, Ecole d'Enseignement Supérieur II à Meyrin.

ACTIONS PRÉVUES

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS: THERMIQUE

L'Etat de Genève doit fournir les indices de dépense de chaleur pour son parc immobilier. Seul 1% du parc est contraint légalement de réduire son impact énergétique, un indice de dépense de chaleur bien inférieur à la moyenne du canton malgré l'âge de certains bâtiments. Par ailleurs, la part d'énergie thermique renouvelable augmente. Plusieurs bâtiments sont actuellement raccordés au réseau de chaleur CADéco (quai du Rhône 12, rue des Gazomètres 3-7, Hôtel des Finances). D'autres grands consommateurs (UNI Sciences, Rue David-Dufour 1-5) se raccordent aussi et d'ici 2020 le réseau sera majoritairement alimenté par une pompe à chaleur. La part thermique renouvelable devrait alors augmenter (8 à 9%). Les bâtiments neufs réceptionnés récemment sont mis à l'étude pour optimiser les installations, le maintien des économies étant fondamental car les bâtiments déjà optimisés sont également les plus gros consommateurs.

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS: PHOTOVOLTAÏQUE

En 2020 l'ensemble du parc immobilier doit utiliser au moins 10% d'électricité d'origine photovoltaïque, issue d'une part de l'énergie autoproduite par les toitures des bâtiments de l'Etat et d'autre part du contrat avec SIG. 9 installations ont été mises en service en 2018, pour une puissance crête d'environ 1'730 kWc. Pour être plus qu'un éco-consommateur et devenir « éco-acteur », l'Etat développe un programme d'installations de nouvelles centrales photovoltaïques. La rénovation des toitures, équipées d'installations solaires, permettra ainsi de couvrir plus de 5% de l'électricité consommée (6% avec la part contractuelle).

PROJETS ET PLANIFICATION

Ce tableau reprend les projets les plus emblématiques en rapport avec l'efficacité énergétique des bâtiments.

ACTION / RÉALISATION	DÉLAI ENVISAGÉ	EXPLICATIONS
OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX: ÉNERGIE ET FLUIDES		
Réduction de l'utilisation d'électricité de 15% Réduction de l'utilisation de chaleur de 20% Réduction de l'utilisation d'eau de 40% Réduction de la production de CO ₂ de 20%	2020 par rapport à 2005	Loi 11975, mise en œuvre de la stratégie énergétique de l'OCBA 2017-2035. Economie estimée: 40 Mio de francs
Réduction de l'utilisation d'électricité de 20% Réduction de l'utilisation de chaleur de 37% Réduction de l'utilisation d'eau de 50% Réduction de la production de CO ₂ de 30%	2035 par rapport à 2005	Estimation d'objectifs 2017



RÉALISER ET METTRE À DISPOSITION DES BÂTIMENTS ET DES TERRAINS POUR L'ETAT

Les principaux chantiers de l'Etat concernent le centre de stationnement de l'armée à Meyrin-Mategnin, le centre logistique d'Aire-la-Ville, le centre d'instruction d'Epeisses ainsi que la rénovation de l'ancienne école de médecine. Sont à l'étude: le bâtiment de la police internationale, le Cycle d'orientation du Renard, la Haute école de santé de Genève, un bâtiment scolaire pour l'enseignement secondaire 2 à Meyrin. L'Etat supervise l'avancée des travaux de la Nouvelle Comédie.

Pour répondre à la croissance de la population meyrinoise la consultation de l'office médico-pédagogique (OMP) de Meyrin sera relogée; l'installation d'un nouveau centre cantonal de biométrie nécessite de nouvelles surfaces et le nouvel hôtel des archives sera construit sur le site de l'Arsenal cantonal pour abriter les archives de l'Etat, impliquant le relogement des occupants d'ici l'été 2020.

RÉNOVER POUR PRÉSERVER LA VALEUR DES BÂTIMENTS ET DES TERRAINS

Pour maintenir et améliorer l'état du parc immobilier et pour adapter les locaux aux besoins des différents services de l'Etat, l'OCBA s'appuie sur le crédit de renouvellement bâtiments 2020-2024, d'un montant de 400'000'000 de francs octroyé par le Grand Conseil le 13 septembre 2019. Près de 500 études et réalisations de projets de rénovations et de transforma-

tions ont démarré ou ont été poursuivies. Les projets onéreux tels que les rénovations du Cycle d'orientation de Budé, de l'ancienne Ecole de médecine (UNI faculté de physique), d'UNI Bastions, de l'Hôtel des archives, de la salle du Grand Conseil et du collège Rousseau sont ou seront financés par des crédits d'ouvrage spécifiques.

PLANIFICATION ET AFFECTATION DES LOCAUX

La stratégie immobilière de l'Etat de Genève se poursuivra en 2020. Elle consiste à occuper en priorité les locaux propriétés de l'Etat, à éviter autant que possible toute nouvelle location, à privilégier l'acquisition d'objets en lieu et place de locations, à aliéner certains objets par la cession ou la vente, à résilier

les loyers élevés de manière anticipée et à rationaliser l'occupation des locaux en appliquant les normes et les ratios d'utilisation « Optimiser et Rationaliser les Locaux » (ORLO) ainsi que le concept « smart-offices » en fonction des opportunités.

DE NOUVELLES BASES NUMÉRIQUES POUR LA GESTION DES BÂTIMENTS

Producteur de données en lien avec les bâtiments et le territoire, l'OCBA participe au projet de «ville numérique», dont l'office cantonal des systèmes d'information et du numérique (OCSIN) est chargé de concevoir, de mettre en œuvre et d'exploiter la plateforme de gestion et de publication en ligne.

ARCHIBUS et XCAD

Archibus est le nouveau système d'information du patrimoine foncier et immobilier de l'Etat. En intégrant les flux de données, manuels, automatiques ou semi-automatiques de 7 programmes différents – gestion des baux, inventaire, énergies, comptabilité, entretien, plans, référentiel géographique, Archibus et XCAD – «l'armoire à plans» numérique - permettent d'inventorier le portefeuille de 1'900 bâtiments, 4'000 parcelles et 300 droits distincts permanents, en tout près de 2 millions de m² de surfaces.

MIEUX VOIR POUR MIEUX GERER

La planification et le suivi des projets bénéficient de solutions flexibles couplées aux données géo référencées. Bientôt associées aux autorisations de construire, ces données constitueront le registre des logements par catégories: en projet, en construction et en exploitation.

En intégrant les techniques numériques comme le BIM (Building information modelling), l'État travaille à présent différemment, sur les projets de construction et de rénovation, pour exploiter et maintenir le parc immobilier. Représenté sous forme de maquette numérique, le Centre Médical Universitaire (CMU) intègre le bâtiment, ses réseaux et ses équipements, améliorant la capacité de travail pour chaque intervenant et mandataire. Le projet BIM Etat est porté par le DT en collaboration étroite avec le DI.

PROJETS ET PLANIFICATION

Ce tableau reprend les projets les plus emblématiques en rapport avec la planification et l'affectation des locaux, les réalisations ainsi que les rénovations, sur la période 2019-2023 (les dates au-delà sont données à titre indicatif).

ACTION / RÉALISATION	DÉLAI ENVISAGÉ	EXPLICATIONS
RÉALISATION ET MISE À DISPOSITION DE BÂTIMENTS / TERRAINS		
ETUDES		
Haute école de santé de Genève (DIP)	2023	Loi 12078 (études)
Police internationale (site de Bois-Brûlé)	2023	Loi 11942 (études)
Cycle d'orientation du Renard (DIP)	2024	Loi 11944 (études) Référendum sur la modification de zone du Pré-du-Stand (Gd-Saconnex)
Ecole Secondaire II Meyrin (DIP)	2025	Loi 12184 (études)
Pôle d'enseignement Goutte St-Matthieu : CO Bernex (DIP)	2027	Projet de loi en cours d'instruction
Pôle d'enseignement Goutte St-Matthieu : CFPS (centre de formation social et santé, DIP)	2027	Projet de loi non rédigé

CONSTRUCTIONS		
Office médico-pédagogique (OMP) consultation, Meyrin	2019	Ouverture en septembre 2019 (location).
Centre de stationnement de troupes militaires, Meyrin-Mategnin	2019	Loi 11580 Bâtiment mis en service en juin 2019.
Nouvelle Comédie, Ville de Genève	2020	Loi 11584
Centre de logistique civile et militaire, Aire-la-Ville, permet de libérer le site de la caserne des Vernets.	2020	Loi 12085 (construction)
Centre d'instruction d'aide en cas de catastrophe, Epeisses, permet de libérer le site de la caserne des Vernets	2021	Loi 12084 (construction)
RÉNOVATIONS		
Salles du Grand Conseil, Hôtel-de-Ville, Rénovation des salles et accès publics.	Début 2019 fin 2021	Crédit de renouvellement de l'OCBA 2011-2014 et 2015-2019.
Cycle d'orientation de Budé (2 ^e étape) Rénovations et mise aux normes des édifices	Début 2017, fin 2020	Loi 11973
Centre médical universitaire (CMU), 7 ^e (études) Réponses aux besoins de l'université, bâtiments neufs et transformations des édifices existants	Début 2018 fin 2022	Crédit de renouvellement de l'OCBA 2015-2019 et 2020-2024.
Agrandissement et centralisation des archives de l'Etat. Rénovation de l'ancien Arsenal pour les Archives d'Etat.	2020 - 2024	Loi 11943
Institut universitaire médico-légal (CMU IUML) Rénovations et transformations des locaux	2011 - 2019	Crédit de renouvellement OCBA 2011-2014 et 2015-2019
UNIGE, faculté de physique, Ancienne Ecole de médecine (AEM): agrandissement, rénovations et mise aux normes des édifices	Début 2013 fin 2020	Loi 10875
UNIGE, UNI-Bastions (Jura, central), Rénovations et mise aux normes des 2 bâtiments	Début 2018 fin 2024	Loi 12149
Palais de Justice (plusieurs projets)	2019 - 2024	Crédit de renouvellement (2015-2019 et 2020-2024)
Hôtel des finances (plusieurs projets de rénovation) Extension dans la cour et multiples transformations	2015 - 2021	Crenouv 2015-2019 et 2020-2024
PL « embrasures » (1 ^{re} tranche) Rénovations et mise en conformité des fenêtres des bâtiments de l'Etat.	Début 2019, fin 2028	PL (voté en juillet 2019) Article 56A de la LCI
PLANIFICATION ET AFFECTATION DES LOCAUX		
Regroupement de 3 garde-meubles, Relogement sur un site unique, salle des ventes. Ville de Genève	2020	



3

Garantir la qualité et la sécurité des systèmes d'information (politique publique B, programme B05)

Dans le domaine des technologies de l'information et de la communication, les enjeux touchent autant la cohésion sociale, la participation citoyenne, l'émergence de nouveaux métiers et de modèles d'affaires, le remplacement de l'humain par la machine, l'usage et la protection des données, la dématérialisation des procédures, le développement responsable et durable.

Au DI, la construction, l'immobilier, la mobilité bénéficient de l'augmentation des possibilités de gestion et d'échange de données. L'office cantonal des systèmes d'information et du numérique – l'OCSIN – assure le suivi et la mise en œuvre des moyens, pour le DI comme pour l'ensemble de l'administration cantonale. Par les e-démarches, OCSIN assure aussi le lien avec la population genevoise (support, hotline).

COORDINATION DE LA POLITIQUE NUMÉRIQUE DU CONSEIL D'ETAT

Conformément à la stratégie des systèmes d'information et de communication (2016), le Conseil d'Etat a mandaté l'élaboration d'une politique numérique pour Genève (2018). Cinq axes prioritaires ont été définis: la cyberadministration, la santé, l'école, l'économie et le territoire. La politique numérique privilégie une

approche centrée sur les usagers, la confiance, la protection et la valorisation des données, l'éthique et l'efficacité. Dans ce cadre le Conseil d'Etat a mis sur pied la délégation au numérique – DELNUM – que préside le conseiller d'Etat Serge Dal Busco.

CYBERADMINISTRATION

Conduite de 2016 à 2018 sous la responsabilité d'un Comité de pilotage Internet du Conseil d'Etat, la rénovation de l'offre du site officiel de l'Etat www.ge.ch s'est achevée fin 2018. L'ensemble des anciens sites de communication ont été fermés et l'accès aux services publics en ligne de l'administration cantonale a été regroupé sur une plateforme unique et disponible pour tous. Cette rénovation est fondée sur une approche qui place l'utilisateur au centre du service public et inclut à ce titre l'offre de prestations en ligne (e-démarches). L'administration cantonale compte désormais plus de 80 e-démarches, mises en service par l'OCSIN, conjointement avec les départements.

A l'horizon 2024, pour assurer la qualité des prestations de l'administration en ligne et les intégrer parmi les leviers d'innovation souhaités par le Conseil d'Etat dans son rapport « Une politique numérique pour Genève », l'OCSIN a pour objectif de :

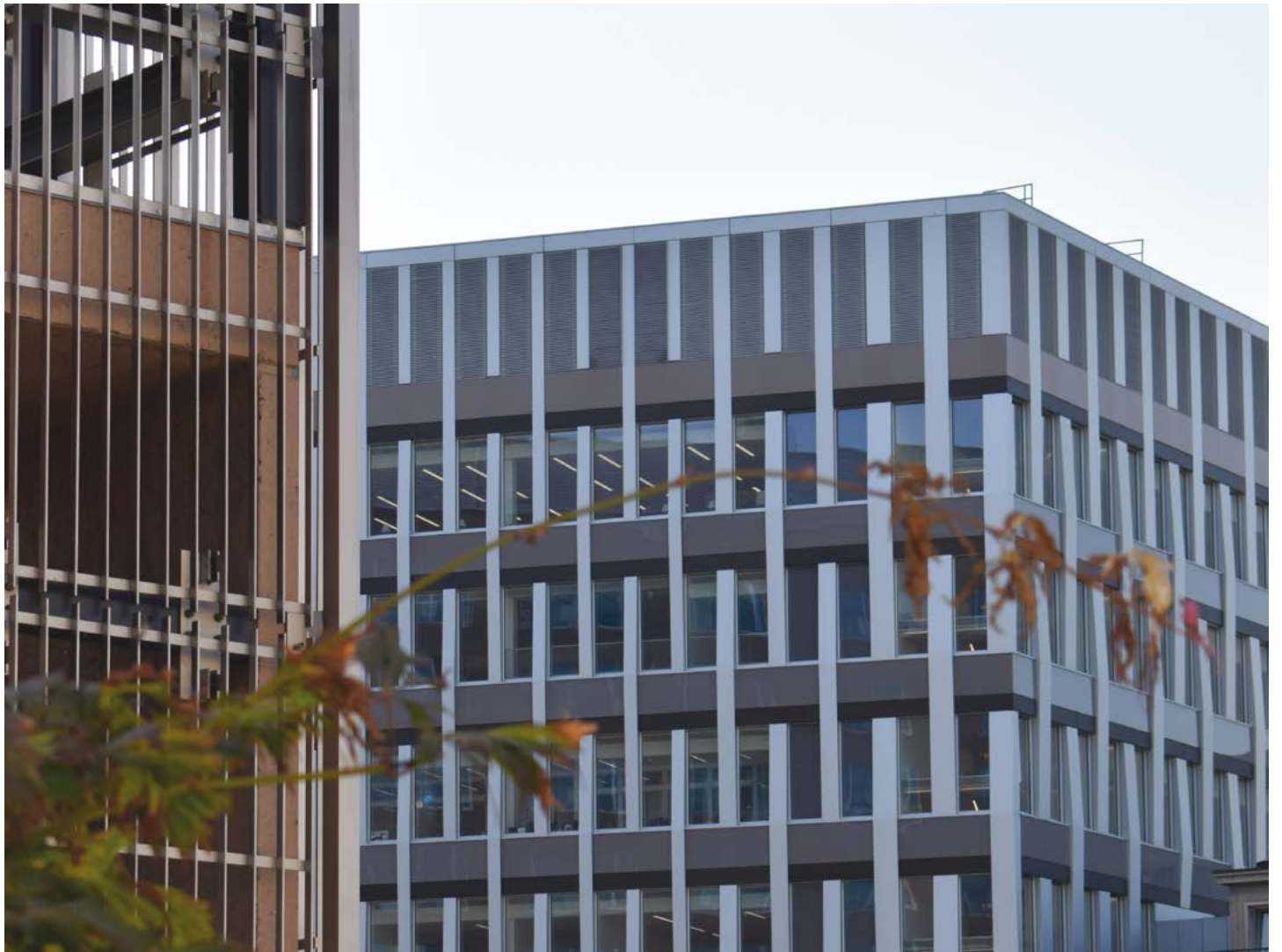
- Améliorer en continu le niveau de pertinence et de qualité des contenus en ligne à l'attention de l'ensemble des usagers, en s'appuyant sur leurs besoins et en faisant appel aux nouvelles technologies;
- Répondre aux besoins des administrés, entreprises et partenaires, ainsi qu'aux besoins de l'Etat, en systématisant la participation d'usagers dès le prototypage de nouvelles e-démarches;

- Doter l'administration numérique d'un nouvel espace personnel plus sécurisé et efficace pour les détenteurs de comptes e-démarches. De plus, le parcours numérique de l'utilisateur doit être simplifié pour offrir une expérience utilisateur complète.

Au-delà de la réalisation de nouveaux outils numériques, le défi consiste à progressivement faire appliquer les pratiques (simplicité d'accès), les processus (dictés par l'orientation usager) et les technologies de l'Internet à l'ensemble du service public.

Sur le plan de l'accès aux e-démarches, le canton de Genève, en fédérant les identités électroniques, simplifie l'expérience des personnes qui disposent d'un compte de l'Administration en ligne (AeL).

Plus de 200'000 citoyens et entreprises bénéficient d'ores et déjà de cette possibilité et les premières mutualisations avec l'Hospice général et les communes genevoises au travers du groupement intercommunal pour l'animation parascolaire (GIAP) sont en place. Avec « MonDossierMedical.ch » une étude est en cours pour choisir la meilleure solution de certification des identités numériques, courant 2020.



SANTÉ NUMÉRIQUE

Avec le vieillissement de la population, la hausse des coûts de la santé, le recours accru aux soins, l'évolution de la technologie et les enjeux en matière de sécurité des données, le domaine de la « santé numérique » nécessite des infrastructures et des outils adaptés. La direction générale de la santé (DGS), l'OCSIN, les Hôpitaux universitaires de Genève (HUG) et l'Imad se coordonnent pour mettre en place des actions dans ce domaine. En automne 2019, le Conseil d'Etat va déposer un projet de loi pour des services à forte valeur ajoutée, comme le plan de soins partagés ou la télémédecine à domicile, qui devraient voir le jour entre 2021 et 2025.

Au sein de l'administration cantonale, afin de faciliter la perméabilité entre applications et accès transversaux, l'OCSIN va poursuivre le développement des accès distants aux applications, aux intranets, etc. En matière de gestion des données et de développement d'espaces collaboratifs, les systèmes ont évolué et l'accès facilité à des espaces de travail partagés va encore se développer fin 2019.

LE RÔLE DE L'ÉCOLE

L'Ecole joue un rôle clé au service de la citoyenneté numérique. L'OCSIN soutient la vision du DIP, qui poursuit notamment trois objectifs: attribuer à l'école un rôle clé dans la transition numérique, développer les compétences et la culture numériques de la population genevoise, soutenir les évolutions pédagogiques avec des outils numériques adaptés (cf. <https://www.ge.ch/document/ecole-au-service-citoyennete-numerique>).

Plusieurs projets de loi d'investissement sont actuellement en cours d'examen par le Grand Conseil, pour, d'une part, renouveler le système d'information de l'éducation et de la formation professionnelle et, d'autre part, généraliser les outils afin d'enseigner au numérique et par le numérique, tant au niveau de l'enseignement primaire et spécialisé, qu'à celui du secondaire I et II.




GENÈVE 2050



QUEL FUTUR
SOUHAITEZ-
VOUS POUR
GENÈVE?

**CONSULTATION
ATELIERS
DÉBATS**

Retrouvez le programme sur
2050.GE.CH

-  2050.ge.ch
-  [@geneve2050](https://www.facebook.com/GE2050)
-  [Genève 2050](https://www.youtube.com/channel/UC...)



GENÈVE LAB, INTERFACE ENTRE L'ETAT ET LE PUBLIC

Pour améliorer la capacité de réponse aux attentes de la population, la complexité croissante des moyens d'information et de la circulation des données nécessitent de gérer le changement dans la pratique de certains métiers. Avec le Genève Lab, l'OCSIN accompagne l'administration pour orienter les usagers, en utilisant les méthodes de la co-création, la pluridisciplinarité, le prototypage et l'expérimentation.

C'est dans le cadre de ces actions que le canton de Genève a consulté avec succès la population en 2018 sur sa politique numérique. Un groupe de travail

transversal a étudié dans la foulée la pertinence de doter l'administration d'une plateforme numérique de consultation publique.

L'OCSIN recherche la meilleure solution en matière de capacité de traitement, d'environnement et d'ergonomie, dans le cadre d'une gouvernance transversale de l'Etat.

GENÈVE 2050, UNE VISION DE L'AVENIR POUR L'ETAT ET POUR LES HABITANTS DE LA RÉGION GENEVOISE

Genève et sa région vont vivre d'importantes évolutions dans les prochaines décennies. Inscrit dans le réseau international des relations économiques, commerciales, financières, académiques, pôle métropolitain important en termes d'emploi, de ressources et de services à la population, le canton de Genève se doit d'explorer des futurs possibles et souhaitables. «Genève 2050» – www.2050.ge.ch - est un projet transversal, destiné à accompagner cette exploration à l'horizon de trente ans, grâce à la collaboration de l'ensemble des départements, des acteurs institutionnels, des partenaires académiques et économiques, des communes, des écoles et organisations de jeunesse ainsi que des partenaires du Grand Genève.

Le co-pilotage de la démarche est confié aux conseillers d'Etat Antonio Hodgers, président du Conseil d'Etat, chargé du département du territoire, et Serge Dal Busco, conseiller d'Etat chargé du département des infrastructures.

GENÈVE 2050 vise à interroger l'ensemble de la population et des acteurs concernés sur leurs attentes concernant l'avenir du canton de Genève. A l'appui d'ateliers thématiques qui ont réuni au printemps 2019 près de 700 participants, les principaux thèmes liés aux politiques publiques de l'Etat ont été abordés: environnement, énergie, transport, aménagement, économie, formation, cohésion sociale.

Le Conseil d'Etat prévoit de communiquer les résultats de cette démarche inédite durant le dernier trimestre 2019.

PROTÉGER LES DONNÉES

La sécurité de l'information constitue une des clés de voûte des systèmes d'information et du numérique. Il s'agit de protéger les données des citoyens, des entreprises et des collaborateurs de l'Etat et de pouvoir détecter les attaques ou autres malveillances. Cela nécessite une veille constante, en tenant compte aussi de l'évolution des moyens techniques, des compétences et des ressources, des lois et règlements applicables et plus généralement de la complexité de l'environnement informatique.

La réactivité des acteurs de la protection des données connaît une évolution continue, avec le comité cantonal de sécurité de l'information (SécuSIGE) qui regroupe les plus importantes collectivités publiques du canton (HUG, UNIGE, Ville de Genève, etc.), partageant ainsi les pratiques, l'expérience et les moyens d'intervention.

DÉMATÉRIALISATION AU DI

Le DI a entrepris sa transformation numérique. Le changement est perceptible dans les méthodes de travail qui convergent vers une dématérialisation des processus, la mise en œuvre d'outils collaboratifs et la production d'outils de pilotage communs. Sur un plan voisin, les métiers se réinventent pour s'adapter à une plus grande agilité et mobilité. Pour prendre un cas particulier, les flux financiers du DI se dématérialisent pour s'automatiser dans la plus large des mesures. D'ici 2021, et avec l'appui du département des finances, le contrôle des pièces comptables sera plus spécialisé et sans papier.

Les calendriers de conservation établis en collaboration avec l'archiviste départemental et les Archives d'Etat (AEG), et leur application, tiendront compte de cette évolution et permettront notamment aux services de réaliser un tri de leurs documents et de définir ce qui devra être conservé, sous quelle forme, et de déménager finalement avec un moindre volume de papier, comme cela sera sans doute le cas pour l'OC-BA à la pointe nord de la Jonction entre 2022 et 2023.

PROJETS ET PLANIFICATION

Ce tableau reprend les projets les plus emblématiques concernant les systèmes d'information et le numérique sur la période 2019-2023 (les dates au-delà sont données à titre indicatif).

ACTION / RÉALISATION	DÉLAI ENVISAGÉ	EXPLICATIONS
Cyberadministration	2024	Dans le cadre de la loi d'investissement 12459
Santé numérique	2025	Prévu au plan décennal d'investissement
Genève Lab, interface entre l'Etat et le public	Objectif permanent	Budgets courants
Protéger les données	Objectif permanent	Crédits et budgets courants
Dématérialisation au DI	2021	Crédits et budgets courants
LE RÔLE DE L'ÉCOLE		
Equipements mobiles pour l'enseignement primaire et spécialisé	2022	PL 12494 en cours d'examen par le Grand Conseil.
Réseau sans fil et équipements mobiles pour l'enseignement secondaire I et II	2022	PL 12495 en cours d'examen par le Grand Conseil.
Refonte du système d'information et de communication pour l'éducation et la formation (crédit complémentaire)	2024	Loi 12080 et projet de loi à venir, pour un crédit complémentaire
AUTRES RÉALISATIONS ET INTENTIONS STRATÉGIQUES		
Lutte contre la criminalité informatique et la cybercriminalité	2020	Loi 11788
Optimisation des prestations de l'office cantonal de la population et des migrations (OCPM)	2020	Loi 11945
Evolution de l'application du service des contraventions	2020	Loi 11702
Réalisation du système d'information et de communication de l'office cantonal de l'énergie	2021	Loi 12371
Réalisation du système d'information et de communication du commerce	2021	Loi 10484
Evolution du système d'information et de communication « police » en lien avec la nouvelle loi sur la police	2021	Loi 12147
Refonte du système d'information et de communication « autorisations de construire »	2022	Loi 12145
Refonte du système d'information et de communication des affaires administratives du Conseil d'Etat (Aigle)	2023	Prévu au plan décennal d'investissement
Evolution du système d'information et de communication « action sociale »	2023	Loi 12386
Renouvellement et évolution des systèmes d'information et des services numériques	2024	Dans le cadre de la loi 12459
Evolution du système d'information et de communication fiscal	Permanent	Loi 11792 et PL à venir



COLLABORATION

Je passe le rôle de chargé de son rôle et passe à l'étude

Je suis un acteur actif et implique dans l'élaboration du programme. Je fais connaître les idées, les problèmes.

Je suis un acteur actif et implique dans l'élaboration du programme. Je fais connaître les idées, les problèmes.

Après un travail régulier un deadline et un et actor de l'élaboration

COMMUNICATION

AFFICHER MANIFESTE

Je reste informé de l'actualité de l'association

STRATEGIE

Utiliser les techniques d'animation d'atelier pour faire ressortir les idées individuelles

J'accepte que l'étude ne coûte pas et accepte à combler le vide de connaissance en matière

J'utilise des outils de communication pour promouvoir ou valider un programme

FAIRE CONNAITRE LES ACTIVITES EXTRA PRO

4

Améliorer l'organisation et la culture manageriale

QUALITÉ DE VIE AU TRAVAIL

La qualité des prestations à la population est liée à la qualité de vie au travail. Avec des métiers qui évoluent et un besoin à la fois d'interaction, d'autonomie et de sens, nécessaires pour soutenir et développer l'engagement dans les tâches et les missions du service public, le département des infrastructures (DI) fournit l'impulsion nécessaire à la mise en place des 5 principes RH de l'Etat: résultat, responsabilisation, autonomie, collaboration, confiance. De nouvelles expériences visent à accompagner le changement, dans l'organisation du travail, l'infrastructure et les équipements.

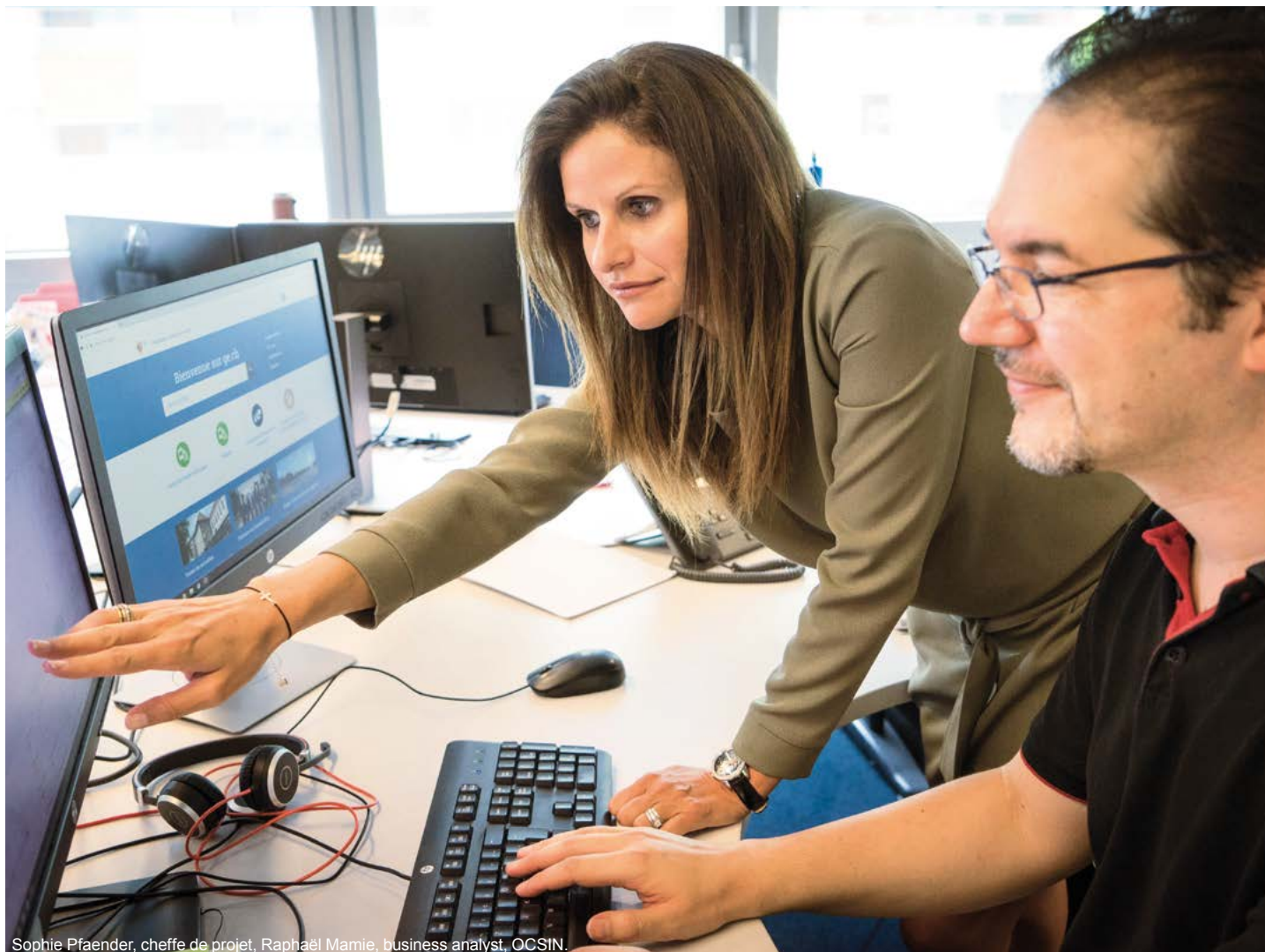
Chacun des offices du DI s'adapte pour pouvoir travailler autrement, tout en conservant un haut niveau de qualité dans l'exercice des différents métiers.

Le DI joue un rôle pionnier, pour travailler dans une logique de « smart-office », ou bureaux « intelligents » : aménagement de locaux équipés des dernières technologies, permettant de choisir son espace de travail en fonction de l'activité du moment. Ce programme s'appliquera dans le cadre des futurs déménagements dans les bâtiments de l'Etat, en fonction d'une évaluation des besoins et des possibilités.

Cette démarche s'inscrit dans les prestations internes qu'un groupe interdépartemental développe depuis 2018, pour évaluer et assurer le suivi des méthodes en vue d'améliorer la qualité de vie au travail, permettant de travailler autrement partout où cela s'avérerait possible. Une information et des outils seront diffusés de manière progressive dès janvier 2020, sur la base d'exemples et de partage de bonnes pratiques, pour améliorer la qualité de vie au travail.

Dans une optique de simplification et d'efficacité, pour mieux répondre aux nouveaux enjeux de la politique de la mobilité, en 2019 l'office cantonal des transports (OCT) et l'office cantonal du génie civil (OCGC) ont adapté leur organisation, en mutualisant la direction de projets et les services généraux, à l'appui d'une gouvernance commune pour les deux offices sous l'égide d'un comité stratégique. Une charte permet de partager une vision, avec pour principes notamment d'intégrer les différents métiers, en écoutant les besoins et en travaillant dans le respect et la bienveillance.

En matière de méthodes de direction et d'organisation, l'OCBA propose pour sa part depuis 2018 avec le programme « AGILIS » d'adhérer sur une base volontaire à une nouvelle culture d'entreprise. Celle-ci permet d'assurer un meilleur équilibre entre vie privée et vie professionnelle, avec une organisation plus souple du temps de travail – horaire à la confiance - des lieux et des missions – télétravail, « nomadisme ». 86% des collaborateurs et des collaboratrices travaillent déjà dans cette nouvelle dynamique.



Sophie Pfaender, cheffe de projet, Raphaël Mamie, business analyst, OCSIN.

L'EMPLOI AU DI: PARITÉ ET RÔLE SOCIAL

Dans un département qui compte 75% d'hommes, le DI vise la parité pour ce qui concerne les cadres et pour atteindre l'objectif cantonal de 40% de cadres féminines d'ici 2023, le recrutement privilégie des caractéristiques autant « humaines » que « techniques », proposant aussi une plus grande flexibilité en faveur d'un réel équilibre vie privée – vie professionnelle.

Les responsables RH du DI se positionnent vis-à-vis des offices et des directions comme des partenaires, avec un accompagnement centré sur la prestation, l'efficacité et la qualité, dans un esprit de co-création et d'innovation.

Le DI contribue à maintenir un rôle social et un lien intergénérationnel vis-à-vis du public, cela se traduit concrètement dans le parti pris de favoriser le recrutement des jeunes sortant de formation et de personnes expérimentées en recherche d'emploi ou en reconversion.

Pour accompagner le personnel et conserver une bonne employabilité le DI bénéficie des programmes de l'office du personnel de l'Etat (OPE-DF): formation continue - diplômes, modules, mentorat, vidéo-conférences - plateforme de missions temporaires, itinéraires de carrière, conseil, accompagnement du recrutement. La simplification du cadre légal et réglementaire et la réforme du système d'évaluation et de rémunération (projet SCORE) sont en cours parallèlement.

GESTION DES RISQUES ET DE LA QUALITÉ

Le DI rassemble une importante diversité de métiers et de fonctionnements. Pour améliorer le niveau des prestations et simplifier les procédures il est nécessaire d'anticiper les risques, de conseiller, d'accompagner et de diffuser les bonnes pratiques. Ciment entre les métiers, dotée d'une approche et d'une vision transversale, la prestation de gestion des risques et de la qualité garantit un déploiement maîtrisé, couvrant l'ensemble des thématiques - accès aux locaux, aux documents, aux outils informatiques, sécurité des personnes.

Pour cela les responsables de la gestion des risques et de la qualité travaillent à l'identification des pistes de simplification pour le DI et dans ce contexte le

projet pilote de dématérialisation du flux d'achats du département est emblématique. Ce projet se déploie progressivement jusqu'en 2021 avec pour objectif d'harmoniser le processus d'achat des différents offices, traçables informatiquement, supprimant le papier pour gagner en efficacité et ainsi réduire drastiquement le temps de mise en signature des documents contractuels. Il est amené ensuite à se déployer dans les autres départements de l'Etat.

La gestion des risques et de la qualité effectue en parallèle un travail analytique de manière à pouvoir améliorer notamment la préparation aux crises majeures et pour éviter l'interruption d'activités vitales en raison de l'indisponibilité de ressources clés.



POUR TOUTE INFORMATION COMPLÉMENTAIRE

WWW.GE.CH