

D

DES RÉALISATIONS ET DES JALONS POUR L'AVENIR

DÉPARTEMENT DES
INFRASTRUCTURES
LÉGISLATURE
2018-2023

Mai 2023



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

DI
DES
RÉALISATIONS
ET DES
JALONS
POUR
L'AVENIR
DÉPARTEMENT DES
INFRASTRUCTURES
LÉGISLATURE
2018-2023

Editorial



Lorsqu'on s'occupe d'infrastructures, il faut se faire à l'idée que l'horizon est bien souvent celui du long terme. Pour l'exécutif politique et pour son administration, il s'agit de planter les graines dont d'autres, plus tard, récolteront les fruits. Les actions que l'on mène et les projets que l'on initie aujourd'hui produiront leurs effets dans bien des années, et profiteront à nos cadets, à nos enfants.

Le début de la législature a ainsi été marqué par la mise en service de notre réseau ferré régional transfrontalier, le Léman Express, dont la genèse se situe de nombreuses années en amont. Cette réussite historique a été suivie, tout au long de cette législature, par l'élaboration et l'avancement de nombreux autres grands projets dans les domaines de la mobilité, des bâtiments ou du numérique, qui vont contribuer à façonner notre canton et la vie au sein du bassin genevois dans le futur.

Je voudrais évoquer pour commencer le travail de fond qui a été mené dans le domaine des systèmes d'information afin de négocier le virage indispensable de la transition numérique. Nous avons adopté, avec le Conseil d'Etat, une politique numérique cantonale, et soutenu la mise en place d'un nouveau droit fonde-

ment à l'intégrité numérique. Nous avons amené une impulsion déterminante dans la création de la nouvelle Conférence latine du numérique, qui permet d'avancer de manière efficace et coordonnée avec les autres cantons sur des thématiques essentielles telles que l'identité numérique, la souveraineté numérique ou la cybersécurité. Nous avons encore engagé une démarche cantonale novatrice et responsable visant à réduire l'empreinte environnementale, économique et sociale des technologies de l'information. Ces avancées ne sont pas toujours les plus visibles dans l'action politique de l'Etat, et je me plais à les mettre ici en évidence.

Dans le domaine des bâtiments, la législature a été largement placée sous le signe de l'optimisation énergétique. Depuis cinq ans, la consommation des quelque 1'600 bâtiments de l'Etat a pu être fortement réduite grâce aux efforts entrepris, qu'il s'agisse des combustibles ou de l'eau. Notre objectif de sobriété énergétique s'est matérialisé ensuite, à la lumière du Plan climat cantonal, par le dépôt et l'adoption par le Grand Conseil d'un projet de loi prévoyant un crédit d'un milliard de francs – un record dans l'histoire législative cantonale – visant à financer durant dix ans la transition écologique des bâtiments de l'Etat.

Et puis, bien sûr, la vaste thématique de la mobilité et des transports a largement occupé le débat public, politique et médiatique tout au long de la législature. Rien d'étonnant à cela, puisque diverses enquêtes font apparaître que ces thèmes figurent parmi les premières préoccupations de notre population.

Dans ce domaine, autant que cela a été possible nous avons pu achever bon nombre de réalisations et d'améliorations concrètes durant la législature. Toujours animés par le souci d'améliorer la qualité de vie et la sécurité des habitantes et des habitants, pour tenir compte des nouvelles habitudes de mobilité que l'on observe partout dans le monde, pour faciliter l'activité des entreprises et de tous les transporteurs professionnels, pour lutter contre le trafic pendulaire individuel en agissant sur le stationnement et par des mesures incitatives et dissuasives et, au final, pour poser les bases d'une mobilité régionale harmonieuse, cohérente et répondant aux impératifs climatiques.

Certains se sont plu, dans ce contexte, à contester certaines des actions entreprises, en se référant à l'article 190 de notre Constitution cantonale qui garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport. Ces mêmes personnes ont généralement omis de signaler que le même article constitutionnel préconise l'encouragement de la mobilité douce et prône la complémentarité, la sécurité et la fluidité de tous les moyens de transport, publics et privés. En réalité, nos diverses mesures et actions sont non seulement en parfaite conformité avec notre Constitution, mais elles constituent la stricte mise en application des principes de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), largement adoptée par le peuple en 2016, et dont nous n'avons cessé de rappeler les principes clairs et incontestables qu'elle pose.

Pour en revenir au long terme, c'est bien entendu également une caractéristique des projets touchant aux transports. La législature aura été particulièrement riche de ce point de vue, qu'il s'agisse d'infrastructures routières (comme la route des Nations, la mise en service de la ceinture urbaine, ou l'avancement du projet de traversée du lac au niveau fédéral) ou de transports publics (comme les extensions de lignes de tramway ou les projets de bus à haut niveau de service). Nous avons posé les fondements financiers et législatifs de l'électrification de la flotte des véhicules des TPG, ceux également de la réalisation de 100 km de nouveaux axes forts cyclables, ceux encore des futures lignes de tram tangentielles et de ceinture, sans oublier la planification de l'extension de notre réseau ferroviaire d'agglomération.

Pour toutes ces avancées déterminantes et toutes ces réalisations, je tiens ici à remercier et à féliciter sincèrement l'ensemble du personnel du département des infrastructures, cadres, experts, collaboratrices et collaborateurs de nos différents offices, pour la qualité de leur contribution et la force de leur engagement.

Des jalons sont posés pour l'avenir, des chemins sont tracés. Ce travail va se poursuivre durant encore de nombreuses années. Notre canton et notre population le méritent, nos enfants en ont besoin.



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



MOBILITÉ

Coup d'accélérateur pour une meilleure qualité de vie

Dès le début de la législature, les priorités stratégiques ont été clairement indiquées et communiquées. Il s'agissait, d'une part, de réussir la mise en service du Léman Express appelé à profondément modifier les caractéristiques régionales de la mobilité et, d'autre part, d'accélérer la mise en œuvre de la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), adoptée en votation populaire le 5 juin 2016 avec 68% de oui.

Le premier objectif a été atteint et le succès du nouveau réseau ferré régional transfrontalier s'est même avéré supérieur aux attentes. S'agissant de la mise en œuvre de la LMCE, de très importantes avancées ont eu lieu. Les projets et chantiers en cours que pilote l'office cantonal des transports (OCT) et réalise l'office cantonal du génie civil (OCGC) doivent permettre, dans les années à venir, de transformer les habitudes de déplacement dans notre canton au profit du bien-être et de la qualité de vie de chacune et chacun.

Viser une telle évolution qualitative est une véritable gageure, compte-tenu du très fort essor économique et démographique qui caractérise Genève. Ce dynamisme entraîne d'importantes mutations territoriales et modifie les habitudes en matière de mobilité: les déplacements sont toujours plus nombreux, sur de plus grandes distances et de plus en plus fréquents. 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.

Plus que jamais, dans un tel contexte, la mobilité est l'un des leviers-clés de l'attractivité et du développement de la région et les défis en la matière sont à la mesure de ces estimations. Avec 660'000 déplacements quotidiens aux frontières cantonales, et 5h30 de congestion, la gestion de la mobilité représente clairement un enjeu majeur pour notre canton. A titre illustratif, sur la seule période 2019-2021, près de 14'000 nouveaux habitants se sont installés sur notre territoire transfrontalier, engendrant quelque 60'000 nouveaux déplacements chaque jour.

En 2018, d'importantes réflexions stratégiques visant à réorganiser l'office des transports, ainsi que renforcer la transversalité avec son homologue du génie civil en rapprochant les deux entités ont été menées. Ces réformes ont été mises en œuvre en avril 2019. Depuis, les deux offices travaillent en partenariat étroit et disposent d'une gouvernance stratégique commune, d'une direction administrative, financière et des grands projets uniques ainsi de services de communication et juridique partagés.

La législature qui s'achève a permis de franchir plusieurs étapes déterminantes et de poser de nombreux jalons pour relever ces défis.

CONCRÉTISER LE CHANGEMENT D'ÉCHELLE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

L'arrivée du Léman Express (LEX) en décembre 2019 a marqué un changement de paradigme fondamental sur le plan de la mobilité transfrontalière. Après trois ans d'exploitation, dans un contexte pandémique complexe, le succès du plus grand réseau ferroviaire transfrontalier d'Europe s'est confirmé avec une fréquentation quotidienne de près de 70'000 passagers.

La mise en service du LEX a fait l'objet d'un vaste et ambitieux programme d'accompagnement impliquant notamment plusieurs modifications législatives visant à favoriser les changements de compor-

80% des habitants du canton et 86% des emplois se retrouvent désormais à moins de 1.5km d'une gare RER

tement concernant l'enjeu clé du stationnement, la création de la nouvelle communauté tarifaire transfrontalière LémanPass et un vaste redéploiement réussi du réseau TPG, qui transporte à lui seul, 700'000 voyageurs par jour. Complémentaires au

LEX, les prestations transfrontalières urbaines et interurbaines par bus et autocars, exploitée par le Groupement local de coopération transfrontalière des transports publics (GLCT) auront cru de quelque 30% durant cette législature avec près de 40'000 voyageurs par jour. Avec une offre globale augmentée de 25% par rapport à 2019, le plan d'actions des transports collectifs 2020-2024 s'est ainsi mis à l'heure de l'agglomération ferroviaire.

POURUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES

Durant cette législature, 13 km de lignes de tramways ainsi que 22 km de bus à haut niveau de service (BHNS) auront été définitivement planifiés pour des réalisations entre 2025 et 2027. La coopération avec les Transport publics genevois (TPG) se poursuit, après le tram 17 vers Annemasse en décembre 2019, le tram 15 sera prolongé à fin 2023 jusqu'à Plan-les-Ouates.

D'autres avancées significatives sont à souligner quant aux projets d'extension de tramways entre la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO) et Perly ainsi que vers le Grand-Saconnex et Ferney avec la création du pôle multimodal P47 (P+R, nouvelle gare

Alors que 80% des habitants du canton et 86% des emplois se retrouvent désormais à moins de 1,5 km d'une gare RER, toutes les communes genevoises y sont directement connectées grâce à de nouvelles lignes de bus de rabattement. Une attention toute particulière a été portée à ces différentes interfaces, afin de favoriser des transbordements multimodaux optimaux, ainsi qu'encourager la mobilité douce à travers des itinéraires de liaison de/vers les principaux pôles d'activités urbains.

A la fois métro des Genevois, révélateur d'usages ferroviaires internes à la Haute-Savoie et compétiteur de la voiture pour les pendulaires transfrontaliers, le LEX, boosté par le fantastique essor de la Voie verte et le succès du tram d'Annemasse, a participé activement à la baisse de plus de 1/4 du trafic à la douane de Thônex-Vallard.

Tout comme le LEX a inscrit le rail dans le paysage quotidien du Grand Genève, la pandémie du COVID-19 a rebattu les cartes en modifiant profondément les comportements en matière de mobilité, notamment avec l'essor du télétravail. La mobilité douce ressort ainsi durablement renforcée (+3,5 points d'augmentation de part modale entre 2019 et 2020).

routière, interface TPG). Il en va de même des bus à haut niveau de service (BHNS) sur les axes Frontenex, Genève-Vernier-Zimeysa et dans le secteur des Grands-Esserts. Toutes ces nouvelles infrastructures majeures ont franchi des étapes importantes en finalisation d'avant-projets, en autorisation de construire ou dans leur attente imminente de réalisation.

La mobilité douce n'est pas en reste avec plus de 70 km d'aménagements concrétisés durant cette législature grâce au nouveau plan d'actions de la mobilité douce (PAMD) 2019-2023 adopté par le Grand Conseil en septembre 2021 avec sa loi de financement idoïne.

ACCÉLÉRER LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOI POUR UNE MOBILITÉ COHÉRENTE ET ÉQUILBRÉE (LMCE)

Plébiscitée par le peuple genevois en juin 2016, la LMCE définit les principes d'exploitation des réseaux de transports du canton en organisant une priorisation différenciée par zones. Dans les centres urbains secondaires (zone 2) et l'hypercentre (zone 1), la priorité est donnée aux transports collectifs et à la mobilité douce. Quant au trafic de transit, il est canalisé sur des axes structurants: l'autoroute de contournement pour les déplacements intra-cantonaux, la ceinture urbaine pour passer d'un quartier du centre à l'autre, ainsi que des axes pénétrants pour maintenir l'accessibilité des zones denses. A l'heure de tirer un bilan provisoire, 176 actions de concrétisation sur un total de 215 mesures planifiées auront été conduites d'ici la fin 2023.

Attractive, homogène et lisible, la ceinture urbaine accueille le trafic de transit non souhaité dans l'hypercentre et les centres urbains, en proposant un itinéraire de contournement du centre-ville. Elle emprunte des axes routiers existants qui ont vu la régulation de leurs feux optimisée et des aménagements

13 km de lignes de tram et 22 km de bus à haut niveau de service (BHNS) planifiés entre 2025 et 2027

réalisés progressivement au cours des dernières années pour favoriser le flux du trafic. Depuis 2018, ces améliorations concernent notamment le U-lacustre, la place des Nations, le carrefour avenue Louis-Aubert / route de Florissant, ou la route du Pont Butin. Le réaménagement de

l'axe Nations-Charmilles suivi de l'amélioration des carrefours à feux a permis la mise en service au printemps 2023 de l'ensemble de cette boucle routière autour du centre de Genève. Il s'agissait d'une des priorités stratégiques de la législature.

Corollaire de la ceinture urbaine, l'apaisement du trafic dans les quartiers et la priorisation des modes doux et des transports collectifs au centre ont progressé grâce à une étape majeure sur la rive droite avec le nouveau schéma de circulation autour de la gare Cornavin et les quartiers voisins. Ainsi, à l'horizon de l'été-automne 2023, il est prévu la fermeture au trafic individuel motorisé de la place de Montbrillant, la fermeture partielle de la place de Cornavin dans le sens entrée de ville et la suppression de l'autorisation de tourner-à-gauche depuis la rue de Lausanne sur la rue de Monthoux (poids lourds exceptés). Ces modifications permettront de développer de nouveaux itinéraires cyclables, d'améliorer la vitesse commerciale des bus et des trams dans le secteur, ainsi que de rendre possible ultérieurement le projet d'espace public de Cornavin (nord et sud).

Quant à la ceinture urbaine, elle continuera d'être améliorée jusqu'à l'horizon 2030 avec des interventions notamment sur l'avenue du Pailly et le pont de Lancy, dont les études ont abouti sous cette législature. L'apaisement du centre se concentrera, en collaboration avec les communes concernées, autour des pôles que sont les Charmilles, le PAV (Praille-Acacias-Vernets) et Rive.

Cette réalisation constitue l'une des mesures phares de la nouvelle feuille de route adoptée en 2021. A fin 2023, plus de 80% des actions de concrétisation planifiées auront ainsi été réalisées.

RELEVER LES DÉFIS DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Ces résultats et ces actions sont de bon augure pour répondre aux objectifs du plan climat cantonal renforcé adopté par le Conseil d'Etat en juin 2021, qui vise la réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et la neutralité carbone à l'horizon

Diminuer de 40% les déplacements en transports individuels motorisés et convertir 40% du parc automobile thermique en véhicules électriques d'ici 7 ans

2050. Il s'agit ainsi de diminuer de 40% les déplacements en transports individuels motorisés et de convertir 40% du parc automobile thermique en véhicules électriques d'ici 7 ans.

Ces ambitions élevées nécessitent des mesures fortes qui conduisent à faire évoluer les habitudes de déplacement de la population du canton, comme de son agglomération. Autrement dit, créer un report modal vers les transports publics et les modes doux. Cela passe par la suppression de

4 déplacements en voiture sur 10, et la conversion de

2,5 voitures sur les 6 véhicules restants en véhicules électriques. Le secteur des transports terrestres est en effet responsable à lui seul de 26% des émissions de CO₂.

Durant la législature, quatre importants projets de loi structurantes ont été votés, qui visent à co-financer avec les Transports publics genevois (TPG) l'électrification à 100% d'ici 2030 de leur flotte de véhicules; à étudier la réalisation de 100 km de nouveaux axes forts cyclables; à concevoir les futures lignes de tram tangentielle et de ceinture, ainsi qu'à planifier la seconde étape de notre desserte ferroviaire d'agglomération (diamétrale Nord-Sud).

S'agissant de l'avenir, si la stratégie mobilité 2050 et sa vision territoriale transfrontalière sont encore en cours d'élaboration active, les investissements consacrés à la mobilité ont été accrus pour atteindre 3,4 milliards de francs sur les dix prochaines années.



LA RÉVOLUTION DU LÉMAN EXPRESS ET SES IMPACTS SUR LA MOBILITÉ

La mise en service du Léman Express (LEX) en décembre 2019, a permis de révolutionner les habitudes de déplacements des habitants de Genève et de la région. Grâce à une offre ferroviaire métropolitaine conséquente, rapide et fiable, des déplacements interurbains et régionaux simplifiés, le LEX a rapidement trouvé son public: aujourd'hui on comptabilise près de 70'000 montées quotidiennes sur ce réseau et le succès est au rendez-vous.

Après trois ans d'exploitation, cette nouvelle offre de transport dépasse ainsi amplement les prévisions. Avec une fréquentation de plus de 50% le weekend par rapport à la semaine, le LEX agit aussi comme catalyseur important de déplacements loisirs durables. A l'heure de la transition écologique, ce constat est réjouissant quand il est connu que les loisirs représentent 62% de tous les déplacements du Grand Genève. Selon l'enquête menée en 2019, puis en 2021, auprès des habitants du Grand Genève, on remarque, dans les couloirs desservis par cette nouvelle offre ferroviaire, une progression importante de l'usage du train en corollaire d'une diminution supérieure de l'usage de l'automobile.

S'agissant du trafic aux frontières, on constate un recul du trafic individuel motorisé sur plusieurs points de douane. C'est notamment le cas pour le point de passage de la frontière de Thônex-Valard qui a vu une baisse globale de 27% et une diminution de 36% à l'heure de pointe du matin, par rapport au trafic observé en 2019. Parallèlement la fréquentation des transports collectifs a cru de 6 points pour atteindre 25% de part modale grâce à la mise en service du Léman Express et du tram 17 avec sa fréquentation de plus de 8'000 passagers par jour lors de la traversée de la frontière à Moillesullaz.

Pour poursuivre sur la voie du succès, la saturation de certaines rames aux heures de pointe pose toutefois de nouveaux défis à relever plus rapidement que prévu, à savoir le renforcement des capacités, des fréquences accrues là où c'est possible et l'acquisition de nouveaux trains.

C'est aussi en 2023 que le 2^e chapitre du Léman Express s'est ouvert. L'adoption par le Grand Conseil du crédit d'études de 30 millions de francs à la quasi-unanimité va en effet concrétiser le démarrage des études relatives à la future diamétrale Nord-Sud qui offrira des possibilités inédites de déplacement à l'horizon 2040-50. Ce résultat renforce la crédibilité ferroviaire genevoise à Berne et devrait permettre de ne pas rater le train du prochain programme fédéral de qualification.

PRIORITÉ AUX TRANSPORTS PROFESSIONNELS

« Rendre la route à ceux qui en ont vraiment besoin » : cet objectif a été régulièrement souligné dès le début de la législature. La grande majorité des politiques mises en place ont dès lors eu pour but de libérer la route au profit des professionnels, mais également des autres usagers n'ayant pas d'alternative au transport individuel motorisé, comme par exemple les personnes à mobilité réduite. Ainsi, la réduction du trafic pendulaire ainsi que le développement des mobilités actives et des transports en commun ont profité à la mobilité professionnelle. Plus spécifiquement, le transport professionnel a été priorisé sur le secteur Bel-Air et d'autres secteurs sont à l'étude.

Depuis 2019, le transport de marchandises et la logistique urbaine ont été au cœur de l'engagement politique, avec l'entrée en force du premier Plan d'action marchandises et logistique urbaine (PAM), et le recrutement d'un référent marchan-

dises à l'Office cantonal des transports. Ce plan d'action, premier du genre en Suisse, a été conçu par les professionnels, pour les professionnels. Il contient 22 mesures visant à améliorer l'efficacité du transport professionnel, à en diminuer les nuisances et à aider les acteurs à s'organiser. Soucieux de favoriser le dialogue et la concertation, en plus des séances du Conseil du transport professionnel privé de marchandises, de nombreux ateliers et séances de présentation ont été organisés.

Parmi les réalisations notoires, les cases jaunes dites « de livraison » ont été libérées au profit des professionnels par l'action d'une politique de contrôles plus stricte et plus lisible. Deux projets-pilotes de logistique urbaine ont été lancés: le projet « nano-hub » visant à favoriser les vélos-cargos sur le dernier kilomètre et le projet d'automates à colis multi-opérateur offrant de nouveaux services aux habitants et commerçants tout en diminuant l'impact des livraisons sur les routes.

MESURES DISSUASIVES POUR LES VÉHICULES PENDULAIRES

Inaugurée en 2018 à Thônex-Vallard en partenariat avec la société autoroutière du Mont-Blanc (ATMB), la première voie d'autoroute (passage de douane) réservée au covoiturage a été pérennisée durant cette législature. Le test transfrontalier genevois a ainsi permis d'inscrire légalement la notion de voie priorisée pour le covoiturage dans la signalisation fédérale suisse. Des démarches avancées au niveau de la douane de Bardonnex sont également en cours. Dans le cadre du projet d'élargissement autoroutier ouest, désormais définitivement inscrit dans la planification fédérale des routes, des études complémentaires ont été menées afin d'intégrer dans le projet les co-voitureurs et la circulation de bus express.

Conformément aux engagements de la lettre d'intention transfrontalière sur les petites douanes, des feux de régulation réduisant graduellement le trafic de 50% ont été mis en place entre août 2021 et dé-

cembre 2022 aux douanes de Soral II, Sézegnin et Chancy II. Cette mesure vient en complément des alternatives déjà à disposition des automobilistes (nouvelles lignes de bus, P+R, système de co-voiturage), ainsi qu'une voie dédiée aux bus, aux covoitureurs et à la mobilité douce depuis le printemps 2022. Les parties prenantes de la lettre d'intention ont décidé de prolonger le dispositif jusqu'en juin 2023, la réduction de trafic global atteignant à ce stade quelque 30%.

Toujours concernant la gestion de la mobilité pendulaire, la démarche dans le secteur du Chablais regroupant les collectivités suisses et françaises fait l'objet d'un essai de modification des horaires d'ouverture des douanes de Cara et de la Renfile et le déploiement d'un système de bus à la demande est d'ores et déjà prévu en décembre 2023.

AMÉLIORER LA GESTION DU TRAFIC

Parmi les autres actions entreprises durant cette législature, la vitesse commerciale des TPG a fait l'objet d'une attention soutenue avec la mise en œuvre de nombreuses mesures d'amélioration tant en termes de régulation priorisées des feux que d'aménagements spécifiques et de voies réservées.

Grâce un important renouvellement du parc de feux de signalisation et à l'augmentation des caméras de surveillance du trafic, la gestion de la circulation est aujourd'hui plus dynamique et adaptative. Afin de délivrer aux usagers les indices de fluidité sur les axes genevois, l'application info-mobilité en temps réel a été entièrement revue, de même que des panneaux à messages variables installés. Pour améliorer la

gestion du trafic en situations perturbées, les compétences de la centrale de régulation du trafic ont été renforcées, avec notamment la création d'une unité mobilité permettant des interventions rapides sur le terrain.

Dans un autre registre, la Confédération a retenu début 2023 la candidature du canton pour poursuivre les études de faisabilité en vue de tester un système de péage urbain au niveau de la ceinture urbaine genevoise, qui serait susceptible d'améliorer fortement la situation en matière de mobilité dans le centre urbain. Des études approfondies seront menées durant l'année et seront suivies d'une évaluation en vue d'un éventuel calendrier de mise à l'essai.

FORT DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DOUCE

Durant la législature, près de 70 km d'aménagements cyclables auront été réalisés. Au centre-ville, les travaux de la taskforce mobilité douce canton - Ville de Genève ont permis une réponse rapide et efficace lors de la crise sanitaire du Covid en réalisant 7 km d'aménagements cyclables temporaires et plusieurs zones de rencontres pour améliorer la qualité de déplacement des piétons. Ces itinéraires au succès incontestable ont, pour la plupart, été pérennisés dans le strict respect des procédures démocratiques ou fait l'objet de projets d'aménagements ambitieux.

Les principales réalisations d'infrastructures pour la mobilité douce sont le U cyclable et sa liaison avec la Voie verte rive gauche, la requalification de la route de Suisse à Versoix, la réalisation de plusieurs aménagements dans le cadre des mesures d'accompagnement des Communaux d'Ambilly et du tram de Bernex Vailly. Des améliorations ponctuelles pour franchir les rails de tram pour les cyclistes sont également à relever.

Les déplacements des modes doux ont également été soutenus par l'augmentation du stationnement en vélostations (3'359 places) et sur l'espace public (48'200 places), soit un doublement du nombre de places vélos par rapport à 2017. La mise en place en août 2020 du système de vélos en libre-service genevois Vélopartage est également un succès avec des locations qui explosent (+335% en janvier 2023 par rapport au même mois en 2022, tandis que le nombre d'utilisateurs dépasse désormais les 26'000).

Le lancement de l'application « Geovelo » permettant d'orienter les cyclistes sur le réseau en partenariat avec le Grand Genève, et la mise en œuvre massive des autorisations de tourner à droite aux feux rouges pour les cyclistes avec une mise à jour du jalonnement cyclable font également partie des jalons clés accompagnant l'essor réjouissant du vélo à Genève avec une augmentation annuelle de 10% des utilisateurs fréquents et une part modale dépassant désormais les 6%.

L'ENJEU-CLÉ DU STATIONNEMENT

Au même titre que le développement de l'offre en transports collectifs ou la réalisation d'aménagements dédiés aux modes doux, la thématique du stationnement est l'un des principaux piliers de la politique de la mobilité. Agir sur l'offre en stationnement, notamment en partenariat avec la Fondation des Parkings, permet de modifier les comportements des usagers.

A Genève, 12% des actifs sans place de stationnement à destination utilisent en effet 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. On estime à près de 100'000 les places à disposition dans les entreprises pour le stationnement des pendulaires. Plus de 80% de ces derniers estiment par ailleurs n'avoir aucun problème pour trouver une place. Le potentiel de report modal sur les

transports publics, la mobilité douce ou encore sur des P+R en amont est donc très important. C'est du reste ce trafic pendulaire motorisé qui engorge le centre du canton et pénalise ceux qui doivent utiliser ce mode de transport, à savoir les transporteurs professionnels.

Le Conseil d'Etat a adopté fin 2020 une nouvelle stratégie globale du stationnement des parkings de l'Etat, afin d'être exemplaire. Les mesures ont porté

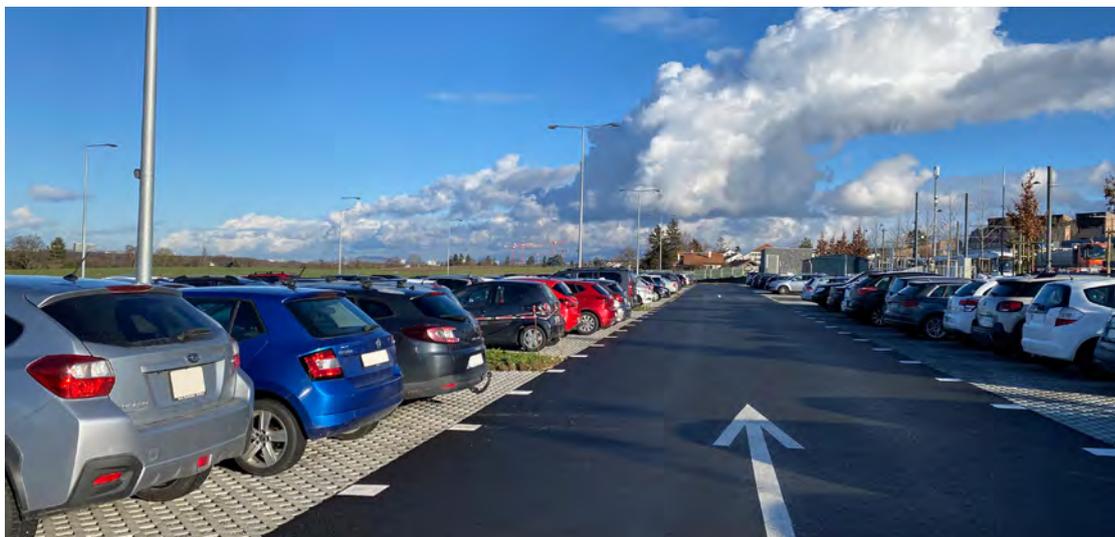
sur la suppression des abonnements des pendulaires et l'adaptation des tarifs, au profit des habitants et des visiteurs. En parallèle, 58% des Genevois ont accepté lors d'une votation en 2020 un assouplissement des règles de compensation des places de stationnement supprimées qui facilite la mise en œuvre des projets prévus dans la LMCE. Par ailleurs, trois nouveaux P+R cantonaux encourageant le stationnement des pendulaires ont été créés en périphérie.

S'agissant des deux-roues motorisés, après la création de plus de 2'000 places de stationnement supplémentaires en surface, une campagne de sensibilisation et de renforcement des contrôles a permis de libérer les trottoirs où les motos stationnaient de manière illégale depuis des années.

Le nouveau plan d'actions du stationnement 2020-2025 prévoit l'adaptation des ratios de stationnement dans les nouvelles constructions dès 2023, avec une baisse de 20% à 30% des ratios voitures/motos, ainsi qu'une augmentation des ratios vélos, dans le but d'accompagner le plan climat cantonal.

Enfin, le stationnement dans les entreprises a fait l'objet du lancement d'un label Ecomobile valorisant les entreprises, établissements publics autonomes et les entités administratives genevoises qui se dotent de plans de mobilité encourageant activement le changement d'habitudes de déplacement de leur personnel. Alliée au soutien de l'Etat à des formations en la matière, cette mesure complète la mise en place dès 2019 d'un nouveau guichet unique destiné à accompagner les entreprises dans leur démarche.

Le stationnement dans les entreprises a fait l'objet du lancement d'un label Ecomobile valorisant les entreprises encourageant activement le changement d'habitudes de déplacement de leur personnel





UNE IMPOSITION DES VÉHICULES MODERNISÉE ET UNE ADMINISTRATION EN PHASE AVEC LES ENJEUX ACTUELS ET FUTURS

En février 2021, le Conseil d'Etat a adopté un projet de loi modifiant les critères d'imposition des véhicules. En substance, ce projet visait à traiter de manière cohérente les différents types de véhicules à moteur en se fondant sur le principe du pollueur-payeur et en actualisant les critères au vu de l'évolution de la technologie et des normes environnementales. Il préconisait notamment l'introduction d'une surtaxe sur le poids des véhicules les plus lourds et celle d'un dispositif de subventionnement à l'achat de véhicules électriques.

Par la suite, en décembre 2021, le Conseil d'Etat a constaté l'aboutissement d'une initiative populaire visant des objectifs largement différents, en préconisant en particulier une diminution de 50% de l'imposition des véhicules. Depuis lors, des discussions sont menées au Grand Conseil en vue de présenter un contre-projet à cette initiative, comme le souhaitait le Conseil d'Etat.

Au niveau opérationnel, l'office cantonal des véhicules (OCV) s'est attaché à préserver la délivrance de ses prestations dans un contexte rendu très difficile par la pandémie et la fermeture des guichets durant six semaines. Les activités prioritaires ont toutefois toujours été maintenues et les retards engendrés sont en cours de rattrapage.

L'OCV a profité de cette période pour accélérer fortement son programme de numérisation et de démarches via Internet, par exemple l'arrivée prochaine des permis de conduire et de circuler sous forme digitale sur smartphone. Il s'est également attelé à l'introduction du permis d'élève conducteur dès l'âge de 17 ans. Un travail en partenariat avec l'Office fédéral des routes (OFROU) a été mené afin de mettre à jour la base légale prenant en compte le véhicule connecté et l'arrivée du véhicule autonome dans notre canton ainsi que l'application d'un nouveau contrôle de conformité environnementale lors des expertises sur les voitures équipées de filtres à particules.



AÉROPORT

Une collaboration étroite avec l'Aéroport international de Genève

Au cours des années écoulées, l'activité et le fonctionnement de l'AIG ont été profondément marqués par les conséquences de la crise sanitaire due à la pandémie. Le mois de mars 2020 a été le début d'une période remplie d'incertitudes pour le monde aéronautique dans son ensemble. Les conséquences de l'effondrement de la fréquentation de l'aéroport et de la suspension quasi-totale de toute activité pendant de nombreuses semaines ont été sans précédent. Durant la crise du COVID-19, la question de la préservation de la pérennité économique de l'AIG et de la préservation des emplois liés est devenue une préoccupation de chaque jour.

En 2020, l'AIG a pu faire face à ses liquidités grâce à un emprunt obligataire de 300 millions de francs et par des mesures de RHT et de diminution de ses charges. Un soutien de l'Etat s'est toutefois avéré nécessaire pour garantir la pérennité des activités. Ce soutien s'est traduit par un projet de loi portant sur la conclusion d'un prêt de 200 millions de l'Etat à l'AIG, structuré sous la forme d'un crédit utilisable à titre subsidiaire et en dernier recours. Ce projet de loi a été adopté par le Grand Conseil le 28 janvier 2022, afin de réduire le risque de liquidité de l'AIG en cas de prolongation durable de la crise sanitaire. Il est à noter qu'il n'a jamais été nécessaire d'activer cette ligne.

Au niveau politique, un travail concerté avec les participants à l'initiative 163 intitulée « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport – reprenons en mains notre aéroport » et l'AIG a été réalisé afin de mettre en œuvre le nouvel article constitutionnel découlant de son adoption par le peuple en novembre 2018. Il s'agissait de la sorte de répondre clairement aux attentes exprimées quant à la qualité de vie aux alentours de la plateforme aéroportuaire, à la diminution des nuisances sonores et atmosphériques, ainsi qu'à la participation de la population dans les choix liés à l'utilisation de cette plateforme.

Dans les nouvelles dispositions adoptées par le Grand Conseil sur proposition du Conseil d'Etat le 28 janvier 2022, le cadre légal de la convention d'objectifs conclu entre l'Etat et l'AIG est clairement défini et détaillé, la référence au Plan sectoriel de l'infrastructure

aéronautique (PSIA) est rendue plus claire, le principe de validation démocratique de la stratégie et du plan d'affaire à moyen et long terme par le Grand Conseil est posé, de même que le renforcement du rôle de la commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme en tant que commission officielle. Enfin, le principe d'un rapport annuel du Conseil d'Etat est consacré, afin de suivre la réalisation des objectifs ambitieux fixés.

D'autre part, un tournant important dans un processus débuté déjà en 2013 a vu le jour durant cette législature, avec l'approbation fédérale du dossier de mise en œuvre de la fiche PSIA déposé par l'AIG en 2019, lequel est constitué notamment du nouveau règlement d'exploitation de la plateforme et de l'approbation de plans.

Le « dossier post-PSIA » fixe une nouvelle limite du bruit admissible plafonnant le bruit maximal de l'aéroport. Cette nouvelle limite du bruit est déterminante pour l'aménagement du territoire cantonal. Ainsi, à l'avenir, les projets de construction et de développement territorial prendront formellement en compte les espaces couverts par les courbes de limite de bruit instituées, et le cadastre du bruit de l'AIG, datant de 2009 et totalement obsolète puisque basé sur les mouvements de l'année 2000, sera mis à jour sur cette base.

Conformément aux modifications législatives citées plus haut, la nouvelle commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire permettra en outre de suivre la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions, en garantissant les échanges d'informations et la concertation nécessaires entre l'établissement, les communes riveraines et leur population, les associations et les utilisateurs de la plateforme.

Des recours déposés contre ce dossier empêchent toutefois la mise en œuvre des propositions innovantes faites par l'AIG afin de réduire l'exposition des riverains au bruit aérien. L'optique d'atteindre la courbe cible 2030, plus restreinte, telle qu'elle a été fixée dans la convention d'objectifs avec l'aéroport reste toutefois la préoccupation principale du canton.



GÉNIE CIVIL

Les grands chantiers de la route et du rail

Dans le domaine du génie civil, la législature a été riche en réalisations. S'agissant du domaine routier (258 km de routes cantonales et 70 ouvrages, ponts ou tunnels), des projets majeurs conduits par l'office cantonal du génie civil (OCGC), tels que la route des Nations ou la route de Suisse, ont pu être menés à bien ou progresser de manière satisfaisante. Parallèlement, le réseau de tramways a poursuivi son intense développement avec, notamment, l'extension de la ligne 14 vers Bernex-Vailly.

En matière de lutte contre le bruit routier, le programme ambitieux de mise en conformité des chaussées a avancé efficacement, avec un bilan de plus de 90% des chaussées cantonales équipées de revêtement phono-absorbant à fin 2022.

Qu'il s'agisse des infrastructures pour les véhicules individuels motorisés ou de celles destinées aux transports en commun, de nombreux chantiers importants se poursuivent et verront leur achèvement au cours des années à venir.

AVANCÉES MAJEURES POUR LES PROJETS ROUTIERS

Les travaux concernant la route des Nations, démarrés au cours de l'année 2017, se sont poursuivis tout au long de la législature. Les difficultés géologiques rencontrées ont ralenti le rythme de creuse du tunnel mais les travaux de gros œuvre sont aujourd'hui terminés. La mise en service est planifiée pour le 1^{er} trimestre 2024 après l'installation des équipements d'exploitation et de sécurité (EES). La route des Nations reliera le quartier des organisations internationales à l'autoroute, dont la future jonction du Grand-Saconnex est prévue en 2023 par l'office fédéral des routes (OFROU).

Le chantier de requalification de la route de Suisse s'est achevé en mai 2021. Débutés en 2017, les travaux avaient pour objectif de moderniser un axe routier qui ne répondait plus aux standards actuels, notamment en matière de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Cette réalisation, cofinancée par la Confédération dans le cadre du projet d'agglomération de 1^{ère} génération, s'inscrit dans une requalification par étapes de l'ensemble de cet axe routier sur Genève et sur Vaud et constitue également une mise en application concrète des mesures de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE).

Le tronçon de la route de Suisse à Genthod a fait l'objet d'un renouvellement de la chaussée avec notamment la pose d'un revêtement phonoabsorbant et la mise en œuvre d'aménagements en faveur de la mobilité douce et un parking au niveau du Creux-de-Genthod.

Les travaux de requalification de la route de Lausanne, entre le giratoire de la route de Collex, sur la commune de Genthod, et quelques centaines de mètres après le chemin des Mollies, à Bellevue, ont débuté en janvier 2022. Ce réaménagement a pour objectif de pacifier la traversée de Bellevue, en donnant plus d'espace aux modes doux tout en conservant la capacité pour le transport motorisé et les transports publics et en offrant un maximum de places de stationnement. Le projet s'articule autour d'une berme centrale qui sera jalonnée d'une cinquantaine de nouveaux arbres.

La chaussée des Cornouillers (barreau routier « Mon-idée Communaux-d'Ambilly ») et ses mesures d'accompagnement sur les routes de Mon-Idée et de Jussy ont été mis en service en 2021 permettant d'assurer la desserte du nouveau quartier de Belle-Terre à Thônex.

Les études du Barreau de Montfleury reliant la ZI-MEYSAVER à la future demi-jonction autoroutière de Vernier-Canada et les études de requalification du quai de Cologny se sont poursuivies. Les requêtes en autorisation de construire de ces deux projets ont été déposées en 2023. Les études relatives à l'élargissement de l'autoroute existante, pilotées par l'OFROU, se sont également poursuivies. Le projet général de la demi-jonction autoroutière de Vernier-Sud a été approuvé en mars 2023 par le Conseil fédéral et devrait être mis en service en 2031 en même temps que le barreau routier de Montfleury piloté par l'Office cantonal du génie civil (OCGC).

Au 31 décembre 2022 pas moins de 120 km de routes cantonales bénéficiaient de revêtement phonoabsorbant (soit 92%)

ÉVOLUTION POSITIVE DU PROJET DE TRAVERSÉE DU LAC

L'instruction du projet de contournement Est autoroutier de Genève via la traversée du lac s'est poursuivie suite au vote par le Grand Conseil de la loi ouvrant les crédits d'études y relatifs. Les études menées ont fait l'objet d'un rapport complet adressé en avril 2021 au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). C'est la toute première fois que ce projet est mentionné dans un document officiel de la Confédération, à savoir dans le message, début 2023 du programme de développement stratégique (PRODES)

relatif au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Ce document sera soumis au vote des Chambres fédérales durant l'année en cours. Désormais, les études se poursuivent avec pour objectif de remettre un dossier d'études approfondies pour début 2025 en vue d'une inscription formelle dans le message du PRODES 3 prévu en 2026 pour le programme 2028-2031.



DIMINUER 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 l'assainissement du bruit des routes cantonales concerne en tout 70 projets, dont les études sont terminées pour 39 d'entre eux.

Elles permettent notamment de déterminer les mesures d'assainissement à prendre pour lutter contre les nuisances sonores excessives. Comme le pré-

conise l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), les mesures dites «à la source» (modération de trafic et revêtement bitumineux phonoabsorbant) sont priorisées à Genève.

Sur la totalité du réseau des routes cantonales, environ 130 km de revêtement phonoabsorbant devaient être

posés. Au 31 décembre 2022 pas moins de 120 km de cette partie des routes cantonales en bénéficiaient (soit 92%). Les 10 km restant à équiper sont planifiés jusqu'en 2027. La pose des revêtements pour l'assainissement du bruit routier est coordonnée avec d'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.). Leur durée de vie est estimée à 15 ans. Les revêtements les plus anciens ont fait l'objet d'un premier cycle de renouvellement dès 2020. Des recherches innovantes en matière d'exploitation sont également menées par l'OCGC pour prolonger la durée de vie de ces revêtements.

C'est dans ce contexte que se situe aussi la nouvelle stratégie cantonale en matière de lutte contre le bruit routier, qui propose une modération générale de la vitesse de façon différenciée suivant l'importance des axes routiers et les heures du jour et de la nuit. Adoptée par le Conseil d'Etat en octobre 2022,

cette stratégie globale couvre l'ensemble du territoire cantonal en matière de vitesse en lien avec l'assainissement du bruit routier. A la clé, une réduction significative de bruit pour quelque 70'000 habitantes et habitants. Fondée sur la LMCE, la stratégie a fait l'objet d'une large consultation en 2021, a été attentivement examinée en coordination avec les services d'urgence, la police routière et les Transports publics genevois et a fait l'objet de séances de la commission des transports du Grand Conseil, ainsi que du Conseil des déplacements et de l'Association des communes genevoises.

Des recours déposés contre les arrêtés de circulation empêchent toutefois la mise en œuvre de cette nouvelle stratégie de lutte contre le bruit routier. Dans cette attente, les études d'assainissement ont été suspendues et un moratoire a été décidé sur les décisions d'allègements.

Plus globalement, on mentionnera encore les conclusions rendues au printemps 2023 d'une évaluation environnementale stratégique (EES) portant sur les incidences du déploiement de la LMCE sur la rive droite du canton et la protection contre le bruit. En sus d'évaluer l'effet de la redistribution spatiale du trafic, l'EES a permis de quantifier les bénéfices attendus de la nouvelle offre de transport collectif prévue, de la stratégie vitesse du canton et du plan climat renforcé. Les conclusions de l'EES confortent les orientations prises par le Conseil d'Etat. Après le déploiement de la LMCE, la mise en service du tram des Nations et du BHNS Genève-Vernier-Zimeysaver ainsi que l'application de la nouvelle stratégie de vitesse cantonale mentionnée ci-dessus, la population gagnerait en qualité de vie avec une ambiance sonore qui s'améliorerait, le jour, pour 75% de la population et la nuit pour 89%.

La nouvelle stratégie de vitesse cantonale ferait gagner en qualité de vie avec une ambiance sonore améliorée pour 75% de la population le jour et 89% la nuit

AMÉLIORER L'OFFRE ET LE CONFORT POUR LES USAGERS

Le réseau de tram genevois a continué à se développer. Après la création de la ligne 17 en direction d'Annemasse en 2019, l'extension de la ligne 14 vers

Bernex-Vailly a été mise en service en juillet 2021. Les travaux du prolongement de la ligne 15 jusqu'à la zone industrielle de Plan-les-Ouates ont débuté en février 2021. La mise en service est prévue à la fin de cette année.

Les travaux de couverture du pont de la Seymaz visant à diminuer les nuisances sonores

du train pour les riverains ont été entamés en janvier 2023. Ils permettront également un élargissement de la Voie verte sur ce tronçon et une meilleure intégration paysagère de cette structure dans le vallon de la Seymaz.

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 de la rive gauche du lac, en collaboration avec les communes, a permis d'assurer le déplacement des personnes à mobilité réduite vers les arrêts de bus et de tram.

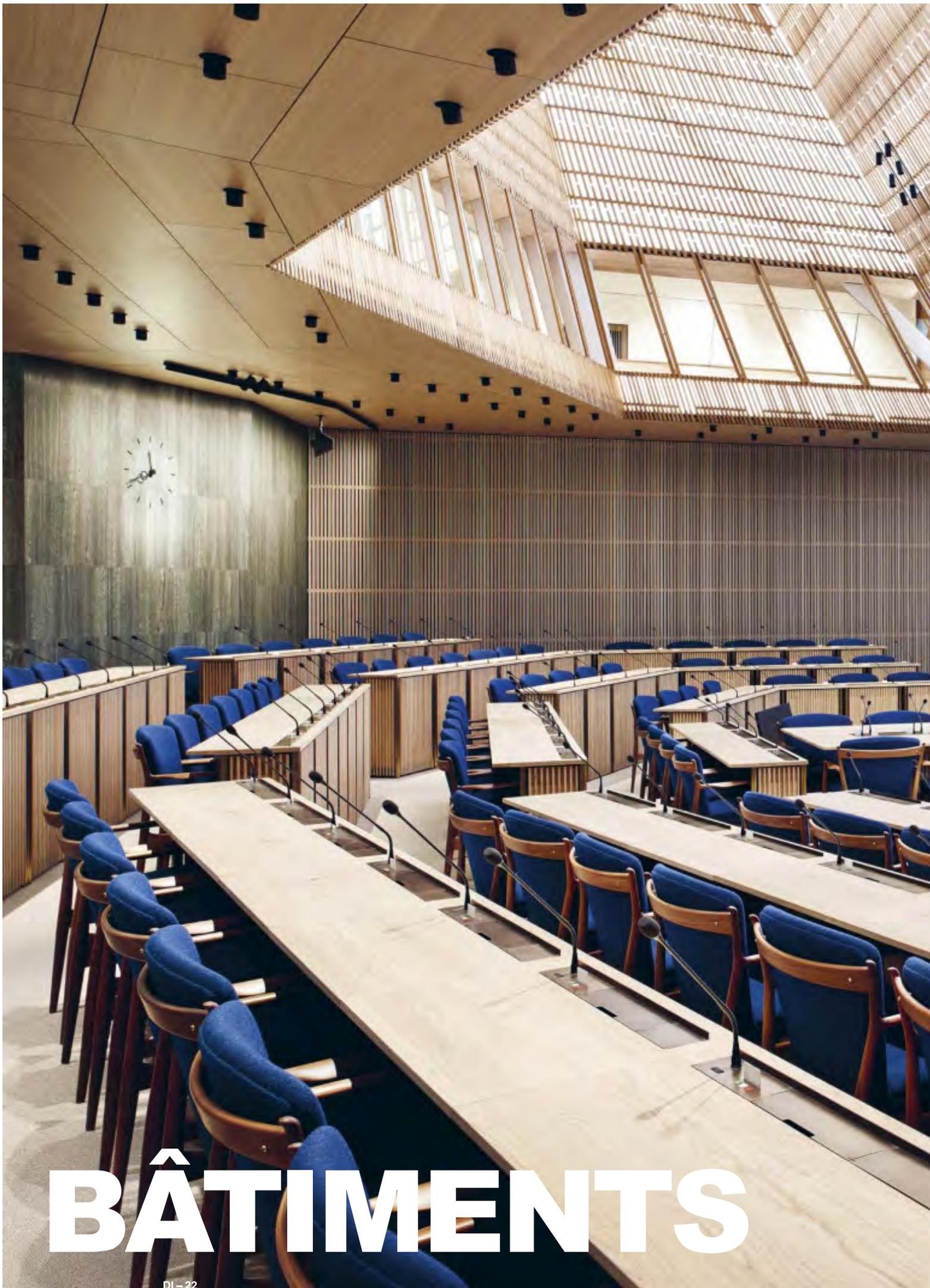
L'OCGC a en outre procédé à de nombreux travaux de renouvellement pour maintenir, rénover et aménager les infrastructures, notamment le gros entretien des routes, des ouvrages d'art et des infrastructures du réseau des transports publics.

C'est la toute première fois que ce projet de traversée du lac est mentionné dans un document officiel de la Confédération

OPTIMISATION DE L'EXPLOITATION DES ROUTES

L'OCGC est responsable de l'exploitation du réseau des routes cantonales. Les activités du service de la maintenance des routes cantonales sont réalisées avec un grand nombre d'engins différents. Pour limiter l'impact environnemental de ces activités, un processus d'optimisation sur plusieurs axes a été engagé. Par exemple, l'acquisition d'un nouveau camion hydrocureur avec système de prétraitement intégré des eaux permet, pour l'activité de vidange et de curage des dépotoirs couverte par ce véhicule, de réduire la production de boues de vidange et la consommation d'eau de moitié (diminution de 1'125 m³/an), de réduire la consommation de carburants et les distances parcourues de trois quart (réduction de 7'500 km par an). Une réduction globale du bilan carbone de l'activité de vidange et de curage des dépotoirs est ainsi assurée.

En ce qui concerne la viabilité hivernale, dès la saison 2022-2023, une permanence complémentaire a été mise en place pour garantir une praticabilité égale des voies de circulation. Les voies de mobilité piétonne, ainsi que les voies de mobilité douce seront désormais opérationnelles pendant les interventions de déneigement et totalement déblayées dès la fin des intempéries. Une stratégie visant à réduire l'éclairage public des routes cantonales, pour répondre notamment aux objectifs de la stratégie biodiversité Genève 2030, a été développée. Cette démarche, dénommée OptimaLux – Plan ombre et lumière, permettra également une diminution de la consommation d'électricité. La mise en œuvre opérationnelle de cette stratégie débutera dès juin 2023 par secteur géographique.



BÂTIMENTS

Cap sur la transition énergétique

Pour l'Office cantonal des bâtiments (OCBA) et les quelque 1'600 bâtiments et terrains de l'Etat qu'il gère, la législature 2019-2023 a été largement placée sous le signe de l'optimisation énergétique. D'importants efforts en ce sens ont été menés en continu durant les cinq dernières années, qui ont permis d'accélérer le rythme de la transition énergétique. C'est ainsi, par exemple, que la consommation thermique des bâtiments de l'Etat a diminué de 21% depuis 2005, que la consommation d'eau s'est réduite de 56% dans le même intervalle tandis que celle de l'électricité a reculé de 17%.

L'adoption du plan climat cantonal renforcé du Conseil d'Etat a toutefois nécessité une révision ambitieuse des objectifs à atteindre à l'horizon 2030 et au-delà. Le département des infrastructures a dès lors élaboré un projet de loi portant sur un crédit d'un milliard de francs – un record dans l'histoire de notre canton – destiné à financer au cours des dix prochaines années la transition écologique des bâtiments de l'Etat. Ce projet a été adopté à la quasi-unanimité par le Grand Conseil en mars 2023. Il permet une accélération et un renforcement du processus de transition qui doivent permettre, d'une part, d'accroître massivement la sobriété énergétique du parc immobilier de l'Etat et, d'autre part, d'accélérer la substitution énergétique au sein de ce parc, avec une très forte progression des énergies de source photovoltaïque et thermique renouvelable.

Parallèlement à cette forte orientation, l'OCBA a poursuivi sa stratégie immobilière, qui consiste à occuper en priorité ses biens, à privilégier les acquisitions, à aliéner certains bâtiments et à résilier les baux à loyers élevés. Des économies conséquentes ont pu être réalisées grâce à cette stratégie. Un exemple emblématique mérite d'être mis en exergue, à savoir le projet de la Pointe Nord Praille-Acacias-Vernets (PAV). Afin de répondre aux nouveaux besoins des services de l'Etat et de réduire les loyers, ce chantier s'est poursuivi avec, en point de mire, la planification progressive du relogement d'une grande partie du personnel de l'Etat. Les premiers services (650 membres du personnel) ont pu être relogés sur ce site au printemps 2023. Les collaboratrices et collaborateurs de l'OCBA ont commencé à travailler dans ces nouveaux locaux en configuration « smart office », conformément à la stratégie de ressources humaines du Conseil d'Etat « Travailler Autrement », qui vise à s'adapter à l'évolution du monde du travail et aux nouveaux modes de collaboration professionnelle.

L'ENJEU CENTRAL: ACCÉLÉRER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

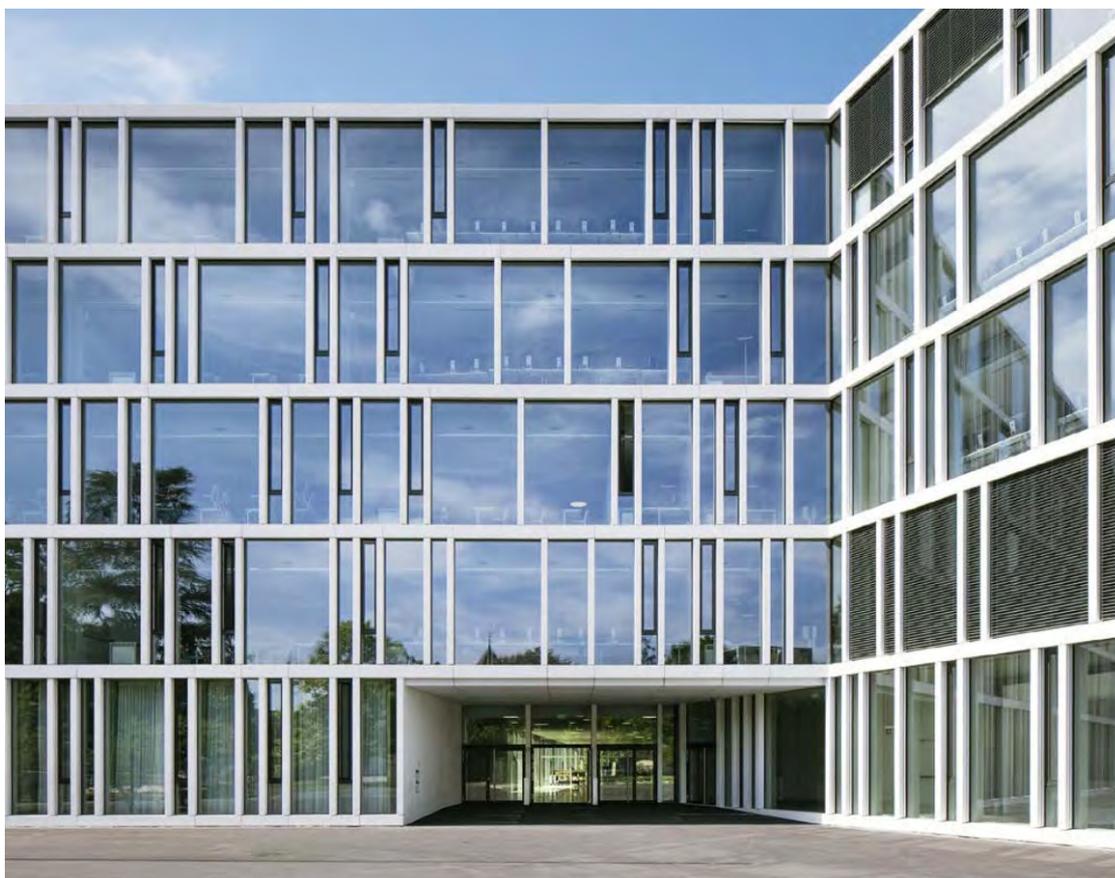
Le canton de Genève s'est résolument engagé dans la transition écologique. Cette volonté affirmée a été renforcée par la décision du Conseil d'Etat de déclarer l'urgence climatique en 2019, par l'adoption en décembre 2020 du plan directeur de l'énergie, ainsi que par l'adoption du plan climat cantonal renforcé, en 2021. Ces nouvelles bases légales et les objectifs ambitieux qu'elles contiennent ont conduit au dépôt, fin 2022, du projet de loi portant sur un crédit d'un milliard de francs, qui va permettre d'amplifier les actions menées au cours des cinq dernières années.

L'indice de dépense de chaleur moyen du parc immobilier de l'Etat s'élevait à 389 MJ/m² à fin 2021, en comparaison avec la moyenne cantonale de tous les bâtiments qui est de 521 MJ/m²

En outre, 30'000 m² de panneaux photovoltaïques ont été posés sur les toits des bâtiments de l'Etat entre 2017 et 2020, et cinq nouvelles installations ont été mises en service en 2021 pour un total de 31 centrales et plus de 33'500 m² de panneaux. Une étude a été lancée pour identifier les toitures à rénover au cours des prochaines années en vue de poser environ 40'000 m² de panneaux supplémentaires.

En parallèle, des travaux réguliers ont eu lieu sur l'enveloppe des bâtiments afin de les rendre plus sobres énergétiquement, notamment grâce au projet de loi embrasures. Grâce à ces actions, l'indice de dépense de chaleur (IDC) moyen du parc immobilier de l'Etat s'élevait à 389 MJ/m² à fin 2021, en comparaison avec la moyenne cantonale de tous les bâtiments qui est de 521 MJ/m².

Au chapitre de la sobriété énergétique, on mentionnera les travaux du plan lumière, consistant à mettre en conformité les éclairages de onze bâtiments scolaires, qui ont permis d'économiser plus de 60% sur l'éclairage et plus de 20% sur la consommation globale de ces sites.



RÉNOVER ET TRANSFORMER POUR MIEUX CONSOMMER

Des rénovations d'envergure ont été menées sur une multitude de locaux et de bâtiments. Il s'est agi, d'une part, de mettre aux normes énergétiques certains bâtiments et, d'autre part, de procéder à des transformations pour répondre aux nouveaux besoins des utilisatrices et utilisateurs, en rénovant et en restaurant des locaux qui n'étaient plus adaptés aux effectifs ou aux activités. Dans ce contexte, le nouveau centre cantonal de biométrie, situé à Vernier, a également été mis en service en mars 2022.

L'office cantonal des bâtiments a entamé, poursuivi et achevé des rénovations et transformations importantes sur les sites suivants: le cycle d'orientation de Budé (livré en 2020), l'Hôtel des finances (livré en 2021), la salle du Grand Conseil (livrée en 2022), l'ancienne Ecole de médecine (livrée en 2022), le Centre médical universitaire (travaux en cours), Uni-Bastions (aile Jura terminée et travaux du bâtiment central en cours), les Archives d'Etat (travaux en cours), le Palais de Justice (travaux en cours), le collège Rousseau (travaux en cours).

CONSTRUIRE POUR RÉPONDRE AUX NOUVEAUX BESOINS

Depuis 2019, de nouvelles constructions ont vu le jour et ont été remises aux utilisateurs, dont le centre logistique et militaire d'Epeisses, la caserne de Meyrin-Mategnin et le centre logistique civile et militaire d'Aire-la-Ville. Ces nouveaux bâtiments ont permis de délocaliser les activités de l'armée et de libérer le site des Vernets en 2019. Le chantier du quai des Vernets a démarré en octobre 2022 et les terrains ont été mis à disposition d'investisseurs, via des droits distincts et permanents (DDP), dans le but de construire 1400 logements pour la population genevoise.

Parallèlement, de nombreuses études et concours d'architecture ont été menés dans le but de construire de nouveaux équipements publics, notamment pour la formation. Le projet de réalisation d'une école pour l'enseignement secondaire à Meyrin (ESII Meyrin) s'est poursuivi; le futur bâtiment permettra d'accueillir 1400 élèves ainsi que 200 employés à la rentrée 2027. Le projet de la Goutte de St-Matthieu

(construction d'infrastructures pour la formation, la culture et le sport) a aussi débuté en 2020.

La construction de la future patinoire sur le site de Trèfle-Blanc a connu des avancées considérables. Le programme global a été défini, à savoir une patinoire principale avec une capacité d'accueil de 8'500 places, une patinoire secondaire ainsi qu'un bâtiment d'activités annexes de 24'000 m². En 2022, le projet de loi étude a été adopté par le Grand Conseil et le concours a été lancé. Le jugement du premier degré a été prononcé début 2023.

En parallèle, le plan d'actions visant à répondre rapidement à la forte augmentation des effectifs scolaires a été élaboré et mis en œuvre, prévoyant ainsi la construction de deux pavillons, cinq surélévations et deux nouveaux cycles d'orientation. Une nouvelle stratégie pour répondre aux besoins pénitentiaires a aussi été élaborée et est en cours de validation.

GÉRER LES CRISES

La législature a été marquée par différentes crises exceptionnelles. Les services transversaux du DI ont été fortement mobilisés à ce titre. Du côté de l'OCBA, la période de pandémie a eu un impact considérable en accélérant la dématérialisation des flux et des modes de travail. Avec la guerre en Ukraine, des locaux ont été identifiés et proposés pour accueillir les réfugiés. Concernant la crise de l'approvisionnement énergétique, différentes task forces énergie ont été mises sur pied pour gérer et anticiper le risque de pénurie.

S'agissant de l'office cantonal des systèmes d'information et du numérique (OCSIN: voir chapitre suivant), des mesures ont été prises par le Conseil d'Etat afin de limiter les effets de la pandémie sur la continuité du travail de son administration. L'une d'elles a été la généralisation du télétravail. Ainsi, l'OCSIN a eu pour mission d'offrir les outils numériques nécessaires afin que les membres du personnel de l'Etat puissent travailler efficacement à distance. Les infrastructures ont été déployées en un temps record et de manière performante.



SYSTÈMES D'INFORMATION

Vers l'ère du numérique responsable

Pas moins de 85 systèmes d'information composés de plus de 1'300 applications nécessitent un effort quotidien de maintenabilité et d'adaptabilité pour soutenir l'ensemble des politiques publiques de l'Etat. Durant cette législature, pour répondre à la demande, l'office cantonal des systèmes d'information et du numérique (OCSIN) a déployé de nombreuses infrastructures, tant sous l'angle des équipements informatiques que de télécommunication, y compris en matière de téléphonie. Pour illustrer l'ampleur de la tâche, le parc sous gestion est constitué de près de 36'000 ordinateurs, 16'000 téléphones fixes, 10'000 téléphones logiciels et de 460 serveurs, le tout interconnecté par un réseau notamment composé de 450 km de fibre optique et de 4'800 équipements réseaux. La relation entre la population et son administration a été largement fluidifiée ces dernières années par la mise en œuvre d'un programme de prestations en ligne dont la dynamique a été décuplée lors de la pandémie de coronavirus.

D'importantes avancées ont été enregistrées en matière de transition numérique, qui impacte tous les domaines de la vie et qui constituait un axe fort du discours de Saint-Pierre en début de législature. Conformément à sa vision, le Conseil d'Etat a ainsi mandaté l'élaboration d'une politique numérique. Ce travail multidisciplinaire a été réalisé par l'ensemble des départements, avec l'appui du secteur académique, puis a fait l'objet d'une large consultation publique menée en ligne au mois de mars 2018, qui a permis de recueillir plus de 3'000 avis et près de 500 propositions concrètes auprès de la population. Le résultat de la démarche — se présentant sous la forme du rapport

«Une politique numérique pour Genève» — a été adopté par le Conseil d'Etat le 20 juin 2018. Pour souligner également l'importance qu'il entend accorder à ce domaine, le Conseil d'Etat a mis sur pied une délégation au numérique, présidée par le chef du département des infrastructures.

Notre canton s'est positionné au cours des dernières années comme un précurseur de l'intégrité numérique, avec l'introduction d'un nouveau droit fondamental à cette intégrité dans la Constitution cantonale qui sera soumis au vote populaire en juin 2023. Le Grand Conseil, avec l'appui du Conseil d'Etat, a ainsi exprimé des intentions politiques fortes, comme l'action en faveur de l'inclusion numérique, la sensibilisation de la population aux enjeux du numérique ou encore un engagement en faveur du développement de la souveraineté numérique de la Suisse.

Autre initiative importante: le lancement, en 2019, de la Conférence latine des directrices et directeurs du numérique (CLDN), à l'initiative des cantons de Genève et Vaud. Présidée depuis 2021 par le magistrat en charge du département des infrastructures, cette conférence permet d'élaborer et de défendre une vision politique commune portant sur la prise en compte du numérique dans les cantons, par exemple sur la souveraineté, l'identité numérique (e-ID) ou encore la cybersécurité. Par ailleurs, le canton participe à l'Administration numérique suisse, organe de gouvernance entre la Confédération, les cantons et les communes.

UNE DÉMARCHE NUMÉRIQUE RESPONSABLE

Au printemps 2021, le Conseil d'Etat a décidé d'engager une démarche numérique responsable, une mesure parmi d'autres pour répondre à l'urgence climatique. Cette initiative vise à réduire l'empreinte environnementale, économique et sociale des technologies de l'information. Dans un premier temps, l'Etat de Genève a signé la charte numérique responsable auprès de l'Institut du Numérique Responsable Suisse (INR-CH). Ce document s'articule en cinq axes en faveur de la sobriété numérique et de l'inclusivité.

Au mois de décembre 2022, l'administration cantonale a bénéficié du label « numérique responsable », Genève devenant ainsi le premier canton suisse à obtenir cette distinction exigeante. Le plan d'action qui en découle aura notamment pour objectif de consolider les efforts de l'Etat, de déterminer la stratégie, de promouvoir les bonnes pratiques, de sensibiliser les acteurs impliqués et de réaliser les actions en faveur du numérique responsable auprès du grand public. Dans les années à venir, la collaboration autour du numérique responsable avec les acteurs économiques, associatifs et publics sera renforcée.

ACCÉLÉRATION DE LA CYBERADMINISTRATION

Dans une volonté de simplifier les démarches administratives et faciliter l'interaction entre la société civile et l'administration, l'Etat de Genève s'est engagé à la dématérialisation en ligne de ses prestations (e-démarches). Ces services répondent à la demande

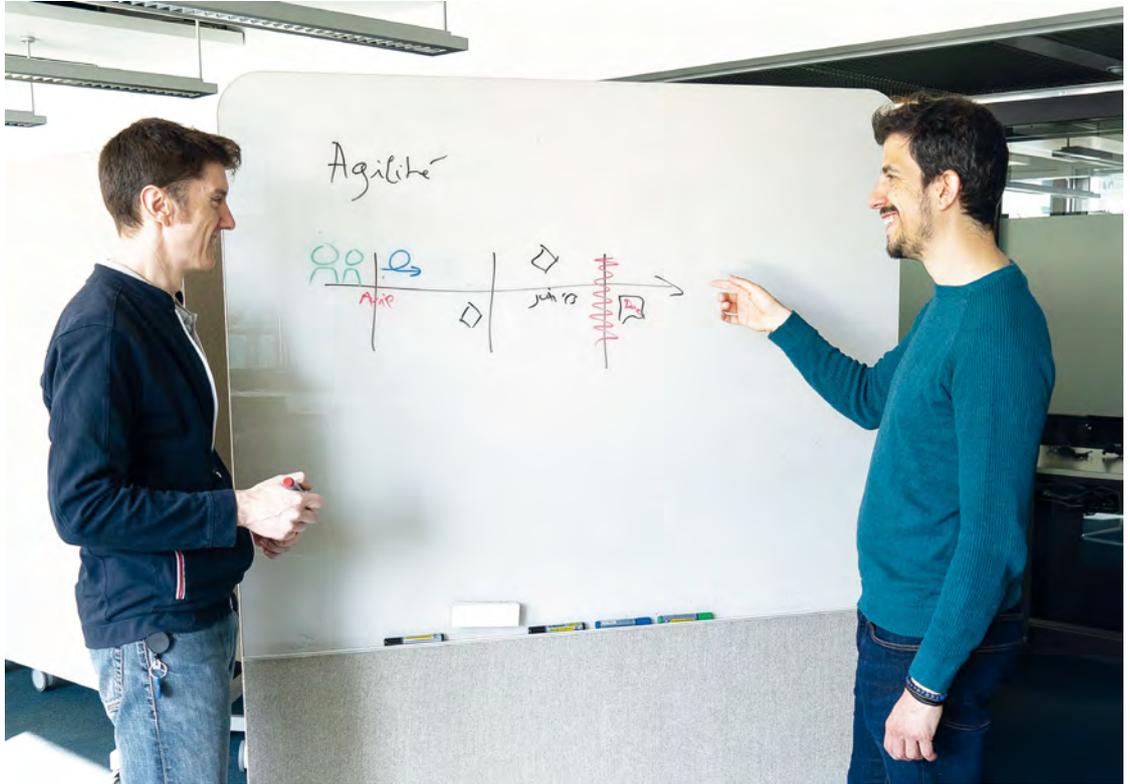
croissante de la population et des entreprises d'accéder en tout temps à leur administration. Très sollicité durant la pandémie du Covid, le catalogue des e-démarches s'est étoffé de plus de 50 nouvelles prestations entre début 2020 et mi 2022 pour atteindre 150 démarches en ligne. Récemment, l'OCSIN a inauguré « Mon espace e-démarches », un portail d'échange en ligne

et sécurisé avec l'administration. Il permet notamment aux personnes résidentes ou actives dans le canton de suivre l'avancement des démarches et consulter les documents reçus.

Des efforts ont également été entrepris afin de développer et de simplifier l'utilisation des moyens d'identifications électroniques de l'Etat. Le canton offre à chaque citoyenne et citoyen genevois la possibilité de créer un compte GenèveID. Il lui permet d'accéder de manière sécurisée à son dossier électronique de patient, aux prestations e-démarches de l'administration ainsi qu'à d'autres services publics numériques. Durant cette législature, le nombre de comptes utilisateurs de l'administration en ligne a augmenté de plus de 50%, pour atteindre désormais le nombre de 360'000.

A relever aussi le lancement d'une plateforme de participation citoyenne (www.participer.ge.ch), qui rassemble les concertations populaires visant à développer des initiatives en faveur de la mobilité, du territoire ou encore de l'écologie. À ce jour, pas moins de 21 consultations ont été publiées et de nombreuses contributions enregistrées. Le succès de ce projet est le résultat d'une coopération entre le Genève Lab et les métiers de l'administration cantonale.

Le catalogue des e-démarches s'est étoffé de plus de 50 nouvelles prestations entre début 2020 et mi 2022 pour atteindre 150 démarches en ligne



SÉCURITÉ DE L'INFORMATION

La cybersécurité est plus que jamais un enjeu majeur dans la transformation numérique de notre société. Les récentes fuites de données émanant de structures publiques romandes en sont l'exemple le plus

frappant. De son côté l'OCSIN détecte sur ses infrastructures plus de 5'000 événements, chaque seconde, en relation avec la sécurité de l'information. Deux programmes d'envergure ont été lancés afin d'identifier les risques quant à la fuite d'informations sensibles ainsi que le déploiement de solutions permettant la mise en conformité aux évolutions de la réglementation. En 2022, les projets soutenant la stratégie se sont focalisés sur l'évaluation des rôles tenus par les membres de l'administration ainsi que sur la classification des données structurées.

L'OCSIN détecte sur ses infrastructures plus de 5'000 événements, chaque seconde, en relation avec la sécurité de l'information

Entre 2021 et 2022, une vaste campagne de sensibilisation à la sécurité a été menée à destination des collaboratrices et collaborateurs de l'Etat. Cette dernière avait pour objectif de communiquer les bonnes pratiques et réflexes à adopter en matière de sécurité de l'information. De nombreux thèmes ont été abordés : usages professionnels et privés, mots de passe, protection des appareils mobiles, classification des informations et menaces externes.

En complément, des efforts ont été investis dans la gestion de crise et la continuité des services numériques, de même que dans l'actualisation des directives transversales internes à l'administration.

ÉCOLE NUMÉRIQUE

Dans son programme de législature, le Conseil d'Etat a mis l'accent sur le développement de l'enseignement à l'ère du numérique. Ainsi, deux importants projets de loi ont été déposés et votés en mars 2023 par le Grand Conseil. Le premier a pour objectif d'équiper les établissements du cycle d'orientation et du secondaire II d'une connexion Wi-Fi. Cette mesure vise à garantir l'accès aux ressources numé-

riques requis par les nouveaux plans d'étude. Les déploiements ont été planifiés en partenariat avec les directions générales et ont commencé dans certaines écoles. Le second projet a pour ambition de consolider le parc d'équipements numériques des écoles du canton. Cette démarche a l'avantage d'accompagner l'éducation numérique dans des conditions optimales.

VOTE ÉLECTRONIQUE

Le canton de Genève a longtemps été pionnier en matière de vote électronique. Durant 15 ans, il a fait évoluer son système et a activement collaboré avec la Confédération dans la formalisation des conditions-cadres. Au total, 6 cantons étaient hébergés sur la solution genevoise. Par souci de transparence, l'administration cantonale a publié le code source de son système CHVote. Ainsi, chaque citoyenne et citoyen, de même que la communauté informatique avait la possibilité de participer à la vérification ou à la construction du socle.

Au fil du temps, les exigences fédérales ont évolué. En sus, le développement et l'exploitation du système sont devenus très coûteux. En conséquence, le Conseil d'Etat a décidé d'arrêter son projet de vote

électronique en 2018. La collaboration avec les entités publiques et la communauté Open Source active sur GitHub aura permis de fournir une plateforme sécurisée aux votantes et votants suisses du monde entier.

Le Conseil d'Etat n'a cependant pas renoncé au vote électronique. La prochaine législature devrait permettre à la population genevoise de bénéficier à nouveau de ce canal, cette fois en s'appuyant sur la solution de la Poste qui sera prochainement mise en service.

TRAVAILLER AUTREMENT GRÂCE AUX NOUVELLES MÉTHODES

La qualité des prestations fournies par l'administration cantonale découle de la qualité de vie au travail. En cohérence avec la stratégie des ressources humaines de l'Etat, l'OCSIN a lancé en 2017 un programme de transformation culturelle visant à faire évoluer les pratiques professionnelles en les rendant notamment plus efficaces. Dès lors, le réaménagement des espaces de travail en « smart office » s'est imposée comme une évidence dans ce processus de transformation.

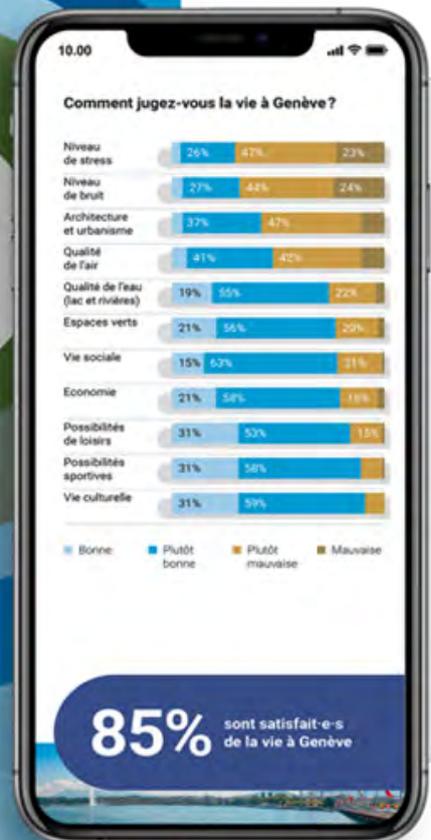
En 2021, l'OCSIN a mis en place une organisation permettant aux collaboratrices et collaborateurs d'évoluer dans des emplacements différents en fonction des activités exercées: le travail collaboratif ou individuel ainsi que des espaces d'échanges informels. Ce projet pilote est le fruit d'un partenariat entre plusieurs offices de l'Etat et a permis le déploiement d'un dispositif innovant.



GENÈVE 2050

GENÈVE 2050:
QUEL FUTUR
SOUSHAITEZ
VOUS?

RAPPORT DE SYNTHÈSE
DE L'ENQUÊTE
PARTICIPATIVE 2019
NOVEMBRE 2020



GENÈVE 2050

Voir loin, viser court

Dès le début de la législature 2018-2023, le Conseil d'Etat a exprimé la nécessité de pouvoir mieux appréhender les échelles temporelles lointaines difficiles à maîtriser en raison des évolutions de notre société. Une démarche innovante de prospective, Genève 2050, a été initiée, avec une vaste consultation menée auprès de la population et de la jeunesse. La démarche est co-pilotée par le département du territoire et le département des infrastructures.

Au vu des profonds changements écologiques, économiques et sociaux qui sont en cours, les réflexions doivent permettre de répondre aux défis à long terme pour le canton en orientant de manière appropriée les choix de société et en identifiant des pistes d'actions à mettre en œuvre au sein de différentes politiques publiques. Le 2^e volet du rapport de la démarche GE2050, publié en novembre 2022, s'adresse à la population, aux organisations non gouvernementales et aux autorités.

Ce bilan intermédiaire, qui fait suite au rapport initial de 2020, témoigne de la bonne intégration de la prospective au sein de l'Etat. Il s'agit ainsi non seulement de réformer la manière de concevoir les politiques publiques, mais de faire évoluer celles-ci en permanence dans un environnement en mutation. Ce rapport illustre comment la commission de prospective, qui intègre tous les départements de l'administration cantonale, a poursuivi ses travaux sur une première série de thématiques, en faisant aussi appel à des experts et partenaires externes.

Les travaux de la commission prospective s'organisent autour de trois dynamiques: administration, participation et thématiques émergentes. Le but est de promouvoir la démarche de la prospective au sein de l'administration, la société civile et auprès des acteurs économiques afin de consolider une vision commune du futur. La commission explore aussi

des questions nouvelles ou traitées par segments afin d'éclairer les politiques publiques et de favoriser les synergies en partenariat avec des experts thématiques. Les thèmes de la transition écologique et numérique, des défis du vieillissement de la population de la finance durable ou encore de l'intelligence artificielle ont notamment été abordés.

L'objectif est également de repérer des opportunités de coordination des réflexions en amont, faciliter l'identification de liens entre la stratégie et les préoccupations prospectives, repérer des synergies ou d'éventuels besoins de coordination avec d'autres stratégies ou départements, ou encore identifier les potentiels de coordination pour une éventuelle démarche d'implication citoyenne, etc. Ainsi, Genève 2050 est un outil à disposition de la planification des politiques publiques.

En lien avec l'intégration de la prospective dans l'action publique, la planification de l'aménagement du canton de Genève et son développement se font essentiellement au travers du Plan directeur cantonal, soit actuellement à l'horizon 2030. Or, aujourd'hui, conformément à l'agenda de la Confédération, les réflexions en matière de développement des infrastructures de transport, se projettent déjà bien au-delà de 2040. C'est une des raisons pour lesquelles le Conseil d'Etat a souhaité réinterroger les méthodes de planification afin de disposer des moyens nécessaires pour répondre aux enjeux liés au développement de Genève à l'horizon 2050.

Riche de perspectives, Genève 2050 propose des pistes d'évolution en phase avec la société, pour accompagner les profondes transitions. Ces travaux devront se poursuivre lors des prochaines législatures.

POUR TOUTE INFORMATION COMPLÉMENTAIRE

WWW.GE.CH