

# DIMENSIONS & PERSPECTIVES



## Traversée du Lac :

Réalisable grâce à un partenariat public-privé (PPP)

## Aéroport de Genève :

Un atout majeur pour notre région

## Votations fédérales du 24 novembre 2013 :

Initiative «1:12» : NON

Vignette autoroutière : OUI

## Editorial



**Luc PERRET**  
Président FMB

Les résultats des élections cantonales sont mitigés avec un affaiblissement du centre-droit et un renforcement des extrêmes populistes de droite et de gauche, aux solutions simplistes.

Certains affirment que notre canton sera ingouvernable durant les 5 prochaines années avec trois pôles antagonistes d'égale importance. Et si au contraire c'était une chance pour des solutions pragmatiques et raisonnables, seules à même d'éviter la paralysie et le chaos ? Cela passe sans doute néanmoins par un gouvernement

moins polarisé. C'est pourquoi la FMB soutient activement les 5 candidat(e)s de l'Entente, à savoir Mme I. ROCHAT et MM. L. BARTHASSAT, S. DAL BUSCO, F. LONGCHAMP et P. MAUDET, arrivés en demeurant en tête au premier tour, preuve de la confiance de la population.

Les défis qui nous attendent sont nombreux et la FMB sait pouvoir compter sur les Député(e)s qu'elle a contribué à faire élire. Qu'ils trouvent ici l'expression de la reconnaissance des métiers du bâtiment pour leur engagement, avec également une pensée particulière pour les candidat(e)s qui n'ont pas trouvé grâce aux yeux des électrices et électeurs genevois.

Et puisque l'on parle d'avenir, un mot pour dire combien celui de notre région est intimement lié à un tissu économique diversifié, tourné autant vers le marché intérieur que vers le monde qui nous entoure, à la Genève internationale, à des conditions-cadres souples et attrayantes, à des infrastructures modernes et performantes.

Tout au long de ce 13ème numéro de Dimensions & Perspectives, vous découvrirez que les choses sont intimement liées, qu'il s'agisse de l'Aéroport international de Genève, de conditions-cadres du droit du travail ou de moyens financiers pour le réseau routier.

Genève vit, Genève se développe, Genève construit.

Bonne lecture !

## La Traversée du Lac est réalisable plus rapidement



Fédération des  
Entreprises  
Romandes  
Genève



UBS



**Faute de moyens financiers au plan fédéral, plusieurs infrastructures visant à supprimer les goulets d'étranglement sur les routes sont reportées aux calendes grecques. C'est le cas notamment de la Traversée du Lac dans le canton de Genève. Cette région souffre en effet d'engorgements chroniques croissants.**



**Des solutions alternatives de financement existent et méritent d'être prises en considération.**

Une étude démontre que la Traversée du Lac présente toutes les qualités requises pour une réalisation en partenariat public-privé, avec de nombreux avantages à la clé, dont une réalisation plus rapide de l'ouvrage. L'étude a été réalisée sur mandat conjoint octroyé par la Fédération des Entreprises Romandes Genève (FER Genève), la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), la Fédération genevoise des métiers du bâtiment (FMB), la Fondation Genève Place Financière, Retraites populaires, Losinger Marazzi, UBS et economiesuisse.

### **Un partenariat public-privé permet de réaliser la Traversée du Lac avant 2030**

Avec près de 270 jours de bouchons par an, le bassin genevois est l'un des plus embouteillé de Suisse. La situation empirera si rien n'est entrepris. D'ici à 2030, 200'000 habitants supplémentaires – dont 100'000 pour le seul canton – sont attendus dans la région franco-valdo-genevoise ; les déplacements augmenteront de près de 26% dans cet intervalle, selon les études de l'Etat de Genève. Aussi, la Traversée du Lac fait partie intégrante du plan stratégique « Mobilités 2030 » du Conseil d'Etat genevois, adopté au printemps dernier, pour répondre à ces besoins de mobilité croissants. Cet ouvrage n'ayant pas été retenu dans le deuxième paquet de la Confédération pour la suppression des goulets d'étranglement, il est donc opportun d'envisager le partenariat public-privé (PPP) comme une solution alternative. En effet, toutes les conditions nécessaires pour une réalisation par un PPP de la Traversée du Lac sont réunies, selon l'étude effectuée par un consortium d'experts piloté par ProgTrans AG.

### **Amélioration de la qualité de vie au centre-ville de Genève et développement des transports publics et de la mobilité douce**

L'étude confirme que la Traversée du Lac contribuera à soulager durablement la problématique des goulets d'étranglement de toute une région. Elle pourrait ainsi délester les autres routes de près de 80'000 véhicules par jour, en reportant les déplacements entre l'est et l'ouest de l'agglomération sur le réseau autoroutier. Le développement des transports publics et de la mobilité douce dans le cœur urbain pourrait ainsi être mis en place plus rapidement. Le gain de temps en déplacement pour les usagers de la Traversée du Lac serait d'environ 20 minutes par trajet aux heures de pointe.

### **Des investisseurs intéressés par le projet**

Une enquête menée auprès d'institutions financières, parmi lesquelles des caisses de pension, révèle que des partenaires privés sont très intéressés à investir dans ce type de projet. La Traversée du Lac peut d'ailleurs être financée uniquement par des fonds privés, l'ouvrage restant une infrastructure publique, en mains des autorités publiques. L'étude montre qu'un financement mixte, avec une part de financement public, représenterait une option intéressante, dans la mesure où elle allégerait la charge financière de l'Etat. Les simulations réalisées dans l'étude permettent d'identifier les leviers d'action, pour moduler le financement par PPP à satisfaction aussi bien des pouvoirs publics que des investisseurs privés.

## grâce à un partenariat public-privé



### Un ouvrage ambitieux, mais réalisable sur le plan technique

En Europe, le PPP a permis de réaliser plusieurs projets d'une envergure comparable. Techniquement, ce chantier représente un beau défi. Le franchissement du lac par un pont ou un tunnel s'avère complexe compte tenu de la nature des sols. Mais les solutions existent et l'expertise technique confirme les conclusions des études réalisées par l'Etat de Genève. En plus des solutions déjà esquissées, la possibilité de creuser un tunnel sous-lacustre serait non seulement envisageable, mais financièrement aussi plus avantageuse ; elle serait, en outre, plus favorable du point de vue environnemental.

### Des avantages significatifs pour l'Etat

Une réalisation par un PPP a, pour l'Etat, des avantages significatifs. Le consortium d'experts a notamment mis en exergue les éléments suivants :

- Une optimisation du projet et une maîtrise complète des coûts sur le long terme, grâce à une approche globale du cycle de vie de l'infrastructure qui tient compte des prestations de développement, de conception, de financement, de construction, d'exploitation et de maintenance.
- Une durée de conception et de réalisation de l'ouvrage réduite, en raison du fait que la rémunération du partenaire privé dépend du respect des conditions définies, préalablement, dans le contrat.
- Une répartition équilibrée des risques entre partenaires, chacun prenant en charge ceux qu'il est le mieux à même d'assumer.
- Une meilleure prévisibilité pour le budget de l'Etat, ainsi que la possibilité de faire davantage participer les usagers au financement, à travers un péage par exemple, lorsque l'ouvrage s'y prête.

L'étude arrive ainsi à la conclusion que la Traversée du Lac est un ouvrage nécessaire pour fluidifier la circulation dans la région franco-valdo-genevoise, qu'elle est techniquement réalisable et qu'elle remplit toutes les conditions requises pour une réalisation via un partenariat public-privé.

#### Informations générales :

Alain Meylan, Directeur du département des associations - FER Genève  
Tél. + 41 79 200 75 74

Jacques Jeannerat, Directeur général de la CCIG  
Tél. + 41 78 622 22 91

Nicolas Rufener, Secrétaire général de la FMB  
Tél. + 41 22 339 90 00

Steve Bernard, Directeur de la Fondation Genève  
Place Financière  
Tél. + 41 22 849 19 19

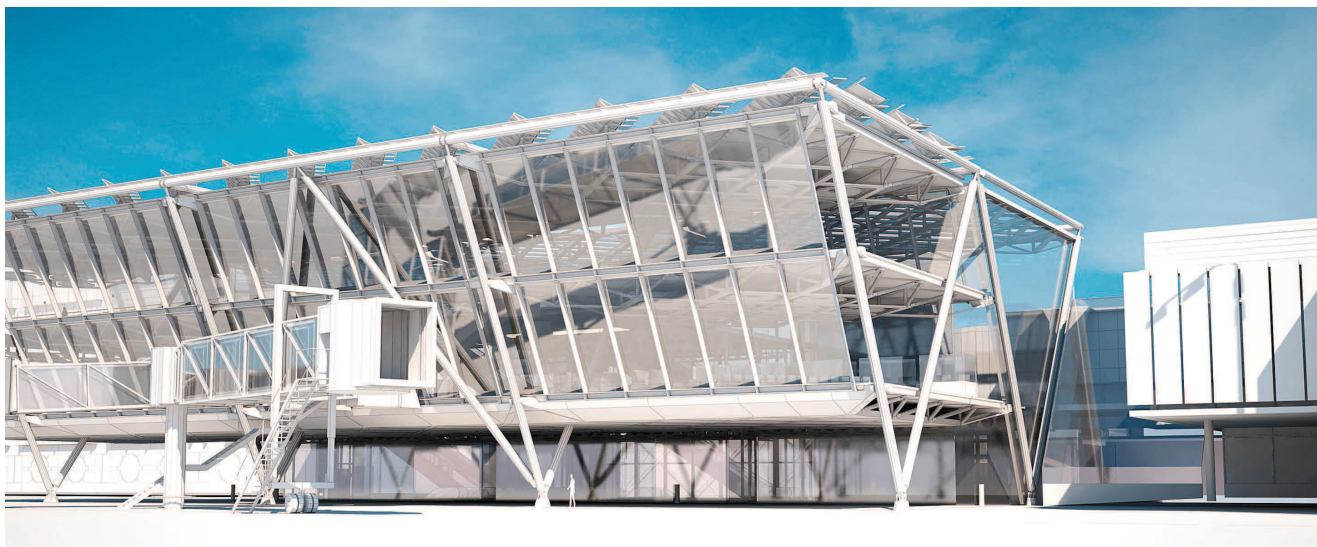
Cristina Gaggini, Directrice romande d'economiesuisse  
Tél. + 41 78 781 82 39

#### Informations techniques sur l'étude :

Serge Bodart, Ingénieur Conseil EPFL-SIA  
Tél. + 41 79 680 39 65

## Ne pas couper les ailes à Genève !

**L'Aile Est de Genève Aéroport va donner un futur aux décisions historiques qui ont fait décoller la ville.**



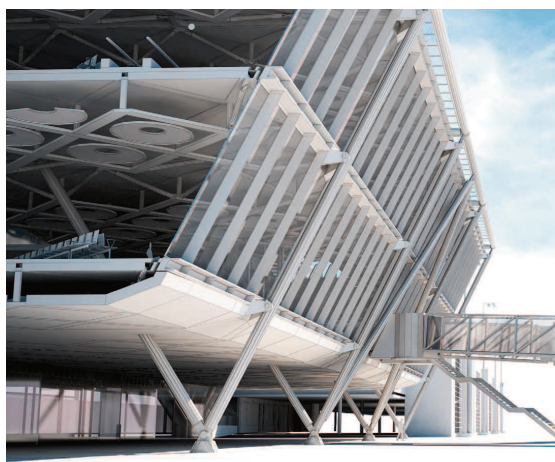
**S**eul. Louis Casai était seul. Presque contre tous. L'homme d'Etat genevois n'en démordait toutefois pas. Si Genève devait avoir un jour l'ambition de devenir une ville internationale, il lui faudrait pouvoir disposer d'un aéroport digne de ce nom. Lorsque le conseiller d'Etat propose d'agrandir la piste de Genève Aéroport et de la porter à des dimensions plus ambitieuses, nous sommes au cœur des tristes événements entourant la Seconde Guerre mondiale. Une grande partie de l'aviation civile est clouée au sol, de sorte que le pari semble insensé. Mais Louis Casai va se battre pour faire triompher sa vision.

Près de quatre-vingts ans plus tard, avec plus de 14 millions de passagers par an, le petit aéroport de Cointrin est devenu Genève Aéroport. Il emploie à lui seul près de 900 collaborateurs et collaboratrices. Plus de 180 entreprises sont installées sur la plate-forme, qui salarie au total 9'500 personnes. Une étude démontre que, par effets directs, indirects, induits et catalytiques, les activités déployées sur le site aéroportuaire génèrent en cascade 44'000 emplois et créent une richesse estimée à 7,2 milliards de francs.

L'homme qui s'est levé pour défendre ce projet de création d'un aéroport moderne a vu juste. Son regard a porté au loin et dans la bonne direction. Sous son impulsion, Genève s'est doté d'une infrastructure moderne qui s'est faite le moteur de son développement économique, financier, touristique, politique, diplomatique et social. Devenu un établissement

public autonome, cette entreprise fonctionne aujourd'hui comme une entité privée, se débat dans un univers concurrentiel, en même temps qu'elle pérennise l'esprit de service public qui fait d'elle un outil important du développement du canton.

Louis Casai s'est levé. Il a marché. Avancé. Il a donné le rythme à des milliers d'hommes et de femmes qui perpétuent aujourd'hui ce mouvement et marchent dans ses pas.

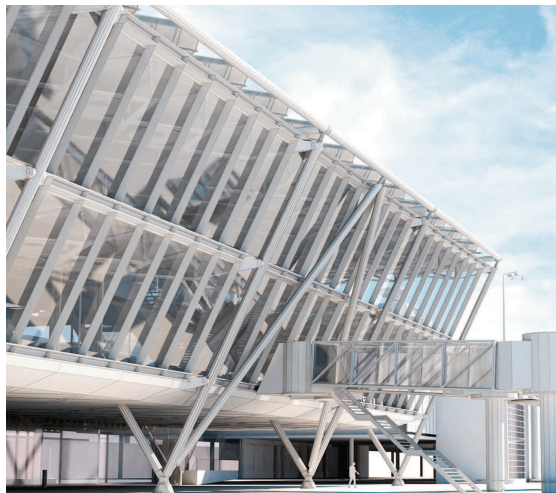


Des décennies plus tard, Genève Aéroport dessert environ 125 destinations différentes, grâce à plus de cinquante compagnies aériennes. Genève est connectée à la plupart des grandes villes d'Europe et jouit de lignes intercontinentales qui la relient à des villes importantes comme New York, Washington, Montréal, Pékin ou Dubaï, pour ne citer qu'elles.

Genève Aéroport n'est pas arrivé à une quelconque destination. Il reste en chemin. Ses dirigeants le conservent dans cette dynamique de mouvement qui lui permet de s'adapter sans cesse aux évolutions du secteur et aux besoins accrus de déplacements auxquels répondent les diverses lignes opérées par des acteurs différents et complémentaires du trafic aérien. Et le projet d'Aile Est s'inscrit dans cette dynamique.

En effet, malgré une croissance importante en comparaison des autres plates-formes de la Vieille Europe, Genève n'en reste pas moins un aéroport aux dimensions limitées. Après avoir accompagné les débuts de l'aviation, dans les années 20, le champ d'aviation a grandi à mesure que les villes se développaient, le canton aménageant son territoire autour de nouvelles voies de circulation. Genève Aéroport est aujourd'hui cerné par des zones urbanisées, industrielles, une frontière, des routes, autoroutes, voies ferrées, une gare, des centres de congrès, d'exposition et de culture... qui se justifient d'ailleurs en grande partie par le dynamisme induit par l'aéroport.

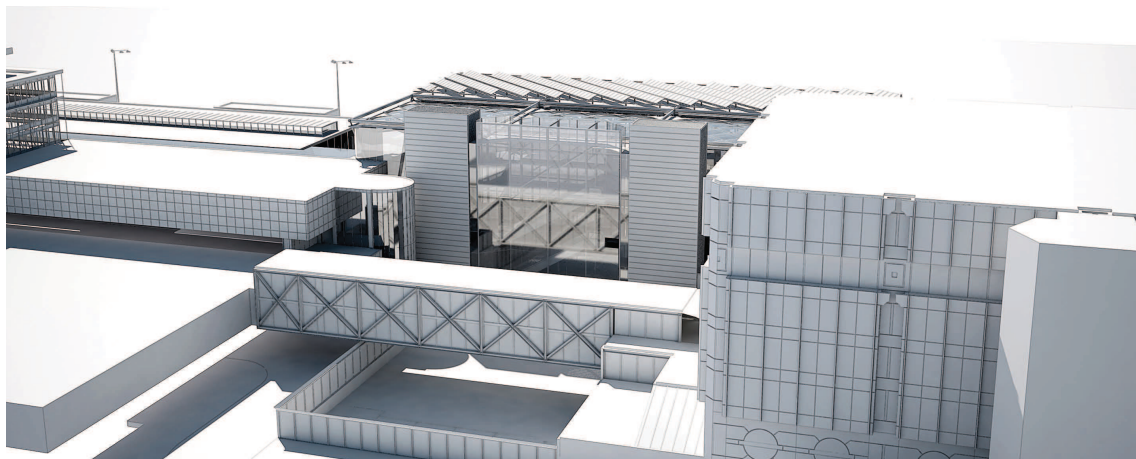
Pour continuer à remplir son rôle et nourrir ce mouvement alentour comme plus largement à l'intérieur d'un vaste bassin de vie transfrontalier, elle doit se doter de nouvelles salles d'embarquement. Principalement dédiée aux vols long-courriers, l'Aile Est va remplacer des infrastructures construites à titre provisoire dans les années 70. Aujourd'hui complètement obsolètes, ces bâtiments doivent être remplacés, faute de quoi Genève Aéroport met en danger la pérennité des lignes prestigieuses qui la connectent aux plus grandes plaques tournantes du monde.



**GENÈVE**  
AÉROPORT

L'Aile Est, en tant que telle, ne constitue pas un outil pour créer de la croissance à Genève. Cette croissance précède en effet depuis de nombreuses années ledit projet de construction. Ce nouveau bâtiment permettra en revanche à Genève Aéroport de faire face à l'évolution de trafic qui s'impose à lui dans ce contexte économique qui, de façon inespérée, laisse Genève caracoler dans le peloton de tête des pôles économiques.

Notre région, notre canton et notre aéroport doivent continuer de regarder loin dans la direction de l'adaptation incessante de ses infrastructures, pour ne pas inverser le mouvement vertueux qui l'a vu jusqu'ici faire les bons choix au bon moment.



## Votations fédérales du 24 novembre 2013

### Initiative «1:12 - Pour des salaires équitables» : NON à un texte trompeur, dangereux pour l'équilibre des finances publiques et des assurances sociales

**C**ette initiative lancée par les jeunes socialistes, sans l'appui de la gauche, ni des syndicats, a finalement récolté suffisamment de signatures pour être soumise au peuple. Si une partie de la gauche la soutient dorénavant, c'est plus par opportunisme politique que par réelle conviction. Même les syndicats sont divisés.

Il faut dire que, sous couvert d'équité, on nous propose ni plus ni moins qu'un véritable monstre bureaucratique qui concrétiserait une ingérence étatique inadmissible dans les entreprises.



Pour les rares sociétés visées, il ne sera pas difficile d'y échapper, par exemple en délocalisant avec des dégâts considérables pour l'emploi et, pour toutes les autres, elles feront face à des contraintes exorbitantes. Aucun bas salaire ne sera augmenté !

Surtout, une manne importante risque d'échapper tout bonnement aux impôts et aux assurances sociales car les hauts salaires effectivement versés en Suisse qui seront concernés vont diminuer, entraînant une baisse des charges fiscales et des cotisations sociales qui leur sont liées. Le péril est important et il appartiendrait alors aux PME et à la population de compenser ces pertes, ce qui est inadmissible.

**Cette initiative est dangereuse pour notre système économique et le Comité de la FMB vous recommande de voter NON.**



### Modification de la loi fédérale sur la vignette autoroutière : OUI à des recettes supplémentaires pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement du réseau des routes nationales

**L**e réseau des routes nationales a besoin de moyen en suffisance pour demeurer efficient.

Or, le transfert de plusieurs tronçons routiers des cantons à la Confédération appelle de nouveaux financements pour en assurer l'exploitation, l'entretien et l'aménagement.

C'est le but de cette hausse du prix de la vignette autoroutière, certes substantielle, mais à un niveau qui demeure modeste en comparaison internationale (un aller-retour Genève-Paris coûte actuellement fr. 100.--), sachant également qu'il n'a pas évolué depuis 1995.

S'il est au demeurant vrai que le trafic automobile paie déjà un lourd tribut à l'Etat fédéral, il faut ici se féliciter de ce que la hausse prévue lui profitera bien. C'est un signal fort envoyé aux autorités fédérales de gagner en transparence dans l'affectation des recettes selon le principe du financement par l'utilisateur, sans croisement de flux financiers. D'autres combats s'annoncent en la matière pour lesquels il s'agira de se montrer extrêmement vigilant.

**Pour ces raisons, le Comité de la FMB vous recommande de voter OUI.**

## Assurances-accidents : évolution réjouissante des primes

**En 2014, pour 70 % des entreprises du secteur principal de la construction, les primes de l'assurance contre les accidents professionnels (AAP) vont demeurer stables ou baisser. Dans l'assurance contre les accidents non professionnels (AANP), les primes vont baisser pour 92 % des entreprises de ce même secteur.**



**L**es abaissements de primes interviennent après le réexamen annuel du risque et sont la conséquence d'une baisse des coûts et d'une diminution durable du risque. Dans la classe 41A, malgré une chute de 40 % du taux de risque AAP - fréquence des accidents et coûts par cas - ces quinze dernières années, l'évolution du risque tend à se stabiliser, ce que ne manquent pas de refléter les primes. S'agissant de l'AANP, le taux de risque a baissé de 20 %. La prime effective étant fonction du risque d'accident de l'entreprise et de la branche, certaines entreprises peuvent quand même voir leurs primes augmenter.

### Réduction du fonds de compensation

Le secteur principal de la construction bénéficiera, en outre, d'une réduction de son fonds de compensation de l'AAP. En effet, ce fonds dépasse la valeur cible fixée par le Conseil d'administration (25 %). La Suva va donc restituer les excédents aux entreprises concernées sous la forme d'une réduction exceptionnelle de 5 % sur les primes nettes. Dans l'AANP, il n'y aura pas de réduction des fonds de compensation car les valeurs maximales ne sont pas encore atteintes.

### Qu'est-ce qu'un fonds de compensation?

La Suva constitue des fonds de compensation à partir des produits financiers et des recettes de primes pour chacune des deux branches d'assurance (AAP et AANP). Ces fonds sont fonction du risque d'accidents. Ils permettent de maintenir les primes à un niveau stable en cas de récession et d'éviter que les entreprises aient à faire face à un alourdissement de leurs charges salariales annexes pendant les périodes économiques difficiles. Le Conseil d'administration de la Suva a décidé que ces fonds devaient être alimentés jusqu'à ce qu'ils atteignent 25 % d'une prime annuelle nette dans l'AAP et 35 % dans l'AANP.

Suva  
Communication d'entreprise  
Jean-Luc Alt

## La FMB et Léman Emploi partenaires pour l'emploi à Genève !



**Léman Emploi est une agence de placement associative et un centre de formation et de coaching spécialisé en transition de carrière. Ses spécialistes en ressources humaines conseillent chaque année environ 600 demandeurs d'emploi et sont en contact avec 2'500 entreprises pour leur permettre d'effectuer des recrutements de qualité. Cette structure, partenaire de l'Office Cantonal de l'Emploi et du SECO est reconnue d'utilité publique.**

**S**outenue par l'Union Industrielle Genevoise et la Fédération des Entreprises Romandes, l'association a constitué un réseau avec les entreprises du canton qui recourent à ses services d'accompagnement et de placement. Léman Emploi reçoit fréquemment des candidats du domaine du bâtiment et souhaite se rapprocher des entreprises de ce secteur.

Zahia Guia, directrice de Léman Emploi précise : « collaborer avec Léman Emploi est une occasion unique pour les employeurs de mettre en pratique leur responsabilité sociale en recrutant localement du personnel compétent et en donnant une opportunité égale à tous les candidats, qu'ils soient en emploi ou non. »

La structure à but non lucratif se différencie d'une agence de placement commerciale. Les candidats sont suivis pendant plusieurs mois par un consultant attitré. Des entretiens sont fixés chaque semaine de manière à établir une relation privilégiée et à pouvoir bien cerner leur potentiel. La personne est au centre de la démarche : l'adéquation entre le projet professionnel, les compétences techniques, les qualités personnelles et les besoins de l'entreprise permettent d'effectuer des placements dans la durée.

### **Quels services pour les membres de la FMB ?**

Vous souhaitez recruter ?

Léman Emploi vous fait parvenir gratuitement des profils de candidats étudiés avec soin en fonction de vos besoins et vérifie les références des candidats pour vous faciliter le travail de pré-sélection. Léman Emploi peut également effectuer pour vous différentes démarches et vous aider dans les différentes phases du recrutement.

Vous devez vous séparer de collaborateurs ?

L'outplacement n'est pas réservé aux cadres ! Léman Emploi coach individuellement les personnes qui doivent quitter l'entreprise. Elles reprennent confiance en leur avenir plus rapidement. Du bilan de compétences au dossier de candidature et à la préparation aux entretiens d'embauche, les consultants suivent les candidats pour toutes les démarches liées à la recherche d'emplois.

**Contactez Léman Emploi pour recevoir plus d'informations et rejoindre le réseau des associations et entreprises membres.**

Léman Emploi - avenue de Châtelaine 97 - 1219 Châtelaine  
Tél : 022 322 00 00 - <http://www.lemanemploi.ch>

---

### IMPRESSUM

Ce journal paraît 4 fois par an, est tiré en français à 3'000 exemplaires et est imprimé sur du papier recyclé.

Responsable éditorial : Pierre-Yves Tapponnier • E-mail : [redaction@fmb-ge.ch](mailto:redaction@fmb-ge.ch)

FMB - PONT ROUGE CENTRE DE FORMATION - Rampe du Pont-Rouge 4 - 1213 Petit-Lancy

Conception graphique : Agence Hémisphère • Impression et diffusion : Imprimerie Genevoise SA.