

DIMENSIONS & PERSPECTIVES



Évolutions légales et réglementaires cantonales

La FMB prend position sur plusieurs projets d'importance

Votations du 24 novembre 2024

Les infrastructures et le droit du bail au centre des débats

Syndicat Patronal d'Entrepreneurs en Métallurgie du Bâtiment (SPM)

La FMB souhaite la bienvenue à son nouveau membre!

Editorial



Pierre-Alain L'HÔTE
Président FMB

Le 24 septembre dernier se tenaient des Assises organisées par le Département du territoire sous le titre « Développement économique et limites territoriales », qui ont réuni plus d'une centaine d'invités triés sur le volet.

Les débats passionnés ont démontré la difficulté croissante d'aménager notre territoire, dans un environnement contraint qui voit se multiplier les sollicitations face à des limites, parfois réelles, parfois virtuelles ou imaginaires.

Aujourd'hui, Genève est à la croisée des chemins.

D'un côté, l'on bénéficie d'une attractivité qui ne se dément pas, avec des conditions-cadres très favorables, permettant une prospérité pratiquement sans égal, qui offre un niveau de vie appréciable et finance un Etat social parmi les plus généreux au monde.

D'un autre côté, l'on entend de plus en plus de voix s'exprimer pour dire que cette croissance apporte son cortège de nuisances qui péjorent notre qualité de vie, que les inégalités se creusent, que l'impact social et environnemental de notre situation enviée devient insupportable.

La vraie question est en fait celle de savoir si notre canton-ville doit demeurer à son échelle passée ou entrer dans une nouvelle dimension de métropole et si ce changement profond est inéluctable, respectivement compatible avec le maintien de certains acquis, ou s'il doit nécessairement se faire au détriment de ceux-ci, entraînant malheureusement une péjoration.



© Onirism

La réponse se trouve sûrement dans une certaine humilité qui doit nous faire admettre que si notre exceptionnelle situation trouve de nombreuses explications dans ce que Genève est, rien n'est jamais acquis et à trop vouloir sanctifier les choses, on finit par les vitrifier.

Le développement, s'il n'est pas une fin en soi, est une réponse qualitative évidente si on se donne les moyens de le maîtriser, de l'accompagner. Le projet de passerelle piétonne du Mont-Blanc résume à lui seul tous ces enjeux, alors qu'il est le fruit d'un concours architectural de très haut niveau, de débats politiques nourris, d'une vraie réflexion de fond. Les arguments pour le torpiller ressemblent plus à une instrumentalisation et à un refus de grandir, quitte à accepter de dépérir.

La FMB a clairement choisi son camp : celui d'une Genève qui a confiance en l'avenir, qui multiplie les projets ambitieux et vertueux, où il continuera de faire bon vivre, où chacune et chacun continuera d'avoir sa place dans une société ouverte, progressiste, libérale, inclusive, multiple, ambitieuse, responsable.

Procédures de consultation : la FMB au cœur du dispositif

La rentrée de fin d'été a coïncidé avec de nombreuses prises de position de la FMB sur différentes thématiques cruciales pour l'industrie de la construction, touchant le climat, l'énergie, les ressources.

Projet de loi sur le climat

En matière climatique tout d'abord, on a frisé le psychodrame. En effet, après avoir déclaré «l'urgence climatique» en décembre 2019, dans une belle unanimité, mais sans mesurer la portée et les conséquences de cette déclaration politique démagogique, le Grand Conseil a constaté que toute l'action étatique était dorénavant vue par ce prisme uniquement.

Tous les projets de modifications de dispositions légales et réglementaires, tous les documents, tous les projets du canton mentionnent dorénavant ce cadre, qui n'a pourtant aucune portée normative.

Le Conseil d'État a ainsi déposé un projet de loi sur le climat au contenu très problématique en ce qu'il consacre effectivement un important déséquilibre au développement durable qui doit présider à l'action publique, plaçant cette nouvelle loi au-dessus de toutes les autres avec des contraintes très importantes et surtout une non-conformité au droit supérieur, alors que notre pays s'est doté d'une loi fédérale ad hoc sur le climat et l'innovation (LCI), plébiscitée par la population le 18 juin 2023.

Face à l'opposition du Grand Conseil enfin plus clairvoyant, la seule issue était la concertation qui aurait dû avoir lieu en amont, mais qui a été initiée tardivement par le Conseil d'État, sur pression du Législatif. Si l'on peut ainsi regretter la forme, le résultat sur le fond est plutôt raisonnable et pragmatique.

Il appartiendra maintenant au politique de décider s'il veut de ce consensus, s'il souhaite l'adapter ou s'il entend le rejeter, mais la FMB estime que le texte actuel est acceptable. Sur un plan technique, force est de constater que Genève n'a plus l'ambition de se distinguer de la Confédération et va ainsi a priori s'en tenir aux objectifs fédéraux, même si les définitions ne sont malheureusement pas parfaitement identiques. En particulier, notre canton va se

concentrer sur la limitation des émissions directes.

Les seuls points, de détail, encore sujets à discussions du point de vue de l'industrie de la construction concernent la définition de l'objectif de 30% de canopée en milieu urbain qui pourrait appeler à d'importantes réallocations territoriales, y compris avec le bâti existant. Au surplus, l'on peut saluer le souci de la hiérarchie des différents documents de planification et la précision relative à la cohérence entre ces instruments, y compris le Plan climat qui n'a plus la préséance. Enfin, une solution particulière pour les questions de mobilité professionnelle emporte notre adhésion, tant il était indispensable, mais pas acquis initialement, d'appréhender cette mobilité de façon spécifique.

Projet de révision de la loi sur les Eaux

Dans le même temps, le projet de révision de la loi sur les Eaux était aussi en consultation jusqu'à la fin septembre 2024. Même si notre canton et plus largement notre pays semblent à l'abri de soucis de pénurie, il s'agit quand même d'une ressource qu'il importe de protéger, de préserver, de valoriser.

À nouveau cependant, c'est plus l'urgence climatique que l'équilibre des trois pôles du développement durable qui a parfois pris le dessus. En témoigne, une mise en perspective parfois un peu déséquilibrée, par exemple en mentionnant le point de vue écologique et légal comme étant de même rang, alors que la primauté de la loi est évidente.

Concernant la protection des cours d'eaux et la limite inconstructible à proximité, la reprise du dispositif existant et le maintien des droits à bâtir des parcelles concernées, localisées dès lors dans le respect des distances minimales, est à saluer dans un canton subissant une rareté du terrain constructible avec de fortes pressions. S'il s'agit de protéger la ressource eau, il faut aussi préserver la ressource territoriale dans toutes ses dimensions.





Surtout, ce projet de loi pose le cadre nécessaire devant permettre la mise en place d'une autorisation préalable pour pouvoir intervenir sur le réseau d'eau potable («concession Eau») que nous appelons de nos vœux depuis de nombreuses années. Cette exigence renforcera la qualité des interventions tout en valorisant les entreprises structurées de la branche, ainsi que les efforts de formation professionnelle et continue portés par les associations professionnelles (qui sont au demeurant affiliées à la FMB). C'est un progrès sanitaire et sécuritaire évident.

À ceci s'ajoute l'obligation pour les propriétaires d'immeubles de mettre en place des sous-compteurs individuels afin de pouvoir déterminer la consommation effective de chaque utilisateur et de répartir la facture d'eau, ce qui permettrait de mieux réaliser le principe de causalité. Cela étant, sous l'angle des économies d'eau, eu égard au prix de celle-ci, cette installation sera faiblement incitative. Vu le rapport coût / économies d'eau induites, d'autres dispositifs d'économie d'eau beaucoup plus simples peuvent se révéler plus efficaces, comme les limiteurs de débit ou les doubles chasses d'eau. Au demeurant, beaucoup de bâtiments anciens ne se prêtent que difficilement à de telles installations. Enfin, elles remettent en cause la situation actuelle sous l'angle du droit du bail qui fait figurer la consommation d'eau au titre des charges.

Ce projet traite aussi indirectement du développement des réseaux thermiques structurants (RTS), mais suscite à ce titre quelques interrogations. Or, la thématique a justement aussi fait l'objet d'un projet de modification réglementaire mis récemment en consultation, dans le prolongement de l'acceptation populaire le 13 février 2022 du monopole octroyé à SIG, que la FMB soutenait, et il importe que le dispositif normatif demeure cohérent. Ainsi, si l'obligation de raccordement se comprend, elle doit demeurer dans un horizon-temps acceptable et praticable, sans péjorer le développement d'alternatives crédibles, par exemple les installations de récupération de chaleur des eaux usées et surtout en préservant les droits des propriétaires concernés.

Géoinformation et BIM

Sur un autre sujet, mentionnons également le développement de la géoinformation avec un projet de règlement qui suit l'adoption d'une loi moderne et largement acceptée. Pour la FMB, hormis la multiplication des strates administratives qui interpelle quelque peu, l'accent a été mis sur le fait que le BIM (Building Information Model - maquette numérique) ne saurait représenter une «solution miracle», ni l'alpha et l'oméga de l'acte de construire au XXI^e siècle. Nombre de chantiers se passent de cet instrument, qui est souvent trop lourd et complexe pour de petites entreprises artisanales pour lesquelles le développement de systèmes intégrés est clairement excessif. Cela amène souvent un report de charges injustifié du maître d'ouvrage et de ses mandataires sur les entreprises exécutantes. Le coût de la traduction des plans de règles numériques pour les rendre compatibles selon les exigences de chaque donneur d'ordre peut devenir très important.

Par ailleurs, la proportionnalité devra continuer de guider l'action étatique lors de relevés, en particulier pour les renouvellements et mises à jour. Un état antérieur non conforme, en raison de différences très congrues, qui n'a jamais depuis fort longtemps fait l'objet de la moindre contestation, devrait parfois pouvoir être simplement confirmé.

Avec ces prises de position, la FMB est clairement dans son cœur de métier. Rappelons également le récent projet de loi d'adhésion à l'AIMP révisé (voir à ce sujet l'édition de Dimensions & Perspectives numéro 54 de septembre 2024), pour lequel des discussions tripartites se sont engagées concernant quelques dispositions topiques, ainsi que le projet de modification du Règlement sur les chantiers (RChant), dont la promulgation est attendue depuis plus d'une année...!

OUI à la réalisation de la passerelle du Mont-Blanc !

Suite à l'aboutissement d'un référendum, les électrices et électeurs en Ville de Genève sont appelés à se prononcer le 24 novembre 2024 sur le crédit de réalisation de la passerelle piétonne du Mont-Blanc. La FMB a rejoint le Comité unitaire « OUI À LA PASSERELLE PIÉTONNE DU MONT-BLANC », qui appelle à l'adoption du projet.



© Archigraphie

Une réalisation attendue depuis plus de 15 ans

La demande du Conseil municipal de la Ville de Genève de boucler le « U cyclable » autour de la rade datait de plus de 15 ans. Elle a abouti à l'organisation d'un concours en 2012 et le projet lauréat, retenu parmi 51 propositions, a convaincu le jury en apportant une réponse claire à la demande d'amélioration de la traversée pour les cyclistes et les piétons.

Le crédit de réalisation a été approuvé par le Conseil municipal le 7 février 2024.

Mise en valeur de l'espace public

La passerelle elle-même représente un ouvrage d'art contemporain qui témoigne de la volonté de l'inscrire dans l'histoire du patrimoine genevois et dont la population peut être fière. Du point de vue de la conception, une pile unique fait que cet ouvrage remarquable, d'une longueur totale de 268 mètres, s'intègre dans le site exceptionnel de la rade, conservant un dégagement sur le lac et les vues sur le paysage. Cette passerelle, uniquement piétonne, offre un passage généreux de 4,80 mètres de large avec un banc continu en bois, protégé de la route par un caisson métallique qui constitue la structure de la passerelle. Elle permet aux piétons de marcher en toute sécurité, tout en contemplant le lac, le paysage et le Jet d'eau.

Elle est donc un atout pour l'image emblématique de la rade et pour la population genevoise qui bénéficie ainsi d'un espace public de qualité pour se promener le long du lac d'une rive à l'autre. À cet égard, le soutien d'Hôtellerie Suisse Genève et de Genève Tourisme témoigne de l'atout de ce projet pour le tourisme.

Faciliter et sécuriser tous les déplacements

Elle a le mérite de boucler enfin le fameux « U cyclable » autour de la rade en restituant aux cyclistes l'actuel trottoir amont du Pont du Mont-Blanc pour une nouvelle piste cyclable bidirectionnelle. Cette séparation claire des flux piétons et cyclistes du trafic motorisé renforce la sécurité et le confort des différents usagers. Les cyclistes n'auront plus besoin de franchir sept fois (!) le flux de voitures pour passer de la rive droite à la rive gauche. Ce gain de temps

de parcours significatif et la sécurisation du trajet sont des arguments supplémentaires plaidant pour la réalisation de cet ouvrage, Genève réussissant enfin un projet d'ensemble sur le Pont du Mont-Blanc, fédérateur et cohérent pour toutes les mobilités d'une rive à l'autre.

Financement partagé

L'intérêt du projet est tel que diverses sources de financement ont pu être mobilisées. Ainsi, sur un coût total de Fr. 54,6 mio, la Ville de Genève n'aura à charge que Fr. 26,2 mio, montant qui comprend des mesures d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et des aménagements des deux rives (espace autour du Monument National reconfiguré et valorisé, plantation de nouveaux arbres et parterre fleuri).

Les autres contributeurs sont le Fonds d'infrastructure pour le projet d'agglomération, l'État de Genève, et une fondation privée. Il est à noter que la contribution fédérale sera perdue si les travaux ne sont pas terminés en 2027, ce qui rend d'autant plus important l'approbation du projet aujourd'hui.

Un large soutien

Le Comité unitaire « OUI À LA PASSERELLE PIÉTONNE DU MONT-BLANC » rassemble un nombre inédit d'associations et d'acteurs du monde politique, tous convaincus des qualités du projet. Aux côtés de la FMB, la majorité des partis politiques représentés au Conseil municipal, des associations économiques et du monde de la mobilité appellent à la réalisation de cette passerelle.

Le développement du projet en concertation avec la CGN et l'ensemble des partenaires concernés confirme sa place primordiale au centre du canton et au cœur de la Ville de Genève. Cet ouvrage d'art offre une nouvelle image contemporaine de la rade qui renforce l'attractivité de ce site privilégié et un espace de promenade pour l'ensemble de la population et les touristes avec ses vues extraordinaires sur le grand paysage lacustre et le Jet d'eau.

La FMB invite donc à voter OUI au projet de passerelle piétonne du Mont-Blanc !

L'actualité liée au projet est à consulter sur facebook.com/ouialapasserelle

Étape d'aménagement 2023 des routes nationales : un développement indispensable pour la Suisse romande

Le 24 novembre 2024 la population sera appelée à se prononcer sur la prochaine étape d'aménagement des routes nationales. Il s'agit d'un enjeu clé pour la Suisse romande, l'élargissement du tronçon autoroutier entre le Vengeron et Nyon figurant parmi les projets concernés.

Six projets d'aménagement sont contenus dans cette étape, principalement sur l'autoroute A1 entre Genève et St-Gall.

L'aménagement et le financement des routes nationales : mode d'emploi

Les infrastructures de transport de rang national sont classées dans deux catégories distinctes : les routes nationales d'une part et les infrastructures ferroviaires de l'autre. Chaque catégorie est aménagée et financée de manière distincte via des fonds spécifiques, en l'occurrence le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) pour le rail et le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) pour l'infrastructure routière. À noter que le FORTA finance aussi des projets visant à améliorer les transports dans les agglomérations du pays, à l'image de lignes de bus ou de tram et des aménagements cyclables.

S'agissant de l'aménagement, la procédure est globalement similaire : des étapes d'aménagement contenant plusieurs projets à travers le pays sont adoptées à intervalles réguliers par les autorités fédérales et mises en œuvre sur plusieurs années. Parmi les critères qui entrent en ligne de compte pour sélectionner les projets à mener figure, pour les routes nationales, l'engorgement constaté sur un axe donné, appelé « goulet d'étranglement ».

L'axe entre le Vengeron et Nyon : un projet des plus nécessaires

Il est piquant de relever que l'autoroute A1 a été officiellement inaugurée par l'ouverture de son premier tronçon : l'axe Lausanne-Genève. C'était en 1964... Depuis lors, cet axe n'a quasiment pas évolué, ceci alors que sa fréquentation et la demande en transport de manière générale ont, elles, explosé. Aujourd'hui, ce sont selon les autorités fédérales quelque 90'000 véhicules qui empruntent chaque jour l'A1 entre Lausanne et Genève, tronçon initialement conçu pour 20'000 véhicules.

Le projet dont il est question ici, qui fait partie des six projets contenus dans l'étape d'aménagement 2023 sur laquelle porte la votation, consiste à élargir l'autoroute à 3 voies par sens de circulation (contre 2 voies aujourd'hui) entre l'échangeur du Vengeron et la jonction de Nyon, ainsi que le réaménagement de l'échangeur du Vengeron et de la jonction de Coppet.

Un projet qui fait face à des attaques dénuées de fondement

Le fait que l'on vote sur cette étape d'aménagement constitue une forme de surprise. En effet, les mécanismes d'aménagement et de financement des infrastructures, soit les deux fonds FIF et FORTA ainsi que le principe des étapes d'aménagement successives, a été validé en votation populaire récemment, soit en 2014 pour le FIF et 2017 pour le FORTA. La création de ces deux mécanismes était le fruit d'un travail consensuel au Parlement afin de garantir le financement pérenne des infrastructures dont le pays a indubitablement besoin. Lancer le référendum contre cette étape d'aménagement revient à faire fi de la volonté populaire pourtant clairement exprimée en 2017 seulement.

Les arguments des opposants sont de plus malvenus. Il est ainsi affirmé que le financement de ces projets serait à la charge des contribuables et que ces ressources gagneraient à être investies ailleurs. Or, la réalité est que le fonds FORTA, par lequel ces projets sont financés, est alimenté par les taxes routières elles-mêmes (produit de la vignette autoroutière, impôt sur les véhicules automobiles, etc.) et non par le budget de la Confédération et les impôts ordinaires. Ces investissements ne se font donc pas au détriment d'autres postes de dépenses comme la santé ou l'éducation.

Surtout, les fonds FIF et FORTA étant distincts, l'argent investi dans ces projets autoroutiers ne serait jamais transféré au financement des infrastructures ferroviaires, même si cette étape d'aménagement était refusée. Il n'y a aucune base légale permettant un tel transfert, les deux fonds étant pensés selon une logique d'utilisateur-payeur : dans le cas du FORTA, les taxes routières financent les routes. Il n'y a donc aucune « compétition » entre rail et route s'agissant des investissements dans les infrastructures.

Enfin, loin d'être une source de trafic ou de nuisances supplémentaires, ces adaptations du réseau permettront de canaliser le trafic de transit sur les autoroutes et de le sortir du réseau secondaire et des zones habitées dans lesquels il se déverse actuellement faute d'alternative.

Des infrastructures qui profitent à tous

Les tronçons autoroutiers concernés sont aujourd'hui saturés. Leur conception, ancienne, ne répond plus aux besoins de la Suisse de 2024. Tous les utilisateurs pâtissent de cette situation, au premier rang desquels les entreprises qui, contraintes de se déplacer pour pouvoir travailler, perdent un temps toujours plus important dans d'interminables et coûteux embouteillages. Le sous-dimensionnement des infrastructures est également source de danger et adapter l'infrastructure aux flux de véhicules doit aussi être considéré comme une priorité sécuritaire.

Au vu des éléments ci-dessus, la FMB appelle à voter OUI à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales.

Informations complètes à l'adresse : avancer-ensemble.ch



2 x OUI au droit du bail !

Le 24 novembre 2024, les Genevois voteront sur deux modifications du droit du bail adoptées par le Parlement fédéral mais attaquées par un double référendum de l'ASLOCA. L'un des projets de loi concerne la sous-location, l'autre le besoin propre du bailleur de récupérer son bien.

Sous-location : vers plus de transparence

La révision exige une demande écrite du locataire ainsi qu'un accord écrit du bailleur en cas de sous-location (un vague accord oral ne suffira plus). Les conditions de refus du bailleur sont précisées et complétées. Il est donc proposé d'encadrer une pratique parfois floue qui jusqu'ici pouvait dans certains cas mener à des abus et des dérives (sous-location via des plateformes à des prix surfaites dans des zones où sévit la pénurie de logements par exemple). Cette révision contribue à clarifier les conditions de la sous-location, à éviter des malentendus ou des confusions dans l'intérêt tant du bailleur que du locataire.

Le droit à la sous-location est préservé puisque les locataires pourront comme aujourd'hui sous-louer tout ou partie d'un logement ou d'un local commercial avec l'accord du bailleur. Les sous-locations répétées de courte durée restent également possibles. Enfin, comme aujourd'hui, le bailleur ne pourra refuser de donner son accord à une sous-location que si celle-ci se fait à des conditions abusives.

Besoin propre : vers plus d'équité

La révision a une portée limitée. Cette modification ne concerne que deux cas de figure :

- le propriétaire d'un bien loué change : le nouvel acquéreur a un besoin propre et actuel d'utiliser ce logement ou ce local commercial actuellement occupé ;
- le propriétaire qui loue son bien mais souhaite le récupérer pour son besoin propre, alors que la résiliation qu'il notifie tombe en cours de procédure l'opposant à son locataire ou dans les trois ans qui suivent une procédure dans le cadre de laquelle il n'a pas intégralement obtenu gain de cause.

La notion actuelle de « besoin propre urgent » étant imprécise, la révision prévoit de remplacer le « besoin propre urgent » par le « besoin propre important et actuel, établi sur la base d'une évaluation objective ». Cette légère adaptation formelle permet aux personnes qui achètent un appartement ou un local commercial loué d'utiliser leur bien dans un délai raisonnable. Une PME qui souhaite développer son activité et achète un local voisin actuellement loué, devrait pouvoir utiliser ces locaux dans un délai raisonnable.

La réglementation actuelle induit une insécurité juridique tant pour les propriétaires que pour les locataires, de même que des procédures extrêmement longues. La révision ne modifie pas fondamentalement la situation mais précise dans la loi les critères qui découlent actuellement de la jurisprudence du Tribunal fédéral concernant la notion de « besoin propre ». Elle renforce l'équité et la sécurité du droit dans l'intérêt de tous.

L'exercice du droit à la propriété doit être possible

Les enjeux autour du besoin propre d'un nouveau propriétaire ne concernent que très peu de baux à loyer. Cela étant, le particulier qui achète un appartement en y consacrant ses économies doit pouvoir l'utiliser dans un délai prévisible et

raisonnable. L'en empêcher équivaut à une restriction grave du droit de la propriété. Comme le montrent les décisions du Tribunal fédéral, il peut aujourd'hui s'écouler des années avant qu'un propriétaire puisse enfin utiliser son propre local commercial ou son propre appartement, même en cas de besoin personnel urgent prouvé.

Une pesée équitable des intérêts

La révision n'autorise pas des résiliations de bail à n'importe quelles conditions. Une vague intention d'occuper soi-même un logement acheté ne suffit pas. Au contraire, le nouveau propriétaire devra toujours démontrer que son besoin propre est justifié. Les tribunaux continueront d'examiner chaque situation de manière stricte. Le locataire pourra comme aujourd'hui contester la résiliation et, en cas de validation de celle-ci, demander une prolongation du contrat de bail. Il en résulte un juste équilibre entre les intérêts des locataires et ceux des bailleurs.

Bien qu'ils ne touchent qu'une petite partie des baux à loyer en vigueur, ces projets de loi contribuent toutefois à rendre les règles actuelles plus équitables et transparentes et remédient à certaines situations problématiques dont peuvent souffrir les bailleurs et les locataires.

Pour ces raisons, la FMB invite à voter et faire voter 2x OUI au droit du bail le 24 novembre.

Informations complètes : pour-le-logement.ch



✓ contre les abus
✓ pour des règles justes

2x OUI au droit du bail
pour-le-logement.ch
le 24 novembre

C. Aumeunier, c/o CGI, CP 3256, 1211 Genève 3

La plateforme chantier mobilité : un outil de planification et d'information des travaux à fort impact sur les mobilités

Chaque année à Genève, plus de 6'500 chantiers ont une emprise sur le domaine public. Près de 250 de ces chantiers ont des effets importants sur les mobilités, nécessitant, par exemple, la mise en place de déviations, de réductions de voie de circulation ou de mises en sens unique.



© État de Genève

Le dispositif Plateforme Chantier Mobilité (PCM) de l'État de Genève coordonne et optimise les travaux afin de minimiser leur impact sur les mobilités. Créée en avril 2011, la PCM est pilotée par l'Office cantonal des transports (OCT). Elle comprend au moins un représentant des entités suivantes : Office cantonal des transports, Office cantonal du génie civil, Police cantonale, Services industriels de Genève, Transports publics genevois, Genève Aéroport et Ville de Genève. D'autres communes peuvent être associées ou intégrées selon les besoins, de même que d'autres entités maîtres d'ouvrages, ou parties concernées par des chantiers d'importance.

La planification des chantiers s'effectue entre trois et cinq ans avant leur démarrage. Cette anticipation permet à la PCM de définir les mesures d'accompagnement qui doivent être mises en place, non seulement à proximité du chantier mais également à une échelle territoriale plus large en fonction de l'évaluation de ses impacts.

La coordination effectuée par la PCM permet d'élaborer deux outils d'information accessibles par le grand public :

- Le site Internet infomobilite.ge.ch qui présente l'ensemble des chantiers avec des impacts sur les mobilités sur une carte interactive ;
- La newsletter Avis de travaux - Infomobilité qui donne des renseignements, chaque semaine, sur les chantiers démarrant la semaine suivante. Inscription possible sur le site Internet avisdetravaux.ge.ch.

Poursuivre l'amélioration de l'information pour les professionnels

Les transports professionnels assurent le bon fonctionnement du canton en contribuant à sa prospérité et à sa qualité de vie. Le plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services 2024-2028, actuellement à l'étude par le Grand Conseil, fixe comme

objectif de faciliter l'accessibilité pour les transports professionnels et d'améliorer l'information sur la mobilité pour les professionnels, notamment en lien avec les chantiers.

L'amélioration de la coordination et de l'information autour des chantiers est indispensable pour réduire les perturbations et les désagréments causés par les chantiers, qui peuvent souvent générer des embouteillages, des déviations imprévues et une confusion pour les professionnels. Ainsi, l'Office cantonal des transports va renforcer la promotion des outils de communication sur les chantiers auprès des organisations faîtières, leur présenter, par le biais du Conseil du transport privé professionnel de marchandises (CTPPM), les chantiers à +4 mois ainsi que les cartes des infrastructures planifiées à +5 ans, qui seront actualisées annuellement. Par ailleurs, l'outil PCM a d'ores et déjà été mis à disposition des faîtières pour permettre d'anticiper les chantiers dans un horizon de 2 mois.



© État de Genève

SPM : la FMB accueille un nouveau membre !



Le Syndicat Patronal d'Entrepreneurs en Métallurgie du Bâtiment (SPM) est une association professionnelle qui regroupe des entreprises et des artisans du canton de Genève dans les métiers suivants :

- Chauffages centraux
- Ferblanterie
- Installations sanitaires
- Serrurerie
- Constructions métalliques
- Electricité
- Installation de panneaux solaires
- Ventilation et climatisation
- Infrastructures de réseaux électriques

Le SPM est membre du GAP, Groupement des associations patronales de la construction. Ses membres sont assurés auprès de l'institution de prévoyance des associations du GAP, soit la Caisse de Prévoyance de la Construction (CPC).

Notre Association a vu le jour le 1^{er} juin 1972, il y a 52 ans, sous l'impulsion de trois entrepreneurs, Messieurs Félix Dougoud, Werner Kuster et Gilbert Haettiger. Après une année d'existence, le SPM comptait déjà 10 membres, puis 22 après 2 ans, 52 membres pour son 25^e anniversaire et 130 à ce jour.

C'est la même année que fut fondée la Caisse Interprofessionnelle de Compensation (CIP) qui est la caisse de compensation patronale du SPM. La CIP gère aujourd'hui plus de 800 collaborateurs des entreprises membres pour une masse salariale d'environ 47 millions au 31 décembre 2023.

Le SPM a le plaisir d'avoir été admise, en tant que 19^e association professionnelle des métiers de la construction, au sein de la FMB lors de l'Assemblée générale du 27 juin 2024. Une admission qui fait suite à une collaboration toujours plus importante et fructueuse avec les associations de la métallurgie du bâtiment sises auprès de la MBG et en vue de la future signature, par le SPM, de la convention collective de travail pour les métiers techniques de la métallurgie du bâtiment dans le canton de Genève. Notre association respecte aujourd'hui déjà en tous points cette CCT et nous la faisons appliquer à nos 130 membres.

Qui dit association professionnelle dit aussi secrétariat patronal et celui du SPM a ses quartiers à la Rue de la Rôtisserie avec les autres associations du GAP et donc le même Secrétaire patronal que celles-ci, ce qui permet des relations transversales et des synergies entre tous les secteurs d'activité de la construction à Genève.

Une de ces synergies se concrétise avec notre caisse de prévoyance, la CPC qui, outre la gestion des avoirs de retraite de nos assurés et de nos rentiers, investit massivement pour mettre à disposition de nos entreprises membres des outils de travail comme nous l'avons fait sur le site des Moulières à Satigny.

C'est en effet dans cette belle commune de la campagne viticole genevoise que la CPC a acquis, il y a 10 ans, près de 30'000 m² de terrain pour y ériger le Centre Artisanal des Moulières. Ainsi, après démolition partielle de l'existant par des entreprises membres, la CPC y a fait construire ou réaffecter par des entreprises membres un centre artisanal moderne pour y loger des entreprises, pour la très grande majorité membres de nos groupements, qui paient un loyer à leur propre caisse de prévoyance, assurant un cercle parfaitement vertueux.

Le lieu est pourvu de 5'000 m² de panneaux photovoltaïques qui produisent 1 GWh par an, ce qui correspond à l'équivalent d'1/8^e de la consommation annuelle de la commune de Satigny. 60% de l'électricité produite ainsi est consommée sur place et les 40% restants sont injectés dans le réseau des SIG. Les entreprises sur place sont ainsi autonomes énergétiquement à 50%.

Ce centre artisanal est un projet partenaire pilote de l'État et des SIG dans le concept « Geneva Smart City » et ce sont aujourd'hui près de 600 collaborateurs de 50 entreprises qui sont présents sur ce site géré par une régie appartenant à la CPC. Nombre de ces entreprises sont membres du SPM.

Après 52 ans d'existence, nous sommes aujourd'hui heureux de rejoindre la FMB que nous remercions pour son accueil et nous nous réjouissons de collaborer tant avec notre nouvelle faïtière qu'avec les autres associations membres de la FMB pour la défense de nos professions, l'encouragement à la formation et le soutien à l'art de construire.

Jean-Luc RIBOT
Président du SPM

Yvan ZWEIFEL
Secrétaire patronal du SPM

DIMENSIONS & PERSPECTIVES, le journal de la Fédération Genevoise des Métiers du Bâtiment, paraît 4 fois par an et est imprimé sur du papier recyclé.

Distribution : entreprises membres des associations professionnelles genevoises de la construction et de l'immobilier ; associations professionnelles et économiques genevoises, régionales et nationales ; pouvoirs publics (Confédération, Canton et Communes GE) ; partis politiques ; syndicats ; médias.

Responsable éditorial : Nicolas RUFENER • E-mail : redaction@fmb-ge.ch

FMB - PONT ROUGE CENTRE DE FORMATION - Rampe du Pont-Rouge 4 - 1213 Petit-Lancy - www.fmb-ge.ch

Conception graphique : Agence Hémisphère • Impression et diffusion : Moléson Impressions.