



**ENJEUX ET DÉFIS
DU CANTON DE GENÈVE**



PORTRAITS DES CONTRIBUTEURS



Retrouvez nos experts en vidéo @geneveattractive

L'ATTRACTIVITÉ DE GENÈVE: AU-DELÀ DE L'ÉCONOMIE

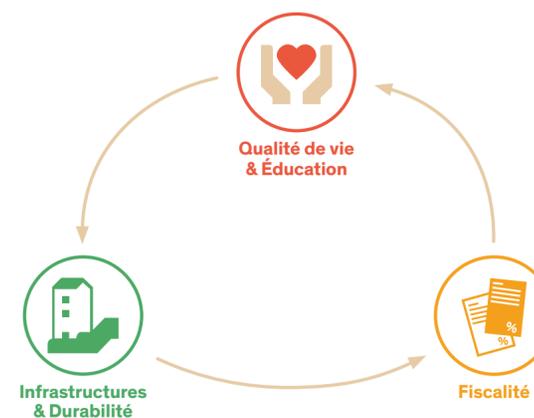
« Notre Fondation a identifié trois piliers essentiels et complémentaires, qui influencent notre prospérité et le bien-être des Genevoises et des Genevois »

Contrairement à une idée reçue, l'attractivité d'une région ne se limite pas uniquement au domaine économique, mais regroupe une multitude de facteurs qui ont un impact sur le bien-être des habitants.

Notre Fondation a ainsi pour mission d'informer et de sensibiliser la population genevoise sur les enjeux essentiels auxquels notre canton est confronté en termes d'attractivité et de compétitivité. Il ne s'agit pas de militer pour une croissance à outrance, mais de trouver un équilibre entre la qualité de vie des Genevoises et des Genevois, le financement des prestations à la population et les besoins de l'économie.

Il est nécessaire de créer un cercle vertueux et interdépendant dans lequel l'économie au sens large peut se développer et permettre à l'État, grâce aux impôts perçus, de délivrer des prestations publiques à l'ensemble des administrés (crèches, écoles, système de santé, logements, transports en commun, etc.).

Notre Fondation a ainsi identifié trois piliers de travail, essentiels et complémentaires, qui influencent notre prospérité et le bien-être des Genevoises et des Genevois :



Depuis le début de l'année, sur la base de ces trois piliers, nous avons rencontré et recueilli l'avis d'experts des domaines de l'innovation, du logement et de la mobilité. Partant d'un constat sur l'état de situation actuel à Genève, nos invités ont livré leur vision et proposé des solutions. Si ces dernières sont parfois divergentes, elles ont toutes l'avantage de faire avancer le débat sur des questions sociétales essentielles, comme la place de la voiture en ville, la nécessité de construire de nouveaux logements ou le soutien à l'innovation et à l'entrepreneuriat.

Ces questions ont toutes des répercussions sur la qualité de vie des habitants du canton : imaginez une ville où les déplacements seraient fluides, où tous les habitants disposeraient d'une offre de logements suffisante et variée et où l'on trouverait des programmes d'éducation stimulants et centrés sur l'innovation, mettant en avant l'entrepreneuriat.

Mythe ou possible réalité? Nos experts nous éclairent sur les possibilités qui s'offrent à nous pour le futur de notre canton.

Excellente lecture !

Arnaud Bürgin
Directeur de la FLAG

À GENÈVE, UNE INNOVATION RÉELLE, MAIS BRIDÉE

En Suisse, l'économie genevoise figure parmi les leaders dans les services financiers, l'industrie chimie-pharma et le secteur horloger. Par contre, l'écosystème start-up est à la traîne en comparaison intercantonale. Pour en comprendre les raisons, la FLAG est allée à la rencontre de plusieurs experts du milieu. Témoignages.



Matteo Ianni
Analyste et Rédacteur
FLAG

Dans un monde toujours plus complexe et concurrentiel, l'innovation constitue le moteur de la croissance économique d'une région et de ses entreprises. Une réalité encore plus vraie en Suisse, pays qui arrive à compenser la cherté de sa main-d'œuvre et de son franc fort par son inventivité. La Suisse est d'ailleurs en tête du classement des pays les plus innovants selon l'OMPI en 2022, et ce, pour la douzième année consécutive.

Pour ce qui est des start-up, le succès est plus mitigé. À ce jour, la Suisse est le berceau de six licornes, selon les dernières données du cabinet d'études américain CB Insights. Les licornes sont des start-

up valorisées à plus d'un milliard de dollars mais non cotées en Bourse. Leur valorisation (il s'agit de la valeur estimée de la start-up lors de la levée de fonds, à ne pas confondre avec le chiffre d'affaires ou le bénéfice) est régulièrement utilisée comme indice de réussite pour les jeunes pousses d'un pays. En comparaison mondiale, il ressort que notre pays progresse moins rapidement que des pays comme Israël ou la Suède, qui en comptent respectivement 23 et 8.

Pour Jordi Montserrat, « il faudrait encore améliorer l'essor économique des start-up suisses. Financièrement, le capital de croissance, au-delà de 20 à 30 millions de francs, reste difficile à capter », concède le directeur de Venturelab depuis 2004. Cette organisation chapeaute et gère différentes plateformes de soutien destinées aux entrepreneurs high-tech de Suisse.

« Il existe un différentiel énorme en termes d'impact pour le capital-risqueur », avance de son côté Olivier Brouhant, fondateur et CEO de l'entreprise Mantu, ainsi que du fonds d'investissement Aonia Ventures. Le groupe, dont le siège est à Genève, est implanté dans 60 pays et compte plus de 10'000 employés. « Dans le cas d'une entreprise en Suisse, une partie des fonds alloués est mise, non pas dans l'innovation

ou dans le développement d'un produit, mais dans des postes/des coûts qui seraient subventionnés par les pouvoirs publics dans un autre pays. En d'autres termes, il est plus intéressant pour un investisseur de capitaliser sur une start-up située à l'étranger plutôt qu'en Suisse, car pour le même montant injecté, plus de valeur sera créée », explique-t-il.

UN GOUFFRE ENTRE GENÈVE ET ZÜRICH

Et Genève? Où se place le Canton sur l'échiquier suisse de l'innovation? Une première indication consiste à comparer la capacité des start-up à attirer des investissements selon leur canton d'origine.

« À Genève, les conditions-cadres sont difficiles, les coûts de la vie et du recrutement sont élevés, et le poids administratif est très lourd »

En 2022, les jeunes pousses genevoises ont levé au total 463,1 millions de francs, selon les derniers chiffres publiés par le portail Startupticker et la Swiss Private Equity & Corporate Finance Association (SECA). C'est moins que celles basées dans le canton de Vaud (548,6 millions) et de Zurich (2133 millions). De surcroît, Genève a vu son chiffre gonflé par SonarSource et ses 394,6 millions levés en avril 2022. Sans ce montant, le score de Genève tombait à 68,5 millions, soit un total inférieur à celui des cantons de Zoug, Bâle-Ville et Saint-Gall.

Par ailleurs, l'écart entre Genève et les autres cantons était encore plus marqué les années précédentes. En 2021, par exemple, les start-up genevoises avaient levé 96,1 millions de francs en 2021, soit 13 fois moins que celles installées à Zurich (1,285 milliard) et six fois moins que celles basées dans le canton de Vaud (604,6 millions). À l'échelon national, le canton se classait 7^e cette année-là, devancé aussi par Bâle-Ville, Zoug, le Tessin et Lucerne.

Un autre classement révèle le manque de dynamisme du canton du bout du lac. La première jeune pousse du canton de Genève s'est classée 41^e lors du Top 100 Swiss Start-up Award 2021. Ce concours, qui désigne les jeunes pousses suisses les plus innovantes et prometteuses, a mis en lumière l'écart entre Genève et son voisin vaudois qui comptait 24 représentants, contre 8 pour Genève.

UN MANQUE D'AIDES FINANCIÈRES

« Genève doit avant tout augmenter sa masse critique de start-up. Cela passe par le fait d'encourager l'entrepreneuriat. Sur ce point, Genève est en retard par rapport à des cantons comme Vaud ou Zurich », souligne Jordi Montserrat de Venturelab.

Pour Olivier Brouhant, qui porte aussi la casquette de *business angel*, « il manque ici une école qui soit leader au sein de son tissu académique et un fer de lance de l'entrepreneuriat comme le sont l'EPFL, l'EPFZ, l'IMD ou l'Université de Saint-Gall ».

Un problème structurel partagé par Adam Said, CEO et cofondateur d'ACE & Company, une société de placement qui gère 1,6 milliard de francs injectés dans des sociétés non cotées, dont une grande partie de start-up liées à la technologie. « Un investisseur doit faire un arbitrage pour départager deux produits. Il vise avant tout le long terme et ne veut pas s'engager à perte. Or, à Genève, les conditions-cadres sont difficiles, les coûts de la vie et du recrutement sont élevés, et le poids administratif est très lourd. Ce sont des facteurs qui, d'un côté, découragent les capital-risqueurs à s'engager et, de l'autre, provoquent le départ de certaines entreprises sur le long terme », remarque-t-il.

Dans un article paru dans le journal *Le Temps* en 2017, l'agence de notation Early Metrics indiquait qu'en Suisse, la délocalisation de start-up tutoyait les 70%. Antonio Gambardella, directeur de la FONGIT et principal observateur des start-up sur le sol genevois, note lui aussi le phénomène. « Plusieurs jeunes pousses lancent leur activité à Genève, mais développent ensuite leur croissance et les emplois en France, car là-bas elles peuvent bénéficier de crédits d'impôt recherche, par exemple. Ce sont des aides financières non négligeables, qui réduisent drastiquement les charges pour une jeune structure », souligne-t-il.

De manière générale, Antonio Gambardella estime que Genève n'avance pas suffisamment vite. « Il y a un manque de financement durant la phase d'amorçage.

« Le problème avec l'imposition de l'outil de travail, c'est qu'on peut avoir une fortune estimée à plusieurs millions de francs sans avoir cet argent dans la poche »

Pour assurer un tissu économique pérenne et durable, il vaut mieux soutenir les jeunes entreprises. La compétitivité des sociétés locales, leur attractivité pour les investisseurs privés et, in fine, la création d'entreprises durables et d'emplois en seront renforcées », affirme le directeur de la FONGIT, dont la structure soutient actuellement plus de 130 start-up.

UNE FISCALITÉ QUI N'ENCOURAGE PAS L'INNOVATION

Un autre frein à l'innovation décelé par les professionnels du milieu concerne la fiscalité. De façon générale, le fisc frappe une jeune pousse par l'impôt sur le bénéfice de la société, l'impôt sur le capital de la société et, au niveau de ses actionnaires et dirigeants, au titre de l'impôt sur le revenu et la fortune.

À la source du problème: la taxation de l'« outil de travail ». Une imposition de l'entreprise calculée sur sa valeur vénale, soit son prix de vente théorique sur le marché, qui s'intègre dans le calcul de l'impôt sur la fortune de l'entrepreneur. Or, l'impôt sur la fortune des personnes physiques est un facteur important si l'entrepreneur détient le capital (c'est-

à-dire les actions) d'une société qui est réévaluée, par exemple en raison de l'arrivée d'un investisseur extérieur ou de bénéfices importants.

« La difficulté avec l'imposition de l'outil de travail, c'est qu'à la suite d'une levée de fonds importante, on peut avoir une fortune estimée à plusieurs millions de francs sans avoir cet argent dans la poche », relève Antonio Gambardella. À ce sujet, la Fondation pour l'attractivité de Genève (FLAG) a publié en décembre dernier un rapport (Le Blog | Genève Attractive (geneve-attractive.ch) repris par *L'Agefi*).

En Suisse, le taux d'imposition maximal sur la fortune le plus élevé est à Genève (0,99%), devant Bâle-Ville (0,79%), Vaud (0,79%), Neuchâtel (0,68%), Zurich (0,64%), le Valais (0,63%) et Fribourg (0,59%), d'après une étude du cabinet KPMG.

« L'impôt sur la fortune peut conduire le dirigeant d'une entreprise à forte croissance à quitter le canton. L'effet par ricochet est le départ de l'ensemble du comité de direction ainsi que des cadres de la société. Pour Genève, le risque de perdre des activités à haute valeur ajoutée devient grand », appuie de son côté Olivier Brouhant.

Ce type de rémunération est fréquent dans la Silicon Valley. Les employés refusent même souvent de rejoindre une entreprise

« L'impôt sur la fortune peut conduire le dirigeant d'une entreprise à forte croissance à quitter le canton »

qui n'en distribue pas. « Ces plans de stock-options sont décisifs, autant pour les employés qui sont fortement impliqués, que pour les investisseurs qui veulent financer la start-up », souligne Adam Said. Et de développer: « L'imposition des stock-options joue un rôle particulièrement important pour l'attractivité des entreprises, notamment dans le but d'attirer des talents ici, à Genève. Or, celle-ci repose sur la même méthode de valorisation que l'impôt sur la fortune, à savoir sur la valeur vénale de l'entreprise, ce qui n'est pas attractif », explique-t-il.

D'après lui, cette situation peut être particulièrement pénalisante pour les start-up dans la mesure où les autorités fiscales ont tendance à déterminer la valeur vénale de la société sur la base du prix payé lors du dernier tour de financement. En outre, pour Adam Said, la mise en



SonarSource est la première licorne genevoise, d'après le cabinet d'études américain CB Insights.

place d'un programme de stock-options est aussi très compliquée, notamment à cause de « d'une lourdeur administrative ». « Toutes ces difficultés perçues autour des stock-options pénalisent l'innovation, car pour innover, il faut ouvrir les champs du possible et faire venir des talents. »

UN TERREAU FERTILE

Néanmoins, le tableau n'est pas totalement noir. Dans l'ensemble, les spécialistes interrogés s'accordent à dire que le canton compte de nombreuses sociétés très innovantes et le terreau est propice à l'éclosion de nombreux projets novateurs. Pour preuve, le succès de SonarSource l'an dernier, devenant la sixième licorne de Suisse, et la première du canton, selon le cabinet d'analyse américain CB Insights. En outre, le soutien aux start-up s'est renforcé avec la création d'un fonds d'innovation par la FONGIT, en collaboration avec l'État de Genève.

Sur le plan géographique, le canton, situé au centre des marchés européens, bénéficie d'une position idéale. « Genève partage avec la Suisse la très grande majorité des points forts et son côté international constitue un avantage certain pour le brassage d'idées », résume Olivier Brouhant. « Être basé à Genève, et en Suisse, est un gage de qualité pour des clients, et c'est aussi un facteur de différenciation par rapport à la multitude de sociétés américaines et asiatiques », ajoute Antonio Gambardella.

L'INNOVATION À GENÈVE:

Contexte compliqué, mais opportunités à saisir

L'innovation étant un processus permanent, les spécialistes interrogés sont d'avis que Genève devra veiller à ce qu'un certain nombre d'améliorations aient rapidement lieu, afin de créer une véritable culture de l'innovation, d'encourager les activités de recherche et développement et de favoriser les investissements dans les sociétés innovantes.

L'enjeu sera de taille et évoluera dans un contexte compliqué. En effet, après l'exclusion de la Suisse du programme Horizon de l'Union européenne, plusieurs chercheurs quittent le pays, donc Genève. L'abandon des synergies avec les partenaires européens péjore la compétitivité et l'attractivité des universités du pays. Hasard du calendrier, Genève est justement en quête d'un nouveau recteur pour son université, ainsi que d'un futur chef des Hautes Écoles spécialisées (HES-SO).

La question de l'entrepreneuriat sera du reste au centre de l'agenda

politique à Genève. En mars, d'abord, les Genevois devront se prononcer sur une hausse de l'imposition des dividendes pour les actionnaires possédant plus de 10% d'une société. Les fondateurs et autres propriétaires de PME sont notamment concernés. En juin, ensuite, le peuple genevois devra voter sur une initiative qui veut relever le taux maximal de l'impôt sur la fortune. Les startupeurs et startupeuses et autres entrepreneurs et entrepreneurs du canton sont directement visés, via l'imposition de l'outil de travail. Ce calendrier représente le risque pour Genève de péjorer davantage des conditions-cadres d'ores et déjà qualifiées de « difficiles ».



Suivez-nous sur nos réseaux sociaux



OLIVIER BROURHANT
CEO et fondateur
de Mantu.



ANTONIO GAMBARDELLA
Directeur de la Fondation genevoise pour
l'innovation technologique (FONGIT).



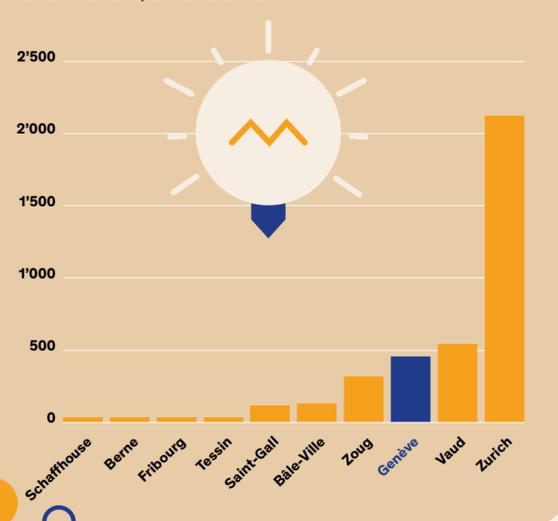
JORDI MONTSERRAT
Directeur de Venturelab, organisation
de soutien aux start-up suisses.



ADAM SAID
CEO et cofondateur
d'ACE & Company.

Financement des start-up

Par canton en 2022, en millions de francs



Top 5 du nombre de levées de fonds par canton
Zurich (167), Vaud (67), Zoug (35), Genève (19) et Saint-Gall (18)

RÉFLEXIONS ET SOLUTIONS POUR RÉSOUDRE LA CRISE DU LOGEMENT À GENÈVE

Le canton est confronté à une crise du logement importante, largement reconnue par les experts et les politiciens. Le marché immobilier est déséquilibré et il devient impératif d'agir rapidement pour y remédier. Tour d'horizon de plusieurs solutions potentielles pour répondre à cette pénurie.



Matteo Ianni
Analyste et Rédacteur
FLAG

Le quartier de l'Étang à Vernier, celui des Vergers à Meyrin, de Belle-Terre à Thônex... À Genève, les constructions de logements n'en finissent pas de sortir de terre. Le Canton bâtit à un rythme jamais vu depuis un demi-siècle, avec plus de 3800 habitations construites en 2022, un chiffre record depuis 1975, selon l'Office cantonal de la statistique (OCSTAT). En prenant en compte les logements démolis, le solde positif est de 3165 logements. Ce résultat est nettement supérieur à la moyenne des dix dernières années (2150).

Cependant, malgré cette augmentation record, les logements se font de plus en plus rares dans le canton. Fin juin 2022, sur 10'000 logements, seuls 38 étaient disponibles à Genève, contre 51 l'année précédente. Il s'agit de la pire pénurie de logements que le canton ait connue depuis 2013. Au niveau national, Genève affiche actuellement le taux de vacance le plus bas de Suisse, après Zoug.

Comment expliquer cette situation paradoxale ? « Le Canton a certes beaucoup construit, mais il essaye également de rattraper le retard qu'il a pris », rappelle Anne Hiltbold, secrétaire générale adjointe de la Chambre genevoise immobilière (CGI).

« Le canton a certes beaucoup construit, mais il essaye également de rattraper le retard qu'il a pris »

Elle précise que le canton a enregistré en moyenne, 1400 nouveaux logements par an entre 2000 et 2014, alors que 2500 auraient dû être construits pour répondre à la croissance démographique durant la même période.

Un point de vue partagé par Charlie Carré de la Banque Cantonale de Genève (BCGE). « La faiblesse du taux de vacance à Genève s'explique par l'attractivité économique du canton, sa population croissante et par une offre en logements structurellement insuffisante », résume l'économiste.

Cependant, ce n'est pas seulement par rapport à la quantité de logements qu'il y a davantage de demandes. Les habitants ont également besoin de plus d'espace par personne. « Avec la croissance démographique ainsi que l'individualisation et le vieillissement de la population, le nombre de ménages a augmenté », souligne Christian Dandrès, conseiller national socialiste et avocat de l'Association des locataires (ASLOCA Genève). « Cette situation va perdurer alors que l'activité de construction se réduit, notamment du fait de la hausse des taux hypothécaires. Nous n'en avons donc pas fini avec la pénurie et les hausses de loyer, aggravées par le fait que le marché s'intéresse surtout à la demande la plus solvable et, à Genève, elle est forte », ajoute-t-il.

HAUSSE DES LOYERS, ENCORE ET TOUJOURS

Si la pénurie s'éternise, les loyers, eux, ne cessent d'augmenter (+8,6% de 2010 à 2020). Genève reste d'ailleurs la ville la plus chère des dix plus grandes villes de Suisse, selon une étude de Comparis publiée début mars. Les locataires y déboursent

deux tiers sont locataires », nuance-t-il, regrettant la « faiblesse du droit du bail » qui repose exclusivement sur l'action des locataires, pourtant partie faible au contrat.

CONSTRUIRE ENTRE 5000 ET 6000 LOGEMENTS PAR ANNÉE

Reste que la situation ne semble pas près de se détendre : la population du canton devrait atteindre 600'000 habitants entre 2038 et 2044 d'après l'OCSTAT. Combien de logements faudrait-il alors construire pour répondre à cette demande ?

« Il faudrait construire entre 5000 et 6000 logements par an à court terme, puis entre 2500 et 3000 unités pour retrouver une fluidité du marché »

Selon le cabinet spécialisé Wüest Partner, Genève dispose encore d'un potentiel de 19% de surface à bâtir, ce qui permettrait

32,1% d'ici à 2050, ce qui correspond à la construction de 64'485 logements supplémentaires.

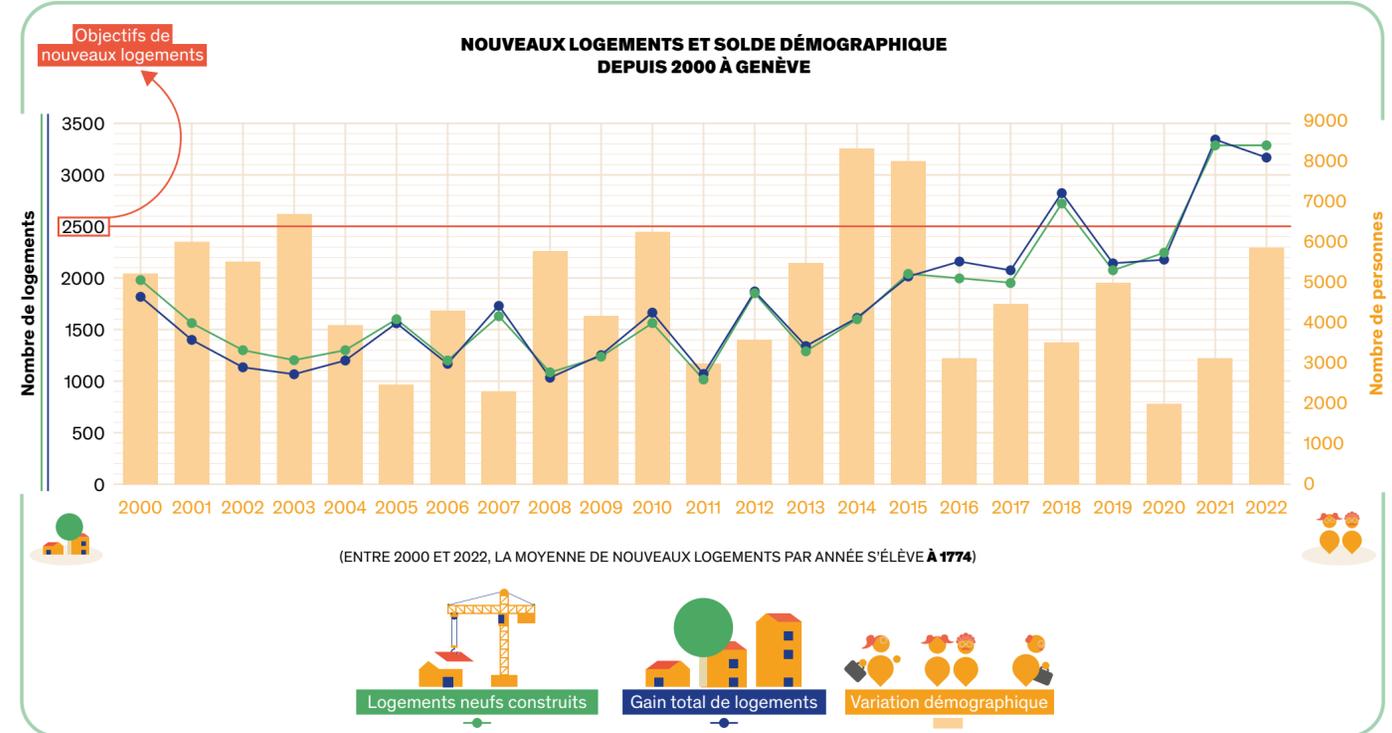
Pour rappel, l'actuel Plan directeur cantonal 2030 indique que pour la période 2011 à 2030, le Canton vise la réalisation de 2500 logements par an pour atteindre une cible de 50'000 nouveaux logements en 2030. Cependant, aux deux tiers de la période, seuls 25'000 logements ont été construits, et ce, notamment grâce aux années 2021 et 2022.

FACILITER LES PROCÉDURES

Face à la pénurie de logements, les experts immobiliers et les politiques tirent la sonnette d'alarme et appellent à des actions rapides. Selon Vincent Clapasson : « Il faut agir au niveau des procédures administratives. Les processus pour l'obtention de permis de construire doivent être simplifiés tout en conservant la qualité finale d'un projet, car il existe un décalage important entre la demande d'autorisation de construire et la délivrance du permis définitif. » À ce sujet, et d'après une récente étude de la Banque Cantonale de Zurich (ZKB), le Canton de Genève détient le record national des délais d'attente avec 500 jours, bien plus que la moyenne nationale de 140 jours. Le spécialiste pointe également du doigt les « oppositions ou les contraintes importantes » qui freinent les procédures, par exemple la législation sur le bruit.

Sur la question des zones d'aménagements, Anne Hiltbold estime que le canton devrait construire de manière plus dense, en misant davantage sur la surélévation des immeubles et la construction de bâtiments plus hauts. « L'idée serait de construire des immeubles de huit étages plutôt que cinq, afin de mieux exploiter la surface disponible en ville. » Au niveau de l'offre, elle suggère de bâtir également des logements conçus pour les seniors, ce qui permettrait de libérer des appartements spacieux occupés pendant de nombreuses années par des personnes âgées avant qu'elles partent en maison de retraite. Enfin, elle préconise la construction d'appartements modulables, évoluant avec les besoins des occupants, ou de logements plus petits, mais avec davantage d'espaces communs.

De son côté, Christian Dandrès relève que le principal potentiel réside dans la densification des zones villas « qui occupent une grande partie du territoire. Mais construire dans ces secteurs est politiquement et économiquement compliqué. » Pour le conseiller national, il est aussi indispensable de s'efforcer d'obtenir un taux d'occupation optimal dans le parc locatif. Pour cela, il est d'avis de modifier la loi fédérale pour autoriser les rocares d'appartements. « Des locataires vivant dans des logements trop grands doivent être en mesure de faire des échanges avec des appartements plus petits, sans que le bailleur puisse mettre son veto hors juste motif et surtout sans que les loyers explosent », appuie-t-il.



PAS DE BULLE IMMOBILIÈRE À GENÈVE

En ce qui concerne le marché immobilier en propriété, les risques de crise ou de krach ont été évoqués depuis le début de la pandémie de Covid-19 en mars 2020. La demande pour l'achat de nouveaux logements a augmenté, ce qui a entraîné une hausse des prix jusqu'à la fin de l'année 2021. Les propriétaires ont bénéficié de taux hypothécaires extrêmement bas, ce qui a maintenu une forte demande pour l'achat de nouveaux logements et permis une augmentation continue des prix.

Cependant, les règles ont changé avec le retour de l'inflation, due en partie à la guerre en Ukraine, qui a incité la Banque nationale suisse (BNS) à augmenter dès 2022 les taux d'intérêt. Par ricochet, les hypothèques à taux flottant (Saron) ont renchéri, laissant présager le risque d'assister à une crise du crédit, identique à celle du début des années 1990 en Suisse. Le taux Saron de la BNS étant maintenant à 1,5%, les taux hypothécaires à court terme pourraient rapidement augmenter de 2% à 3%.

Cependant, cette hausse des taux devrait être temporaire, à en croire les experts. Il est probable que le taux Saron se stabilise, voire diminue si l'inflation revient

à un niveau acceptable. « Actuellement, la majeure partie du volume des crédits est à taux fixe. Ainsi, 75% du volume des prêts hypothécaires sont dus passé un an. Et sur ces 75%, environ 45% le sont à l'horizon de un an à cinq ans, et 30% au-delà de cinq ans. Autrement dit, malgré le renchérissement du crédit, on ne s'attend pas à des mises sur le marché du fait de ménages qui seraient dans l'impossibilité d'honorer leur crédit hypothécaire », ajoute l'économiste Charlie Carré de la BCGE.

Quant au risque de bulle immobilière, selon l'indice de l'UBS, il reste élevé à 1,54 point fin 2022, mais demeure inférieur à son niveau enregistré lors de la bulle immobilière des années 1990. Cependant, l'indice a nettement augmenté depuis le milieu de l'année 2020, indiquant une surévaluation claire du marché immobilier en propriété en Suisse. Et à Genève ? Selon Charlie Carré, l'offre de logements à Genève est structurellement insuffisante, tandis que la demande est robuste, résiliente et alimentée par un emploi et un dynamisme économique solides. « Il est donc peu probable qu'il y ait un effondrement de l'immobilier à Genève, car, au contraire, tous les éléments plaident en faveur d'une stabilité du marché immobilier dans cette région », conclut-elle.

Une pénurie qui bride la prospérité de Genève

La situation de pénurie de logements à Genève, en vigueur depuis 1999, pose un problème économique sérieux entravant le développement du canton. Cette pénurie empêche de nombreuses personnes actives de trouver un logement répondant à leurs aspirations et moyens, les poussant à s'installer ailleurs dans le Grand Genève (départements de la Haute-Savoie et de l'Ain ou district de Nyon).

Ce mouvement de population, en plus de générer des nuisances dues aux déplacements pendulaires, entraîne également des pertes économiques importantes pour Genève (pour les pendulaires suisses), privant ainsi les caisses de l'État de nouveaux contribuables.

En effet, une étude de la Haute école de gestion de Genève réalisée en 2017 a relevé que si ces travailleurs s'établissaient à Genève, l'économie du canton pourrait bénéficier d'un gain compris entre 530 et

700 millions de francs, soit environ entre 1,1% et 1,5% du produit intérieur brut (PIB). En outre, cette pénurie de logements entraîne une augmentation constante des prix de l'immobilier et des loyers, ce qui affecte non seulement la compétitivité des entreprises, mais surtout le pouvoir d'achat des ménages.

Des mesures efficaces pourraient ainsi considérablement renforcer l'attractivité de Genève en tant que destination pour les travailleurs qualifiés et les entreprises, mais également améliorer la qualité de vie des résidents du canton. Il est donc primordial que le nouveau gouvernement, élu le 30 avril dernier, en fasse une priorité.



CHARLIE CARRÉ

Économiste au sein de la Banque Cantonale de Genève (BCGE).



VINCENT CLAPASSON

Directeur pour la Suisse romande de Wüest Partner.



CHRISTIAN DANDRÈS

Avocat de l'Association des locataires (ASLOCA Genève).



ANNE HILTPOLD

Secrétaire générale adjointe de la Chambre genevoise immobilière (CGI).

GENÈVE AU CARREFOUR DE LA MOBILITÉ DE DEMAIN

À Genève, la mobilité est plus qu'un simple moyen de déplacement: elle est un sujet clivant, au cœur des débats, alors même qu'elle se révèle fondamentale pour l'attractivité et le dynamisme du canton. Consciente de l'importance de cette problématique, la FLAG a sollicité l'avis et l'expertise de différents acteurs. Leur mission? Proposer des solutions face aux enjeux et défis de la mobilité genevoise.



Matteo Ianni
Analyste et Rédacteur
FLAG

À chaque rentrée, Genève goûte aux embouteillages. La ville, ses axes pénétrants et sa périphérie saturée, ce qui ravive les tensions sur la thématique de la mobilité. Il faut dire que le sujet est clivant, au point que certains parlent désormais de « guerre des transports ». Serge Dal Busco, ancien magistrat responsable de la mobilité, concédait dans le journal *Le Temps*: « À Genève, la moindre proposition liée à la mobilité se transforme en un enjeu politique de grande envergure. Les tensions sont moins vives ailleurs dans le pays. »

Pourtant, face à une croissance démographique soutenue et à une urbanisation correspondante, Genève a pris des mesures adaptatives. Le Léman Express, fleuron du réseau ferroviaire régional, est désormais en service. D'autres projets, dotés de budgets substantiels, sont en cours, notamment l'élaboration de nouvelles voies cyclables et l'extension de lignes de transports en commun.

Malgré tout, les préoccupations liées à la mobilité continuent de dominer le débat public, comme l'illustrent l'étude de la HES-SO et les sondages de la *Tribune de Genève* et du *Blick*. Les citoyens de Genève et du Grand Genève déplorent, entre autres, la congestion, les nuisances sonores et la pollution atmosphérique

directement imputables à l'intensification des déplacements.

QU'EST-CE QUI NE ROULE PAS À GENÈVE ?

Dans le palmarès de la congestion routière, Genève jouit d'une triste réputation, se classant très souvent à la première place des villes les plus engorgées de Suisse. En 2022, elle s'est hissée à la 96^e place des villes les plus congestionnées du monde, selon un classement de la firme Inrix, spécialisée dans la mobilité connectée. Ce classement se fonde sur les données de près de 1000 villes. À noter que Zurich et Bâle se positionnaient respectivement aux 98^e et 140^e rangs.

Les statistiques fournies par TomTom, expert mondial en systèmes de navigation GPS, viennent renforcer cette image. En 2022, les périodes d'embouteillages à Genève étaient principalement observées de 7h à 9h et de 16h à 19h. Un trajet de 10 km dans le canton prenait en moyenne un peu plus de dix-neuf minutes. Au total, Genève enregistrerait quotidiennement cinq heures et demie d'embouteillages.

Un récent rapport de l'Institut Créa de l'UNIL, publié par la FLAG, va plus loin, soulignant que d'autres cantons suisses bénéficient d'infrastructures de transport plus efficaces. En une heure, et quel que soit le moyen de transport utilisé, un Genevois effectuerait en moyenne 15,8 kilomètres, loin derrière les 25,3 km d'un Vaudois ou les 22,4 km d'un Zurichois.

En matière de transports en commun, Genève affiche 17% de déplacements en bus, tram ou train. Ce taux, bien qu'honorable, est en retrait par rapport à Zurich (31%) et Bâle-Ville (25%). Il est toutefois intéressant de constater que la marche domine à Genève avec 39% des déplacements, dépassant de justesse les voitures et les deux-roues motorisés (38%). Avec 6%, le vélo reste quant à lui minoritaire.

Sur le front de la sécurité routière, le tableau s'obscurcit. Une analyse de

l'assureur HelloSafe, combinant des données de l'Office fédéral de la santé et de l'Office fédéral des routes, indique que Genève présente le taux d'accidents le plus élevé en Suisse romande, calculé par millier d'habitants. La situation est particulièrement inquiétante pour les piétons, puisque le canton est le plus accidentogène du pays.

QUELLES SOLUTIONS METTRE EN ŒUVRE ?

Sébastien Munafò, à la tête de la filiale suisse du bureau de recherche 6t, spécialisé dans la mobilité, apporte des éléments de réponse. D'emblée, il met en avant une nécessité: profiter de la compacité de Genève. Pour lui, cette densité élevée est une opportunité pour une piétonnisation accrue du canton. « Malgré sa place centrale dans l'agglomération, le piéton demeure souvent dans l'ombre », déclare le géographe, spécialiste de l'aménagement du territoire. Pour étayer son argument, il cite une récente étude de son cabinet: près de 39% des déplacements au sein du canton de Genève se font entièrement à pied. Un chiffre qui grimpe à 48% pour la ville elle-même. « C'est un fait souvent ignoré, qui propulse Genève au rang de capitale suisse de la marche », fait-il remarquer.

Mais au-delà des chiffres, Sébastien Munafò souligne un avantage clé: un piéton occupe 37,5 fois moins d'espace qu'une voiture pour se déplacer. Dans une

« Les embouteillages sont le talon d'Achille de la voiture, mais ils ont l'avantage de pousser les gens vers des moyens de transport plus écologiques »

ville cherchant à fluidifier sa mobilité, c'est un atout indéniable. « Les embouteillages sont le talon d'Achille de la voiture, mais ils ont l'avantage de pousser les gens vers des moyens de transport plus écologiques », analyse-t-il. Et il ne s'arrête pas là. Il pointe également du doigt le coût relatif des infrastructures piétonnes, surtout lorsqu'on les compare à d'autres aménagements lourds.

Ces arguments résonnent d'autant plus que Genève envisage des projets concrets en ce sens. La preuve: une passerelle piétonne est à l'étude à côté du pont du Mont-Blanc. Après des années de débats, la Ville a sollicité un crédit de 26,2 millions de francs, sur le budget global de ce projet qui s'élève à 54,6 millions de francs. Si le feu vert est donné, Genève pourra accueillir cette nouvelle infrastructure dès 2027.

En élargissant son regard sur la mobilité à long terme, Sébastien Munafò invite à poser dès aujourd'hui une réelle ambition ferroviaire pour Genève et sa région qui en a cruellement besoin. Il suggère ainsi une ouverture nécessaire vers la France voisine et les régions très dépendantes de la voiture, en particulier le Pays de Gex et le Genevois haut-savoyard: « Les trams et bus actuels ne suffisent pas à cette échelle. Il nous faut envisager des solutions ferroviaires lourdes ou le tram-train pour ces régions. » Une réflexion qui souligne l'importance d'une perspective transfrontalière.

Un avis en partie partagé par Vincent Kaufmann, à la tête du Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL, qui décrit le canton de Genève comme étant trop « replié sur lui-même ». Il est toutefois plus sceptique concernant les initiatives ferroviaires en France, en évoquant les enjeux financiers. « Qui prendra ces coûts à sa charge? Certainement pas la France. Et il est peu probable que Berne investisse des milliards pour des infrastructures sur territoire français », considère-t-il.

Pour lui, une nouvelle ligne ferroviaire entre Genève et Lausanne semble plus pertinente, étant donné la saturation de la voie actuelle. Vincent Kaufmann pointe du doigt le manque de confort du réseau genevois, « saturé, bondé et aux pôles d'échanges peu avenants », et qualifie la politique de mobilité menée ces dernières décennies de « politique de non-choix ». « Chaque nouvelle ligne de tram inaugurée est suivie d'une construction de la nouvelle route, cela n'a pas de sens », déplore-t-il.

En écho aux réflexions de Vincent Kaufmann sur la nécessité d'une mobilité réfléchie, Isabelle Pasquier-Eichenberger, vice-présidente de l'Association transports et environnement (ATE), prône une mobilité douce en centre-ville. « Les transports publics doivent être préservés, tout comme la circulation à vélo qui devra faire l'objet de mesures d'organisation et de développement adéquates », indique-t-elle. Citant l'exemple de villes suisses telles que Berne, Bâle ou Zurich, elle rappelle comment ces métropoles « ont chassé la voiture du centre-ville ». Elle voit notamment dans la suppression des places de parking un moyen de réduire l'attrait des véhicules motorisés au centre-ville.

Prenant un virage nettement distinct de ce qui précède, Cédric Bouchard, directeur et président de Taxiphone, apporte un éclairage différent. « La clé pourrait bien être la traversée du Lac, à défaut de celle de la Rade (initiative populaire refusée en 2014, NDLR) », avance-t-il, qualifiant ces projets de solutions majeures, de



SYNTHÈSE DE LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DES GENEVOIS SELON LE MOYEN DE TRANSPORT EN 2021

Par jour et par personne	Distance en km	Durée en minutes	Déplacements en nombre	Étapes en nombre
ENSEMBLE	23	78	2,9	4,3
Transports individuels motorisés	15,1	30	1,2	1,3
Voiture (conducteur)	9,1	18	0,8	0,9
Voiture (passager)	5,2	9	0,3	0,3
Deux-roues motorisés	0,8	2	0,1	0,1
Transports publics	5,3	10	0,4	0,6
Mobilité douce	2,6	38	1,3	2,4
Marche	1,7	33	1,1	2,1
Vélo	0,7	3	0,2	0,2
Vélo à assistance électrique	0,3	1	0,1	0,1
Autres engins	0,0	1	0,0	0,0

Source: OFS / ARE / OCSTAT - Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

véritables aspirateurs à voitures qui décongestionneraient le cœur de la ville. « Imaginez le pont du Mont-Blanc réservé aux transports publics, aux professionnels (taxis), aux vélos et surtout aux piétons... Voilà un bon moyen de redonner les quais à ses habitants, c'est également une démarche de santé publique », insiste-t-il.

Pour optimiser la circulation routière, Cédric Bouchard suggère notamment de privilégier les ronds-points au détriment des feux de signalisation, car ils offrent un flux plus continu. Enfin, il recommande d'ouvrir des voies réservées aux professionnels, « ce qui améliorerait considérablement leur vitesse commerciale, même si cela implique d'emprunter, à certaines occasions, les voies de tram », ajoute-t-il.

Du côté du TCS Genève, la priorité s'oriente aussi vers une meilleure gestion du trafic routier. François Membrez, qui préside cette section, souligne l'importance de « conserver les principales artères de circulation afin d'assurer la vitalité économique et de faciliter l'accès aux résidents comme aux visiteurs ». Tout en recommandant une réduction de la circulation pendulaire et la promotion de pistes cyclables sécurisées, son attention se porte principalement sur le Léman Express. Il estime indispensable de « rendre ce réseau régional ferroviaire plus séduisant aux yeux de nos voisins français. Les gares au-delà d'Annemasse sont encore peu fréquentées », selon les constats du TCS. Pour ce faire, il propose

« la mise en place de parkings-relais (P+R) à tarifs avantageux, voire gratuits, du côté français ».

Ce point de vue ne trouve qu'un écho partiel chez Anne Hornung-Soukup, présidente du Conseil d'administration des TPG. Selon elle, « les transports publics constituent la réponse à la congestion urbaine ». Elle plaide pour que soient ajoutées des voies réservées aux bus et met l'accent sur l'introduction d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS). Cette dernière se caractérise par des bus ayant une voie dédiée et une priorité aux intersections.

Actuellement, les TPG avancent sur plusieurs projets de BHNS. Ces derniers s'inscrivent dans le cadre du plan d'action des transports collectifs 2020-2024. Les liaisons envisagées concernent aussi bien le canton de Genève que des lignes transfrontalières.

Anne Hornung-Soukup souligne que Genève accuse un retard par rapport à d'autres villes suisses en matière de transports publics. Une ironie, considérant qu'en 1920, Genève se prévalait d'avoir le réseau de tramways le plus vaste de Suisse. Pour poursuivre son développement, le Canton a fait de l'expansion de l'offre des TPG une priorité. Ces prochaines années, le réseau de tram va continuer à croître et

la transition vers une flotte entièrement électrique est envisagée pour 2030. Dans une optique d'attirer de nouveaux passagers, un test tarifaire est en cours, ciblant en particulier l'optimisation des heures creuses.

En envisageant l'avenir, Anne Hornung-Soukup plaide pour une mobilité multimodale favorisant les transports publics. Elle estime également nécessaire d'améliorer les liaisons et les cadences vers les zones rurales du canton.

PÉAGE URBAIN: ENTRE RÉDUCTION DU TRAFIC ET QUESTION D'ÉQUITÉ
Un péage urbain? Genève l'envisage depuis plusieurs années comme antidote à une mobilité fortement congestionnée. Actuellement, l'Office fédéral des routes étudie la faisabilité d'un projet pilote à Genève. L'idée est de mettre en place un « péage de cordon », taxant les entrées et

sorties de la ceinture urbaine, cette sorte de « périphérique », qui part du U lacustre, puis contourne la ville par Vernier, Lancy, Carouge et Champel. Les tarifs varieraient en fonction des heures, s'élevant à 2,50 francs en heures de pointe et à environ un franc en dehors de ces heures. Bien que ciblant principalement les voitures de tourisme et de livraison, les véhicules lourds, déjà soumis à la RPLP, ne seraient pas concernés. À relever que, d'après l'OCSTAT, les foyers du canton de Genève possèdent, en moyenne, moins d'une voiture chacun (0,98 en 2021 contre 1,14 en 2000). Ce chiffre s'abaisse à 0,69 pour les ménages de la ville de Genève.

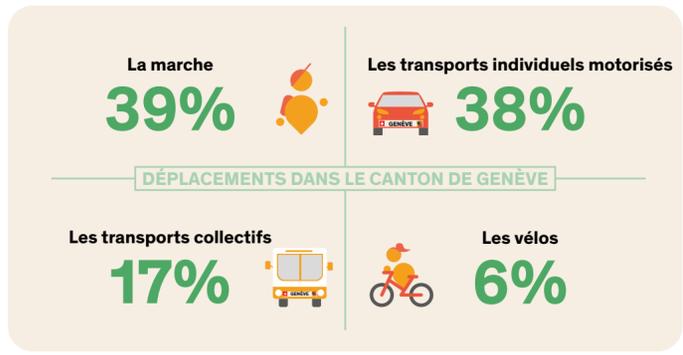
Autrement dit, le trafic au centre-ville est le fait de travailleurs, de visiteurs et de professionnels du transport, et non de ses habitants.

Une étude de 2019, commandée par le Grand Conseil genevois en 2015, suggère que ce péage pourrait réduire le trafic au centre-ville de 75%, tout en générant une recette annuelle de 130 millions de francs. Cependant, Vincent Kaufmann met en garde contre le risque de déplacer le trafic vers des zones voisines comme Carouge, Onex, Lancy, Vernier et Le Grand-Saconnex, et propose plutôt d'inclure ces communes dans le périmètre du péage. « Elles tentent aussi de limiter l'utilisation de la voiture et devraient logiquement faire partie du plan », précise-t-il, tout en insistant sur l'importance de garantir l'équité sociale d'une telle infrastructure.

« L'instauration d'un péage urbain pourrait creuser le fossé des inégalités sociales »

Une crainte partagée par François Membrez: « L'instauration d'un péage urbain pourrait creuser le fossé des inégalités sociales. » Ce système risquerait de pénaliser les ménages les plus modestes, créant une division selon la capacité financière. « Une ville doit rester accessible à tous, indépendamment des revenus. »

Cédric Bouchard, directeur de Taxiphone, reconnaît la capacité dissuasive d'un péage, mais suggère qu'il serait vraiment efficace



s'il était combiné avec la réalisation d'une traversée du lac pour compléter la moyenne ceinture. « La légitimité du péage dépendra de l'approbation de la Confédération et de la mise en œuvre de cette traversée », conclut-il.

Quoi qu'il en soit, un péage urbain à Genève n'est pas pour tout de suite. L'Office fédéral des routes indique que l'étude de faisabilité à Genève n'est pas terminée et que les résultats sont attendus pour le printemps 2024. D'autres solutions doivent donc être planifiées en vue des objectifs à atteindre en 2030 déjà.

CONCILIER LA MOBILITÉ DE DEMAIN AVEC LA DURABILITÉ

La « ville du quart d'heure » est un concept en vogue dans l'univers de l'urbanisme. Cette idée, faisant écho au « territoire des courtes distances », propose que chaque citoyen accède à ses besoins essentiels en seulement quinze minutes de marche. Une étude récente sur le Grand Genève, menée par Sébastien Munafò et le bureau 6t, révèle toutefois que plus de la moitié des résidents ne bénéficient pas de cette proximité. Certains secteurs, comme la campagne genevoise (Satigny, Bernex, Confignon) mais surtout la couronne d'agglomération en France voisine (Vétraz-Monthonx, Gaillard, Ferney-Voltaire), sont clairement sous-dotés en termes d'équipements de proximité.

Cette réflexion sur l'urbanisation s'inscrit directement dans la démarche globale de durabilité que le canton cherche à adopter avec son Plan climat. Le Conseil d'État genevois a ainsi pour objectif un report de

Le Conseil d'État genevois a pour objectif un report de 40% du trafic routier à l'horizon 2030 vers les modes durables

40% du trafic routier à l'horizon 2030 vers les modes durables : marche, vélo ou transports publics électriques. En parallèle, il vise aussi à augmenter le nombre de véhicules électriques en circulation de 40%. Comment s'y prendre ?

La vision de Sébastien Munafò sur la mobilité s'articule autour de l'interdépendance entre l'offre et la demande en matière de transports et de mobilité alternative (transports publics, marche et vélo). Comme il le souligne, « il faut

faire le pari de l'offre pour que la demande suive. Il serait judicieux d'accompagner cette tendance en mettant plus de trains, de bus et de pistes cyclables à la disposition des usagers. Ces infrastructures doivent aussi davantage cibler la mobilité liée aux loisirs – lesquels concentrent, à Genève, la majorité des déplacements. »

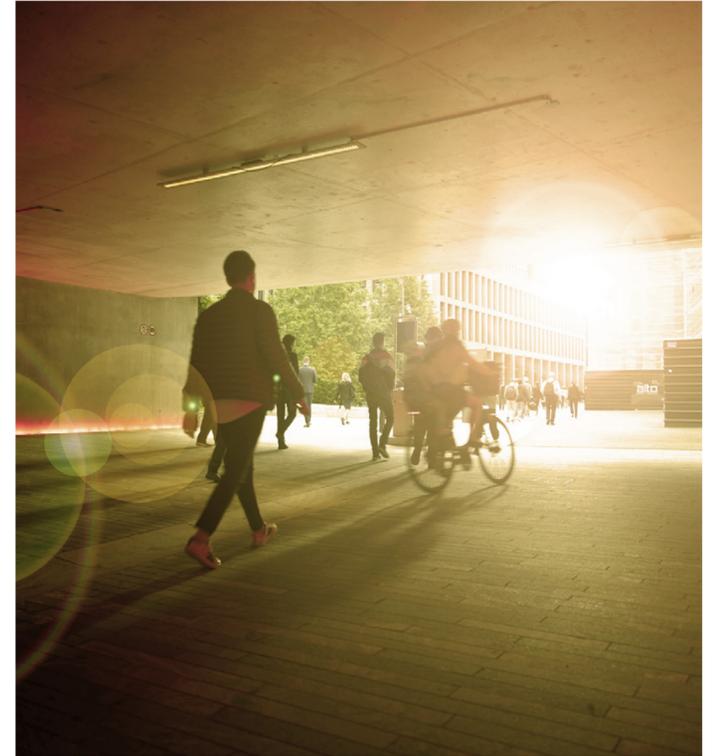
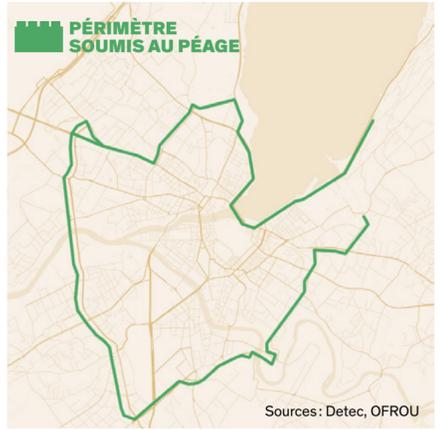
Vincent Kaufmann complète : « Ce n'est généralement pas l'envie de changer d'habitudes qui manque, mais les infrastructures qui nous permettent de le faire aisément. Cette envie se heurte au fait que la voiture reste parfois la seule option de locomotion efficace dans un territoire qui a été aménagé autour d'elle. » Pour aider la population à renoncer à la voiture, il faudrait repenser et transformer le territoire autour de la mobilité douce et des transports en commun.

François Membrez, de son côté, pointe les trains régionaux, les trams et l'électrification des autres véhicules comme solution, ainsi que la mobilité partagée. « La smart city de demain proposera des hubs de mobilité, avec des voitures légères et des vélos électriques au service de la population genevoise. Mais cela nécessite des bornes de recharge et, sur ce point, Genève est en retard », argue-t-il. Selon le président du TCS Genève, il en faudrait environ 1300 dans les rues de Genève en 2030.

Isabelle Pasquier-Eichenberger, quant à elle, redoute que « les progrès technologiques ne suffisent pas à atteindre la neutralité carbone. La technologie permettra de faire la moitié du chemin, mais il faudra également augmenter le transfert modal. » Selon elle, pour atteindre les objectifs fixés, les villes devraient interdire les *sport utility vehicles*, plus communément appelés SUV. « Ces véhicules dont le poids à vide est de 2 tonnes et plus n'ont pas leur place en ville dans une optique d'urgence climatique. » La mise en place de péages urbains régulant le trafic, avec des tarifs plus élevés aux heures de pointe, devrait ainsi, selon elle, faire partie de la solution.



L'Office fédéral des routes indique que l'étude de faisabilité pour un péage urbain à Genève n'est pas terminée et que les résultats sont attendus pour le printemps 2024.



En route vers un canton plus mobile, prospère et durable

Lorsqu'on évoque la mobilité, certains y voient des rails, des routes, des itinéraires. En réalité, c'est le reflet d'un puits, d'une vibration urbaine. À Genève, la mobilité est plus qu'un moyen de déplacement, elle est au cœur de notre attractivité, de notre prospérité et, désormais, de notre quête de durabilité. Ces rues, ces voies et ces transports façonnent notre quotidien, notre efficacité et, finalement, notre bien-être. Si l'on veut que Genève reste dans le haut des classements sur la qualité de vie, il est impératif de traiter la mobilité avec toute l'attention qu'elle mérite.

Le bien-être des Genevoises et des Genevois est intrinsèquement lié à la qualité de leur mobilité. Des déplacements fluides et efficaces signifient moins de stress, une meilleure santé mentale et plus de temps passé avec la famille et les amis. Les embouteillages, les retards et la pollution ont un coût humain, émotionnel et physique. Ainsi, optimiser la mobilité n'est pas seulement une question de commodité, mais de bien-être commun.

compétitif, militent pour une circulation fluide et une facilité d'accès dont dépend leur développement. Nombre d'entre elles, tentées initialement de quitter le canton, ont finalement choisi de rester, par exemple grâce à la mise en service du Léman Express. De nos jours, certaines n'hésitent plus à installer leurs nouveaux sites hors du centre-ville. Cette évolution souligne combien la mobilité et l'accessibilité sont devenues des critères incontournables dans les décisions stratégiques d'implantation.

La Fondation pour l'attractivité du canton de Genève est convaincue que la mobilité est un pilier de l'attractivité genevoise, mais surtout de la qualité de vie de ses habitants. Cette thématique nécessite une vision intégrée, qui aligne les aspirations citoyennes sur les besoins économiques dans une optique durable. Sur ce point, le Plan climat cantonal donne une direction qui doit encore être formalisée. Le temps n'est plus à l'opposition des différents usagers, mais à la recherche de solutions concrètes en faveur d'une mobilité optimisée.

Du côté des entreprises, qu'elles soient des start-up, des PME ou des multinationales implantées de longue date, la mobilité est une question centrale. Celles-ci, évoluant dans un univers

Espérons que les assises de la mobilité, qui s'achèveront le 17 octobre prochain, permettront de dégager un large consensus et de définir une vision de la mobilité à Genève.

Genève Attractive
Suivez-nous sur nos réseaux sociaux
[Social media icons]



CÉDRIC BOUCHARD
Directeur et président de Taxiphone.



ANNE HORNUNG-SOUKUP
Présidente des Transports publics genevois (TPG).



VINCENT KAUFMANN
Professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités, EPFL.



FRANÇOIS MEMBREZ
Président de la section genevoise du Touring Club Suisse (TCS).



SÉBASTIEN MUNAFÒ
Géographe et directeur du bureau de recherche 6t.



ISABELLE PASQUIER-EICHENBERGER
Vice-présidente de l'Association transports et environnement (ATE).

10:41

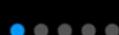
5G



GENEVE_ATTRACTIVE
Publications



geneve_attractive



Aimé par geneve_attractive et 7 autres personnes

L'équipe qui dynamise le canton de Genève ! Rejoignez-nous sur les réseaux et participez à notre mission de rendre notre canton attractif. 😊

#geneveattractive #besteam #lemeilleurresteavenir



Scannez !

Et rejoignez-nous sur les réseaux sociaux.



IMPRESSUM:

Direction: Arnaud Bürgin, Karine Curti

Rédaction: Matteo Ianni

Graphisme: Cédric Gobet

Impression: Moléson Impressions, Genève

Fondation pour l'attractivité du canton de Genève (FLAG)

Rampe du Pont-Rouge 6

Case postale - 1211 Genève 26