

Genève veut investir près de 40 millions de francs en France voisine

Mobilité transfrontalière Cet argent servira à réduire le flux de voitures entrant dans le canton grâce à des P+R. Un accord «historique», selon le Canton.

Emilien Ghidoni

Il y a un an et demi, Pierre Maudet annonçait sa volonté d'«exerciser le vote de 2014 sur les P+R», lors duquel la population genevoise avait refusé de financer la construction de parkings relais de l'autre côté de la frontière. Cette idée se concrétise ce jeudi, avec un accord visant à investir 39'500'000 francs chez nos voisins français, porté par le conseiller d'État et son nouveau collègue Nicolas Walder. Les communautés de l'autre côté de la frontière avanceront la même somme. Pour s'assurer de sa légitimité, le Conseil d'État souhaite faire voter les citoyens genevois sur ce projet de financement.

Cette dépense fait partie d'un accord plus large entre neuf collectivités territoriales des deux côtés de la frontière. Le texte prévoit qu'elles avancent ensemble près de 182 millions de francs (ou 192 millions d'euros) pour le développement de l'agglomération d'ici à 2032. Mais Genève ne dé-

pensera pas plus que la première enveloppe de 40 millions.

Revenons à la facture payée par le Canton. Que prévoit-elle? L'extension ou la création, d'abord, de P+R à travers le Grand Genève. Citons par exemple un doublement de la capacité du Park and Ride de la gare de Machilly d'ici à 2029, la création d'un P+R de grande capacité (400 places) à Nangy, un autre au carrefour du Bisou ou encore un quatrième sur la commune de Fillière. La plupart de ces projets seront réalisés entre 2027 et 2029.

Un investissement nécessaire

Ce n'est pas tout. L'accord prévoit également des mesures en faveur des transports en commun. En plus de la partie française des travaux du tram des Nations, ces millions serviront à financer la création d'un bus à haut niveau de service (BHNS) du côté d'Annemasse ou encore de réaménager la route départe-



Chaque jour, les pendulaires provenant de France forment d'importants bouchons. Lucien Fortunati

mentale entre Thonon-les-Bains et Genève pour prioriser les bus.

Une facture très salée, alors que le budget du Canton pour l'année prochaine plonge dans les chiffres rouges. La fin justifierait les moyens, selon les autorités genevoises. En effet, le Grand Genève connaît une croissance démographique parmi les plus rapides d'Europe. Elle s'accom-

pagne d'un flux toujours plus important de voitures entrant dans le canton chaque matin.

Deux millions de perdus par an

«Ces dépenses sont nécessaires pour s'assurer de notre prospérité, plaide Nicolas Walder, conseiller d'État en charge du territoire. Le Canton de Genève

est conscient de son rôle moteur dans l'agglomération et a donc décidé d'avancer une nouvelle contribution.»

Pour son collègue Pierre Maudet, cette facture de 40 millions est bien moindre par rapport à ce que le manque d'infrastructures coûte au Canton. Il estime que le refus des Genevois en 2014 de financer des P+R en France coûte 2 millions de francs par an. Pour ce calcul, il prend en compte les effets sur la santé de la circulation automobile, mais aussi le temps perdu dans les bouchons. «Le coût des opportunités économiques perdues est d'environ 24 millions», ajoute-t-il.

Au-delà de ce manque à gagner, l'investissement de 40 millions se justifie par la cohérence territoriale qu'il apporterait. «La mobilité est le premier levier social, estime Pierre Maudet. En favorisant les transports en commun, nous offrons une meilleure qualité de vie à l'ensemble des habitants du Grand Genève. Le problème des bouchons et du

trafic aux petites douanes affecte autant les villages français que suisses.»

Référendum en vue à Genève

Comme un projet similaire a été refusé en 2014, le Conseil d'État propose que ce texte de loi soit automatiquement soumis à un référendum après son vote par le Grand Conseil. Les citoyens devraient voter là-dessus d'ici à la fin 2026 ou début 2027. Et s'ils refusent l'enveloppe? «Nous n'allons pas nous voiler la face. En cas de rejet de ce projet, cela mettra un coup d'arrêt d'une douzaine d'années au développement de la mobilité transfrontalière», assène le magistrat en charge de la mobilité.

Son collègue Nicolas Walder ajoute: «Il faudra faire preuve de pédagogie, pour montrer que tout le monde profitera de ces investissements. Nous pensons que la population a compris, depuis 2014, l'importance des liens avec la France voisine.»