

# Le Canton relance la coopération transfrontalière

**Mobilité** Il y a douze ans, le peuple avait dit non à des projets communs avec les territoires voisins de l'Hexagone. Aujourd'hui, le Grand Conseil mise 39,5 millions de francs sur des P+R et bus à haut niveau de service en première couronne française.

## Marc Bretton

Le crédit de 39,5 millions de francs des projets transfrontaliers structurants en matière de mobilité, d'environnement ou de santé a trouvé une belle majorité jeudi au Grand Conseil. Il est passé par 81 oui, contre 11 non et 1 abstention. Un vote qui conjure l'échec d'un projet similaire en 2014. «Les mentalités ont évolué, Genève a compris où était son intérêt», nous disait récemment Christian Dupessey, maire d'Annemasse. Concernant les députés en tout cas, il semble qu'il ait eu raison.

Qu'est-ce qui a changé depuis 2014? La situation, estiment en substance les députés. Jean-Louis Fazio (LJS) résume: «En 2024, on comptabilise plus de 600'000 déplacements aux frontières, dont 313'000 véhicules à la frontière avec la France. Pour limiter le trafic, il faut investir rationnellement et consolider l'offre du Léman Express, favoriser l'abandon de la voiture par les utilisateurs français.»

Concrètement, indique le projet de loi, cela passe par la mise

sur pied d'infrastructures variées à proximité de la frontière: P+R en lien avec les lignes existantes (*lire ci-dessous*), terminus de bus à haut niveau de service. Genève prévoit de payer jusqu'à 50% au maximum de la facture totale. Lorsque la Confédération entre en matière via le fond d'agglomération, le financement genevois est réduit à 15%.

Ainsi, 34,5 millions de francs serviront à financer douze infrastructures de mobilité situées en première couronne transfron-

alière. Le reste, soit 5 millions, est destiné à des projets pour la santé et l'environnement.

## MCG bien seul

Au MCG, on n'apprécie pas, mais alors pas du tout, les desseins du Département de la santé et des mobilités. «En 2014, le peuple a refusé des P+R. Genève finance, la France construit et profite du projet», tonne Thierry Cerutti. Il évoque un risque financier incontrôlé, estime que des besoins existent ici aussi, ici sur-

tout: «Les fonds publics doivent servir à Genève!» Le président du parti, François Baertschi, renchérit et dénonce «une arnaque monstrueuse: on coupe dans les budgets à Genève et on va payer pour faire venir des frontaliers!»

Mais le MCG est bien seul. «Veut-on subir le trafic ou agir en amont?» questionne Jacques Jeannerat (LJS). Jacques Béné (PLR) estime que le projet est efficace, utile, concret: «Par rapport à 2014, la France s'est engagée politiquement et financière-

ment. Agir uniquement dans le canton n'apportera pas de solution à nos problèmes», dit-il. La Verte Angèle Marie Habiya-kare salue un projet apportant une alternative à la voiture individuelle, et porte un accord régional. Le PS soutient «ce choix politique majeur, sans peur du débat devant le peuple», avance Nicole Valiquer.

Même l'UDC lâche le MCG au nom de l'économie! «Pour la première fois s'engage une vraie coopération financière avec la

France, plaisante Guy Mettan. On réduit enfin la célèbre immobilité genevoise en matière de trafic.» Jacques Blondin (Centre) rappelle enfin l'importance de trouver une solution pour les petites douanes et souligne l'intérêt de construire en France vu l'encombrement de notre territoire.

## On votera en septembre

En fin de débat, le magistrat en charge, Pierre Maudet, dont le travail a été couvert de compliments durant la séance, ce qui n'est pas courant, interpelle le MCG: «La situation a beaucoup évolué par rapport au refus de 2014, assure-t-il. Et d'abord, si le peuple vote en Suisse, il peut aussi se tromper et changer d'avis. Car qu'a-t-on vu depuis 2014? Le refus a conduit à un blocage en matière de mobilité, c'est patent. Veut-on agir ou subir? C'est la question, et je n'entends pas de propositions alternatives de la part de votre part.»

Et maintenant? On votera. La clause du référendum obligatoire ayant été ajoutée, le peuple sera saisi du sujet en septembre probablement.

## Les travaux prévus

La première phase des travaux devrait se dérouler entre 2027 et 2028, suivie d'une seconde de 2029 à 2030. Du côté du Pays de Gex, un P+R de 700 places sera réalisé au terminus du bus à haut niveau de service, à Saint-Genis-Pouilly. Le carrefour de Porte-de-France sera aussi réaménagé. Le tout pour un montant d'environ 46,2 millions de francs, dont 6,9 payés par le Canton de Genève et 16,3 peut-être payés par la Confédération.

Les autorités estiment que ces aménagements permettront de faire passer de 8 à 20% la part des utilisateurs de transports en commun transitant par la douane de Meyrin. Aux heures de pointe, cela entraînerait une réduction de 400 véhicules par heure. À Ferney s'ajoute la réalisation du tramway et du P+R du Bisou (500 places). Globalement, le Canton espère que 8000 véhicules de moins franchiront chaque jour la frontière avec l'Ain.

Côté Chablais, l'accord prévoit de prioriser les transports en commun sur l'axe routier Thonon-Genève et d'ajouter 133 places au P+R de Machilly. Le tout pour 11 millions de francs, dont 2,6 payés par Genève. Cela permettrait de délester de 2000 véhicules par jour les douanes de la zone. Dans les environs d'Annemasse, un BHNS sera déployé entre la gare de la ville frontalière et le Centre hospitalier Alpes Léman. On estime que la part modale des

transports publics pourrait passer de 4 à 26%, si l'on compte aussi la construction d'un P+R de 400 places à Nangy. Le coût total s'élèverait à 17,2 millions de francs, dont 5,1 payés par Genève. Les alentours de Saint-Julien seront enfin retravaillés pour établir une connexion avec la future extension de la ligne 15, pour l'instant bloquée par des recours. Un autre P+R de 400 places sera bâti dans ce périmètre. (MBR/EGI)