

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Guy Mettan, Vincent Maitre, Serge Dal Busco, Philippe Schaller, Anne Marie von Arx-Vernon, Michel Forni, Bertrand Buchs, Guillaume Barazzone, Philippe Morel, François Gillet

Date de dépôt : 18 octobre 2011

Proposition de motion

Amélioration du trafic pendulaire dans le cadre du projet d'agglomération : pour la création d'un fonds d'équipement transfrontalier franco-genevois

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- que, en décembre 2007, une Charte d'engagement définissant les *grands principes d'organisation du territoire franco-valdo-genevois à l'horizon 2030* a été signée par les partenaires du projet d'Agglomération ;
- que le transfert modal s'inscrit, à juste titre, comme une priorité dans le projet d'agglomération ;
- que le comité de pilotage du projet d'agglomération a validé en novembre 2010 l'accord de prestations liant la Confédération suisse et les partenaires du projet d'agglomération pour le cofinancement et la réalisation de la tranche A des infrastructures de mobilité (40% du coût global) ;
- que le Grand Conseil a confirmé la participation du canton de Genève au financement de cette tranche A en votant, début 2011, un train de lois comprenant les infrastructures cantonales de transport issues du Projet d'agglomération ;
- qu'il n'y a pas d'opposition de principe, côté français, à la construction du CEVA et que les travaux devraient commencer dans un délai de trois ans ;

- que l'agglomération franco-valdo-genevoise souffre d'un déséquilibre important dans la répartition habitants-emplois à savoir une concentration des emplois dans le centre et des logements dans la périphérie ;
- que cette tendance n'a fait que s'accroître en raison des différences des conditions-cadres régissant le logement et l'économie (fiscalité, coût de la vie, loi sur le travail etc.) et que ce déséquilibre entraîne une forte augmentation du trafic pendulaire ;
- que près de la moitié des parcelles constructibles situées dans les zones à bâtir se trouvent dans les villages et en zones urbaines périphériques actuellement mal desservies par les transports publics ;
- que, quand bien même le projet d'agglomération s'attèle à corriger ce déséquilibre, il n'y parviendra pas totalement.
- qu'il en va de l'intérêt de tous d'adopter une attitude responsable face au développement de la région ;
- que, en déposant au Conseil national, une motion relative à la création de zones économiques et de promotions économiques transfrontalières, le PDC s'engage sur plusieurs fronts pour un développement harmonieux de la région ;
- que le financement des investissements et le fonctionnement des équipements liés à l'agglomération constituent un enjeu majeur dans les années à venir ;
- que toutes les communes ne sont pas en mesure d'assumer financièrement des installations liées au trafic d'agglomération situées sur leur territoire ;
- que le demi-canton de Bâle-Ville, a proposé dans un contre-projet à l'initiative cantonale populaire en faveur du développement d'installations de « Park and Ride » dans la région bâloise, la création d'un fonds destiné notamment au financement d'équipements hors du territoire du canton ;
- que le principe d'une caisse commune est discuté depuis longtemps par les partenaires du projet d'agglomération sans avoir été suivi de propositions concrètes ;

invite le Conseil d'Etat

à créer un fonds d'équipement conjoint entre Genève et la France, destiné à participer au financement d'infrastructures liées au trafic d'agglomération et alimenté par les deux parties.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

La motion qui vous est soumise a pour but la création d'un fonds d'équipement transfrontalier, sorte de « pot commun » entre Genève et la France, pour mener à bien la réalisation d'infrastructures, liées à la mobilité dans l'agglomération franco-valdo-genevoise, à la charge des communes. Ce fonds concernerait des installations situées aussi bien sur sol genevois que français.

La réalisation d'une partie de ces équipements est assurée ou en voie de l'être par le biais de financements cantonaux, de subventions fédérales ou étatiques pour ce qui concerne le territoire français. Il n'en ira pas de même de tous les projets destinés à améliorer le trafic pendulaire. Les « Park and Ride », par exemple, dont la construction pourrait subir des retards importants faute de financement communal ou régional suffisant.

Ce nouveau fonds répond en tous points aux objectifs du projet d'agglomération qui consistent à « surmonter le handicap de la frontière, maîtriser l'étalement urbain, mieux répartir l'habitat et l'emploi et construire un développement durable »¹ dans une région dont la population devrait augmenter de 200 000 personnes et les nouveaux emplois de près de 100 000 unités d'ici 2030 selon les prévisions.

Une région en construction

La région transfrontalière, en construction, est encore loin de répondre à ces objectifs. Un important déséquilibre dans la répartition habitats-emplois a pour effet négatif une concentration des emplois dans le centre et des habitats dans la périphérie. Il en résulte aussi un manque de moyens économiques empêchant le développement de certaines communes.

Sachant que les zones à bâtir disponibles se situent dans des villages ou des villes en périphérie peu ou mal desservies par les transports en commun, les engagements pris par les partenaires, visant à construire 2 500 logements par an d'ici 2030, ne respecteront les objectifs de développement durable qu'au prix d'investissements en équipements qui ne seront pas partout possibles.

¹ <http://www.projet-agglo.org/articles-fr/13-projet-dagglomeration-2007.html>

Financement fédéral possible

Côté suisse, la Confédération offre un subventionnement pour le développement d'infrastructures de transport dans le cadre de projets d'agglomération. Sur un fonds de 6 milliards prévu au niveau fédéral, 2,5 milliards concernent des projets « urgents » dont 850 millions ont été attribués à l'agglomération franco-valdo-genevoise pour le subventionnement du CEVA et des lignes de tram TCOB et TCMC.

Le financement fédéral se poursuit au moyen d'enveloppes financières débloquées par phases successives tous les 4 ans dès 2011. Ce calendrier requiert la présentation de projets prêts à être réalisés au début de chaque période, soit en 2011, 2015 et 2019.

Aucune aide fédérale n'est prévue pour ce qui concerne d'éventuelles infrastructures complémentaires.

Sur sol français, quand bien même les choses avancent moins vite, les grands projets d'infrastructures ne sont pas remis en cause. Par ailleurs, un appel à projet de la République française avec plusieurs Communautés de communes a été lancé en 2010 dans le but de cofinancer la réalisation de lignes de bus rapides ou de tramways.

En attendant des zones économiques transfrontalières

A titre informatif, une motion demandant la création de zones économiques et de promotions économiques transfrontalières vient d'être déposée à Berne. Il s'agit de mettre en place des conditions-cadres d'accueil des entreprises communes, en termes de taux d'imposition notamment. Et ce, pour remédier aux disparités de niveau économique constatées dans les régions transfrontalières qui voient actuellement les entreprises s'installer en Suisse et les cités-dortoirs se multiplier dans les pays limitrophes.

Ce rééquilibrage figure également au nombre des objectifs du projet d'agglomération 2^{ème} génération. Celui-ci prévoit une répartition de 30% des emplois sur France et une répartition des nouveaux habitants à part égale sur le canton de Genève et les zones limitrophes vaudoise et française.

Seul un haut niveau d'infrastructures de transports permettra d'y arriver un jour.

L'exemple du fonds intercommunal

Dans ce contexte, La création d'un fonds d'équipement transfrontalier permettrait d'instaurer la solidarité nécessaire au développement de la région. Le fonds intercommunal pouvant par ailleurs servir de modèle. Pour

mémoire, ce fonds a succédé au fonds d'équipement communal créé en 1961 pour aider les communes genevoises à faire face à leurs frais d'équipement. Depuis 2010, il octroie des subventions aux communes qui en font la demande pour des dépenses ou investissements à caractère intercommunal tels que le bibliobus, la réalisation du réseau intercommunal informatique ou le développement de l'offre de prestations en matière de petite-enfance.

Alors que les chantiers des grandes infrastructures démarrent, il devient urgent d'activer ce principe de solidarité, discuté depuis près de 30 ans par les partenaires de l'agglomération, et actuellement en pourparlers dans un groupe de travail.

L'idée a d'ailleurs fait son chemin à Bâle-Ville. Dans le contre-projet qu'il oppose à une initiative populaire en faveur du développement de « Park and Ride » dans la région bâloise, le Conseil d'Etat affirme sans détour que la Ville de Bâle a tout à gagner à participer au financement de telles infrastructures. Il entend proposer la création d'un fonds qui pourrait notamment prendre à sa charge, à hauteur de 50%, le subventionnement de « Park and Ride » situés hors du territoire du canton au moyen de prêts remboursables. L'exposé des motifs précise que ces subventionnements ne concernent que la construction et ne s'appliquent nullement à l'exploitation de ces parkings.

Genève pourrait donc prendre l'initiative de créer un tel fonds en proposant un financement paritaire, la partie suisse alimentant le fonds par un versement direct et la partie française se réservant par exemple la possibilité d'utiliser la rétrocession transfrontalière. Un financement 50% Genève – 50% France serait donc parfaitement possible. Actuellement, le montant de la rétrocession atteint quelque 230 millions de francs par an et correspond à 3,5% de la masse salariale créée par les travailleurs transfrontaliers. Cette manne est perçue par le Trésor public français, changée en euros et redistribuée via les organes départementaux à raison de 40% au Conseil général et 60% aux communes françaises au prorata du nombre de travailleurs frontaliers qu'elles accueillent. Rien n'empêche de modifier cette clé de répartition en prélevant par exemple 5% sur la part du Département et celle des communes pour la verser dans le fonds d'équipement. A raison de 23 millions de francs par an côté français et de 23 millions prélevés sur le budget d'investissement genevois, le fonds pourrait être alimenté de quelque 45 millions de francs par an. C'est une des pistes possibles mais d'autres solutions sont envisageables, pour autant qu'elles soient politiquement possibles.

A la lumière de ce qui précède, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les députés, de faire bon accueil à cette motion.