

Genève investira des millions en France voisine

Mobilité L'extension de P+R sera notamment cofinancée par le Canton.

Enfin un rayon de soleil dans les relations franco-genevoises, récemment malmenées par le litige fiscal avec Ambilly et l'exclusion des élèves frontaliers? Genève s'apprête à franchir un cap dans la coopération transfrontalière. Le 27 novembre, un accord devrait être signé, autorisant des cofinancements genevois d'infrastructures réalisées en France voisine, rapporte «Le Dauphiné Libéré».

«Une première» dont se réjouit Christian Dupessey, maire d'Annemasse et président du Pôle métropolitain du Genevois français. Pour rappel, en 2014, le peuple genevois avait voté contre le financement par le Canton de P+R en France voisine.

Réduire le trafic à Genève

Celui-ci prévoit ainsi de mettre sur la table une trentaine de millions de francs. Ce montant serait notamment destiné à cofinancer la priorisation des transports publics sur la RD1005 vers Thonon, des lignes de bus à haut niveau de service – Annemasse-Bonne et Saint-Genis-Pouilly – ou encore des extensions de P+R à Machilly, Nangy et Fillière.

Au total, sur 192 millions d'euros d'investissements côté français (y compris les projets d'agglomération), 86,2 millions seraient pris en charge par la Suisse.

L'accord répond à un constat partagé de chaque côté de la frontière: pour réduire le trafic à Genève, une partie de la solution se trouve en France, où se concentrent les trajets des travailleurs frontaliers.

Un deuxième accord porte sur le fonctionnement des lignes transfrontalières, structurellement déficitaires. Jusqu'ici, la France assumait 60% du déficit sur son sol, Genève 40%. Demain, la clé de répartition s'inversera. «Le Canton de Genève va supporter 60% du déficit, la France, 40%», indique Christian Dupessey. Douze lignes de bus sont concernées.

Cette nouvelle répartition devrait permettre de redéployer 2,1 millions d'euros par an vers des dessertes franco-françaises de rabattement. Particulièrement concerné, le Pays de Gex pourrait ainsi récupérer 1,6 million d'euros. La répartition des déficits des futurs trams reste, elle, à négocier.

Si le cofinancement d'infrastructures de transport risque de devoir passer l'épreuve démocratique, la nouvelle clé de répartition est, elle, intégrée au contrat de prestations des TPG (plus d'un milliard), ce qui la met à l'abri d'une votation.

Aymeric Dejardin-Verkinder