



GRAND CONSEIL
de la République et canton de Genève

PL 13725-A

Date de dépôt : 26 janvier 2026

Rapport

de la commission des travaux chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 39 500 000 francs visant à accélérer la réalisation de projets transfrontaliers structurants pour Genève en matière de mobilité, d'environnement et de santé

Rapport de majorité de Jean-Louis Fazio (page 6)

Rapport de minorité de Thierry Cerutti (page 45)

Projet de loi (13725-A)

ouvrant un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 39 500 000 francs visant à accélérer la réalisation de projets transfrontaliers structurants pour Genève en matière de mobilité, d'environnement et de santé

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu l'article 145 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, et en particulier son alinéa 1 mentionnant que la politique régionale vise le développement durable, équilibré et solidaire de la région franco-valdo-genevoise ;
vu le projet d'agglomération franco-valdo-genevois de première génération, signé par l'ensemble des partenaires le 5 décembre 2007, et son accord sur les prestations du 30 mars 2011 ;
vu le projet d'agglomération Grand Genève de deuxième génération, signé par l'ensemble des partenaires le 28 juin 2012, et son accord sur les prestations du 17 août 2015 ;
vu le projet d'agglomération Grand Genève de troisième génération, signé par l'ensemble des partenaires le 15 décembre 2016, et son accord sur les prestations du 6 décembre 2019 ;
vu le projet d'agglomération Grand Genève de quatrième génération, signé par l'ensemble des partenaires le 3 juin 2021, et son accord sur les prestations du 13 février 2024 ;
vu le projet d'agglomération Grand Genève de cinquième génération, signé par l'ensemble des partenaires le 5 juin 2025 ;

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But

La présente loi vise l'ouverture d'un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement pour accélérer la réalisation de projets transfrontaliers structurants pour le canton de Genève.

Art. 2 Nature des projets transfrontaliers structurants

¹ Les projets transfrontaliers structurants concernés par la présente loi ont un impact positif pour le canton de Genève.

² Les projets concernés sont réalisés en France.

Chapitre II Nature du financement cantonal

Art. 3 Objectifs du financement genevois

¹ La participation financière du canton de Genève aux projets concernés par la présente loi permet d'en accélérer la réalisation ou d'en amplifier les effets positifs pour le canton de Genève.

² Dans le domaine de la mobilité, les projets concernés visent à augmenter le report modal et réduire le trafic routier frontalier.

³ Dans le domaine de l'environnement, les projets concernés visent à préserver les ressources et milieux naturels et à améliorer la prévention des risques naturels.

⁴ Dans le domaine de la santé, les projets concernés visent à accélérer et à accroître les efforts de formation de personnel soignant.

Art. 4 Nature du financement genevois

Le financement genevois objet de la présente loi porte sur des projets situés en France, portés par des maîtres d'ouvrage publics. Il s'opère au travers de subventions cantonales d'investissement.

Art. 5 Financement genevois

¹ L'engagement du canton de Genève à financer une part de chaque projet se traduira par une convention avec le ou les maîtres d'ouvrage concernés.

² La part du financement genevois ajoutée à l'éventuelle part de financement fédéral obtenue à travers le mécanisme des projets d'agglomération s'élève au maximum à 50% du montant total du projet, exprimé en francs suisses. Le solde du financement est de la responsabilité du maître d'ouvrage concerné.

Chapitre III Subvention d'investissement pour des projets transfrontaliers structurants sous maîtrise d'ouvrage française

Art. 6 Contribution des maîtres d'ouvrage français

Les maîtres d'ouvrage français financent les projets à réaliser sur leurs domaines publics et en assurent les diverses responsabilités incombant au maître d'ouvrage.

Art. 7 Crédit d'investissement

Un crédit de 39 500 000 francs (base francs décembre 2025 HT, hors renchérissement) est ouvert au Conseil d'Etat au titre de subvention cantonale d'investissement pour la mise en œuvre de projets transfrontaliers structurants en matière de mobilité, d'environnement ou de santé.

Art. 8 Planification financière

¹ Ce crédit d'investissement est inscrit sous la politique publique M – Mobilité, sous la rubrique 5680 « Subventions d'investissement à l'étranger » du centre de responsabilité 0501 « Direction du projet d'agglomération Grand Genève (département du territoire) ».

² L'exécution de ce crédit est suivie au travers de numéros de projets correspondant au numéro de la présente loi.

Art. 9 Durée

La disponibilité du crédit d'investissement s'éteint avec le bouclage de la présente loi.

Art. 10 Aliénation du bien faisant l'objet d'une subvention d'investissement

En cas d'aliénation du bien avant l'amortissement complet de celui-ci, le montant correspondant à la valeur résiduelle non encore amortie est à rétrocéder à l'Etat de Genève.

Chapitre IV Dispositions finales et transitoires**Art. 11 Rapport**

Le Conseil d'Etat rend compte au minimum tous les 2 ans au Grand Conseil sous forme de rapport divers :

- a) de l'état d'avancement des travaux relatifs aux projets concernés par la présente loi ;
- b) des dépenses effectuées selon l'article 7 de la présente loi.

Art. 12 Amortissement

¹ L'amortissement de l'investissement est calculé chaque année sur la valeur d'acquisition (ou initiale) selon la méthode linéaire et est porté au compte de fonctionnement.

² La durée d'amortissement de chaque subvention d'investissement est égale à la durée de l'obligation de restitution fixée dans la décision d'octroi de la subvention.

Art. 13 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 4 octobre 2013.

Art. 14 Référendum

En application de l'article 67, alinéa 3, de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, la présente loi est soumise au corps électoral.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Jean-Louis Fazio

La commission des travaux s'est réunie à deux reprises pour traiter de cet objet, le mardi 13 janvier 2026, en séance conjointe avec la commission des transports pour présentation de l'objet et permettre aux commissaires des deux commissions de poser des questions, et le mardi 20 janvier 2026, sous la présidence de M. Grégoire Carasso.

La commission a entendu M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat (DSM), M. Nicolas Walder, conseiller d'Etat (DT), M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire général adjoint (DSM), M. Matthieu Baradel, directeur (DT), et M. Benoît Pavageau, directeur (DSM).

M. Stefano Gorgone, secrétaire scientifique (SCGC), a également assisté à la séance.

Le procès-verbal a été tenu avec précision par M^{me} Alicia Nguyen.

Objet du projet et contexte politique

Le Conseil d'Etat rappelle que le PL 13725 figurait au programme de législature et qu'il répond à une demande explicite du Grand Conseil, notamment via la résolution R 889 et la motion M 2806 adoptées en septembre 2023.

Le Conseil d'Etat expose que la préparation a nécessité une coordination étroite avec les partenaires français, dans un cadre de financement paritaire, ce qui explique l'intervalle entre l'automne 2023 et l'automne 2025.

Le contexte rappelle également le refus populaire en 2014 d'un crédit (PL 11115) visant le cofinancement de P+R transfrontaliers (env. 3 millions de francs pour 830 places), refus qui a eu pour conséquence l'absence d'infrastructures de report modal aux frontières et l'aggravation de certaines situations de trafic dans les communes limitrophes.

Constats partagés – pression transfrontalière et report modal

Le DSM indique qu'en 2024, on comptabilise plus de 600 000 déplacements aux frontières, dont 313 000 véhicules à la frontière avec la France. Le PL 13725 s'inscrit dans une politique globale de mobilité, comprenant notamment :

- l’apport du Léman Express, ayant déjà réduit sensiblement le trafic dans certains corridors ;
- la consolidation de l’offre (renforcement du Léman Express, développement d’extension de tramways transfrontaliers, perspectives de liaisons structurantes) ;
- des actions sur les petites douanes avec les communes limitrophes (bus, P+R, axes cyclables, covoiturage, régulation).

Le Conseil d’Etat fait valoir que l’absence de P+R côté français contribue à maintenir un flux automobile entrant, avec un coût social estimé à au moins 2 millions de francs par an (congestion et nuisances).

Architecture financière – principe de parité et articulation avec les projets d’agglomération

Le projet repose sur un **principe de financement paritaire franco-suisse** (maximum 50% côté suisse), selon deux cas :

1. **Sans financement fédéral** : participation genevoise possible jusqu’à 50%.
2. **Avec financement fédéral** (via les projets d’agglomération à hauteur de 35%) : la participation genevoise complète jusqu’à 50%, sans se substituer à la Confédération.

Le Conseil d’Etat précise que les montants sont exprimés hors taxes, conformément aux usages des projets d’agglomération, sans ajout de TVA, et que le risque de change est supporté par le maître d’ouvrage, les montants genevois étant plafonnés.

Contenu du PL – périmètre, projets et enveloppe complémentaire

Le PL prévoit :

- 34,5 millions de francs pour 12 infrastructures de mobilité situées en première couronne transfrontalière, directement connectées au canton ;
- une enveloppe de 5 millions de francs pour des projets complémentaires (mobilité/santé/environnement), en particulier susceptibles de concerner :
 - la qualité de l’eau (stations d’épuration, micropolluants) en amont de la nappe et des cours d’eau ;
 - la prévention des risques naturels (crues de l’Arve, gestion des sécheresses) ;

- des opportunités dans le domaine santé/formation, notamment liées à la formation du personnel soignant.

Présentation des principaux projets de mobilité (exemples)

Parmi les projets détaillés lors de l'audition, la commission relève notamment :

- **BHNS Cern – Saint-Genis-Pouilly / Porte-de-France** : pôle d'échange multimodal, P+R d'environ 700 places, réaménagement du carrefour (volet aménagements voies de bus, modes doux) ; effets attendus : hausse part modale TP (grâce à l'extension ligne 19 TPG jusqu'à Porte de France reliant notamment directement la Zimeysa) et modes doux et réduction du trafic à la douane de Meyrin.
- **Tramway vers Ferney-Voltaire et P+R du Bisou** : prolongement en cohérence avec le tronçon Nation – Grand-Saconnex ; P+R d'environ 500 places au droit du terminus tramway ; réduction annoncée du trafic à la douane de Ferney (plus de 3000 véhicules/jour) et hausse des parts modales TP/modes doux.
- **RD 1005 Genève-Thonon (priorisation bus)** : sites propres et carrefours, objectif de fiabiliser la ligne 271 ; diminution annoncée à la douane d'Anières (env. 2000 véhicules/jour).
- **Machilly (Léman Express)** : extension du P+R existant situé à la gare (de 137 à 270 places) en connexion directe avec le Léman Express afin de capter les automobilistes en amont.
- **BHNS Annemasse – Bonne + P+R Nangy/Findrol** : sites propres et carrefours, objectif : gain de temps annoncé (jusqu'à 12 min), forte hausse attendue de la part modale TP (effet combiné infrastructure + offre) ; P+R de grande capacité (400 places) connecté à l'échangeur autoroutier de Findrol sur l'A40.
- **Boulevard urbain Neydens – Saint-Julien** : priorités bus, modes doux, connexion tram (Saint-Julien Gare) et P+R (Vitam Parc), gains de temps pouvant atteindre 30 min vers la ZIPLO et Lancy–Pont-Rouge.
- **(Cars express Annecy–Genève)** : extension du P+R existant avec environ 400 places supplémentaires en lien avec une amélioration du niveau de service (fréquence visée 10 min).

Effets attendus – trafic, nuisances, gains économiques

Selon le DSM, les projets permettraient au minimum :

- Une baisse aux frontières d’au moins 8000 véhicules/jour avec l’Ain), 2000 sur le secteur de Saint-Julien), 3000 sur le secteur d’Annemasse et 2000 sur le secteur du Chablais, soit un total d’environ 15 000 véhicules/jour (environ 5% des flux quotidiens), avec un impact proportionnellement plus élevé aux heures de pointe.
- Un gain estimé à 7 millions de francs par an en coûts évités (congestion et nuisances), selon les ratios utilisés par la Confédération et l’Office fédéral du développement territorial (ARE).

Il est également relevé que la Confédération devrait financer plusieurs axes forts : via le projet d’agglomération 4 (financement acquis de 35%) et via le projet d’agglomération 5 (par hypothèse, financement à 35%). L’évaluation fédérale du PA5 est attendue dans les prochains mois. Par ailleurs, les délais des projets d’agglomération pour mettre en œuvre les mesures constituent une forte incitation à l’exécution (PA4 : démarrage avant 2027 ; PA5 : réalisation d’ici 2032).

Discussion et questions soulevées en commission

La commission a discuté de plusieurs enjeux :

a) Garanties côté français et risque de « rallonge » genevoise

Des commissaires relèvent que l’échec de 2014 tenait notamment au manque de garanties françaises. Le DT indique que le canton a signé un accord avec sept partenaires français, maîtres d’ouvrage et financeurs, qui détaille l’engagement financier de chacun. Cet accord, ainsi que l’engagement financier, a été délibéré au niveau des instances politiques françaises compétentes, et rend l’engagement plus robuste. S’agissant de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la validation politique n’a pas pu intervenir avant la signature de l’accord. Elle est annoncée début 2026 (contrat de plan Etat-Région) et confirmée au niveau technique tant au niveau régional que de l’Etat français.

b) BHNS vs tram et financement de l’offre

Plusieurs interventions questionnent l’attractivité du BHNS (« tram du pauvre ») et l’importance de financer le fonctionnement (fréquences, matériel). Le CE répond que le BHNS, avec des sites propres, vise des gains de temps rapides à moyen terme notamment sur des secteurs où la fréquentation des TC ne justifie pas à court-moyen terme un tramway, tandis que les solutions lourdes (métro/liaisons à grande capacité) relèvent d’un horizon plus lointain.

Il est rappelé que certaines lignes BHNS peuvent se prolonger ou évoluer ultérieurement en tramway. Enfin, dans le cadre des PA2 et PA3, le financement d'un tram jusqu'à Saint-Genis-Pouilly avait été proposé à la Confédération. Elle l'avait refusé en demandant d'analyser la possibilité de proposer des projets alternatifs de type BHNS et reconnaissant l'importance d'une desserte transfrontalière du CERN.

c) P+R : localisation, tarification, gouvernance

Des questions portent sur l'éloignement de certains P+R, la pertinence d'investir hors proximité immédiate de la frontière, et l'hétérogénéité des tarifs côté français. Le CE mentionne des travaux visant à apporter davantage de cohérence (packages combinant stationnement et TP avec le soutien de la Fondation des parkings) et souligne la complexité de la gouvernance des P+R en France (acteurs multiples).

d) Covoiturage

La commission interroge l'absence de mesures dédiées dans le PL. Le CE relève que des projets de covoiturage existent en parallèle (voies dédiées, dispositif déjà opérationnel à Thônex-Vallard), largement portés/financés côté français, et que la logique du PL se concentre sur des infrastructures structurantes (P+R et axes forts TP). Enfin, certains projets (les P+R de Fillière et Findrol) comportent une partie de stationnements réservés pour le covoiturage en lien avec l'autoroute.

e) Coordination urbanisation-mobilité-environnement

Il est rappelé que la Confédération conditionne son soutien aux projets transfrontaliers à des effets significatifs sur la Suisse et à une coordination avec l'urbanisation, dans l'esprit des projets d'agglomération, intégrant également le volet environnemental.

Dès lors, pour tous les projets bénéficiant d'un soutien fédéral via le projet d'agglomération, la Confédération a examiné et confirmé la coordination entre urbanisation, transport et environnement.

Question institutionnelle – référendum obligatoire (art. 67, al. 2 Cst-GE)

Le Conseil d'Etat soumet à la commission une question politique majeure : faut-il assortir le PL d'une clause de référendum obligatoire (art. 67, al. 2 Cst-GE) ?

Le CE fait valoir :

- la sensibilité du sujet transfrontalier ;
- le fait qu'il s'agit, politiquement, de « revenir » sur un vote populaire ancien mais marquant ;

- l'intérêt d'une clarification démocratique rapide si le Grand Conseil traite le dossier avec diligence.

Des commissaires expriment des réserves : un référendum obligatoire n'empêche pas forcément de futures remises en question politiques ; d'autres estiment au contraire qu'un vote populaire pourrait stabiliser l'option choisie. Il est relevé que l'article relatif au référendum est déjà intégré au texte et qu'il requerra une majorité qualifiée en plénière.

Débat sur la maturité du projet et calendrier de vote en commission

En discussion, une majorité de commissaires considère le projet mûr sur le plan technique et cohérent sur le plan des engagements transfrontaliers.

Plusieurs membres souhaitent néanmoins un passage par les caucus avant de voter, notamment au regard :

- de l'historique politique lié aux relations avec la France ;
- de la question subsidiaire du référendum obligatoire.

Conclusion

Au terme de l'audition du 13 janvier 2026, la commission prend acte du fait que le PL 13725 vise un effet de levier transfrontalier en matière d'infrastructures de mobilité, avec une participation genevoise plafonnée et articulée, le cas échéant, aux contributions fédérales. La commission relève des bénéfices attendus en termes de report modal, de réduction des nuisances et de cohérence territoriale, ainsi que l'existence d'un accord renforçant l'engagement des partenaires français.

La commission relève enfin que la question du référendum obligatoire constitue un choix politique distinct qui devra faire l'objet d'une discussion et d'un préavis explicite.

Séance du 20 janvier 2026

Prises de position des groupes

Le PLR a été très impressionné par la manière dont cela a été présenté. La présentation de la semaine dernière a été très positive, toutes les questions ont trouvé réponse, avec un accord déjà signé. Il aimerait que les autres projets présentés par le CE soient aussi complets, précis et aboutis que celui-ci, car ce n'est pas souvent le cas. Dès le moment où l'on soutient la région transfrontalière, des efforts doivent être faits. Il comprend que MCG ne veuille pas de ce texte, car ils ne vont pas se dédire de la votation d'il y a deux ans.

Mais si l'on veut avancer sur des projets d'infrastructures qui touchent aussi le canton et qui ont une incidence sur la mobilité, afin de limiter le nombre de mouvements, il pense qu'il est capital de voter ce PL. Il espère que, s'il y a un référendum, le CE s'investira beaucoup plus que lors des problématiques des P+R il y a plus d'une dizaine d'années. Dans le cas contraire, il y a un risque de se retrouver dans la même situation qu'à l'époque et de repartir pour une quinzaine d'années sans qu'il ne se passe rien dans la région transfrontalière. Ce genre de projets est très structurant pour le canton, c'est pourquoi le groupe PLR votera positivement ce texte.

L'UDC relève qu'elle n'est pas toujours enthousiaste à l'idée de s'impliquer dans la région. A titre individuel, le représentant en commission dit qu'il est convaincu, mais, au sein de son parti, tout le monde ne partage pas son avis. Le groupe UDC a aussi apprécié la présentation. Ce qui diffère du projet de 2014, c'est que l'implication française est claire, tout comme les engagements. C'est une sécurité pour eux de savoir que, de part et d'autre de la frontière, un effort commun est réalisé, et que ce ne sont pas uniquement les Genevois qui participent financièrement, comme cela avait été le cas lors de la votation de 2014. Le groupe UDC soutiendra ce texte. Il ne peut pas garantir une unanimité, mais des signes positifs existent. Si le groupe UDC n'est pas toujours un ardent partisan de l'immigration des personnes, il est également réservé sur l'immigration des véhicules. Si cela permet aussi de la limiter, c'est une partie de leur programme qui se concrétise.

Les socialistes partagent les propos du groupe PLR et remercient les personnes venues présenter le PL. Il est à souligner que, même si cela concerne des partenaires en France, l'objectif est aussi d'améliorer la qualité de vie des habitants du canton, de modérer les flux venant de France et de veiller à ce que chacun puisse se déplacer. C'est également un acquis pour les Genevois. L'autre aspect est un atout en faveur de l'attractivité économique du canton, car une grande partie de ces personnes viennent travailler à Genève, contribuant ainsi à la richesse cantonale. Le groupe socialiste est favorable au référendum obligatoire, car il permet de poser directement la question au peuple. Ils espèrent qu'une fois que le peuple se sera prononcé par référendum obligatoire, la décision sera respectée.

Les Verts ont également apprécié la présentation de la semaine dernière. Ils ont constaté que le projet allait bien au-delà de ce qui avait été présenté il y a une dizaine d'années. Il n'y a pas uniquement des P+R dans ce projet, mais aussi des BHNS, ainsi que des structures prévues pour le covoiturage. L'ensemble des flux de circulation pouvant être mis en place et développés a également été bien montré. Ils ont apprécié le fait que des impacts soient prévus en matière de diminution du nombre de voitures entrant dans le canton.

Il lui semble que c'est un projet très abouti, avec un plan financier bien établi, précisant qui paie quoi. Cela leur a paru très clair, et ils soutiendront donc ce PL, qui va dans la direction défendue par son groupe depuis des années, ainsi que le référendum obligatoire.

LJS soutiendra ce projet de loi avec enthousiasme. Il améliorera la vie des PME qui livrent dans le canton. Ils soutiendront également le référendum obligatoire.

Le Centre revient sur le Grand Genève, qui fait débat sur de nombreux sujets. Il est évident que ce PL répond partiellement, mais clairement, à ce qui a été demandé. Globalement, compte tenu des effets attendus sur les frontières et le trafic, c'est positif, et Le Centre soutiendra ce PL avec conviction.

Le MCG refusera ce projet. Il trouve séduisant d'investir des millions en France de la part de la Confédération et des Genevois, mais, selon lui, les bénéficiaires seront les entreprises françaises et non les entreprises genevoises. Ces dernières sont en crise, ont des besoins, créent des emplois et emploient les enfants du canton. C'est pour cette raison qu'ils sont totalement opposés à verser le moindre centime à la France. Il ne croit pas que les Français financent quoi que ce soit à Genève, notamment les TPG, les HUG et les entités étatiques qu'ils utilisent abondamment et de manière récurrente. Le groupe MCG refusera ce texte et prendra le rapport de minorité.

Votes

1^{er} débat

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13725 :

Oui : 13 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 2 (2 MCG)

Abstentions : –

L'entrée en matière est acceptée.

2^e débat

Le président procède au vote du 2^e débat :

Titre et préambule pas d'opposition, adopté

Art. 1 pas d'opposition, adopté

Art. 2 pas d'opposition, adopté

Art. 3 pas d'opposition, adopté

Art. 4 pas d'opposition, adopté

Art. 5 pas d'opposition, adopté

Art. 6 pas d'opposition, adopté
Art. 7 pas d'opposition, adopté
Art. 8 pas d'opposition, adopté
Art. 9 pas d'opposition, adopté
Art. 10 pas d'opposition, adopté
Art. 11 pas d'opposition, adopté
Art. 12 pas d'opposition, adopté
Art. 13 pas d'opposition, adopté
Art. 14

Le président met aux voix l'art. 14 concernant le référendum obligatoire :

Oui : 15 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC, 2 MCG)

Non : —

Abstentions : —

3^e débat

Le président met aux voix l'ensemble du PL 13725 :

Oui : 13 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Non : 1 (1 MCG)

Abstentions : 1 (1 MCG)

Le PL 13725 est adopté.

Catégorie de débat préavisée : II, 40 min

ANNEXE I

PL 13 725 ouvrant un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 39 500 000 francs visant à accélérer la réalisation de projets transfrontaliers structurants pour Genève en matière de mobilité, d'environnement et de santé

Commissions des travaux et des transports

13.01.2026

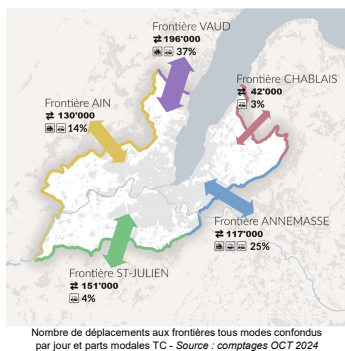


Département du territoire
Département de la santé et des mobilités

Contexte



Agglomération du Grand Genève : +36% d'habitants et +50% d'emplois en 20 ans



- **2.5 millions de déplacements** générés quotidiennement par la population et les emplois
- **Près de 640'000 personnes ont traversé la frontière cantonale chaque jour en 2024** (source comptages OCT) (+30% en 20 ans) :
 - **20% en transport public**
 - 418'000 véhicules traversant aux frontières (2 sens), dont **313'000 véhicules aux frontières avec la France**
- **5h30 de congestion par jour** (1^{er} rang en Suisse)
- **Bruit routier : 120'000 habitants du canton exposés** à des niveaux sonores supérieurs aux normes fédérales
- Pollution de l'air, impact sur la santé
- Principales actions en matière transfrontalière pour réduire les flux en transport individuel motorisé :
 - **Nouvelles infrastructures pour le report modal** : Léman Express, 3 lignes de trams transfrontalières, 19 lignes de bus transfrontalières, voies vertes
 - **Vision stratégique à moyen et long terme**
Renfort du Léman Express, nouvelle liaison Jura – Léman – Salève
 - **Actions au niveau des "petites douanes"**
Développement lignes TC, P+R, axes vélos, covoiturage, régulation et plans de mobilité d'entreprises inscrites dans la feuille de route opérationnelle 2025-2029 "Petites douanes Sud-Ouest" (entre Chancy et Soral).

Page 3

Refus du PL 11 115 en 2014

ouvrant un crédit au titre de subvention d'investissement de 3 129 406 F pour les années 2013 à 2015 pour participer au financement de la construction, sur territoire français, de cinq parcs relais (P+R) d'intérêt transfrontalier

→ Réalisation de 830 places de P+R en France voisine

**Les coûts de non-réalisation des 830 places P+R sont estimés à environ
2,5 millions de francs par année**

Le calcul de ces coûts se basent sur :

- Le coût lié à la congestion : de l'ordre de 2 millions

coûts liés à la perte de temps des usagers en voiture à cause de la congestion estimés à 42.5F/h/véhicule (source ARE, 2022), appliqués à ces 830 véhicules perdant en moyenne de l'ordre de 10 minutes par trajet du fait de la congestion*

- Le coût lié aux nuisances des véhicules : de l'ordre de 0,5 millions

coûts liés aux nuisances des véhicules sur la population (impact sur la santé, accidents, air, bruit, ...) estimés à 0,18 francs / km (source ARE, 2022), appliqués à un nombre de kilomètres moyens de 8 km/jour parcourus par ces véhicules de pendulaires transfrontaliers sur le Canton de Genève*



* Source ARE: rapport "Coûts liés à la surcharge de l'infrastructure de transport - Étude de base" du 4 octobre 2022

Page 4

Deux objets parlementaires récents

Résolution 889 pour une politique transfrontalière ambitieuse : donner au Grand Genève les moyens de ses ambitions, votée le 9 décembre 2021 par 82 oui contre 3 non et 1 abstention

Mmes et MM. Olivier Cerutti, Bertrand Buchs, Claude Bocquet, Vincent Maitre, Jean-Luc Forni, Jean-Marc Guinchard, Anne Marie von Arx-Vernon, François Lance, Christina Meissner, Jacques Blondin, Souheil Sayegh

Invite le Conseil d'Etat :

- à entreprendre des démarches en faveur du renforcement de la coopération transfrontalière et du développement de projets transfrontaliers de long terme ;
- à initier des négociations avec les partenaires français en vue de la création d'un fonds transfrontalier paritaire dont les modalités et le champ d'application seront à définir, avec des axes prioritaires impliquant les politiques publiques de la mobilité, la santé, la culture et l'environnement.

Motion 2806 – Relançons le "Grand Genève" et le transfert modal par des parkings relais (P+R) en France voisine, votée le 22 septembre 2023 par 67 oui contre 14 non

Mmes et MM. Alexandre de Senarclens, Pierre Nicollier, Vincent Subilia, Pierre Conne, Murat-Julian Alder, Jacques Béné, Helena Rigotti, Beatriz de Candolle, Céline Zuber-Roy, Fabienne Monbaron, Alexis Barbey, Serge Hillpold, Francine de Planta, Edouard Cuendet, Jean-Pierre Pasquier, Philippe Morel, Antoine Barde, Véronique Kämpfen, Raymond Wicky, Sylvie Jay

Invite le Conseil d'Etat :

- à examiner à nouveau la possibilité de participer financièrement à la construction de parcs relais (P+R) sur territoire français ;
- à mener une consultation approfondie dans le cadre du Grand Genève sur toutes solutions permettant le transfert de la route vers les transports publics (Léman Express / TPG), y compris par le biais d'une subvention cantonale pour un co-investissement et/ou éventuellement par le biais d'une participation aux frais de fonctionnement, sur le territoire français, dans l'objectif de limiter le trafic pendulaire motorisé et de désengorger le canton ;
- à mener des discussions avec la Confédération pour inscrire ces investissements dans le cadre des projets d'agglomération cofinancés par la Confédération.



Page 5

Une réponse complète à la R889 et la M2806

1- Projet de loi 13 725 :

- Objectifs :
 - Soutenir et accélérer des projets français présentant une utilité avérée pour Genève
 - Agir là où c'est le plus efficace, pour le bénéfice du canton, indépendamment de la frontière : désengorger Genève en agissant en amont
 - Financer de projets concrets, prêts à être réalisés
- **Accords sur les Projets portant sur le financement d'infrastructures transfrontalières structurantes pour Genève, situées en France**, signé le 27 novembre 2025
 - Fixer les engagements réciproques des Maîtres d'ouvrage et financeurs de 12 projets d'infrastructure de mobilité

2- Lettre d'intention portant sur le financement et le développement des lignes de bus transfrontalières sur la période 2027 – 2030 pour réduire le flux de trafic motorisé à la frontière franco-suisse, signée le 27 novembre 2025 :

- Action complémentaire sur l'exploitation des lignes de bus transfrontalières (frais de fonctionnement) visant à augmenter la participation financière genevoise et vaudoise aux frais de fonctionnement des lignes de bus transfrontalières en contrepartie d'un développement des lignes de bus françaises en rabattement, par les autorités françaises
- Concerne 12 lignes transfrontalières et 9 lignes de rabattement existantes ou à créer



Page 6

Contenu du PL 13 725



Page 7

Principe général : financement paritaire franco-suisse

Art 5, al. 2

La part du financement genevois ajoutée à l'éventuelle part de financement fédéral obtenue à travers le mécanisme des projets d'agglomération s'élève au maximum à 50% du montant total du projet (...)

Deux cas de figure rencontrés :

1 – Projet non cofinancé par la Confédération dans le cadre des Projets d'agglomération

Financement genevois 5 MF (50%) maximum	Fin. FR 1 2 MF (20%)	Fin. FR 2 2 MF (20%)	Fin. FR 3 1 MF (10%)	Coût total : 10 MF
--	-------------------------	-------------------------	-------------------------	--------------------

2 - Projet cofinancé par la Confédération dans le cadre des Projets d'agglomération

Fin. GE 1.5 MF (15%)	Fin. Confédération 3.5 MF (35%)	Fin. FR 1 2 MF (20%)	Fin. FR 2 2 MF (20%)	Fin. FR 3 1 MF (10%)	Coût total : 10 MF
-------------------------	------------------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	--------------------



Page 8

Projets concernés par le PL 13 725



- 12 infrastructures de mobilité dans le Pays de Gex et en Haute-Savoie

Parc-Relais (P+R), aménagements pour Bus à haut niveau de service / Tramway

Financement genevois total : 34.5 MF pour un coût total de projet d 182.7 MF

- Une enveloppe de 5 MF à destination de projets complémentaires de mobilité, d'environnement et de santé
- projets français qui pourraient constituer une opportunité conduisant à des effets bénéfiques directs ou indirects pour Genève.

- Ex :
- Préservation des ressources naturelles (qualité de l'eau, ...)
 - Préservation des risques naturels (crues, ...)
 - Formation du personnel soignant

BHNS CERN – Saint-Genis-Pouilly, carrefour et Pôle d’échange multimodal Porte-de-France



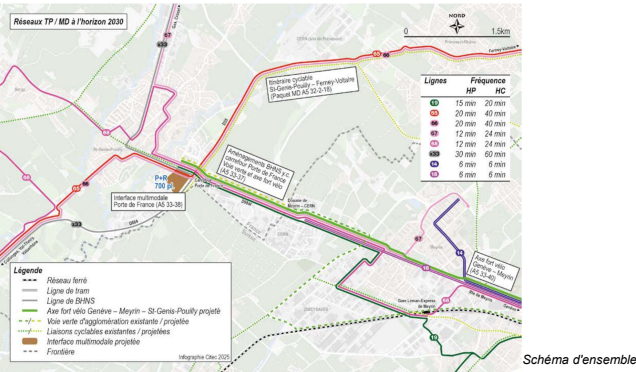
Pôle d'échange multimodal (PEM) « Porte de France » intégrant un P+R de 700 places – Terminus BHNS Cern – Saint-Genis-Pouilly	
Maitre d'ouvrage : Pays de Gex Agglomération	Réalisation 2027 - 2028
Coût total	24.4 MF HT
Pays de Gex Agglomération	6.5 MF (26%)
Autre co-financeur français pressenti	2.9 MF (12%)
Département de l'Ain	2.9 MF (12%)
Confédération (PAS) – financement estimé	8.6 MF (35%)
Canton de Genève	3.5 MF (15%)
BHNS Cern – Saint-Genis-Pouilly (hors carrefour « Porte de France »)	
Maitre d'ouvrage : Pays de Gex Agglomération	Réalisation 2027 - 2028
Coût total	13.4 MF HT
Pays de Gex Agglomération	2.9 MF (22%)
Autre co-financeur français pressenti	1.9 MF (14%)
Département de l'Ain	1.9 MF (14%)
Confédération (PAS) – financement estimé	4.7 MF (35%)
Canton de Genève	2 MF (15%)
Réaménagement du carrefour « Porte de France » pour les volets Transport public et mobilité douce	
Maitre d'ouvrage : Département de l'Ain	Réalisation 2027 - 2028
Coût total	8.5 MF HT
Etat français	0.4 MF (5%)
Autre co-financeur français pressenti	1.4 MF (16%)
Département de l'Ain	1.8 MF (22%)
Pays de Gex Agglomération	0.5 MF (6%)
Confédération (PAS) – financement estimé	2 MF (24%)
Canton de Genève	1.3 MF (15%)

- Description**
- Réalisation d'un BHNS entre le CERN et Saint-Genis-Pouilly (secteur Porte-de-France), d'un Pôle d'échange multimodal intégrant un P+R de 700 places et le réaménagement du carrefour "Porte-de-France"
 - 1.7 km de site propre bus, réalisation d'une piste cyclable et cheminement piétons, reprise de la voirie
 - Amélioration de l'accès aux transports publics et à la mobilité douce vers Genève pour un bassin de 45'000 habitants
 - Temps de parcours garanti pour les bus : 3 minutes (9 min. actuellement).
 - Mesures candidates au PAS pour un financement fédéral

- Intérêts directs pour Genève**
- Evolution de la part modale à la douane de Meyrin :
 - Transports publics : 8% → 20%
 - Modes doux : 3% → 10%
 - Trafic routier à la douane en heure de pointe : 1'500 veh/h → 1'100 veh/h
 - En complément, le financement genevois permet d'accélérer la réalisation du projet et ouvre des marges de manœuvre financières à Pays de Gex Agglomération pour renforcer encore l'offre de transport public.



Illustrations



Réaménagement du carrefour Porte de France et BHNS



Tramway de Ferney-Voltaire et P+R du Bisou

P+R du « Bisou » : 500 places en terminus du tram de Ferney-Voltaire	
Maître d'ouvrage : Pays de Gex Agglomération	Réalisation 2027 - 2028
Coût total	10.5 MF HT
Pays de Gex Agglomération	5.25 MF (50%)
Canton de Genève	5.25 MF (50%)

Extension du tram à Ferney-Voltaire (tronçon sur sol français)	
Maître d'ouvrage : Pays de Gex Agglomération	Réalisation 2027 - 2028
Coût total	46.6 MF HT
Etat français	4.4 MF (10%)
Fonds européens (INTERREG)	7.6 MF (16%)
Pays de Gex Agglomération	11.3 MF (24%)
Confédération (PA4)	16.3 MF (35%)
Canton de Genève	7.0 MF (15%)

Reconstruction des douanes dans le cadre de l'extension du tram à Ferney-Voltaire	
Maître d'ouvrage : Pays de Gex Agglomération	Réalisation 2027 - 2028
Coût total	8.6 MF HT
Etat français	4.9 MF (56%)
Pays de Gex Agglomération	1.9 MF (22%)
Canton de Genève	1.9 MF (22%)



Description

- Réalisation de 2.5 km de tram entre la douane et Ferney-Voltaire (P+R du "Bisou") en prolongement du tramway Nations - Grand-Saconnex (en cours de réalisation) ; Mise en service simultanée sur l'ensemble du tronçon transfrontalier
- 3 stations, site propre intégral et réalisation simultanée d'une piste cyclable
- Le P+R du "Bisou" comptera 500 places en ouvrage
- Desserte directe de Ferney-Voltaire et du nouveau quartier Ferney-Genève Innovation (5500 habitants, 4500 emplois)
- Financement par la Confédération dans le cadre du Projet d'agglomération 4 (Tramway uniquement) : 16.3 MF.

Intérêts directs pour Genève

- Evolution de la part modale à la douane de Ferney :
 - Transports publics : 15% → 30%
 - Modes doux : 5% → 10%
- Trafic routier à la douane : 26'950 veh/j → 23'250 veh/j
- Le financement genevois permet :
 - De garantir une mise en service simultanée des deux tronçons
 - De réaliser immédiatement un P+R en version définitive
 - Une redéploiement du financement sur l'exploitation bus / tram



Illustrations

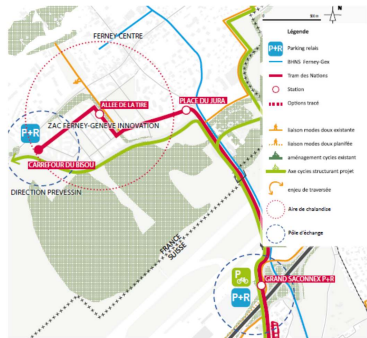
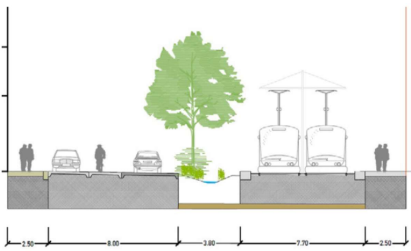


Schéma d'ensemble

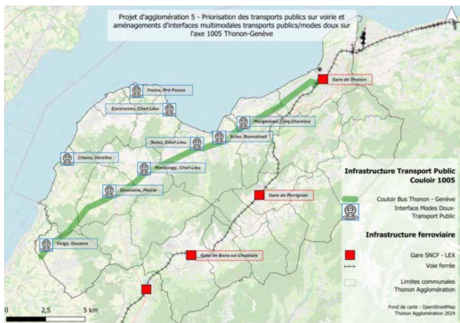
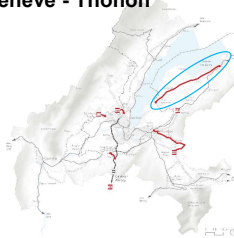


Principe d'insertion

Coupe-type: tronçon « Le Cours »

Priorisation des transports publics sur l'axe RD1005 Genève - Thonon

Priorisation des transports publics sur l'axe 1005 Thonon-Genève	
Maître d'ouvrage : Thonon Agglomération	Réalisation 2029 - 2030
Coût total	8.2 MF HT
Département de Haute-Savoie	2.5 MF (30%)
Thonon Agglomération	1.6 MF (20%)
Confédération (PA5) – financement estimé	2.9 MF (35%)
Carton de Genève	1.2 MF (15%)



- Description**
- Réalisation d'aménagements en site propre et aménagements de priorisation aux 5 carrefours le long de la RD 1005 entre Thonon-les-Bains et Genève
 - Aménagements complémentaires de 9 interfaces multimodales pour favoriser l'intermodalité et le report modal (hors PL 13 725)
 - Mesure candidate au PA5 pour un financement fédéral

- Intérêts directs pour Genève**
- Réduction du trafic à la douane (Anières) : -2'100 veh/j
 - Fiabilisation et réduction du temps de parcours de la ligne 271 en rabattement sur le réseau TPG structurant (tram 12 et 17 notamment).

Doublment de capacité du P+R en gare de Machilly en lien avec le Léman Express

Doublment de capacité du P+R en gare de Machilly (270 places)	
Maître d'ouvrage : Pôle métropolitain du Genevois français	Réalisation 2029 - 2030
Coût total	2.8 MF HT
Département de Haute-Savoie	0.7 MF (25%)
Pôle métropolitain du Genevois français	0.7 MF (25%)
Canton de Genève	1.4 MF (50%)



Description

- Extension du P+R situé en gare de Machilly (actuellement 137 places) par un étage en infrastructure pour porter le nombre de places totales à 270)
- Connexion directe au Léman Express
- P+R régulièrement saturé aux heures de pointes

Intérêts directs pour Genève

- Compte-tenu de la localisation stratégique de ce P+R, l'augmentation de sa capacité contribuera activement au report modal vers le Léman Express
- Complémentaire avec une augmentation de capacité du Léman Express (nouveau matériel roulant)



BHNS Annemasse – Bonne et P+R de grande capacité (400 places) de Nangy

BHNS Annemasse – Bonne (2ème étape)	
Maître d'ouvrage : Pôle métropolitain du Genevois français	Réalisation 2027 - 2028
Coût total	17.7 MF HT
Etat français	1.2 MF (7%)
Département de Haute-Savoie	3.8 MF (21.5%)
Pôle métropolitain du Genevois français	3.8 MF (21.5%)
Confédération (PA4)	6.2 MF (35%)
Canton de Genève	2.7 MF (15%)

Réaménagement du parking de covoiturage de Nangy devant le CHAL en Parking de grande capacité d'environ 400 places à proximité immédiate du nœud A48-RD903.	
Maître d'ouvrage : Département de Haute-Savoie	Réalisation 2029-2030
Coût total	9.5 MF HT
Département de Haute-Savoie	7.1 MF (75%)
Canton de Genève	2.4 MF (25%)



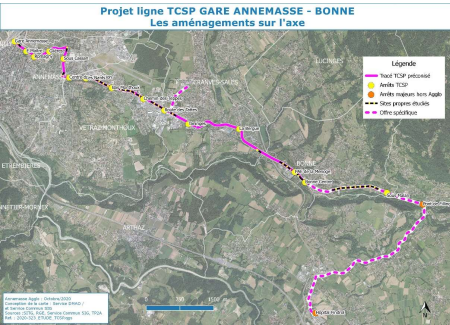
Description

- Réalisation d'un BHNS reliant la gare d'Annemasse et le centre hospitalier Alpes-Léman
- Rabattement sur le Léman Express et tram transfrontalier
- 8.5 km d'aménagements (salle propre et priorisation aux carrefours), 15 stations BHNS dimensionnées pour bus articulés, sécurisation mobilité douce
- Premiers travaux (phase 1) réalisés – Hors financement PL 13 725
- Nouveau P+R de grande capacité (400 places) relié au futur BHNS et connecté à l'A40 au niveau du CHAL
- Le BHNS est cofinancé par la Confédération dans le cadre du PA4

Intérêts directs pour Genève

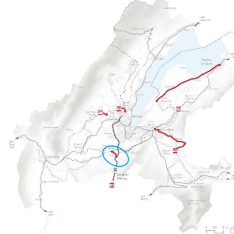
Renforcement du report modal vers les transports publics sur le corridor Annemasse / Genève

- **Gains de temps de parcours estimés à 12 min.** en heure de pointe et **fiabilisation du temps de parcours** (connexions en gare d'Annemasse)
- **Part modale transport public sur l'axe : 4% → 26%** à terme pour les déplacements transfrontaliers (effet cumulé des infrastructures et de l'augmentation de l'offre de bus)

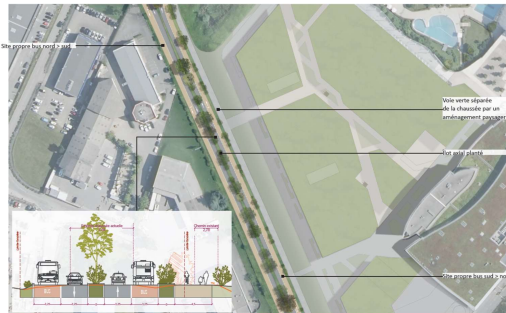


Réaménagement du Boulevard urbain Neydens – Saint-Julien-en-Genevois

Réaménagement du boulevard urbain Neydens – gare de Saint-Julien (priorisation TC) et rabattement sur le futur tram (première étape)	
Maitre d'ouvrage : Communauté de communes du Genevois	Réalisation 2028 - 2030
Coût total	22.9 MF HT
Département de Haute-Savoie	5.7 MF (25%)
Communauté de communes du Genevois	5.7 MF (25%)
Confédération (PA5) – financement estimé	8.1 MF (35%)
Canton de Genève	3.4 MF (15%)



Principe d'insertion au niveau de Vitam

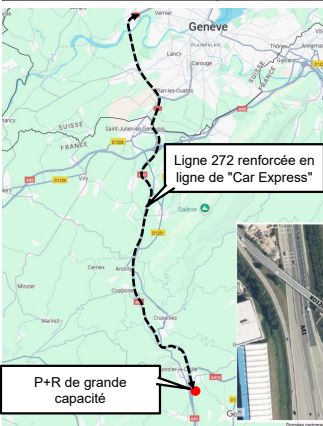


- Description**
- Réaménagement d'une portion de 4 km de la RD 201 entre Saint-Julien-en-Genevois et Neydens pour prioriser les transports publics et sécuriser les mobilités douces
 - Aménagements de sites propres au niveau de 2 carrefours, création d'un nouvel arrêt desservant le P+R de Vitam
 - Projet candidat pour un cofinancement fédéral au PA5

- Intérêts directs pour Genève**
- Diminution et fiabilisation du temps de parcours pour des lignes de bus en rabattement direct sur la gare de Saint-Julien (accès futur tram de Saint-Julien, puis à la ZIPLO)
 - Gain de temps de parcours estimé à plus de 30 minutes en heure de pointe sur l'itinéraire Neydens – Lancy-Pont-Rouge
 - Stabilisation du trafic routier

P+R de grande capacité (400 places) de Fillière en lien avec la mise en service d'une ligne de car express Anancy – Genève sur l'A41

Réaménagement du parking de covoiturage de Fillière (ancienne commune de Saint-Martin-Bellevue) en parking de grande capacité d'environ 400 places à proximité immédiate de l'échangeur A41-A410 dit de Saint-Martin-Bellevue	
Maitre d'ouvrage : Département de Haute-Savoie	Réalisation 2029-2030
Coût total	9.5 MF HT
Département de Haute-Savoie	7.1 MF (75%)
Canton de Genève	2.4 MF (25%)



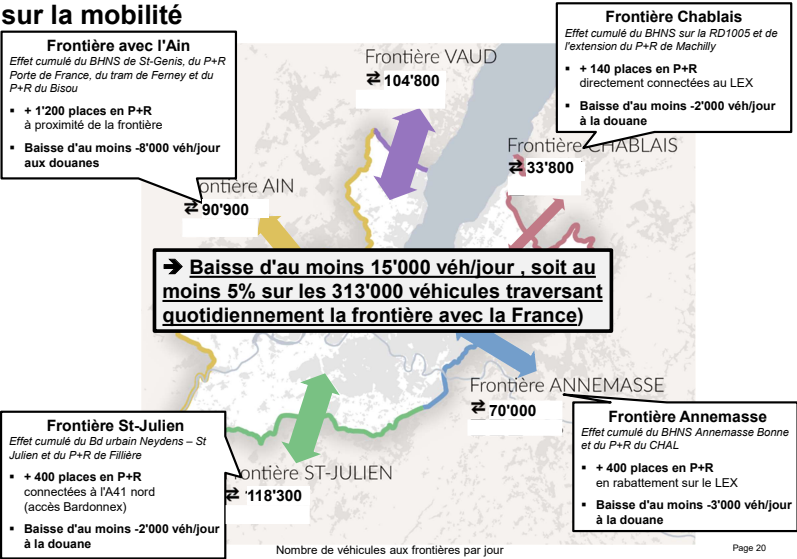
- Description**
- Réalisation d'un parking de covoiturage / P+R de grande capacité de 400 places à proximité directe de l'échangeur A41 / A410 (à proximité du Nord d'Anancy)
 - Le P+R au sol existant, desservi par la ligne inter-urbaine entre Anancy et Genève en forte croissance (+50% de fréquentation ces 3 dernières années), est actuellement totalement saturé
 - Cette extension du P+R accompagnera les développements de la ligne 272 en cours dans le cadre du GLCT transports publics (cofinancement hors PL 13 725), avec le déploiement progressif d'une offre "car express" et la généralisation d'une fréquence à 10 minutes déjà mise en place en décembre dernier sur la période de pointe

- Intérêts directs pour Genève**
- Alternative directe et efficace à l'utilisation individuelle de la voiture sur l'A41 nord avec un effet au niveau de la douane de Bardonnex avec un usage de ce P+R par les frontaliers empruntant la ligne 272 et/ou effectuant du covoiturage depuis cette entrée d'autoroute

Synthèse / Conclusion



Estimation des effets de la concrétisation du PL 13 725 sur la mobilité



Impact et des gains économiques liés au PL 13 725

→ Le PL 13 725 permet de réaliser **2'140 nouvelles places de P+R en France voisine**

Les gains économiques liés à la réalisation de ces places de P+R sont estimés à au moins 7 millions de francs par année

Le calcul de ces coûts se basent sur :

- **Le coût lié à la congestion** : de l'ordre de 6 millions
coûts liés à la perte de temps des usagers en voiture à cause de la congestion estimés à 42.5F/h/véhicule (source ARE*, 2022), appliqués à ces 2'140 véhicules perdant en moyenne de l'ordre de 10 minutes par trajet du fait de la congestion
- **Le coût lié aux nuisances des véhicules** : de l'ordre de 1,3 millions
coûts liés aux nuisances des véhicules sur la population (impact sur la santé, accidents, air, bruit, ...) estimés à 0,18 francs / km (source ARE*, 2022), appliqués à un nombre de kilomètres moyens de 8 km/jour parcourus par ces véhicules de pendulaires transfrontaliers sur le Canton de Genève

→ Les **projets d'aménagements cofinancés dans le PL 13 725** ont également été **retenus pour un cofinancement par la Confédération**, qui les a jugés comme bénéfiques pour la mobilité de l'agglomération et **présentant un bon rapport coût / utilité**.



* Source ARE: rapport "Coûts liés à la surcharge de l'infrastructure de transport - Étude de base" du 4 octobre 2022

Page 21

Gains sur les nuisances et préservation du territoire

- **Opportunités liées aux baisses du trafic frontalier** : amélioration de la qualité de l'air et diminution des nuisances sonores (principalement Meyrin, Grand-Saconnex, Anières, Corsier)
- **Amélioration de la cohérence territoriale** en matière Urbanisation – Transport – Environnement
- **Impact sur les sols fortement limité** – aménagement essentiellement sur voirie existante (tram de Ferney, BHNS Genève – Thonon, BHNS Annemasse – Bonne – CHAL)
- **Reconstitution de continuités écologiques ou paysagères** (tram de Ferney, BHNS de St Genis, BHNS Annemasse – Bonne – CHAL)



Page 22

Conclusion

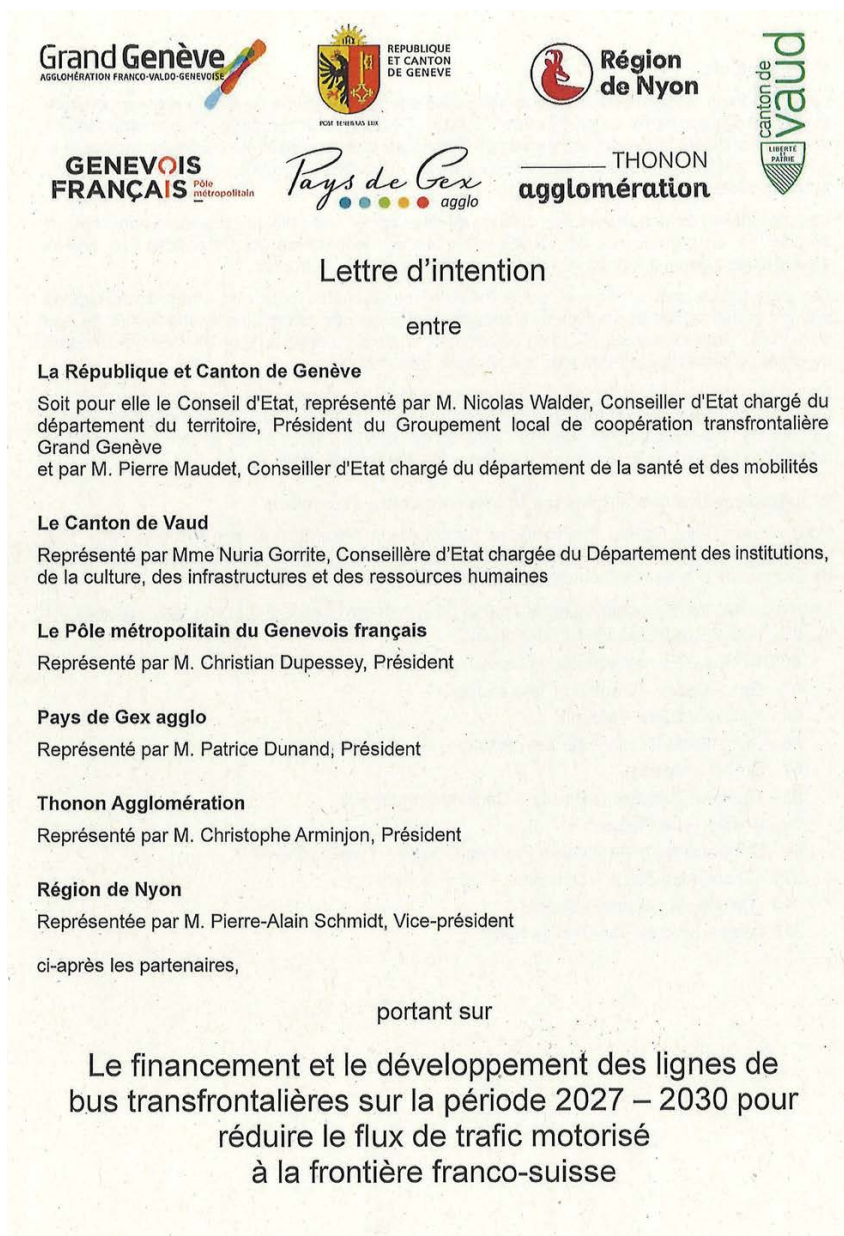
- Avec le PL 13 725, le Conseil d'Etat apporte une réponse à la Résolution 889 et la Motion 2806 du Grand Conseil, et concrétise le programme de législature 2023-2028.
- Le PL 13 725 porte sur des investissements ciblés, prêts à être réalisés, présentant des intérêts concrets et rapides pour la population et le tissu économique genevois.
- Le Conseil d'Etat propose de soumettre ce PL au corps électoral en application de l'article 67, alinéa 3, de la Constitution, en raison du vote négatif sur un projet similaire (PL11115) il y a 12 ans.



Merci de votre attention



ANNEXE 2



1. Préambule

La région transfrontalière franco-valdo-genevoise connaît un rythme de croissance économique et démographique parmi les plus élevés d'Europe. Cet essor s'accompagne d'un accroissement des flux frontaliers, qui mettent en exergue l'interdépendance croissante de nos territoires et le besoin d'accélérer le développement d'alternatives efficaces aux modes individuels motorisés pour les déplacements franco-suisses.

Les partenaires reconnaissent l'importance de développer une politique régionale cohérente et ambitieuse, en promouvant de nouvelles formes de coopération pour répondre aux enjeux stratégiques auxquels leur bassin de vie transfrontalier est confronté.

Les partenaires sont conscients de la forte demande latente pour des offres de transports publics performantes et souhaitent s'appuyer sur le succès rencontré par les lignes de bus transfrontalières existantes afin d'en développer le plein potentiel et leur efficacité permettant de créer un véritable « effet réseau » à l'échelle franco-suisse.

Dans ce contexte, sous l'égide du Groupement local de coopération transfrontalière Grand Genève, les partenaires établissent la présente Lettre d'intention par laquelle ils affirment leur volonté de développer conjointement l'offre de transports publics et de renforcer la solidarité interterritoriale dans le financement des lignes de bus transfrontalières.

2. Lignes de bus concernées par la présente Lettre d'intention

Pour obtenir l'effet réseau franco-suisse escompté, la présente Lettre d'intention porte plus spécifiquement sur le financement et le développement de 12 lignes de bus transfrontalières, et de 9 lignes de bus de rabattement situées côté français, listées ci-dessous.

Lignes de bus transfrontalières faisant partie de la présente Lettre d'intention, administrées par le GLCT des transports publics transfrontaliers :

- 60/61 - Gex – Ferney-Voltaire – Genève
- 62 - Gex – Cessy – Genthod (ligne à créer)
- 64 - Ferney-Voltaire – Meyrin
- 66 - Saint-Genis-Pouilly – Ferney-Voltaire – Genève Aéroport
- 67 - Crozet – Meyrin
- 68 - Thoiry – Saint-Genis-Pouilly – Genève Blandonnet
- 69 - Challex – La Plaine
- 80 - Saint-Julien-en-Genevois – Plan-les-Ouates – Genève Bel-Air
- 271 - Thonon-les-Bains – Douvaine – Genève Rive
- 814 - Divonne-les-Bains – Coppet
- 818 - Gex – Divonne-les-Bains – Nyon

Lignes de bus de rabattement faisant partie de la présente Lettre d'intention administrées par les autorités françaises concernées :

- 65 - Collonges – Saint-Genis-Pouilly – Ferney-Voltaire (ligne à créer) en rabattement sur les futures interfaces multimodales de Porte de France et du Bisou
- Gex – Saint-Genis-Pouilly (ligne à créer) en rabattement sur la future interface multimodale de Porte de France
- M - Beaumont – Collonges-sous-Salève en rabattement sur la ligne 80 et le futur tramway à la gare de Saint-Julien-en-Genevois
- N - Vulbens – Saint-Julien-en-Genevois en rabattement sur la ligne 80 et le futur tramway à la gare de Saint-Julien-en-Genevois
- 5 - Hôpital Findrol – Cranves-Sales – Annemasse en rabattement sur le Léman Express
- H - Thonon-les-Bains – Douvaine – Machilly – Cranves-Sales en rabattement sur la ligne 271 et le Léman Express
- J - tronçon Sciez – Yvoire – Douvaine en rabattement sur la ligne 271
- P - tronçon Douvaine – Bons-en-Chablais en rabattement sur le Léman Express
- Y - tronçon Sciez – Perrignier (ligne à créer) en rabattement sur le Léman Express

3. Financement des lignes transfrontalières du GLCT des transports publics

La clé de financement franco-suisse du déficit des lignes de bus administrées par le GLCT des transports publics transfrontaliers est actuellement basée sur des indicateurs relatifs à la production de l'offre, soit pour 2/3 les heures de conduite et 1/3 les kilomètres parcourus. De ce fait, au global de l'ensemble des lignes, les autorités françaises concernées financent 55.4% du déficit, respectivement 44.6% pour les autorités suisses (selon les comptes 2024).

Si l'on tient compte de l'usage de ces lignes, à savoir la territorialité des déplacements effectués par les usagers, la clé actuelle équivaut à un financement suisse d'environ 38 % des déplacements transfrontaliers en moyenne (chiffre qui diffère ligne par ligne selon la structure de fréquentation de chacune d'elles). Autrement dit, ce sont les autorités françaises concernées qui financent en moyenne env. 62% du déficit des déplacements transfrontaliers effectués dans ces lignes de bus (selon les données de fréquentation 2024).

Dans un but de rééquilibrage des charges en matière de transport public pesant sur les autorités concernées au sein du bassin de vie du Grand Genève et considérant :

- que les lignes de bus transfrontalières soutiennent les déplacements de la main d'œuvre des travailleurs frontaliers nécessaire à l'économie genevoise et vaudoise,
- que leur développement est un moyen efficace pour réduire le trafic motorisé à la frontière franco-suisse,

les partenaires soutiennent l'évolution vers une clé de financement basée sur l'usage dont les principes sont les suivants :

- la part de déficit liée aux déplacements dont l'origine et la destination sont sur sol suisse est financée par les autorités suisses concernées ;
- la part de déficit liée aux déplacements dont l'origine et la destination sont sur sol français est financée par les autorités françaises concernées ;
- la part de déficit liée aux déplacements dont l'origine et la destination sont respectivement situées de part et d'autre de la frontière est financée par les autorités suisse et française concernées selon une répartition définie ci-après par la présente Lettre d'intention.

Cette modification de la clé de répartition a pour conséquence de dégager une marge de manœuvre financière pour les autorités françaises concernées, montants qu'elles s'engagent à réinjecter dans le développement de l'offre des lignes transfrontalières et des lignes de rabattement afin de créer un effet réseau et réduire le trafic motorisé à la frontière franco-suisse.

4. Engagements de chaque signataire

Compte tenu de ce qui précède, les signataires conviennent des engagements suivants.

Engagements de la République et canton de Genève

Sur la base de la présente Lettre d'intention, la République et canton de Genève s'engage à :

- Soutenir au sein des instances du GLCT des transports publics transfrontaliers l'évolution de la clé de financement du déficit des lignes de bus d'une logique d'offre vers une logique d'usage selon les principes définis au titre 3 de la présente Lettre ;
- Assumer le financement de l'équivalent de la part de déficit liée aux déplacements sur sol suisse ainsi que 60% de celle des déplacements transfrontaliers pour les lignes de bus transfrontalières la concernant listées au titre 2 de la présente Lettre, et inscrire en conséquence les moyens financiers nécessaires aux budgets 2027 et suivants ;
- Contribuer au développement de l'offre des lignes de bus transfrontalières la concernant sur la période 2027-2030 en inscrivant les moyens financiers nécessaires aux budgets 2027 et suivants permettant d'assurer la part du financement genevois pour la mise en œuvre des intentions listées au titre 5 de la présente Lettre, sous réserve d'un potentiel de demande avéré sur lesdites lignes ;
- Contribuer au suivi régulier de l'état de mise en œuvre de la présente Lettre d'intention, en partageant avec les partenaires les informations techniques et financières utiles.

La République et canton de Genève ne sera valablement engagée dans son financement qu'après l'approbation de son budget par le Grand Conseil. Cette validation s'effectuera de manière annuelle.

Engagements du Canton de Vaud

Sur la base de la présente Lettre d'intention, le Canton de Vaud s'engage à :

- Soutenir au sein des instances du GLCT des transports publics transfrontaliers l'évolution de la clé de financement du déficit des lignes de bus d'une logique d'offre vers une logique d'usage selon les principes définis au titre 3 de la présente Lettre ;
- Assumer le financement de l'équivalent de la part de déficit liée aux déplacements sur sol suisse ainsi que 50% de celle des déplacements transfrontaliers pour les lignes de bus transfrontalières le concernant listées au titre 2 de la présente Lettre, et inscrire en conséquence les moyens financiers nécessaires aux budgets 2027 et suivants ;
- Contribuer au développement de l'offre des lignes de bus transfrontalières le concernant sur la période 2027-2030 en inscrivant les moyens financiers nécessaires aux budgets 2027 et suivants permettant d'assurer la part du financement vaudois pour la mise en œuvre des intentions listées au titre 5 de la présente Lettre, sous réserve d'un potentiel de demande avéré sur lesdites lignes ;
- Contribuer au suivi régulier de l'état de mise en œuvre de la présente Lettre d'intention, en partageant avec les partenaires les informations techniques et financières utiles.

Le Canton de Vaud ne sera valablement engagé dans son financement qu'après l'approbation de son budget par le Grand Conseil. Cette validation s'effectuera de manière annuelle.

Engagements de Région de Nyon

Sur la base de la présente Lettre d'intention, Région de Nyon s'engage à :

- Contribuer au financement de la part de déficit liée aux déplacements transfrontaliers pour les lignes de bus transfrontalières franco-vaudoises la concernant listées au titre 2 de la présente Lettre à hauteur de 10% et inscrire en conséquence les moyens financiers nécessaires aux budgets 2027 et suivants, sous réserve de la mise en œuvre des intentions listées au titre 5 de la présente Lettre sur ces lignes et d'un potentiel de demande avéré sur lesdites lignes ;
- Contribuer au suivi régulier de l'état de mise en œuvre de la présente Lettre d'intention, en partageant avec les partenaires les informations techniques et financières utiles.

Région de Nyon ne sera valablement engagée dans son financement qu'après l'approbation de son budget par le Conseil intercommunal. Cette validation s'effectuera de manière annuelle.

Engagements du Pôle métropolitain du Genevois français

Sur la base de la présente Lettre d'intention, le Pôle métropolitain du Genevois français s'engage à :

- Soutenir au sein des instances du GLCT des transports publics transfrontaliers l'évolution de la clé de financement du déficit des lignes de bus d'une logique d'offre vers une logique d'usage selon les principes définis au titre 3 de la présente Lettre ;
- Assumer le financement de l'équivalent de la part de déficit liée aux déplacements sur sol français ainsi que 40% de celle des déplacements transfrontaliers pour les lignes de bus transfrontalières le concernant listées au titre 2 de la présente Lettre, et inscrire en conséquence les moyens financiers nécessaires aux budgets 2027 et suivants ;
- Contribuer au développement de l'offre des lignes de bus transfrontalières et de rabattement le concernant sur la période 2027-2030 en inscrivant les moyens financiers nécessaires aux budgets 2027 et suivants permettant d'assurer la part du financement français pour la mise en œuvre des intentions listées au titre 5 de la présente Lettre, sous réserve d'un potentiel de demande avéré sur lesdites lignes, sachant qu'un ordre de priorité est indiqué afin de permettre un ajustement du développement en fonction de la marge introduite par la nouvelle répartition de financement et des efforts entrepris par la collectivité ;
- Contribuer au suivi régulier de l'état de mise en œuvre de la présente Lettre d'intention, en partageant avec les partenaires les informations techniques et financières utiles.

Le Pôle métropolitain du Genevois français ne sera valablement engagé dans son financement qu'après l'approbation de son budget par le Conseil syndical. Cette validation s'effectuera de manière annuelle.

Engagements de Pays de Gex agglomération

Sur la base de la présente Lettre d'intention, Pays de Gex agglomération s'engage à :

- Soutenir au sein des instances du GLCT des transports publics transfrontaliers l'évolution de la clé de financement du déficit des lignes de bus d'une logique d'offre vers une logique d'usage selon les principes définis au titre 3 de la présente Lettre ;
- Assumer le financement de l'équivalent de la part de déficit liée aux déplacements sur sol français ainsi que 40% de celle des déplacements transfrontaliers pour les lignes de bus transfrontalières franco-genevoises et franco-vaudoises le concernant listées au titre 2 de la présente Lettre, et inscrire en conséquence les moyens financiers nécessaires aux budgets 2027 et suivants ;
- Contribuer au développement de l'offre des lignes de bus transfrontalières et de rabattement le concernant sur la période 2027-2030 en inscrivant les moyens financiers nécessaires aux budgets 2027 et suivants permettant d'assurer la part du financement français pour la mise en œuvre des intentions listées au titre 5 de la présente Lettre, sous réserve d'un potentiel de demande avéré sur lesdites lignes, sachant qu'un ordre de priorité est indiqué afin de permettre un ajustement du développement en fonction de la marge introduite par la nouvelle répartition de financement et des efforts entrepris par la collectivité ;
- Contribuer au suivi régulier de l'état de mise en œuvre de la présente Lettre d'intention, en partageant avec les partenaires les informations techniques et financières utiles.

Pays de Gex agglomération ne sera valablement engagé dans son financement qu'après l'approbation de son budget par le Conseil communautaire. Cette validation s'effectuera de manière annuelle.

Engagements de Thonon Agglomération

Sur la base de la présente Lettre d'intention, Thonon Agglomération s'engage à :

- Soutenir au sein des instances du GLCT des transports publics transfrontaliers l'évolution de la clé de financement du déficit des lignes de bus d'une logique d'offre vers une logique d'usage selon les principes définis au titre 3 de la présente Lettre ;
- Assumer le financement de l'équivalent de la part de déficit liée aux déplacements sur sol français ainsi que 40% de celle des déplacements transfrontaliers pour les lignes de bus transfrontalières le concernant listées au titre 2 de la présente Lettre, et inscrire en conséquence les moyens financiers nécessaires aux budgets 2027 et suivants ;
- Contribuer au développement de l'offre des lignes de bus transfrontalières et de rabattement le concernant sur la période 2027-2030 en inscrivant les moyens financiers nécessaires aux budgets 2027 et suivants permettant d'assurer la part du financement français pour la mise en œuvre des intentions listées au titre 5 de la présente Lettre, sous réserve d'un potentiel de demande avéré sur lesdites lignes, sachant qu'un ordre de priorité est indiqué afin de permettre un ajustement du développement en fonction de la marge introduite par la nouvelle répartition de financement et des efforts entrepris par la collectivité ;
- Contribuer au suivi régulier de l'état de mise en œuvre de la présente Lettre d'intention, en partageant avec les partenaires les informations techniques et financières utiles.

Thonon Agglomération ne sera valablement engagé dans son financement qu'après l'approbation de son budget par le Conseil communautaire. Cette validation s'effectuera de manière annuelle.

5. Intentions de développement des lignes de bus transfrontalières et en rabattement pour la période 2027 - 2030

Lignes de bus transfrontalières

Les prestations de ces lignes sont commandées sous l'égide du GLCT des transports publics transfrontaliers et leur déficit d'exploitation est cofinancé entre autorités organisatrices suisse et française respectivement concernées par chacune des lignes.

Lignes transfrontalières (radiales)	Fréquence heures de pointe / heures creuses			Autorité organisatrice	
	Actuelle	Projetée	Échéance de déploiement	Suisse	Française
60/61 Gex – Ferney-Voltaire – Genève	6' / 12' // 12' / 24'	8' / 15' // 12' / 24'	12.2028	République et canton de Genève	Pays de Gex agglo
Nouvelle 62 Gex – Cessy – Genthod	-	30' / 60'	06.2027		
64 Ferney-Voltaire – Meyrin	30' / 60'	24' / 48'	12.2028		
66 Saint-Genis-Pouilly – Ferney-Voltaire – Genève Aéroport	30' / 60'	20' / 30'	12.2025		
67 Crozet – Meyrin	35' / 60'	12' / 24'	12.2029		
68 Thoiry – St-Genis-Pouilly – Genève Blandonnet	9' / 18' // 18' / 36'	12' / 24'	12.2029		
69 Challex – La Plaine	30' / 0'	30' / 0'	-		
80 Saint-Julien-en-Genevois – Plan-les-Ouates – Genève Bel-Air	6' / 12'	- *	*		Genevois français Mobilité
271 Thonon-les-Bains – Douvaine – Genève Rive	15' (30') / 60'	15' / 30'	12.2028	Thonon Agglo	
814 Divonne-les-Bains – Coppet	30' / 60'	15' / 30'	12.2027	Canton de Vaud	Pays de Gex agglo
818 Gex – Divonne-les-Bains – Nyon	30' / 60' // 60' / 0'	30' / 60'	12.2027		

* la ligne 80 sera supprimée lors de la mise en service du tramway jusqu'à Saint-Julien-en-Genevois dont la date dépendra de l'issue d'une procédure judiciaire en cours au moment de la signature de la présente Lettre.

Lignes de bus de rabattement côté français

Les lignes de bus de rabattement concernées par la présente Lettre d'intention sont listées ci-dessous. Les prestations de ces lignes sont commandées par l'autorité organisatrice française concernée et leur déficit d'exploitation est entièrement financé par celle-ci.

Lignes en rabattement (tangentiellles)	Fréquence heures de pointe / heures creuses			Part d'usagers trans-frontaliers estimée	Autorité organisatrice
	Actuelle	Projetée	Échéance de déploiement		
Nouvelle 65 Collonges – Saint-Genis-Pouilly – Ferney-Voltaire	-	30' / 60'	12.2027	Env. 30 % (estimation)	Pays de Gex agglo
Nouvelle Gex – Saint-Genis-Pouilly	-	30' / 0'	12.2027	Env. 40 % (estimation)	
M Beaumont – Collonges-sous-Salève	20' / 40'	20' / 40' (doublement avec lignes 4 et 272)	12.2029	Env. 35%	Genevois français Mobilité
N Vulbens – Saint-Julien-en-Genevois	20' / 40'	15' / 30'	12.2029	Env. 25%	
5 Hôpital Findrol – Cranves-Sales – Annemasse	20' journée	20' journée (temps de parcours amélioré)	12.2026	Env. 35%	Thonon Agglo
H Thonon-les-Bains – Douvaine – Machilly – Cranves-Sales	60'	30'	12.2027	Env. 25%	
J tronçon Sciez – Yvoire – Douvaine	60'	30'	12.2026	Env. 25%	
P tronçon Douvaine – Bons-en-Chablais	30' / 60'	30'	12.2028	Env. 50%	
Nouvelle Y tronçon Sciez – Pernignier	-	20' / 40'	12.2026	Env. 50% (estimation)	

6. Suivi et évaluation de la mise en œuvre

La mise en œuvre de la présente Lettre d'intention sera régulièrement suivie et évaluée, au moins une fois par an, par le Groupe de travail thématique (GTT) Mobilité du GLCT du Grand Genève en concertation avec les partenaires. Il s'agit en particulier de s'assurer du respect des engagements et des échéances pris par les partenaires dans le cadre de la présente Lettre d'intention, cas échéant de mettre en place les mesures correctives nécessaires.

L'évaluation régulière se basera sur des indicateurs tels que les données de fréquentation des lignes permettant de suivre l'évolution de l'usage, et les données financières permettant de suivre l'évolution du déficit.

7. Confidentialité et communication

Les partenaires s'engagent à communiquer conjointement les termes de la présente Lettre d'intention. Toute communication ultérieure sur l'état d'avancement des démarches exposées et leur concrétisation fait l'objet d'un accord préalable de l'ensemble des partenaires.

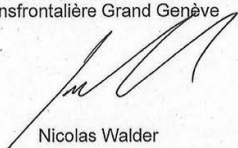
8. Entrée en vigueur

L'engagement des parties entre en vigueur dès la signature de la présente Lettre d'intention.

À Genève, le 27 novembre 2025

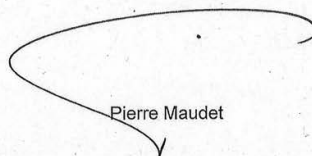
(Signé en 7 exemplaires)

Le Conseiller d'Etat chargé du
département du territoire
Président du Groupement local de coopération
transfrontalière Grand Genève



Nicolas Walder

Le Conseiller d'Etat chargé du
département de la santé et des mobilités



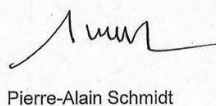
Pierre Maudet

La Conseillère d'Etat du Département des
institutions, de la culture, des infrastructures et
des ressources humaines du canton de Vaud



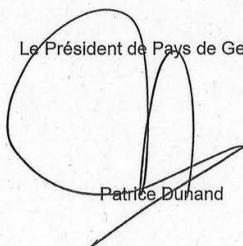
Nuria Gorrite

Le Vice-président de Région de Nyon




Pierre-Alain Schmidt

Le Président de Pays de Gex aggro



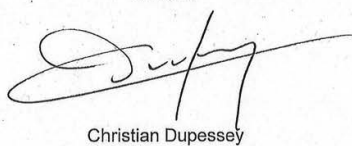
Patrice Durand

Le Président de Thonon Agglomération



Christophe Arminjon

Le Président du Pôle métropolitain du Genevois
français



Christian Dupessey

ANNEXE 3



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

PORT TENERIAS LUX



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES
*Liberté
Égalité
Fraternité*

AIN⁰¹
le Département

**haute
savoie**
le Département

Pays de Gex
● ● ● ● ●
agglo

THONON
agglomération

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU
Genevois

**GENEVOIS
FRANÇAIS**
Pôle
métropolitain

Accord sur les projets

entre

La République et Canton de Genève (ci-après : le canton)

soit pour elle le Conseil d'État, représenté par M. Nicolas Walder, Conseiller d'État délégué aux affaires régionales et transfrontalières, et par M. Pierre Maudet, Conseiller d'État chargé du département de la santé et des mobilités

L'État Français

Représenté par Mme Fabienne Buccio, Préfète de région Auvergne – Rhône-Alpes

Le Département de l'Ain

représenté par M. Jean Deguerry, Président

Le Département de Haute-Savoie

représenté par M. Martial Saddier, Président

Pays de Gex Agglomération

Représenté par M. Patrice Dunand, Président

Thonon Agglomération

Représenté par M. Christophe Arminjon, Président

La Communauté de communes du Genevois

Représentée par M. Florent Benoit, Président

Le Pôle métropolitain du Genevois français

Représenté par M. Christian Dupessey, Président

portant sur

**Le financement d'infrastructures transfrontalières
structurantes pour Genève, situées en France**

1. Préambule

La région transfrontalière franco-genevoise connaît un rythme de croissance économique et démographique parmi les plus élevés d'Europe. Cet essor s'accompagne d'un accroissement des flux frontaliers, qui mettent en exergue l'interdépendance croissante de nos territoires et le besoin d'accélérer la réalisation de projets franco-suisses structurants.

Le canton de Genève, le Département de l'Ain et le Département de la Haute-Savoie reconnaissent l'importance de développer une politique régionale cohérente et ambitieuse, en promouvant de nouvelles formes de coopération pour répondre aux enjeux stratégiques auxquels leur bassin de vie transfrontalier est confronté. A ce titre, ils ont pris l'initiative de réfléchir ensemble à soutenir et accélérer la réalisation d'infrastructures structurantes, indispensables pour l'amélioration des conditions de déplacement en territoire frontalier.

Le Département de l'Ain, le Département de la Haute-Savoie, Pays de Gex Agglomération, Thonon Agglomération, la Communauté de communes du Genevois et le Pôle métropolitain du Genevois français sont maîtres d'ouvrage de plusieurs projets répondant à ces critères et dont la mise en œuvre est prévue entre 2027 et 2030.

Dans ce contexte, les signataires établissent le présent accord sur les projets, par lequel ils affirment leur volonté de financer conjointement les projets listés au titre 5.

2. Caractéristiques du financement genevois

Les projets concernés sont situés sur le territoire de Pays de Gex Agglomération, de Thonon Agglomération, d'Annemasse Agglomération, de la Communauté de communes du Genevois, du Grand Annecy et dans la vallée de l'Arve et bénéficient à leur population. Ils ont un effet transfrontalier structurant pour réduire le flux de trafic motorisé à la frontière avec le canton de Genève.

Le financement genevois a vocation à soutenir des dépenses d'investissement, en complément, le cas échéant pour certains projets, des fonds fédéraux obtenus au travers du mécanisme du Projet d'agglomération.

Le financement genevois maximum est déterminé en Francs Suisse (CHF), sur la base des montants figurant au titre 5 du présent accord.

Le total du financement suisse (financement genevois et fonds fédéraux d'agglomération) ne doit pas excéder 50% du coût total du projet hors taxes exprimé en francs suisses.

Considérant ces deux conditions, le financement genevois sera définitivement fixé à la signature de la convention de financement entre le canton de Genève et le maître d'ouvrage pour intégrer notamment les évolutions de taux de change et sera versé après vérification de l'effectivité des dépenses.

A l'instar du financement fédéral lié au mécanisme du Trafic d'agglomération,

- Les versements seront effectués en Francs Suisse (CHF)
- Le maître d'ouvrage prend en charge les risques liés aux variations du taux de change Suisse / Euro
- Le calcul du renchérissement se fondera sur l'indice suisse des prix de la construction, génie-civil. Les modalités d'application avant-contrat / après-contrat étant précisées au moment de la signature de la convention entre le canton de Genève et le maître d'ouvrage.

3. Obligations de chaque signataire

Obligations de la République et canton de Genève

Sur la base du présent accord sur les projets, la République et canton de Genève s'engage à :

- Déposer auprès du Grand Conseil, un Projet de loi de financement permettant d'assumer la part du financement genevois pour la mise en œuvre des projets listés au titre 5 du présent accord et selon la part incombant au canton de Genève. La République et canton de Genève ne sera valablement engagée dans son financement qu'après l'entrée en vigueur de cette loi de financement ;
- Établir des conventions de financement avec les maîtres d'ouvrage qui arrêteront les montants définitifs de sa part de financement et les modalités de versement de celle-ci, sous réserve de l'entrée en vigueur de la loi citée au point précédent ;
- Accompagner les maîtres d'ouvrage pour mobiliser la part de financement fédéral dans le cadre du Projet d'agglomération ;
- Soutenir la bonne application du présent accord sur les projets en cas de difficultés rencontrées pour sa mise en œuvre.

Obligations de l'État français

Sur la base du présent accord sur les projets, l'État français s'engage à :

- Accompagner les maîtres d'ouvrage dans la mise en œuvre des projets listés au titre 5 du présent accord ;
- Assurer la part de contribution financière incombant à l'État français, selon les termes des décisions de subvention correspondantes ;
- Soutenir la bonne application du présent accord sur les projets en cas de difficultés rencontrées pour sa mise en œuvre.

Obligations du Département de l'Ain

Sur la base du présent accord sur les prestations, le Département de l'Ain s'engage à :

- Accompagner Pays de Gex Agglomération dans la mise en œuvre des projets listés au titre 5 du présent accord ;
- Assurer la part de contribution financière incombant au Département de l'Ain, sous réserve du vote des crédits budgétaires correspondants par l'Assemblée départementale et de l'adoption par l'Assemblée départementale de conventions de financement projet par projet, sur la base de projets techniques aboutis ;
- Soutenir la bonne application du présent accord sur les projets en cas de difficultés rencontrées pour sa mise en œuvre.

En tant que Maître d'ouvrage du projet de réaménagement multimodal du carrefour « Porte de France » listé au titre 5, le Département de l'Ain s'engage à :

- Assumer les responsabilités incombant au maître de l'ouvrage, notamment en mobilisant sa part de financement du projet ;
- Engager la réalisation du projet lui incombant listé au titre 5 du présent accord d'ici 2030 au plus tard, sous réserve d'éventuels recours ;
- Coordonner l'ouverture et le suivi des chantiers avec le canton pour en minimiser l'impact sur les flux transfrontaliers ;
- Contribuer au suivi régulier de l'état d'avancement du projet, en fournissant notamment les informations actualisées des coûts et du calendrier du projet.

Obligations du Département de la Haute-Savoie

Sur la base du présent accord sur les prestations, le Département de la Haute-Savoie s'engage à :

- Accompagner les maîtres d'ouvrage haut-savoyards dans la mise en œuvre des projets listés au titre 5 du présent accord ;
- Assurer la part de contribution financière incombant au Département de la Haute-Savoie, sous réserve du vote des crédits budgétaires correspondants par l'Assemblée départementale et de l'adoption par l'Assemblée départementale de conventions de financement projet par projet, sur la base de projets techniques aboutis ;
- Soutenir la bonne application du présent accord sur les projets en cas de difficultés rencontrées pour sa mise en œuvre.

En tant que Maître d'ouvrage des projets de parkings de covoiturage / Parcs-relais listés au titre 5, le Département de Haute-Savoie s'engage à :

- Assumer les responsabilités incombant au maître de l'ouvrage, notamment en mobilisant sa part de financement des projets ;
- Engager la réalisation des projets lui incombant listés au titre 5 du présent accord d'ici 2030 au plus tard, sous réserve d'éventuels recours ;
- Coordonner l'ouverture et le suivi des chantiers avec le canton pour en minimiser l'impact sur les flux transfrontaliers ;
- Contribuer au suivi régulier de l'état d'avancement des projets, en fournissant notamment les informations actualisées des coûts et du calendrier des projets.

Obligations de Pays de Gex Agglomération

Sur la base du présent accord sur les projets et en tant que Maître d'ouvrage des projets décrits au titre 5 du présent accord, Pays de Gex Agglomération s'engage à :

- Assumer les responsabilités incombant au maître de l'ouvrage, notamment en mobilisant sa part de financement des projets ;
- Réaliser les projets lui incombant listés au titre 5 du présent accord d'ici 2030 au plus tard, sous réserve d'éventuels recours ;
- Coordonner l'ouverture et le suivi des chantiers avec le canton pour en minimiser l'impact sur les flux transfrontaliers ;
- Contribuer au suivi régulier de l'état d'avancement des projets, en fournissant notamment les informations actualisées des coûts et du calendrier des projets.

Obligations de la Communauté de communes du Genevois

Sur la base du présent accord sur les projets et en tant que Maître d'ouvrage des projets décrits au titre 5 du présent accord, la Communauté de communes du Genevois s'engage à :

- Assumer les responsabilités incombant au maître de l'ouvrage, notamment en mobilisant sa part de financement des projets ;
- Réaliser les projets lui incombant listés au titre 5 du présent accord d'ici 2030 au plus tard, sous réserve d'éventuels recours ;
- Coordonner l'ouverture et le suivi des chantiers avec le canton pour en minimiser l'impact sur les flux transfrontaliers ;
- Contribuer au suivi régulier de l'état d'avancement des projets, en fournissant notamment les informations actualisées des coûts et du calendrier des projets.

Obligations de Thonon Agglomération

Sur la base du présent accord sur les projets et en tant que Maître d'ouvrage des projets décrits au titre 5 du présent accord, Thonon Agglomération s'engage à :

- Assumer les responsabilités incombant au maître de l'ouvrage, notamment en mobilisant sa part de financement des projets ;
- Réaliser les projets lui incombant listés au titre 5 du présent accord d'ici 2030 au plus tard, sous réserve d'éventuels recours ;
- Coordonner l'ouverture et le suivi des chantiers avec le canton pour en minimiser l'impact sur les flux transfrontaliers ;
- Contribuer au suivi régulier de l'état d'avancement des projets, en fournissant notamment les informations actualisées des coûts et du calendrier des projets.

Obligations du Pôle métropolitain du Genevois français

Sur la base du présent accord sur les projets et en tant que Maître d'ouvrage des projets décrits au titre 5 du présent accord, le Pôle métropolitain du Genevois français s'engage à :

- Assumer les responsabilités incombant au maître de l'ouvrage, notamment en mobilisant sa part de financement des projets ;
- Réaliser les projets lui incombant listés au titre 5 du présent accord d'ici 2030 au plus tard, sous réserve d'éventuels recours ;
- Coordonner l'ouverture et le suivi des chantiers avec le canton pour en minimiser l'impact sur les flux transfrontaliers ;
- Contribuer au suivi régulier de l'état d'avancement des projets, en fournissant notamment les informations actualisées des coûts et du calendrier des projets.

4. Confidentialité et communication

Les signataires s'engagent à communiquer conjointement sur les termes du présent accord sur les projets. Toute communication ultérieure sur l'état d'avancement des démarches exposées et leur concrétisation fait l'objet d'un accord préalable de l'ensemble des signataires.

5. Projets faisant l'objet du présent Accord

Les montants ci-après sont arrondis au dixième de million. L'hypothèse de taux de change est 1 € = 0.95 CHF.

Projets situés dans le Département de l'Ain

Projet	Maître d'ouvrage	Coût (MF HT / M€ HT)	Réalisation
P+R du « Bisou » : 500 places en terminus du tram de Ferney-Voltaire	Pays de Gex agglomération	10.5 MF / 11 M€	2027-2028
Financier		Financement (MF HT / M€ HT)	Part du financement global
Pays de Gex Agglomération		5.2 MF / 5.5 M€	50%
Canton de Genève		5.2 MF / 5.5 M€	50%

Projet	Maître d'ouvrage	Coût (MF HT / M€ HT)	Réalisation
Extension du tram à Ferney-Voltaire (tronçon sur sol français)	Pays de Gex agglomération	46.6 MF / 49.2 M€	2027-2028
Financier		Financement (MF HT / M€ HT)	Part du financement global
État français		4.44 MF / 4.67 M€	10%
INTERREG (fonds européens)		7.6 MF / 8.0 M€	16%
Pays de Gex Agglomération		11.3 MF / 11.9 M€	24%
Confédération (via le Projet d'agglomération 4)		16.3 MF / 17.2 M€(*)	35%
Canton de Genève		7.0 MF / 7.4 M€	15%

(*) : Montant de la subvention fédérale actualisée en 2025.

Projet	Maître d'ouvrage	Coût (MF HT / M€ HT)	Réalisation
Reconstruction des douanes dans le cadre de l'extension du tram à Ferney-Voltaire	Pays de Gex agglomération	8.6 MF / 9 M€	2027-2028
Financier		Financement (MF HT / M€ HT)	Part du financement global
État français		4.8 MF / 5 M€	56%
Pays de Gex Agglomération		1.9 MF / 2 M€	22%
Canton de Genève		1.9 MF / 2 M€	22%

Projet	Maître d'ouvrage	Coût (MF HT / M€ HT)	Réalisation
Pôle d'échange multimodal (PEM) « Porte de France » intégrant un P+R de 700 places - Terminis BHNS Cern – Saint-Genis-Pouilly	Pays de Gex agglomération	24.4 MF / 25.7 M€	2027-2028
Financier		Financement (MF HT / M€ HT)	Part du financement global
Pays de Gex Agglomération		6.5 MF / 6.8 M€	26%
Autre co-financier français pressenti		2.9 MF / 3 M€ (*)	12%
Département de l'Ain		2.9 MF / 3 M€ (*)	12%
Confédération (mesure candidate via le Projet d'agglomération 5) – financement estimé		8.6 MF / 9.1 M€ (**)	35%
Canton de Genève		3.6 MF / 3.8 M€	15%

(*) : montants pressentis à confirmer dans le cadre des discussions partenariales à venir.

(**) : le financement fédéral est estimé sur la base d'un taux de financement de 35%. Les financements de la Confédération et du Canton de Genève seront ajustés selon le taux final du financement fédéral du Projet d'agglomération 5 en application de l'article 2 du présent accord, étant entendu que le canton de Genève ne supplantera pas une éventuelle absence de financement fédéral.

Projet	Maître d'ouvrage	Coût (MF HT / M€ HT)	Réalisation
BHNS Cern – Saint-Genis-Pouilly (hors carrefour « Porte de France »)	Pays de Gex agglomération	13.4 MF / 14.1 M€	2027-2028
Financier		Financement (MF HT / M€ HT)	Part du financement global
Pays de Gex Agglomération		2.9 MF / 3.1 M€	22%
Autre co-financier français pressenti		1.9 MF / 2 M€ (*)	14%
Département de l'Ain		1.9 MF / 2 M€ (*)	14%
Confédération (mesure candidate via le Projet d'agglomération 5) – financement estimé		4.7 MF / 4.9 M€ (**)	35%
Canton de Genève		2 MF / 2.1 M€	15%

(*) : montants pressentis à confirmer dans le cadre des discussions partenariales à venir.

(**) : le financement fédéral est estimé sur la base d'un taux de financement de 35%. Les financements de la Confédération et du Canton de Genève seront ajustés selon le taux final du financement fédéral du Projet d'agglomération 5 en application de l'article 2 du présent accord, étant entendu que le canton de Genève ne supplantera pas une éventuelle absence de financement fédéral.

Projet	Maître d'ouvrage	Coût (MF HT / M€ HT)	Réalisation
Réaménagement du carrefour « Porte de France » pour les volets Transport public et mobilité douce	Département de l'Ain	8.5 MF / 8.9 M€	2027-2028
Financier		Financement (MF HT / M€ HT)	Part du financement global
État français		0.4 MF / 0.4 M€	5%
Autre co-financier français pressenti		1.4 MF / 1.5 M€ (*)	16%
Département de l'Ain		1.8 MF / 1.9 M€ (*)	22%
Pays de Gex Agglomération		0.6 MF / 0.6 M€	7%
Confédération (mesure candidate via le Projet d'agglomération 5) – financement estimé		3 MF / 3.2 M€ (**)	35%
Canton de Genève		1.3 MF / 1.3 M€	15%

(*) : montants pressentis à confirmer dans le cadre des discussions partenariales à venir.

(**) : le financement fédéral est estimé sur la base d'un taux de financement de 35%. Les financements de la Confédération et du Canton de Genève seront ajustés selon le taux final du financement fédéral du Projet d'agglomération 5 en application de l'article 2 du présent accord, étant entendu que le canton de Genève ne supplantera pas une éventuelle absence de financement fédéral.

Projets situés dans le Département de Haute-Savoie

Projet	Maître d'ouvrage	Coût (MF HT / M€ HT)	Réalisation
BHNS Annemasse – Bonne (2 ^{ème} étape)	Pôle métropolitain du Genevois français	17.7 MF / 18.7 M€	2027-2028
Financier		Financement (MF HT / M€ HT)	Part du financement global
État français		1.2 MF / 1.3 M€	7%
Département de Haute-Savoie		3.8 MF / 4.0 M€ (*)	21.5%
Pôle métropolitain du Genevois français		3.8 MF / 4.0 M€	21.5%
Confédération (via le Projet d'agglomération 4)		6.2 MF / 6.5 M€	35%
Canton de Genève		2.7 MF / 2.9 M€	15%

(*) : montants pressentis à confirmer dans le cadre des discussions partenariales à venir.

Projet	Maître d'ouvrage	Coût (MF HT / M€ HT)	Réalisation
Doublement de capacité du P+R en gare de Machilly (270 places)	Pôle métropolitain du Genevois français	2.9 MF / 3 M€	2029-2030
Financier		Financement (MF HT / M€ HT)	Part du financement global
Département de Haute-Savoie		0.7 MF / 0.75 M€ (*)	25%
Pôle métropolitain du genevois français		0.7 MF / 0.75 M€	25%
Canton de Genève		1.4 MF / 1.5 M€	50%

(*) : montants pressentis à confirmer dans le cadre des discussions partenariales à venir.

Projet	Maître d'ouvrage	Coût (MF HT / M€ HT)	Réalisation
Réaménagement du boulevard urbain Neydens – gare de Saint-Julien (priorisation TC) et rabattement sur le futur tram (première étape)	Communauté de communes du Genevois	22.9 MF / 24.1 M€	2028-2030
Financier		Financement (MF HT / M€ HT)	Part du financement global
Département de Haute-Savoie		5.7 MF / 6 M€ (*)	25%
Communauté de communes du Genevois		5.7 MF / 6 M€	25%
Confédération (via le Projet d'agglomération 5) – financement estimé		8.1 MF / 8.5 M€ (**)	35%
Canton de Genève		3.4 MF / 3.6 M€	15%

(*) : montants pressentis à confirmer dans le cadre des discussions partenariales à venir.

(**) : le financement fédéral est estimé sur la base d'un taux de financement de 35%. Les financements de la Confédération et du Canton de Genève seront ajustés selon le taux final du financement fédéral du Projet d'agglomération 5 en application de l'article 2 du présent accord, étant entendu que le canton de Genève ne supplantera pas une éventuelle absence de financement fédéral.

Projet	Maître d'ouvrage	Coût (MF HT / M€ HT)	Réalisation
Priorisation des transports publics sur l'axe 1005 Thonon-Genève	Thonon Agglomération	8.2 MF / 8.6 M€	2029-2030
Financier		Financement (MF HT / M€ HT)	Part du financement global
Département de Haute-Savoie		2.5 MF / 2.6 M€ (*)	30%
Thonon Agglomération		1.6 MF / 1.7 M€	20%
Confédération (via le Projet d'agglomération 5) – financement estimé		2.9 MF / 3.0 M€ (**)	35%
Canton de Genève		1.2 MF / 1.3 M€	15%

(*) : montants pressentis à confirmer dans le cadre des discussions partenariales à venir.

(**) : le financement fédéral est estimé sur la base d'un taux de financement de 35%. Les financements de la Confédération et du Canton de Genève seront ajustés selon le taux final du financement fédéral du Projet d'agglomération 5 en application de l'article 2 du présent accord, étant entendu que le canton de Genève ne supplantera pas une éventuelle absence de financement fédéral.

Projet	Maître d'ouvrage	Coût (MF HT / M€ HT)	Réalisation
Réaménagement du parking de covoiturage de Fil-lière (ancienne commune de Saint-Martin-Bellevue) en parking de grande capacité d'environ 400 places à proximité immédiate de l'échangeur A41-A410 dit de Saint-Martin-Bellevue.	Département de Haute-Savoie	9.5 MF / 10.0 M€	2029-2030
Financier		Financement (MF HT / M€ HT)	Part du financement global
Département de Haute-Savoie		7.1 MF / 7.6 M€	75%
Canton de Genève		2.4 MF / 2.4 M€	25%

Projet	Maître d'ouvrage	Coût (MF HT / M€ HT)	Réalisation
Réaménagement du parking de covoiturage de Nangy devant le CHAL en Parking de grande capacité d'environ 400 places à proximité immédiate du nœud A40-RD903.	Département de Haute-Savoie	9.5 MF / 10.0 M€	2029-2030
Financier		Financement (MF HT / M€ HT)	Part du financement global
Département de Haute-Savoie		7.1 MF / 7.6 M€	75%
Canton de Genève		2.4 MF / 2.4 M€	25%

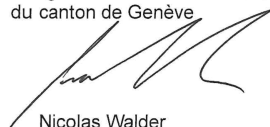
6. Entrée en vigueur

L'engagement des parties entre en vigueur dès la signature du présent Accord sur les projets.

A Genève, le 27 novembre 2025,

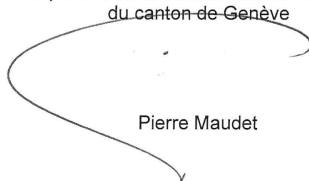
(Signé en 9 exemplaires)

Le Conseiller d'État délégué
aux affaires régionales et transfrontalières
du canton de Genève



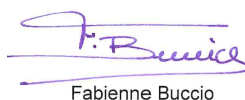
Nicolas Walder

Le Conseiller d'État chargé du
département de la santé et des mobilités
du canton de Genève



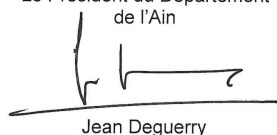
Pierre Maudet

La Préfète de région
Auvergne – Rhône-Alpes



Fabienne Buccio

Le Président du Département
de l'Ain



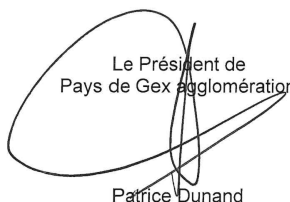
Jean Deguerry

Le Président du Département
de la Haute-Savoie



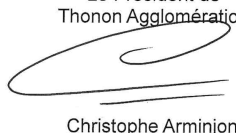
Martial Saddier

Le Président de
Pays de Gex Agglomération



Patrice Dunand

Le Président de
Thonon Agglomération



Christophe Arminjon

Le Président de la Communauté de
communes du Genevois



Florent Benoit

Le Président du Pôle métropolitain du
Genevois français



Christian Dupessey

Date de dépôt : 23 janvier 2026

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Thierry Cerutti

La minorité s'oppose fermement à l'ouverture d'un crédit de 39 500 000 francs au titre de subvention cantonale d'investissement destiné à financer des projets transfrontaliers réalisés hors du territoire de la République et canton de Genève.

Sous couvert de coopération transfrontalière, le projet de loi PL 13725 organise en réalité un transfert massif de fonds publics genevois vers des infrastructures étrangères, sans garanties suffisantes, sans maîtrise réelle et sans bénéfice direct clairement démontré pour la population genevoise.

Ce projet constitue un choix politique lourd de conséquences, qui engage durablement le canton dans une logique financière déséquilibrée, contraire à la volonté populaire, aux intérêts économiques genevois et aux principes élémentaires de responsabilité budgétaire.

En 2014, la population genevoise a refusé le financement d'infrastructures situées en France dans le cadre de projets transfrontaliers. Cette décision démocratique ne souffre aucune ambiguïté.

Le PL 13725 contourne clairement cette volonté populaire. En procédant ainsi, le Conseil d'Etat et la majorité parlementaire affaiblissent la démocratie directe et instaurent un précédent dangereux : celui qui consiste à revenir, par des mécanismes indirects, sur des décisions prises par le peuple.

La minorité ne peut accepter que la souveraineté populaire soit ainsi relativisée.

Ce PL prévoit explicitement le financement de projets situés en France (art. 2, 4 et 7). Les contribuables genevois sont donc appelés à financer des infrastructures sur lesquelles le canton n'exerce ni souveraineté, ni propriété, ni contrôle effectif.

Cette utilisation des deniers publics est politiquement contestable et institutionnellement problématique. **L'argent public genevois doit prioritairement être investi à Genève, pour Genève.**

Les bénéfices indirects avancés par les promoteurs du projet ne sauraient justifier une telle dérive budgétaire.

Le PL 13725 entérine un système à sens unique : **Genève finance, la France bénéficie.**

Les projets sont réalisés par des maîtres d'ouvrage français, les marchés profitent majoritairement à des entreprises françaises, tandis que le canton assume une part substantielle du financement. A l'inverse, aucune participation équivalente et systématique des collectivités françaises aux infrastructures genevoises n'est prévue.

Ce déséquilibre pénalise directement les entreprises genevoises, prive l'économie locale d'opportunités concrètes et accentue une concurrence déjà défavorable.

Le dispositif de contrôle prévu par le projet de loi est largement insuffisant. Les conventions mentionnées aux articles 5 et 6 ne compensent pas l'absence de maîtrise réelle du canton sur des projets situés à l'étranger.

Le canton assume ainsi une responsabilité financière importante sans disposer des leviers nécessaires pour garantir le respect des délais, des coûts et des objectifs. Cette situation contrevient aux principes élémentaires de bonne gouvernance et de gestion rigoureuse des fonds publics.

Alors que Genève fait face à des besoins criants sur son propre territoire – mobilité, logements, écoles, hôpitaux, infrastructures sportives –, le Conseil d'Etat choisit de mobiliser près de 40 millions de francs pour des projets extérieurs au canton.

Ce choix est politiquement incompréhensible et financièrement irresponsable. Il traduit un renversement des priorités au détriment des habitants et des contribuables genevois.

La participation genevoise peut atteindre jusqu'à 50% du coût total des projets (art. 5 et 7). De surcroît, le financement repose sur des contributions externes non garanties.

En cas de dépassement budgétaire, de retard ou de désengagement d'un partenaire, le canton pourrait être contraint d'assumer seul une charge financière supplémentaire, sans possibilité de maîtrise effective.

La minorité juge ce risque totalement disproportionné.

Accepter le PL 13725 reviendrait à institutionnaliser le financement d'infrastructures étrangères par des fonds cantonaux.

Un tel précédent ouvrirait la porte à de nouvelles demandes similaires et affaiblirait durablement la cohérence de la politique budgétaire genevoise ainsi que la capacité du canton à défendre ses intérêts propres.

Le projet plonge le canton dans des montages juridiques transfrontaliers complexes, soumis à des cadres légaux et normatifs différents.

En cas de litige ou de défaillance, Genève pourrait être contrainte d'intervenir dans un environnement juridique étranger, avec des coûts supplémentaires et une insécurité juridique significative.

Le PL 13725 ne prévoit aucun indicateur contraignant permettant d'évaluer les bénéfices concrets pour Genève. Aucun audit indépendant, aucun mécanisme de sanction, aucune obligation de résultats ne sont clairement définis.

Engager des montants aussi importants sans exigence de résultats mesurables constitue une faute politique et financière.

La minorité considère que Genève doit refuser de financer directement des infrastructures situées hors de son territoire.

La coopération transfrontalière doit se limiter à la concertation, à la coordination technique et à la planification, sans engagement financier direct des deniers cantonaux.

Les ressources prévues par ce projet de loi doivent être réaffectées aux besoins prioritaires et urgents de la population genevoise.

En résumé ce projet de loi 13725 est une / un :

- **atteinte directe à la volonté populaire ;**
- **utilisation illégitime de fonds publics hors du canton ;**
- **déséquilibre économique manifeste et absence de réciprocité ;**
- **contrôle insuffisant et responsabilité excessive du canton ;**
- **abandon des priorités genevoises ;**
- **exposition financière inacceptable ;**
- **précédent politique lourd de conséquences ;**
- **insécurité juridique et complexité administrative ;**
- **absence d'évaluation sérieuse des résultats.**

Pour toutes ces raisons, la minorité :

- dénonce une atteinte grave à la volonté populaire ;
- refuse le transfert de fonds publics genevois vers des infrastructures étrangères ;
- alerte sur un déséquilibre économique et une absence de réciprocité ;

- constate l’abandon des priorités cantonales ;
- met en garde contre les risques financiers, juridiques et politiques majeurs,

et vous invite, Mesdames, Messieurs les députés, à refuser ce PL inique qui va à l’encontre des intérêts du canton de Genève et de sa population.