



# **GRAND CONSEIL**

## **de la République et canton de Genève**

**PL 13725**

*Projet présenté par le Conseil d'Etat*

*Date de dépôt : 26 novembre 2025*

### **Projet de loi**

**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**

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

<sup>2</sup> Les projets concernés sont réalisés en France.

## **Chapitre II Nature du financement cantonal**

### **Art. 3 Objectifs du financement genevois**

<sup>1</sup> 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.

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

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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**

<sup>1</sup> 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) ».

<sup>2</sup> 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 bouclement 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**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Le canton de Genève est le centre d'une agglomération de plus d'un million d'habitants répartis entre la Suisse et la France qui fonctionne comme un bassin de vie intégré et dont les frontières administratives reflètent peu les dynamiques territoriales.

La majorité des personnes qui vivent ou travaillent dans l'agglomération genevoise, qu'elles soient résidentes du canton ou des départements français limitrophes (Ain et Haute-Savoie), partagent un même territoire fonctionnel au sein duquel Genève joue un rôle moteur. Cette interpénétration des flux humains, économiques et environnementaux pousse notre canton à penser sa politique régionale, qui joue un rôle de plus en plus important pour son développement, en veillant à défendre ses intérêts et à contribuer à façonner son environnement avec l'ensemble des partenaires français.

Le présent projet de loi vise à permettre au canton de Genève d'investir, de manière ciblée et justifiée, dans des infrastructures situées sur le territoire français, et qui apportent un bénéfice direct et tangible au canton lui-même et à sa population. Il s'agit ainsi, pour Genève, d'accroître sa sphère d'influence au-delà de ses limites administratives en prenant en compte les risques, les opportunités et les enjeux majeurs qui se présentent dans le contexte des relations transfrontalières.

Il vise à répondre à de premiers besoins qui concernent des réalisations prévues dans les 5 prochaines années.

### **1. Financements transfrontaliers existants dans l'agglomération**

Deux principaux flux financiers transfrontaliers sont aujourd'hui à l'œuvre dans l'agglomération du Grand Genève et participent à l'équilibre global de la région.

#### ***Compensation financière genevoise : compensation d'une charge territoriale***

La compensation financière genevoise (CFG) résulte de la Convention entre la Suisse et la France en vue d'éliminer les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et de prévenir la fraude et l'évasion fiscales, du 9 septembre 1966 (RS 0.672.934.91). Selon cette convention, les rémunérations des frontaliers sont imposées dans l'Etat où l'emploi est exercé. Ainsi, en compensation de l'imposition à Genève des travailleurs résidant dans les départements de l'Ain et de Haute-Savoie et travaillant dans le canton, et considérant les charges publiques que les

collectivités françaises supportent pour ces derniers, le canton de Genève reverse annuellement à la France 3,5% de la masse salariale brute des personnes concernées, conformément à l'accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République française sur la compensation relative aux frontaliers travaillant à Genève, du 29 janvier 1973. D'autres cantons procèdent de façon inverse à la convention de 1966 en vertu d'un accord conclu en 1983 entre la France et la Suisse. En 2025, le canton de Genève a versé aux autorités françaises 396 millions de francs au titre de la CFG.

Par définition, cet accord et le versement annuel qui en découle visent à compenser les charges des travailleurs frontaliers supportées par les collectivités territoriales françaises où ils résident.

Le Conseil d'Etat a consolidé ces dernières années le dialogue avec les départements de l'Ain et de la Haute-Savoie, qui reçoivent la CFG et décident de son affectation, dans le but de veiller à ce que les montants versés soient employés de manière cohérente avec les démarches en cours en matière de coopération transfrontalière.

Ainsi, les départements français distribuent la CFG sur leurs territoires, notamment aux communes en fonction du nombre de résidents frontaliers. Ils alimentent ainsi le budget général des communes, pour développer les infrastructures et les services publics locaux. Une part importante des fonds est également allouée aux projets structurants et prioritaires qui bénéficient à l'ensemble de la région. Ces projets incluent souvent des initiatives visant à améliorer la mobilité, l'aménagement du territoire, la gestion des ressources naturelles et la qualité des services publics régionaux.

### ***Financement fédéral via le projet d'agglomération : une reconnaissance du bassin de vie transfrontalier par la Confédération***

Le Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) a été lancé en 2003 par la Confédération. Il vise un développement coordonné de l'urbanisation et des transports au sein des territoires que constituent les agglomérations.

Concrètement, ce programme se traduit à travers des appels à projets, tous les 4 ans, dans lesquels les agglomérations s'engagent à mettre en œuvre des mesures d'urbanisation, de transport et d'aménagement paysager, en contrepartie d'un financement fédéral de certaines mesures de transport.

Dans ce cadre, la Confédération a reconnu le bassin fonctionnel du Grand Genève comme périmètre pertinent pour répondre à cet appel à projets. A ce titre, elle considère que certaines infrastructures de transport réalisées en France, dès lors qu'elles démontrent un « effet sur la Suisse » tangible et

positif, sont éligibles à un cofinancement fédéral. Ce cofinancement porte sur 35 à 40% au maximum du coût du projet. En France, le trafic d'agglomération finance par exemple les espaces publics des gares du Léman Express, les extensions de tramway (Annemasse, Saint-Julien-en-Genevois, Ferney-Voltaire) ou les bus à haut niveau de service (BHNS) transfrontaliers (Annemasse, Gex).

A ce jour, le Grand Genève a répondu à 4 projets d'agglomération, en 2007, 2012, 2016 et 2021. Ainsi, plus de 620 millions de francs de contribution fédérale ont été obtenus pour des projets de transport à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Cette subvention fédérale concerne à 70% (440 millions de francs) des projets genevois, à 20% (122 millions de francs) des projets français et pour 10% (58 millions de francs) des projets vaudois. Le projet d'agglomération 5 a été déposé à la Confédération en juin 2025.

De manière complémentaire à la CFG, le dispositif du trafic d'agglomération apporte un appui au financement d'infrastructures de mobilité ayant un impact positif majeur sur le territoire genevois ou vaudois de l'agglomération.

### ***Un financement genevois complémentaire pour accélérer des projets structurants pour Genève***

Les montants versés via la CFG ou les fonds fédéraux pour le projet d'agglomération sont certes conséquents, mais ils ne suffisent plus à relever tous les défis auxquels l'agglomération transfrontalière fait face aujourd'hui.

A l'heure où la croissance démographique et économique de Genève déborde des frontières cantonales et interroge les équilibres régionaux en matière de déplacements, d'emplois, de logements, de services et équipements publics, il est indispensable de mettre sur pied un dispositif financier complémentaire pour développer et accélérer, par un effet de levier, des projets spécifiques, dont l'urgence et l'effet positif pour Genève sont reconnus.

Il s'agit ainsi de s'inspirer des principes à la base du dispositif fédéral des projets d'agglomération, à savoir :

- un investissement en France qui a des effets positifs et mesurables pour Genève;
- une part de financement suisse limitée à 50% au maximum pour des projets spécifiques, le reste à charge étant à assumer par la partie française dans un esprit paritaire;

- la prise en charge par le maître d'ouvrage des risques liés aux variations de taux de change francs / euros : les projets considérés étant réalisés en France, leur coût est déterminé en euros, mais la subvention cantonale définitive est déterminée sur la base du coût du projet, en francs suisses, calculé sur la base du taux de change courant<sup>1</sup> et dans la limite des montants maximaux déterminés dans le présent projet de loi;
- des projets prêts à être réalisés dans les 5 ans, pour une concrétisation rapide,

tout en l'élargissant à d'autres thématiques que la mobilité, telles que la protection de l'environnement ou la santé.

Plus généralement, il s'agit pour Genève, à travers ce nouveau dispositif, de renforcer la mobilisation de financements français, dont la CFG, sur des projets dont le canton tirera un bénéfice direct.

## **2. Enveloppe de subventions pour des projets de mobilité transfrontaliers structurants pour Genève**

### ***Objectif : désengorger Genève en agissant en amont***

Chaque jour, la frontière genevoise est traversée par près de 650 000 mouvements en grande majorité depuis ou vers la France. Ce flux croissant de pendulaires contribue à la saturation des axes routiers, à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, et à une dégradation de la qualité de vie pour tous les habitants.

Face à ce constat, les autorités de part et d'autre de la frontière ne sont pas restées inactives. En 2018, la Voie verte d'agglomération entre les Eaux-Vives et Annemasse a été mise en service, suivie en 2019 du Léman Express et de l'extension du tram 17 jusqu'à Annemasse. En 2022, les travaux du BHNS entre Gex, Ferney-Voltaire et Genève ont pris fin. Ces 5 dernières années, l'offre de transport public a augmenté de 13% et plus de 2 000 places de parkings relais (P+R) ont été réalisées en France voisine.

Tous ces investissements ont permis de faire progresser significativement la part modale des transports publics à la frontière : en vingt ans, elle est passée de 2 à 11% le long de la frontière avec la Haute-Savoie et de 4 à 14% le long de la frontière avec le Pays de Gex.

---

<sup>1</sup> Le taux de change francs / euros de la Banque nationale suisse sera utilisé.

### *Intérêt pour Genève d'accélérer et d'amplifier les futures réalisations*

- **Réduction des embouteillages et de la pollution** : en investissant de manière ciblée dans les infrastructures de transport public en France voisine (nouvelles lignes de bus, tram, P+R) et les aménagements cyclables (axes forts vélos, voie verte, etc.), Genève peut intercepter les flux motorisés en amont de la frontière.
- **Renforcement de l'attractivité du transport collectif et des modes doux** : un réseau de mobilité cohérent et efficace du côté français rend les alternatives à la voiture plus compétitives, ce qui bénéficie directement aux réseaux des Transports publics genevois (TPG) et du Léman Express, en améliorant leur fluidité.
- **Moins de pression sur les infrastructures genevoises** : une baisse du trafic automobile entrant allège la charge sur le réseau routier genevois et diminue les coûts liés aux nuisances (bruit, accidents, santé publique).
- **Attractivité économique** : une meilleure connectivité pour les travailleurs frontaliers renforce la compétitivité du tissu économique genevois, qui dépend en partie de cette main-d'œuvre.

Les projets décrits ci-après ont fait l'objet de nombreuses discussions avec les maîtres d'ouvrage concernés. Il ressort que ces projets doivent être réalisés dans les prochaines années. L'appui genevois dans le cadre de leur financement permettra de garantir la tenue des délais prévus, voire d'en accélérer la réalisation. La plupart de ces projets ont également fait l'objet d'une demande de subvention fédérale à travers le mécanisme du trafic d'agglomération. A ce titre, ils bénéficient d'un niveau de maturité vérifié en matière de définition, de coût et de financement.

Pour certains de ces projets, il s'agit également d'en amplifier les effets en permettant aux autorités françaises concernées de redéployer des financements, par exemple, pour augmenter l'offre des lignes de transport public en rabattement vers Genève.

### *Projets en lien avec le tramway de Ferney-Voltaire*

Le projet de prolongement transfrontalier du tramway Nations–Grand-Saconnex jusqu'à Ferney-Voltaire vise à réaliser 2 570 mètres linéaires d'infrastructure de tram entre l'interface multimodale P47-P49, sur la commune du Grand-Saconnex, et le centre de Ferney-Voltaire, de l'autre côté de l'aéroport.

La réalisation de ces projets (tram Nations–P47-P49 et prolongement jusqu'à Ferney-Voltaire) est coordonnée de façon à prévoir une mise en service simultanée sur l'ensemble du tronçon.

Du côté français, le tram est prévu en site propre intégral entre la douane et le P+R du « Bisou », son terminus. Trois arrêts sont prévus, notamment pour desservir le futur quartier Ferney-Genève Innovation, ainsi que la réalisation en parallèle d'un axe de modes doux en continu, passant dans le tunnel sous l'aéroport.

Au terminus, il est prévu de réaliser à terme un P+R en ouvrage de 500 places.

Dans le cadre du projet d'agglomération 4, la Confédération cofinance le projet, à l'exception de la réorganisation de la plateforme douanière et du futur P+R au terminus du « Bisou ».

Dans ce cadre, le présent projet de loi vise à cofinancer sous forme de subvention cantonale d'investissement les projets suivants, tous sous la maîtrise d'ouvrage de Pays de Gex Agglomération.

Projet (montants en millions de francs)	Coût Total (HT)	Financement fédéral	Réalisation	Subvention cantonale maximale (décembre 2025, HT)
P+R du « Bisou » : 500 places en terminus du tram de Ferney-Voltaire – <b>Maître d'ouvrage : Pays de Gex Agglomération</b>	10,5	Non	2027-2028	5,2
Extension du tram à Ferney-Voltaire (tronçon sur sol français) – <b>Maître d'ouvrage : Pays de Gex Agglomération</b>	46,7	16,3 via le PA4	2027-2028	7,0
Reconstruction des douanes dans le cadre de l'extension du tramway à Ferney-Voltaire – <b>Maître d'ouvrage : Pays de Gex Agglomération</b>	8,6	Non	2027-2028	1,9 <sup>(1)</sup>
<b>TOTAL</b>				<b>14,1</b>

(1) La reconstruction des douanes de Ferney-Voltaire est financée à hauteur de 5 millions d'euros / 4,8 millions de francs par l'Etat français. Le financement genevois interviendrait à hauteur de 50% du reliquat, soit 1,9 millions de francs.

## *Intérêts spécifiques pour Genève de participer au financement de ces projets*

On estime que ces aménagements permettront de doubler la part modale des transports publics au passage de la frontière (passage de 15% en 2018 à au moins 30% à la mise en service). La part en trafic individuel motorisé baisserait de 25 points (85% en 2018, 60% avec le projet) et celle des modes doux ferait plus que doubler (<5% en 2018, 10% avec le projet).

Les charges de trafic diminueraient de manière significative : -13% dans le tunnel de Ferney, sous l'aéroport, -15% sur la route de Ferney au Grand-Saconnex, -13% dans le tunnel des Nations.

Les bénéfices directs quant à la qualité de vie (air et bruit) seront également très importants pour les habitants du Grand-Saconnex et de la ville de Genève, situés le long de l'axe urbain Nations–Ferney-Voltaire.

Par ailleurs, Pays de Gex Agglomération, maître d'ouvrage des projets, prévoit de réaliser un P+R provisoire d'une centaine de places lors de la mise en service du tram. Une contribution genevoise permettrait de réaliser directement le P+R définitif, de 500 places avec, à la clef, une meilleure efficacité des aménagements dès leur mise en service, accélérant ainsi l'atteinte des objectifs de report modal.

Enfin, une contribution genevoise au financement de la plateforme tram (y compris au niveau de la douane) permettrait à Pays de Gex Agglomération de redéployer des financements complémentaires dans l'exploitation des bus en rabattement sur le tram et dans l'exploitation du tram lui-même pour garantir une offre de transport public attractive.

Ces participations genevoises aux financements des 3 projets permettraient ainsi d'amplifier les effets escomptés de la réalisation du tram avec des intérêts évidents pour la partie genevoise de l'agglomération.

Enfin, un apport financier genevois spécifique à ces projets sur sol français permet également de garantir leur réalisation simultanée avec les aménagements prévus sur le canton de Genève et de fiabiliser ainsi la date projetée de mise en service de l'ensemble de la ligne de tram prolongée entre Nations et Ferney-Voltaire.

### ***Projets en lien avec le BHNS Saint-Genis-Pouilly–CERN***

Le projet d'ensemble concerne un couloir majeur de déplacements transfrontaliers, desservant le CERN et les communes de Saint-Genis-Pouilly (15 000 habitants) et de Meyrin (26 000 habitants). Il comporte la réalisation d'un BHNS entre Saint-Genis-Pouilly et la douane de Meyrin-CERN assurant une circulation en site propre des différentes lignes de bus sur ce tronçon pour en garantir la vitesse commerciale, la régularité et l'attractivité. Le site propre bus sera accompagné en parallèle d'un site propre vélos permettant de prolonger l'axe fort vélos Genève-Meyrin jusqu'à Saint-Genis-Pouilly, d'un site propre mixte vélos-piétons permettant de prolonger la Voie verte d'agglomération jusqu'à Saint-Genis-Pouilly, et d'un trottoir pour la circulation des piétons uniquement. Le projet traverse le carrefour giratoire dit « Porte-de-France ». Ce grand giratoire doit être complètement réaménagé et transformé en carrefour à feux tricolores afin de prioriser le BHNS et les mobilités douces, piétons et vélos. En outre, le projet prévoit une dénivellation de l'axe de mobilités douces dans le sens Saint-Genis-Pouilly–CERN (Genève) pour favoriser cet itinéraire majeur.

Par ailleurs, la réalisation d'une interface multimodale au carrefour Porte-de-France, en entrée de Saint-Genis-Pouilly au bout des aménagements BHNS, incluant un P+R de 700 places en bout de BHNS, permettra un accès facilité aux transports publics pour près de la moitié des habitants du Pays de Gex (45 000 habitants seraient ainsi situés à moins de 500 mètres d'un arrêt desservi par une ligne de bus connectée à cette future interface multimodale).

Le temps de parcours en bus garanti entre Saint-Genis-Pouilly et le CERN passerait de 9 minutes aujourd'hui en heure de pointe à 3 minutes.

Ces aménagements (BHNS, transformation du carrefour Porte-de-France, interface multimodale, aménagements modes doux) sont candidats à un financement fédéral dans le cadre du projet d'agglomération de cinquième génération.

Dans ce cadre, le présent projet de loi vise à cofinancer, sous forme de subvention cantonale d'investissement, les projets suivants.

Projet (montants en millions de francs)	Coût Total (HT)	Financement fédéral	Réalisation	Subvention cantonale maximale (décembre 2025, HT)
Interface multimodale à Porte-de-France intégrant un P+R de 700 places en terminus du BHNS CERN–Saint-Genis-Pouilly – <b>Maître d'ouvrage : Pays de Gex Agglomération</b>	24,4 (dont 14,0 pour le P+R)	Candidat au PA5 (35%)	2027-2028	3,6 (dont 2,14 pour le P+R) <sup>(1)</sup>
BHNS CERN–Saint-Genis-Pouilly (hors carrefour Porte-de-France) – <b>Maître d'ouvrage : Pays de Gex Agglomération</b>	13,4	Candidat au PA5 (35%)	2027-2028	2,0 <sup>(1)</sup>
Réaménagement du carrefour Porte-de-France pour les volets transports publics et mobilité douce – <b>Maître d'ouvrage : Département de l'Ain</b>	8,5	Candidat au PA5 (35%)	2027-2028	1,3 <sup>(1)</sup>
<b>TOTAL</b>				<b>6,9</b>

(1) Ces mesures sont candidates à un financement fédéral dans le PA5. L'hypothèse de financement fédéral retenue est de 35%, soit un financement cantonal maximal complémentaire de 15% (limite de 50%).

## *Intérêts spécifiques pour Genève de participer au financement de ces projets*

A la douane de Meyrin, la part modale voiture actuelle est de 89%, respectivement 8% pour les transports publics et 3% pour les modes doux. On estime que ces aménagements combinés permettront d'augmenter très significativement la part modale des transports publics (20%) et des modes doux (10%). Le trafic actuel à la douane de Meyrin est de 1 500 véhicules par heure. Les aménagements permettraient de le réduire au moins de moitié.

Là encore, une participation du canton au financement des infrastructures permettra d'accélérer la réalisation de ce projet attendu depuis plusieurs années sur cet axe reliant Genève à la commune la plus peuplée du Pays de Gex. Cette contribution permettra également à Pays de Gex Agglomération d'augmenter le financement de l'exploitation des lignes de bus en rabattement sur l'interface multimodale et d'assurer une offre attractive pour les lignes de bus transfrontalières empruntant le site propre du BHNS, permettant ainsi, dès la mise en service, d'optimiser le report modal.

## *Projets dans le couloir du Chablais français : BHNS entre Genève et Thonon-les-Bains et P+R en rabattement sur le Léman Express à Machilly*

Deux projets sont à considérer, favorisant le report modal sur les transports publics.

En premier lieu, le projet de BHNS le long de la route départementale (RD) 1005 entre Thonon-les-Bains et Genève vise à créer des aménagements de sites propres et à prioriser les bus et les modes doux le long de l'axe de la RD 1005, aux endroits où les transports publics perdent le plus de temps : traversée de Bonnrait à Sciez, carrefours régulés à l'intersection RD 1005 / RD 1206 (Douvaine), à l'intersection RD 1005 / route de Brolliet / Route de l'Eglise (Massongy), carrefour giratoire Avenue de Genève / route de Margencel / route de la Croisée (Anthy et Margencel) et carrefours Général-de-Gaulle / Bel-Air et Général-de-Gaulle / Trolliettes / David à Thonon-les-Bains. Il fait également l'objet d'une demande de subvention fédérale au projet d'agglomération 5.

Ce BHNS sera complété par l'aménagement de 9 interfaces multimodales sécurisées pour favoriser l'intermodalité et le report modal (hors financement transfrontalier).

Ensuite, le projet d'extension du P+R en gare de Machilly vise à créer une extension du P+R existant, de 137 places, par un étage en infrastructure qui porterait le nombre de places total à 250. Ce P+R est déjà aujourd'hui fortement utilisé avec un taux de remplissage atteignant régulièrement les

100%. Il est directement connecté au Léman Express. Avec le développement prévu de l'offre du Léman Express (notamment augmentation de la capacité à travers un changement de matériel roulant), ce P+R étendu contribuera activement au report modal.

Le présent projet de loi vise ainsi à cofinancer, sous forme de subvention cantonale d'investissement, les projets suivants.

Projet (montants en millions de francs)	Coût Total (HT)	Financement fédéral	Réalisation	Subvention cantonale maximale (décembre 2025, HT)
BHNS le long de la RD 1005 entre Thonon-les-Bains et Genève – <b>Maître d'ouvrage : Thonon Agglomération</b>	8,2	Candidat au PA5 (35%)	2029-2030	1,2 <sup>(1)</sup>
Augmentation de capacité du P+R en gare de Machilly – <b>Maître d'ouvrage : Pôle métropolitain du Genevois français</b>	2,9	Non	2029-2030	1,4
<b>TOTAL</b>				<b>2,6</b>

(1) Ces mesures sont candidates à un financement fédéral dans le projet d'agglomération 5. L'hypothèse de financement fédéral retenue est de 35%, soit un financement cantonal maximal complémentaire de 15% (limite de 50%).

*Intérêts spécifiques pour Genève de participer au financement de ces projets*

Ces projets permettent de renforcer l'armature des transports publics de l'agglomération et d'en favoriser l'attractivité.

La ligne interurbaine transfrontalière 271 permet le rabattement des actifs frontaliers résidant dans les communes de Thonon Agglomération traversées (Thonon-les-Bains, Sciez, Douvaine et Veigy-Foncenex principalement) sur les réseaux structurants des TPG dans le canton de Genève (notamment, accès aux lignes de tram 12 et 17). Outre la fiabilisation des temps de parcours de cette ligne transfrontalière, ce projet permettra de réduire le temps de parcours de 30 minutes en heure de pointe. Grâce à ce projet accompagné de la réalisation d'interfaces multimodales le long de la ligne, les évolutions de parts modales attendues pour les déplacements transfrontaliers à la douane conduiraient à une diminution de 2 100 véhicules/jour (réduction de la part modale de transport individuel

motorisé (TIM) de 89 à 73%) et à une augmentation de 1 000 usagers/jour pour les vélos et de 1 000 usagers/jour pour les transports publics.

S'agissant du P+R de Machilly, compte tenu de sa localisation stratégique, en accessibilité directe à la gare, on estime que son extension apportera directement de nouveaux usagers au Léman Express.

#### *Projets en lien avec le BHNS entre Annemasse et le Centre hospitalier Alpes Léman*

Le projet de BHNS gare d'Annemasse-Centre hospitalier Alpes Léman (CHAL) vise à créer un axe de transport public structurant, rapide et à haut niveau de service, de 8,5 kilomètres, assurant un rabattement depuis des communes connaissant une forte croissance urbaine vers le Léman Express (connexion en gare d'Annemasse) et vers le tram transfrontalier d'Annemasse.

Le projet est composé d'aménagements en sites propres, de voies d'approche aux carrefours les plus chargés et d'une priorité au niveau des carrefours à feux. Quinze stations de type BHNS (quai de 20 mètres, accessibilité mobilité réduite, etc.) dimensionnées pour des bus articulés seront réalisées, ainsi que la sécurisation des mobilités douces (trottoirs, bandes et pistes cyclables). Le projet est subventionné par la Confédération au titre du projet d'agglomération 4.

Les travaux de la première étape débutant fin 2025, le canton de Genève participerait à la deuxième étape des travaux prévus ultérieurement.

En bout de ligne, au niveau du CHAL, le Département de Haute-Savoie prévoit également la réalisation d'un parking de covoiturage / P+R de grande capacité (400 places), situé à proximité directe du nœud routier A40-RD903 pour favoriser le rabattement vers ce nouveau BHNS.

Dans ce cadre, le présent projet de loi vise à cofinancer, sous forme de subvention cantonale d'investissement, les projets suivants.

Projet (montants en millions de francs)	Coût Total (HT)	Financement fédéral	Réalisation	Subvention cantonale maximale (décembre 2025, HT)
<b>BHNS Annemasse-Bonne (2<sup>e</sup> étape) – Maître d'ouvrage : Pôle métropolitain du genevois français</b>	17,7	6,2 via le PA4	2027-2028	2,7
Réaménagement du parking de covoiturage de Nangy devant le CHAL en parking de grande capacité d'environ 400 places à proximité du nœud A40-RD903 – Maître d'ouvrage : Département de Haute-Savoie	9,5	Non	2029-2030	2,4 <sup>(1)</sup>
<b>TOTAL</b>				<b>5,1</b>

(1) Ce projet est financé à hauteur maximum de 25% par le canton.

*Intérêts spécifiques pour Genève de participer au financement de ces projets*

Les gains de temps de parcours attendus sont de 12 minutes en heure de pointe; le projet permettra également de fiabiliser le temps de parcours, permettant ainsi de garantir les correspondances, en gare d'Annemasse, avec le Léman Express, pour favoriser le report modal.

En outre, l'offre de transport public sera améliorée : la fréquence actuelle de 30 à 35 minutes en heure de pointe et de 40 minutes en heure creuse évoluera à 20 minutes en heure de pointe et à 30 minutes en heure creuse, pour une amplitude horaire de 5 heures à 22 heures.

En complément, le P+R de Nangy permettrait de renforcer l'effet du BHNS en assurant un rabattement depuis l'autoroute A40 vers le Léman Express et Genève.

Au global, la fréquentation de la ligne augmenterait de 300 000 voyages/an (actuellement 500 000 voyages/an) et la part modale de transport public, actuellement de 4% sur ce corridor, passerait à 26% sur les déplacements transfrontaliers.

### ***Projets dans le couloir Saint-Julien-en-Genevois / Annecy***

Deux projets sont intégrés au présent projet de loi dans le « couloir de déplacement » Saint-Julien-en-Genevois / Annecy.

Le premier concerne le réaménagement d'une portion de 4 kilomètres de la RD1201, entre Saint-Julien-en-Genevois et Neydens, afin de prioriser les transports publics et de sécuriser les mobilités douces. Les aménagements portent sur la réalisation de sites propres pour les bus au niveau des carrefours RD1201 / chemin de la Creuse, jusqu'à l'entrée sud de Saint-Julien et à l'approche du carrefour RD1201 / A40 entre les 2 franchissements autoroutiers et le carrefour d'accès à Vitam Parc. Un nouvel arrêt de transport public est également créé pour desservir le P+R au niveau du carrefour Vitam. Ce projet est candidat à un financement fédéral au projet d'agglomération 5.

Le second projet concerne la réalisation d'un parking de covoiturage / P+R de grande capacité (400 places) à proximité immédiate de l'échangeur A41-A410 dans le secteur dit de Saint-Martin-de-Bellevue (commune de Fillière). Ce P+R, directement desservi par l'autoroute Annecy-Genève (A41), sera également desservi par une nouvelle ligne de « Car Express » en cours de développement par le canton et la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre du Groupement local de coopération transfrontalière chargé des transports publics. La mise en place de cette nouvelle ligne, qui ne nécessite pas d'investissement, n'est pas intégrée au présent projet de loi.

Le présent projet de loi vise donc à cofinancer, sous forme de subvention cantonale d'investissement, les projets suivants dans le couloir Saint-Julien–Annecy.

Projet (montants en millions de francs)	Coût Total (HT)	Financement fédéral	Réalisation	Subvention cantonale maximale (décembre 2025, HT)
Réaménagement du boulevard urbain Neydens-gare de Saint-Julien (priorisation TC) et rabattement sur le futur tram (1 <sup>re</sup> étape) – <b>Maître d'ouvrage : Communauté de communes du genevois</b>	22,9	Candidat au PA5 (35%)	2028-2030	3,4
Réaménagement du parking de covoitage de Saint-Martin-de-Bellevue en parking de grande capacité d'environ 400 places à proximité immédiate de l'échangeur A41-A410 (commune de Fillière) – <b>Maître d'ouvrage : Département de Haute-Savoie</b>	9,5	Non	2029-2030	2,4 <sup>(1)</sup>
<b>TOTAL</b>				<b>5,8</b>

(1) Ce projet est financé à hauteur maximum de 25% par le canton.

*Intérêts spécifiques pour Genève de participer au financement de ces projets*

Les lignes de bus circulant sur le boulevard urbain Neydens–Saint-Julien-en-Genevois se rabattent directement sur la gare de Saint-Julien et le futur tram de Saint-Julien, offrant ainsi un accès direct à Genève (notamment la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO)). Outre la fiabilisation du temps de parcours, on attend à terme un gain de temps de plus de 30 minutes (16 minutes contre 52 minutes actuellement) sur l'itinéraire Neydens–Lancy–Pont-Rouge (ligne de bus M priorisée + tramway 15). En 2021, 6 200 actifs frontaliers résidaient dans les 3 communes directement concernées par l'offre de transport public priorisée.

La réalisation du P+R de Saint-Martin-de-Bellevue au niveau de l'échangeur A41-A410, couplée à la mise en service d'une ligne de Car Express, offrira une alternative directe et efficace aux frontaliers qui aujourd'hui accèdent à Genève par l'A41 et franchissent la douane de Bardonnex.

## ***Enveloppe de subvention d'investissement pour répondre à des opportunités en matière de mobilité, d'environnement et de santé***

En complément des projets de mobilité ci-dessus, le présent projet de loi prévoit un montant de subvention d'investissement de 5 000 000 de francs hors taxes (décembre 2025) pour permettre au canton de se saisir rapidement des opportunités de projets qui se présenteront et nécessiteront un financement transfrontalier dans les domaines de la mobilité, de l'environnement et de la santé. Ce financement s'inscrit dans les mêmes conditions et principes que ceux qui s'appliquent aux projets de mobilité décrits précédemment.

En effet, le canton mène une veille active sur des projets français qui pourraient constituer une opportunité conduisant à des effets bénéfiques directs ou indirects pour Genève pour, par exemple, mieux préserver les ressources et milieux naturels ou améliorer la prévention des risques naturels dans le domaine de l'environnement ou accélérer et accroître les efforts de formation de personnel soignant dans le domaine de la santé.

### **3. Suivi de l'exécution de la future loi**

À l'image des lois-programmes finançant les mesures genevoises du projet d'agglomération, l'exécution de la future loi – et en particulier la confirmation de la contribution cantonale aux différents projets – sera instruite de manière transversale, par la Direction du projet d'agglomération Grand Genève, avec les directions et offices du canton de Genève concernés. Le pilotage sera effectué par le Conseil d'Etat, par l'intermédiaire de la Délégation du Conseil d'Etat à l'aménagement (DELA). Avec le soutien de la Direction du projet d'agglomération Grand Genève, la DELA assurera en particulier le dialogue politique avec les partenaires français assurant la (co)maîtrise d'ouvrage des projets concernés par la présente loi.

Le Grand Conseil sera tenu informé de l'avancement des projets concernés par le présent projet de loi au moins tous les 2 ans sous forme de rapports divers.

#### 4. Dépenses d'investissement

Les subventions d'investissement seront versées selon l'avancement des travaux, sur la base de décomptes annuels.

Le calendrier prévisionnel du versement des subventions d'investissement est le suivant :

<i>(en millions de francs)</i>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>	<b>2031</b>	<b>2032</b>	<b>TOTAL</b>
Subv. d'investissement	3,5	8,1	8,5	8,9	6,3	4,2	39,5

#### 5. Charges liées et induites pour l'Etat de Genève

Au terme du projet, pour une année complète, les intérêts représenteront 540 000 francs et les amortissements 990 000 francs.

#### 6. Evaluation sous l'angle de la transition écologique et climatique

Le présent projet de loi a été examiné sous l'angle de la transition écologique et climatique. Cette évaluation s'est notamment appuyée sur l'évaluation environnementale systématique réalisée pour les mesures proposées dans les projets d'agglomération 4 et 5 et qui concernent près de 60% du montant du présent projet de loi.

Au niveau global, le présent projet de loi aura des effets directs en matière de transition écologique et climatique pour le canton de Genève : les investissements français prévus – tram jusqu'à Ferney-Voltaire, lignes de BHNS (Saint-Genis-Pouilly–CERN, Thonon-les-Bains–Genève, Annemasse–CHAL, Saint-Julien–Annecy), P+R et mesures d'accompagnement – permettent d'accroître l'offre de transport public et de mobilité active en direction du canton. Ils favorisent ainsi le report modal depuis la voiture individuelle et entraînent par conséquent une réduction notable du trafic motorisé frontalier circulant actuellement dans le canton. À titre d'exemple, la part modale des transports publics pourrait doubler sur certains secteurs, tandis que les modes doux progresseraient significativement, contribuant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances, notamment en matière de bruit et de pollution atmosphérique. La complémentarité avec les réseaux existants, tels que le Léman Express, renforce encore l'impact climatique de ces aménagements.

Plus précisément, les investissements liés aux projets d'agglomération 4 et 5 portent sur des projets qui ont fait l'objet de réflexions, d'optimisations et de mesures d'accompagnement environnementales poussées dans le cadre de leur conception, contribuant ainsi encore aux objectifs de transition

écologique. L'artificialisation des sols est fortement limitée – voire nulle – et l'emprise au sol réduite en raison de l'intégration des projets sur des axes urbanisés préexistants ou projetés (tram de Ferney, BHNS Genève–Thonon-les-Bains, BHNS Annemasse–Bonne-CHAL). Des projets sont également vecteurs de reconstitution de continuités écologiques ou paysagères interrompues (tram de Ferney, BHNS Saint-Genis-Pouilly–CERN, BHNS Annemasse–Bonne-CHAL). Certains maîtres d'ouvrage sont également engagés dans une démarche de qualité de chantier Air-Climat impliquant une gestion de chantier limitant l'impact environnemental (BHNS Annemasse–Bonne-CHAL).

Le présent projet de loi ouvre également d'importantes opportunités. En soutenant une baisse des émissions liées aux flux frontaliers – plus de 650 000 mouvements quotidiens –, il améliore la qualité de l'air, enjeu majeur de santé publique. Il contribue également à renforcer une structure territoriale coordonnée en matière d'urbanisation, de mobilité et d'environnement. En outre, les réaménagements urbains associés offrent des opportunités de renaturation, de désimperméabilisation ou d'amélioration de la qualité du cadre de vie. En outre, l'enveloppe de 5 millions de francs pouvant financer des projets d'environnement et de santé peut servir de tremplin à des projets pilotes en gestion des risques ou innovations territoriales avec des effets concrets pour Genève (renforcement de la prévention des crues de l'Arve, par exemple). Pour finir, le présent projet de loi renforce une gouvernance transfrontalière plus intégrée, capable d'harmoniser les politiques de mobilité, d'urbanisation et d'environnement.

En synthèse, le présent projet de loi constitue un moteur essentiel de la transition écologique transfrontalière. Son impact final dépendra également de la capacité à dépasser l'approche centrée sur les seuls transports pour saisir les opportunités qui se présenteront dans des domaines plus larges.

## 7. Conclusion

Ces financements du canton de Genève pour des projets visant à soutenir et à accélérer la réalisation d'infrastructures en territoire français ne doivent pas être interprétés comme un transfert de charges, mais comme un levier stratégique de co-construction territoriale. Il doit s'envisager en complémentarité des financements transfrontaliers déjà existants.

Il répond à un principe simple : agir là où c'est le plus efficace pour le bénéfice du canton de Genève, indépendamment de la frontière. En contribuant à réaliser des infrastructures structurantes du côté français, Genève éviterait de supporter les externalités liées à une non-réalisation – ou à une réalisation différée – de ces aménagements (notamment en termes de

temps perdu dans la congestion routière, de nuisances sonores ou d'impact sur la qualité de l'air). Le canton éviterait ainsi également de supporter seul des coûts équivalents ou supérieurs sur son propre sol, ou de devoir construire des équipements de substitution.

## **8. Référendum**

Compte tenu de l'historique sur le sujet du financement transfrontalier, de l'aspect novateur du présent projet de loi et de la nécessité de soumettre la future loi au débat démocratique, le Conseil d'Etat propose de la soumettre au corps électoral, en application de l'article 67, alinéa 3, de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012 (Cst-GE; rs/GE A 2 00).

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

*Annexes :*

- 1) *Préavis financier*
- 2) *Planification des dépenses et recettes d'investissement*
- 3) *Planification des charges et revenus de fonctionnement*

## ANNEXE I



RÉPUBLIQUE ET  
CANTON DE GENÈVE

## PREAVIS FINANCIER

*Ce préavis financier ne préjuge en rien des décisions qui seront prises en matière de politique budgétaire.*

**1. Attestation de contrôle par le département présentant le projet de loi**

◆ Projet de loi présenté par le département du territoire (DT).

◆ Objet :

Projet de loi 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.

◆ Rubrique budgétaire concernée :

CR 0501 – NAT 5680 Subventions d'investissement à l'étranger

◆ Politique publique concernée : M - Mobilité

◆ Coût total du projet d'investissement :

Dépenses d'investissement	39 500 000 francs							
- Recettes d'investissement	0 francs							
Investissements nets	39 500 000 francs							

◆ Planification pluriannuelle de l'investissement :

(en millions de francs)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	TOTAL
Dépenses brutes	-	-	3.5	8.1	8.5	8.9	6.3	4.2	39.5
Recettes brutes	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Investissements nets	-	-	3.5	8.1	8.5	8.9	6.3	4.2	39.5

♦ Planification des charges et revenus de fonctionnement liés et induits :

Les tableaux financiers annexés au projet de loi intègrent  oui  non la totalité des impacts financiers découlant du projet.

(en millions de francs)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Dès 2033
Coûts liés nets	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Coûts induits nets	-	-	-0.02	-0.10	-0.47	-1.06	-1.32	-1.50	-1.53
Coûts nets de fonctionnement	-	-	-0.02	-0.10	-0.47	-1.06	-1.32	-1.50	-1.53

♦ Planification financière :

Ce projet nécessite des charges de fonctionnement liées nécessaires à sa réalisation (ces charges n'étant pas comprises dans la demande de crédit du présent projet de loi, elles doivent faire l'objet d'une inscription annuelle au budget de fonctionnement).

Les charges et revenus de fonctionnement liés et induits de ce projet seront inscrits au budget de fonctionnement dès 2027.

Le crédit d'investissement et les charges et revenus de fonctionnement liés et induits de ce projet sont inscrits au plan financier quadriennal 2026-2029.

Autre remarque : -

Le département atteste que le présent projet de loi est conforme à la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat (LGAF), à la loi sur les indemnités et les aides financières (LIAF), au modèle comptable harmonisé pour les cantons et les communes (MCH2) et aux dispositions d'exécution adoptées par le Conseil d'Etat.

Genève, le : 16.11.25

Signature du responsable financier du département investisseur (DT) :

Genève, le : 10.11.2025

Signature du responsable financier du département investisseur (DSM) :

## 2. Avis du département des finances

Remarque complémentaire du département des finances :

Le projet génère des charges de fonctionnement induit qui augmentent progressivement pour atteindre 1,53 million par an dès 2033. Elles sont constituées :

- de charges financières (intérêts) pour 0,54 million;
- de charges d'amortissements pour 0,99 million.

Genève, le : 10.11.2025

Visa du département des finances :

*MB*

N.B. : Le présent préavis financier est basé sur le PL, son exposé des motifs, les tableaux financiers et ses annexes transmis le 10 novembre 2025.

## 2. PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DU PROJET

Projet de loi 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

## Projet présenté par le département du territoire

(montants annuels, en mios de fr.)		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Dès 2033
<b>TOTAL charges liées et induites</b>										
Charges en personnel [30]		0.00	0.00	0.02	0.10	0.47	1.06	1.32	1.50	1.53
30 Salaires	ETP Nombre Equivalent Temps Plein	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Biens et services et autres charges [31]		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges financières [34]	1.375%	0.00	0.02	0.10	0.22	0.34	0.44	0.51	0.54	
Amortissements [33 + 366 - 466]		0.00	0.00	0.00	0.25	0.73	0.88	0.99	0.99	
Subventions [363 + 369]		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
Autres charges [30 à 36]		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
<b>TOTAL revenus liés et induits</b>										
Prestations propres sur immobilisations (activation charges de personnel) [43]		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Autres Revenus [40 à 46]		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>RESULTAT NET LIÉ ET INDUIT</b>		<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>-0.02</b>	<b>-0.10</b>	<b>-0.47</b>	<b>-1.06</b>	<b>-1.32</b>	<b>-1.50</b>	<b>-1.53</b>

Remarques :

Date et signature direction financière (investisseur) :

Date et signature direction financière (utilisateur) :

10.11.2025

## 1. PLANIFICATION DES DEPENSES ET RECETTES D'INVESTISSEMENT DU PROJET

Projet de loi 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

### Projet présenté par le département du territoire

(montants annuels, en milliers de fr.)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	TOTAL
<b>Dépenses d'investissement</b>	0.0	0.0	3.5	8.1	8.5	8.9	6.3	4.2	39.5
<b>Recettes d'investissement</b>	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<b>Investissement net</b>	0.0	0.0	3.5	8.1	8.5	8.9	6.3	4.2	39.5
Bâtiment - Subv. Invest.	40 ans	0.0	3.5	8.1	8.5	8.9	6.3	4.2	39.5
Recettes		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Aucun		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Recettes		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Aucun		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Recettes		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Aucun		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Recettes		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Remarques :

Date et signature direction financière (investisseur) :

Date et signature direction financière (utilisateur) :

10.11.2025 M. ...