



Projet de loi 13725

Crédit de 39,5 millions pour la réalisation de projets transfrontaliers

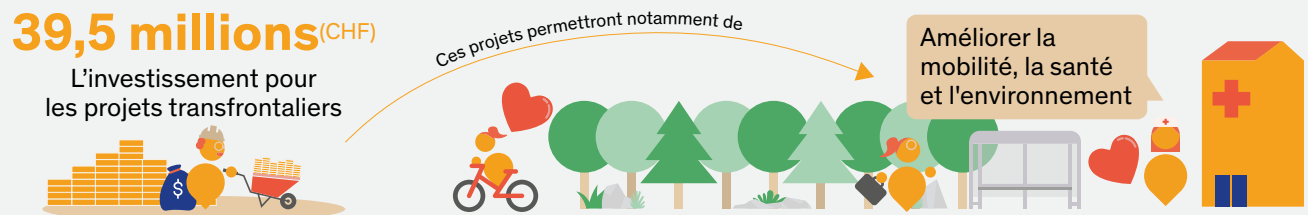
Votation du 27 septembre 2026

A. Réglementation proposée

La loi vise **l'ouverture d'un crédit d'investissement** pour accélérer la réalisation de projets transfrontaliers structurants en matière de mobilité, d'environnement et de santé. Les projets concernés seront réalisés en France mais devraient avoir un impact positif pour le canton de Genève.

Le crédit accordé au Conseil d'État se monterait à 39,5 millions de francs (valeur décembre 2025 hors renchérissement) sous forme de subvention cantonale et avec un éventuel financement fédéral représentant au maximum 50% du montant total de certains projets. Le solde du financement serait supporté par le maître d'ouvrage français.

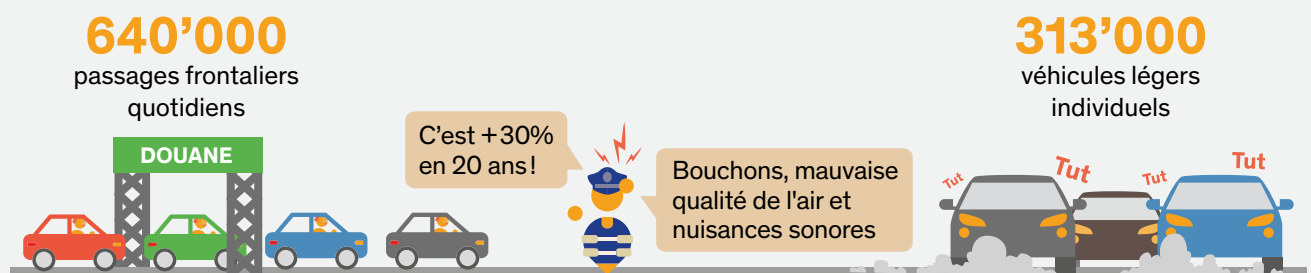
Ce projet de loi, élaboré par le Conseil d'État, vise à permettre au canton d'investir de manière ciblée au cours des cinq prochaines années dans des infrastructures apportant un bénéfice direct et tangible au canton lui-même et à sa population.



B. Éléments contextuels

Ce projet de loi s'inscrit dans un contexte géographique et démographique critique pour le canton de Genève. L'asymétrie entre le lieu de résidence d'une main d'œuvre indispensable et le bassin d'emploi genevois cumulée à l'exiguïté du territoire cantonal soulève des défis importants en matière de mobilité et, plus largement, de qualité de vie des habitants de la région.

En 2024, les douanes du canton ont enregistré plus de 640'000 passages frontaliers quotidiens (+30% en 20 ans), parmi lesquels plus de 313'000 véhicules légers individuels. Ces flux engendrent une congestion routière endémique au cœur de la ville (5h30 de congestion par jour, 1^{er} en Suisse), une détérioration marquée de la qualité de l'air, et des nuisances sonores majeures qui pénalisent quotidiennement la santé publique et l'attractivité économique locale¹.



Aujourd'hui, il existe **deux principaux flux financiers** permettant de développer des infrastructures transfrontalières :

- 1. La compensation financière genevoise (CFG) :** 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 d'infrastructures 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. En 2026, le montant de la CFG s'élève à 411 millions de francs.
- 2. Financement fédéral via le Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) :** Le 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. Tous les quatre ans, les cantons présentent des projets d'agglomération qui dessinent une image à long terme du territoire, déclinés en projets concrets à réaliser. Il peut s'agir de nouveaux axes de transports publics, de pistes cyclables, de projets d'espaces

publics, de nouveaux quartiers ou encore de protections pour les espaces naturels et agricoles. Si la Confédération juge ces projets de bonne qualité, elle participe au financement des mesures de mobilité.

À ce jour, le canton de Genève a répondu à cinq Projets d'agglomération :

- Projet d'agglomération 1, signé le 5 décembre 2007
- Projet d'agglomération 2, signé le 28 juin 2012
- Projet d'agglomération 3, signé le 15 décembre 2016
- Projet d'agglomération 4, signé le 3 juin 2021
- Projet d'agglomération 5, signé le 5 juin 2025

Les quatre premiers projets d'agglomération ont permis d'obtenir plus de 620 millions de francs de la part de la Confédération. Cette subvention fédérale concerne à 70% des projets sur sol genevois (440 millions de francs), à 20% des projets sur sol français (122 millions de francs) et à 10% des projets sur sol vaudois (58 millions de francs).

La Confédération a reconnu le bassin fonctionnel du Grand Genève comme périmètre pertinent pour répondre à ces appels à projets. 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 des coûts des projets retenus.

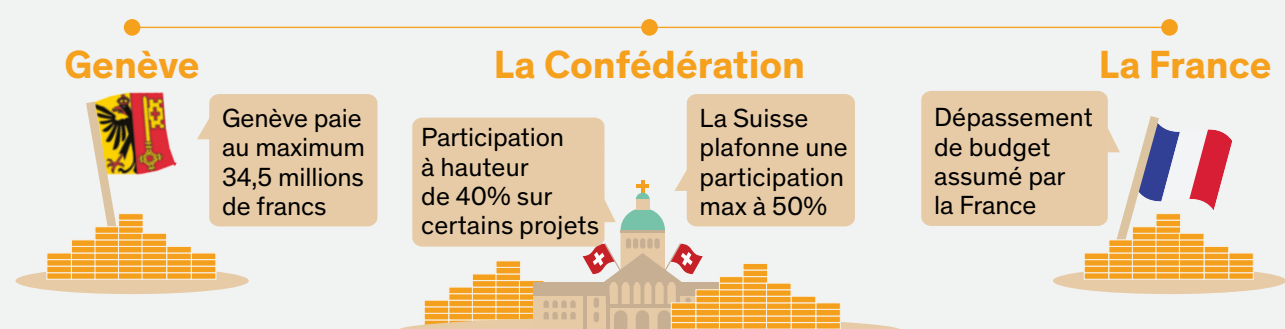
Le projet d'agglomération 5 (PA5) a été déposé auprès de la Confédération en juin 2025. L'évaluation technique de ce dossier par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a été rendue publique le 19 juin 2026, ouvrant la voie à une attribution définitive des contributions par le Parlement fédéral à l'automne 2027. Il est important de souligner que la votation populaire de septembre ne porte pas sur le PA5 lui-même, qui reste un outil de planification fédérale. Toutefois, la Confédération exigeant que la mise de fonds locale soit juridiquement votée et garantie avant d'accorder son aide, le scrutin cantonal sur le PL 13725 est la condition nécessaire pour bénéficier de ces subventions fédérales.

Bien que ces deux sources de financement soient conséquentes, elles ne suffisent plus à relever tous les défis de l'agglomération transfrontalière. C'est dans cette perspective qu'intervient le **PL 13725** dont les fonds débloqués, si la votation populaire est acceptée, seront affectés pour **12 infrastructures de mobilité situées en première couronne transfrontalière**, directement connectées au canton, à hauteur de maximale de 34,5 millions de francs.



Ce projet de loi matérialise l'accord de cofinancement signé le 27 novembre 2025 entre le Conseil d'État et les collectivités françaises pour la réalisation d'infrastructures transfrontalières structurantes. Validé sous réserve de l'acceptation en votation populaire, ce traité bilatéral lie formellement l'octroi de la subvention cantonale d'investissement au respect de règles de protection strictes : **le plafonnement de la participation suisse à un maximum de 50% et la prise en charge exclusive par les maîtres d'ouvrage français de tout dépassement de budget.**

L'approbation du PL 13725 par le corps électoral lors de la votation populaire du 27 septembre 2026 constitue la condition indispensable pour valider définitivement ce crédit d'investissement de 39,5 millions de francs et déclencher l'entrée en vigueur de cet accord.



Les infrastructures réalisées seraient les suivantes :

(Les valeurs du tableau sont indicatives et prennent en compte la subvention fédérale de 40% sur les projets concernés)

Projet et Corridor Transfrontalier	Coût Total (en millions de francs)	Part du financeur ² (en millions de francs)	Proportion (en %)	Horizon de réalisation
P+R du « Bisou » : 500 places en terminus du tram de Ferney-Voltaire	10,5		100%	2027-2028
Pays de Gex Agglomération (Maître d'ouvrage)		5,3	50%	
Canton de Genève		5,2	50%	
Extension du tram à Ferney-Voltaire (tronçon sur sol français)	46,7		100%	2027-2028
Confédération suisse (via le PA4) ³		16,3	35%	
Pays de Gex Agglomération (Maître d'ouvrage)		11,3	24%	
Interreg (Fonds européen)		7,6	16%	
Canton de Genève		7,0	15%	
État français		4,4	10%	
Reconstruction des douanes (Dans le cadre de l'extension du tram à Ferney-Voltaire)	8,6		100%	2027-2028
État français		4,8	56%	
Canton de Genève ⁴		1,9	22%	
Pays de Gex Agglomération (Maître d'ouvrage)		1,9	22%	
Interface multimodale à Porte-de-France (dont P+R de 700 places au terminus du BHNS CERN-Saint-Genis Pouilly)	24,4		100%	2027-2028
Pays de Gex Agglomération (Maître d'ouvrage)		6,5	26%	
Département de l'Ain		2,9	12%	
Autre cofinanceur français		2,9	12%	
Confédération suisse (via le PA5)		9,8	40%	
Canton de Genève		2,4	10%	
BHNS CERN – Saint-Genis-Pouilly	13,4		100%	2027-2028
Confédération suisse (via le PA5)		5,4	40%	
Département de l'Ain		1,9	14%	
Autre cofinanceur français		1,9	14%	
Pays de Gex Agglomération (Maître d'ouvrage)		2,9	22%	
Canton de Genève		1,3	10%	
Réaménagement du carrefour Porte-de-France (TP et mobilité douce)	8,5		100%	2027-2028
Confédération suisse (via le PA5)		3,4	40%	
Département de l'Ain		1,8	22%	
Autre cofinanceur français pressenti		1,4	16%	
Canton de Genève		0,9	10%	
Pays de Gex Agglomération		0,6	7%	
État français		0,4	5%	
Priorisation des transports publics sur l'axe 1005 Thonon-Genève	8,2		100%	2027-2028
Confédération suisse (via le PA5)		3,3	40%	
Département de Haute-Savoie		2,5	30%	
Thonon Agglomération		1,6	20%	
Canton de Genève		0,8	10%	
Augmentation de capacité du P+R en gare de Machilly	2,9		100%	2027-2028
Canton de Genève		1,4	50%	
Département de Haute-Savoie		0,7	25%	
Pôle métropolitain du Genevois français		0,7	25%	
BHNS Annemasse-Bonne (2^e étape)	17,7		100%	2027-2028
Confédération suisse (via le PA4)		6,2	35%	
Pôle métropolitain du Genevois français		3,8	21,5%	
Département de Haute-Savoie		3,8	21,5%	
Canton de Genève		2,7	15%	
État français		1,2	7%	

2) La subvention fédérale de 40% du total du projet s'applique sur la part des travaux jugée éligible par Berne (hors TVA française, acquisitions de terrains et frais administratifs).

3) Plan d'agglomération 4 (2021).

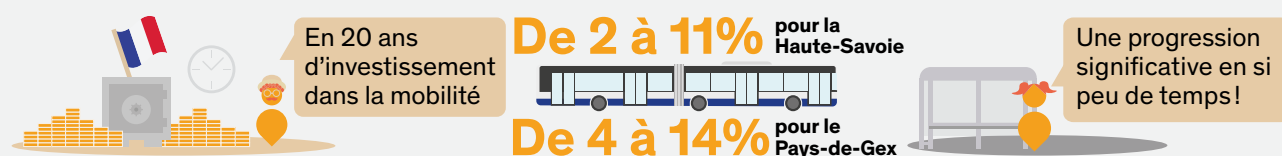
4) Ce projet est cofinancé à hauteur de 5 millions d'euros / 4,8 millions de francs par l'État français. La subvention genevoise intervient à hauteur de 50% du montant restant à charge (le reliquat soit un montant maximal de 1,9 million de francs).

Projet et Corridor Transfrontalier	Coût Total (en millions de francs)	Part du financeur ² (en millions de francs)	Proportion (en %)	Horizon de réalisation
Parking de covoiturage de Nangy devant le CHAL (~400 places, nœud A40-RD903)	9,5		100%	2029-2030
Département de Haute-Savoie (Maître d'ouvrage)		7,1	75%	
Canton de Genève		2,4	25%	
Boulevard urbain Neydens – St-Julien (priorisation TP) et rabattement (1^{re} étape)	22,9		100%	2028-2030
Confédération suisse (via le PA5)		9,1	40%	
Département de Haute-Savoie		5,7	25%	
Communauté de communes du Genevois		5,7	25%	
Canton de Genève		2,3	10%	
Parking de covoiturage de Saint-Martin-de-Bellevue (~400 places, échangeur A41-A410)	9,5		100%	2029-2030
Département de Haute-Savoie (Maître d'ouvrage)		7,1	75%	
Canton de Genève		2,4	25%	
TOTAL GÉNÉRAL DU COFINANCEMENT	182,8		100%	2027-2030
Sous-total France		98,6	53,9%	
Sous-total Confédération suisse (PA4, PA5)		53,5	29,3%	
Sous-total Canton de Genève (maximum 34,5)		30,7	16,8%	

Une enveloppe supplémentaire de 5 millions de francs sera octroyée pour des projets complémentaires (mobilité/santé/environnement), susceptibles de concerner :

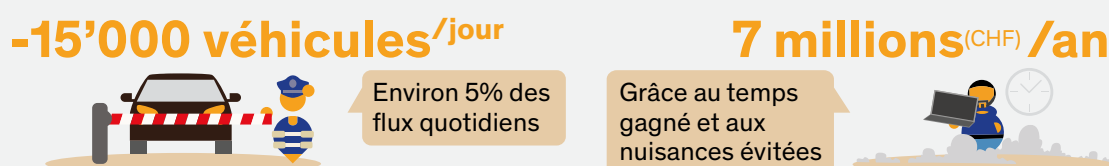
- La qualité de l'eau (stations d'épuration, micropolluants) en amont de la nappe et des cours d'eau ;
- La prévention des risques naturels (crues de l'Arve, gestion des sécheresses) ;
- Des opportunités dans le domaine santé/formation, notamment liées à la formation du personnel soignant.

Le Conseil d'État estime que cette enveloppe d'investissements permettrait de contribuer à désengorger Genève. En effet, le 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. Par ailleurs, les investissements récents sur le territoire français en matière de mobilité transfrontalière ont permis de faire progresser significativement la part modale des transports publics à la frontière : en vingt ans, celle-ci 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.



Selon le DSM⁵, ces derniers projets permettraient au minimum :

- Une baisse aux frontières d'au moins 8'000 véhicules/jour avec l'Ain, 2'000 sur le secteur de Saint-Julien, 3'000 sur le secteur d'Annemasse et 2'000 sur le secteur du Chablais, donc un total d'environ 15'000 véhicules/jour, soit 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) grâce aux 2'140 places de P+R. Ce montant comprend environ 6 millions liés au temps perdu dans les embouteillages (2'140 véhicules × 10 minutes de congestion évitées par trajet × 42,5 CHF/h) et 1,3 million lié aux nuisances du trafic (2'140 véhicules × 8 km/jour × 0,18 CHF/km).⁶



5) Département de la santé et des mobilités.

6) Les valeurs de 42,5 CHF/h par véhicule pour les pertes liées à la congestion et de 0,18 CHF/km pour les nuisances du trafic correspondent aux coûts sociaux de la mobilité établis par l'Office fédéral du développement territorial (ARE : rapport « Coûts liés à la surcharge de l'infrastructure de transport » - Étude de base du 4 octobre 2022).

C. Principaux enjeux soulevés par le Grand Conseil

Interrogés par le Grand Conseil, les départements de la santé et des mobilités (DSM) et du territoire (DT) ont répondu à certaines interrogations soulevées en commission relatives à :

1. Opportunité du projet et contexte politique

Le Conseil d'État a rappelé que ce projet de loi figurait au programme de législature et qu'il répond également aux demandes du Grand Conseil, notamment via la résolution R 889⁷ et la motion M 2806⁸ adoptées en 2023.

Le Conseil d'État a également rappelé le refus en 2014 du PL 11115 qui visait à cofinancer un P+R transfrontalier, avec pour conséquences l'absence d'infrastructures de report modal et une aggravation du trafic dans certaines communes limitrophes de la frontière.

Les autorités justifient la pertinence du PL 13725 car il s'inscrit dans la politique globale de mobilité qui comprend :

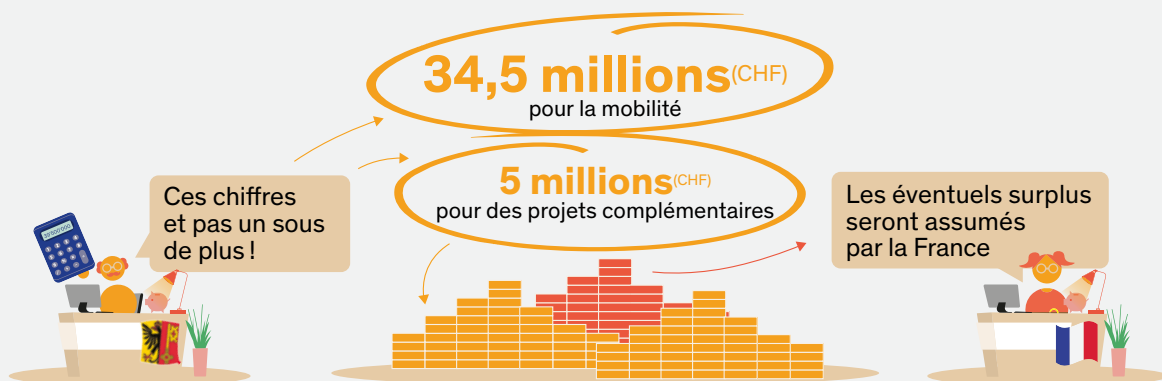
- **L'apport du Léman Express**, ayant déjà réduit sensiblement le trafic dans certains corridors ;
- **La consolidation de l'offre** (renforcement du Léman Express, développement d'extension de tramways transfrontaliers, perspectives de liaisons structurantes) ;
- **Des actions sur les petites douanes** avec les communes limitrophes (bus, P+R, axes cyclables, covoiturage, régulation) ;
- **L'absence de P+R côté français** (refus du PL 11115) qui constitue un coût social estimé à plus de 2 millions de francs annuels (congestions et nuisances).

2. Architecture financière et principe de parité

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

1. Sans financement fédéral : participation genevoise dans les limites des montants inscrits dans le projet de loi.
2. Avec financement fédéral (via les projets d'agglomération à hauteur de 40%) : la participation genevoise complète jusqu'à 50%, sans se substituer à la Confédération.

L'accord de cofinancement signé le 27 novembre 2025 instaure des mécanismes de protection pour préserver l'État de Genève contre les risques financiers liés aux grands chantiers. Premièrement, les montants de la subvention cantonale inscrits dans la loi constituent des plafonds maximaux, fermes et définitifs. En cas de dépassement de budget, de retard dans les travaux ou d'inflation des coûts des matériaux sur le sol français, l'accord bilatéral stipule que l'intégralité des charges supplémentaires sera supportée par le maître d'ouvrage français.



7) R 889 (définitive) - Pour une politique transfrontalière ambitieuse : donner au Grand Genève les moyens de ses ambitions.
8) M 2806 (définitive) - Relançons le « Grand Genève » et le transfert modal par des parkings relais (P+R) en France voisine.

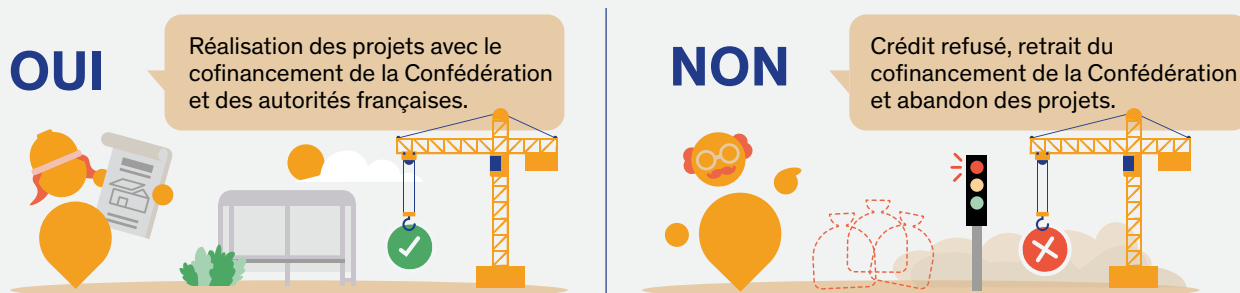
E. Conclusion

Le PL 13725 permettrait de réaliser 12 projets d'infrastructures de mobilité en France voisine et de réduire la pression sur les axes transfrontaliers :

- Les différents projets prévus permettraient d'éviter environ 15'000 passages de véhicules aux frontières.
- Les 2'140 places de P+R généreraient des gains économiques estimés à au moins 7 millions de francs par année, liés à la réduction des coûts de congestion et des nuisances du trafic.
- Le protocole d'accord conclu avec les autorités françaises garantit que la participation genevoise est plafonnée au montant convenu dans le projet de loi, sans prise en charge d'éventuels coûts supplémentaires.
- Le cofinancement via le projet d'agglomération démontre que la Confédération reconnaît la pertinence de ces projets pour améliorer la mobilité de l'agglomération genevoise. Il permet également de réduire la part financée par le canton et optimise le rapport coût/utilité des investissements à réaliser.

Les genevoises et genevois sont ainsi appelés à se prononcer sur cet objet le 27 septembre.

S'ils acceptent le crédit d'investissement, le Canton apporte la garantie financière exigée par Berne, nécessaire au cofinancement à 40% du PA5 des projets retenus et permet la réalisation du projet de loi tout en réduisant le montant de l'apport cantonal nécessaire à la réalisation des travaux. À l'inverse, s'ils le refusent, les projets seront abandonnés faute de financement.



Sources utilisées pour réaliser ce document

[L 13725 - Loi ouvrant un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 39,5 millions de francs visant à accélérer la réalisation de projets transfrontaliers structurants pour Genève en matière de mobilité, d'environnement et de santé](#)

[PL 13725A - ouvrant un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 39,5 millions de francs visant à accélérer la réalisation de projets transfrontaliers structurants pour Genève en matière de mobilité, d'environnement et de santé](#)

[PL 13725 - ouvrant un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 39,5 millions de francs visant à accélérer la réalisation de projets transfrontaliers structurants pour Genève en matière de mobilité, d'environnement et de santé](#)

<https://www.are.admin.ch/fr/publication?id=10fEhOTBcbvR>

[Tribune de Genève - France voisine : Genève veut investir 39 millions dans les P+R](#)

[Accord et protocole infrastructures transfrontalières | ge.ch](#)

[R 889 \(définitive\) - pour une politique transfrontalière ambitieuse : donner au Grand Genève les moyens de ses ambitions](#)

[M 2806 \(définitive\) - Relançons le « Grand Genève » et le transfert modal par des parkings relais \(P+R\) en France voisine](#)



Scannez !
Pour rejoindre
nos réseaux.



Fondation pour l'attractivité du canton de Genève (FLAG)
info@geneve-attractive.ch

Rampe du Pont-Rouge 6,
Petit-Lancy — CP 1211 Genève 26