

*Proposition présentée par les députés:*

*M<sup>mes</sup> et MM. Gilbert Catelain, Guy Mettan, François Gillet, Pierre Weiss, Olivier Jornot, Patrice Plojoux, Jean-Michel Gros, Véronique Schmied, Eric Bertinat, Caroline Bartl, Michel Ducret, Eric Ischi, Eric Leyvraz, Gabriel Barrillier, André Reymond, Oliver Wasmer, Yves Nidegger, Claude Marcet, Jacques Jeannerat, Philippe Guénat et Pierre Schifferli*

*Date de dépôt: 27 janvier 2006*

*Messagerie*

## **Proposition de motion**

**pour l'extension de la ligne de tram TCMC (Cornavin-Meyrin-Cern) jusqu'à Saint-Genis (France) et la construction d'un véritable P+R**

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

- que les travaux de la ligne de tram TCMC devisés à 547.9 millions de francs (prix de 1998)<sup>1</sup> ont débuté le 16 janvier 2006 et devraient s'achever en 2010;
- que cette ligne de tram s'arrêtera avant le passage de la frontière et ne favorisera donc pas un meilleur transfert du trafic routier privé en faveur des transports en commun ;
- que le peuple suisse s'est prononcé favorablement à la fois sur l'extension des accords bilatéraux et les accords de Schengen ;
- que, de facto, aucun obstacle juridique majeur ne s'oppose désormais à une prolongation de cette ligne de tram sur territoire étranger;

---

<sup>1</sup> Source : DETEC

- que l'Etat de Genève et la France exploitent déjà des lignes transfrontalières communes ;
- que la mise en place des GLCT dans le cadre des accords de Karlsruhe a justement pour but de favoriser la coopération transfrontalière ;
- que le trafic transfrontalier, selon l'étude menée par le DT en 2003, s'est accru de 30% en 10 ans et qu'il devrait croître fortement en raison d'une spectaculaire progression de l'urbanisation, en France voisine notamment;
- que le réseau routier est saturé et que les communes périphériques sont confrontées à des reports de trafic sur les réseaux secondaires et de quartier ;
- que la réalisation de la ligne TCMC va réduire la capacité routière sur l'axe de la route de Meyrin ;
- que l'absorption du trafic par le tram doit être favorisée, notamment par une offre de transport qui n'échoue pas dans un cul de sac ;
- que ce report de trafic sur la ligne TCMC ne peut que favoriser les efforts menés par notre canton pour maintenir une qualité d'air satisfaisante;
- que les véhicules utilisés par les frontaliers sont principalement équipés de moteurs diesel, dont le taux d'émission de particules nocives est particulièrement élevé ;
- que le Cern et les communes périphériques sont favorables à une extension de cette ligne de tram ;
- que le Cern n'a accepté de mettre à disposition de la République et Canton de Genève que 50 places seulement de P+R et pour une durée limitée ;
- que le maire de Saint-Genis est disposé à construire un parking P+R sur sa commune, si la ligne TCMC rejoint Saint-Genis ;
- qu'il serait insensé de demander aux utilisateurs français de traverser la frontière, pour garer leurs véhicules dans un P+R sur la commune de Meyrin, alors que des possibilités bien plus favorables existent à la hauteur du rond-point situé à proximité de la Porte Charles-de-Gaulle.
- que les objectifs d'un tel investissement ne peuvent être atteints que par une offre tarifaire attractive ;
- qu'il appartient au Conseil d'Etat de Genève et au Parlement de tout faire pour que l'investissement consenti dans le projet de la ligne TCMC provoquent les répercussions attendues,

invite le Conseil d'Etat

- à engager rapidement des négociations avec la République française, notamment en portant cet objet à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CRFG (comité régional franco genevois) ;
- à présenter à ce Grand Conseil un projet de loi au sens de la présente motion, permettant d'assurer la part cantonale du prolongement du TCMC.

## *EXPOSÉ DES MOTIFS*

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Le projet de ligne de tram TCMC date d'une dizaine d'années, il vise à améliorer la capacité de transport public sur l'axe Cornavin-Meyrin-Cern. Cet axe, l'un des plus importants de notre canton, traverse d'importantes zones d'habitations et commerciales. Il est contigu à l'aéroport et permet de desservir, via la route de Satigny, la Zimeysa.

Si, lors de la conception du projet, il était illusoire de penser à une extension de cette ligne en France voisine, force est de constater que l'acceptation populaire de l'espace Schengen a levé les obstacles de principe. L'intensification du trafic transfrontalier générée par les accords bilatéraux en matière de libre circulation des personnes, d'une part, et la possibilité pour notre République et canton de Genève, en application des accords de Karlsruhe sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et organismes publics locaux du 23 janvier 1996, de conclure des conventions de coopération (art. 7) et de créer un groupement local de coopération transfrontalière avec personnalité juridique (art. 11), d'autre part, constituent, deux facteurs qui ouvrent désormais largement la voie à ce genre de réalisation, de sorte que la pose des rails ne tient vraiment plus qu'à la bonne volonté de chacun des partenaires.

La réalisation du projet dans sa conception actuelle serait préjudiciable à un bon transfert du trafic motorisé, notamment frontalier, vers le transport en commun.

Une exploitation optimale de cette ligne aux heures de pointe et, corrélativement, une meilleure rentabilité nécessitent la construction d'un véritable parking d'échange qui ne soit pas, dans la mesure du possible, à proximité directe d'infrastructures telles que le Cern, Globe l'Innovation et le Centre sportif, lesquelles demandent, à elles seules, d'importantes capacités de parage.

Les motionnaires se permettent de relever que le Cern fait l'objet de visites d'Etat régulières soumises à d'importantes mesures de sécurité. Le trafic, engendré par un éventuel P+R, ne serait pas de nature à en faciliter le déroulement.

La mise en œuvre d'un tel projet régional s'inscrit parfaitement dans la vision politique du Conseil d'Etat de Genève qui ne voit pas d'avenir au développement de Genève s'il ne s'inscrit pas dans celui de la région.

Contrairement à la création d'une troisième voie sur l'autoroute de Bardonnex – qui ne visait finalement qu'à mieux absorber le trafic routier –, ce projet de prolongement de la ligne TCMC en France voisine favorisera réellement l'utilisation des transports en commun et délester la région de Mategnin. Contrairement à l'axe autoroutier de Bardonnex–Saint-Julien dont l'infrastructure (située sur territoire français et propriété d'une société privée, l'ATMB) ne pouvait pas bénéficier d'un financement de l'Etat français, nous nous trouvons dans le cas de figure d'une zone peu construite, dont les terrains appartiennent soit à la Confédération, soit à l'Etat français, soit au CERN. S'agissant du domaine public, la France devrait être en mesure de financer l'intégralité de l'extension de la ligne TCMC. Elle est d'ailleurs prête à financer l'extension de la voie rapide (2x2 voies) en direction du nord du Pays de Gex avec les ressources de l'impôt à la source des frontaliers. Comme cette extension rencontre de nombreuses oppositions sur le terrain, notamment de la commune de Prévessin-Moëns, il serait opportun de relancer rapidement des négociations avec la France, afin d'intégrer le projet de tram au projet routier de nos voisins. Il est du reste regrettable de constater que le manque de coordination dans la politique transfrontalière de transport favorise le tout-voiture en direction de Genève<sup>2</sup>.

L'expérience nous a encore démontré que nos P+R sont sous-dimensionnés. Les P+R de Moillesulaz et Sous-Moulin sont saturés. De nombreux automobilistes suisses ou français sont sur une liste d'attente et se rendent à leur travail en voiture comme unique moyen de transport.

Un P+R sous-terrain devrait probablement être réalisé sur territoire suisse. Mais, sachant que :

- le coût d'une place de parc sous-terrain est le double de celui d'une place équivalente en surface ;
- le Cern n'apporte pas de solution durable (50 places de parking et pour une période limitée), il est impératif de créer un P+R sur la commune de Saint-Genis,

---

<sup>2</sup> M. Blanc, député-maire et nouveau président de l'Arc (association de Coopération du Genevois), qui regroupe 15 structures intercommunales gessiennes et haut-savoyardes, regroupant 250 000 habitant du cercle lémanique français, a présenté la semaine dernière sa vision politique des relations transfrontalières en vue du « Séminaire des élus du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois » qui se tiendra le 16 février prochain au Forum Meyrin. Référence : *Le Dauphiné* du 21 janvier 2006.

il nous reste donc tout juste assez de temps pour réaliser un véritable projet transfrontalier, un projet harmonieux dont Genève, tout autant que la France voisine ont le plus grand besoin.

Toutefois, pour ancrer définitivement de nouvelles habitudes de transports chez les usagers pendulaires, tout comme chez les Genevois, d'ailleurs, et chez les autres habitants du Pays de Gex dans leurs déplacements transfrontaliers – plus occasionnels mais quand même réguliers –, il y aura lieu d'appliquer une politique tarifaire qui soit non seulement attractive mais carrément incitative à une telle conversion. En application de l'article 4, particulièrement de son alinéa 1, lettre e, (mesures d'accompagnement), de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), le Conseil d'Etat devra veiller à l'adoption de mesures de promotion, par exemple celle de prolonger la zone tarifaire Cornavin-Bouchet en un couloir de même zone, jusqu'à Saint-Genis-station P+R. La représentation du Conseil d'Etat au sein du Conseil d'administration des TPG (article 9 lettre b) de la loi sur les Transports publics genevois H 1 55) tout comme celle du Grand Conseil d'ailleurs (art. 9, lettre a) devrait permettre que cette politique tarifaire de promotion rencontre une majorité sans obstacle ; un signal fort et résolument volontariste des autorités (toutes confondues au sein de ce Conseil d'administration) est seul susceptible, en effet, d'empoigner à bras-le-corps l'asphyxie progressive des principaux axes de notre canton et de sa région frontalière.

Au bénéfice des explications qui précèdent, les auteurs de la présente motion vous remercient d'avance, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver à cette dernière un accueil favorable.