

Date de dépôt: 23 novembre 2006

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de M^mes 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, Olivier Wasmer, Yves Nidegger, Claude Marcet, Jacques Jeannerat, Philippe Guénat et Pierre Schifferli 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

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 17 mars 2006, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la motion 1669 dont le texte figure en annexe et dont les invites sont les suivantes :

« 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. »*

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

Le prolongement du tram Meyrin-Cornavin-Cern (TCMC) à Saint-Genis est l'un des maillons de l'offre en transports publics du bassin franco-valdo-genevois, nécessaire à la mobilité, comme l'ont montré différentes études de planification des transports.

Il s'agit aussi d'un des projets stratégiques de la Charte du développement des transports publics régionaux sur le bassin franco-valdo-genevois (DTPR), approuvée en juin 2003 par toutes les autorités organisatrices de transport du bassin.

La tarification uniformisée des transports publics avec celle d'Unireso, qui est aussi une proposition de la Charte du DTPR, a déjà été mise en pratique sur ce couloir transfrontalier, puisqu'une convention tarifaire franco-valdo-genevoise régit le tarif Unireso régional depuis 2005. Ainsi, le prolongement du TCMC à Saint-Genis s'intégrerait pleinement dans l'offre tarifaire existante.

C'est pour ces raisons essentielles que l'étude d'un prolongement de ligne a été inscrite dans la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), parmi les extensions du réseau de tram sur France.

Ce projet relève toutefois de la compétence des autorités organisatrices de transport françaises : le Conseil général de l'Ain (CG01) et la Communauté de Communes du Pays de Gex (CCPG).

Pour ces raisons, la CCPG a engagé, avec le canton de Genève (et avec un co-financement Interreg), une étude de préféabilité à fin 2005. Le cahier des charges de cette étude comprend le choix du tracé et les étapes de planification du tram, un volet P+R à mettre en place comme mesures d'accompagnement et des mesures d'optimisation de l'exploitation des lignes de bus à court terme. Les conclusions ont été rendues le 22 septembre 2006.

Les premiers résultats, approuvés par les autorités politiques et les maires des communes concernées, sont les suivants :

- prolonger le TCMC jusqu'à Saint-Genis et, à terme, la ligne de chemin de fer (interconnexion avec cette infrastructure);
- planifier une étape intermédiaire du prolongement du TCMC jusqu'au giratoire de l'entrée de Saint-Genis;
- prévoir un P+R (environ 500 places) au giratoire de l'entrée de Saint-Genis;
- créer des lignes de bus de rabattement sur le tram.

Les caractéristiques du projet, dans sa toute première étape (prolongement du TCMC au giratoire d'entrée de Saint-Genis), sont les suivantes :

- terminus (intermédiaire) du TCMC au-delà du giratoire (1,8 kilomètre au-delà de la frontière), avec une traversée centrale régulée du carrefour;
- P+R de 500 places au nord de l'arrêt de tram adjacent à la route;
- durée de parcours de 25 minutes environ jusqu'au centre ville, avec la « direttissima »;
- investissement de 45 millions de francs pour l'extension du tram et de 7 millions de francs pour le P+R;
- frais d'exploitation annuels supplémentaires de 1,5 million de francs.

Les charges de trafic voyageurs attendues sur ce prolongement de ligne ne sont pas élevées, ce qui est d'ailleurs très souvent le cas pour les extrémités de lignes. La fréquentation dépendra notamment de la politique d'urbanisation des quartiers environnants et en matière de parc-relais appliquée par les autorités françaises.

L'efficacité de ce prolongement de ligne serait renforcée en cas de réalisation de la « direttissima » du TCMC, soit une voie de tram directe suivant la route de Meyrin, afin d'éviter que le trafic voyageur en provenance du Pays de Gex ne transite par Meyrin-Cité pour atteindre le centre ville. Par ailleurs, ce projet nécessite aussi l'exploitation de trois lignes de tram sur l'axe de Meyrin en regard des flux de trafic attendus pour le tram : deux lignes à destination de Meyrin-Cité et une ligne à destination du Cern et de Saint-Genis.

Ce projet sera présenté lors de la prochaine commission Déplacements & Sécurité du Comité Régional Franco-Genevois (CRFG D&S). Il est prévu de demander à la commission :

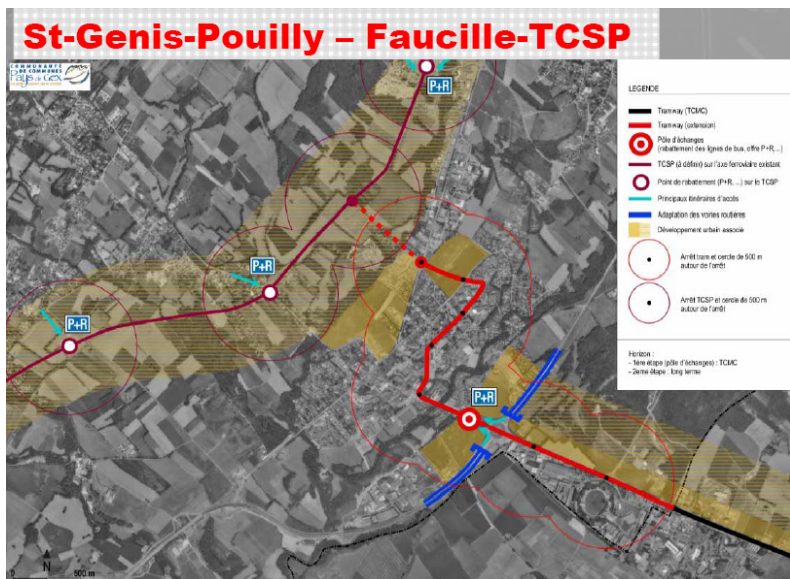
- un appui en vue de la procédure administrative afin d'instruire le projet;
- des solutions en vue d'un plan de financement du projet.

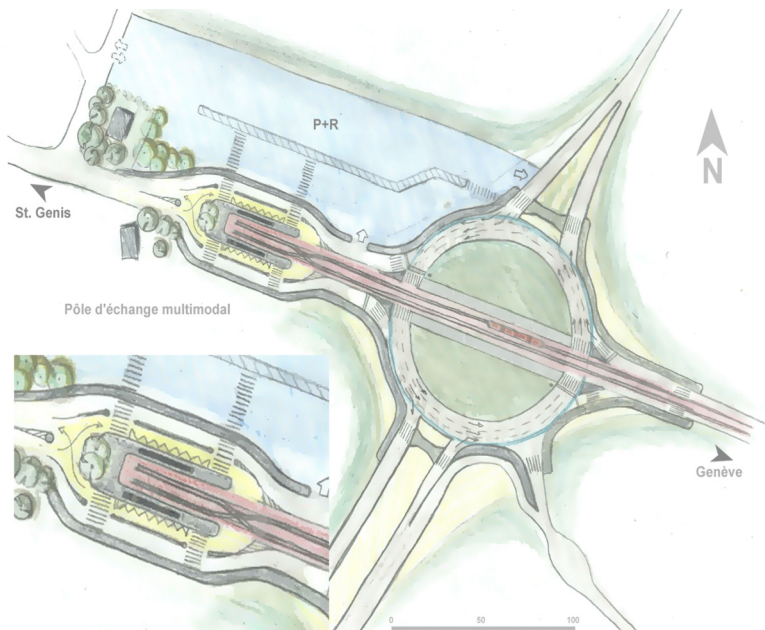
Cela relève de la compétence des autorités organisatrices françaises, car cette extension est située sur sol français et les autorités cantonales n'auraient pas à contribuer aux frais, si ce n'est, bien sûr, en cas de réalisation de la « direttissima ».

Toutefois, il faut mentionner que ce projet a été intégré dans le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, puisqu'il permet assurément de répondre aux enjeux de la mobilité sur l'axe Pays de Gex - Genève. S'agissant d'un projet transfrontalier, le cofinancement fédéral des investissements n'est pas absolument garanti et reste donc à vérifier, mais les premiers documents édités par la Confédération évoquent la possibilité d'une éventuelle participation fédérale aux investissements d'un projet transfrontalier.

C'est dire que la demande des motionnaires d'une participation aux investissements s'inscrit soit dans le cadre du projet du TCMC (réalisation de la « direttissima »), soit dans le cadre fédéral du projet d'agglomération.

Les cartes ci-après indiquent les emplacements projetés des P+R liés à l'extension du tram TCMC.





Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Pierre-François Unger

Annexe : *Motion 1669*

Secrétariat du Grand Conseil**M 1669**

Proposition présentée par les députés:

M^{mes} 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)¹ 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;

¹ 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.