

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Jacques Jeannerat, Pierre Weiss, Gilbert Catelain, Antoine Bertschy, Eric Leyvraz, Eric Ischi, Olivier Wasmer, Eric Bertinat, Philippe Guénat, Yves Nidegger, Hugues Hiltpold, Marcel Borloz, Guy Mettan, Fabienne Gautier, Christophe Berdat, Edouard Cuendet, Jean-Michel Gros

Date de dépôt : 29 juin 2007

Proposition de motion **Sauvons le cœur de la cité meyrinoise**

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

- l'intérêt économique et social que représente pour les habitants de la Commune de Meyrin et du canton de Genève, la sauvegarde d'un centre d'activité et de vie dynamique ;
- la nécessité de tout mettre en œuvre pour venir en aide aux petits commerçants et de favoriser le maintien des emplois dans le Canton de Genève, en particulier dans la commune de Meyrin s'agissant de la problématique soulevée par la présente motion ;
- la concurrence importante que représentent les centres commerciaux implantés en France voisine à l'encontre des petits commerçants du Centre commercial de Meyrin et leurs quelque 300 employés ;
- que, si le 2^e tronçon du tram TCMC est réalisé tel qu'actuellement projeté dans la cité de Meyrin, le parking P1 sera rendu inaccessible depuis la rue De-Livron, ce qui fera indéniablement diminuer la fréquentation des commerces situés au centre de la Cité et mettra donc en péril la viabilité économique d'une grande partie des petits commerces à Meyrin ;

- qu'il supprimera par ailleurs la liaison entre ce parking P1 et le second parking public P2, situé sur la rue des Boudines, ce qui forcera les usagers de ces parkings à faire un circuit de 1,5 km pour se rendre d'un parking à l'autre (mobilité forcée);
- qu'il fera disparaître environ 160 places de parking habitants gratuites, sur lesquelles les habitants de Meyrin laissent actuellement leurs véhicules pour se rendre à leur travail en bus (dès 2009 en tram) ;
- que ce verrouillage du centre de la Cité de Meyrin n'est nullement justifié par les nécessités du fonctionnement du tram et n'a du reste jamais été justifié de manière convaincante par les autorités ;
- que le Grand Conseil a été saisi en janvier d'une pétition (P 1611 « Pour une Cité de Meyrin accessible et conviviale ») ayant récolté plus de 5250 signatures (ce qui équivaut à plus de 25 % de la population de Meyrin !) demandant que l'implantation du TCMC soit revue de manière à maintenir l'accessibilité du centre de la Cité, la liaison entre ses parkings et les 160 places de parking habitants;
- qu'une précédente pétition (P 1514-A « Un tram pour tous les Meyrinois ») déposée en 2005, demandait déjà que le tracé du tram soit rectifié en raison de la desserte insuffisante du quartier populaire de Champs-Fréchets et critiquait la disparition des places de parking habitants résultant de l'arrivée du tram ;
- que dans son rapport du 10 janvier 2006, la Commission des transports du Grand Conseil, chargée d'étudier ladite pétition P 1514-A, avait, à l'unanimité moins une abstention, approuvé ladite pétition en remarquant plus particulièrement que les places de parking perdues par la réalisation du tram devaient être compensées ;
- qu'en date du 3 avril, 2007, le Conseil municipal de Meyrin, se référant entre autres à cette pétition P 1611, a voté une résolution (R 07/2007) demandant directement au Grand Conseil d'intervenir auprès du président du Département du territoire afin que le Conseil d'Etat revoie le tracé du TCMC à l'intérieur de la Cité de Meyrin ;
- qu'en date du 15 mai, 2007, le Conseil municipal de Meyrin, se référant notamment aux deux pétitions susmentionnées, a voté un crédit de 50 000 F destiné au financement d'une expertise indépendante du tracé du TCMC sur le territoire de Meyrin (Délibération No 20/2007);
- qu'une très légère modification des plans du TCMC, qui n'affecterait aucun des ouvrages d'art et qui ne modifierait pas le tracé, permettrait d'atteindre facilement l'objectif visé par les signataires de la pétition P 1611;

- que la mise en service du secteur Lect–Gravière n’étant planifié que pour 2009, il est encore temps de procéder à ces aménagements mineurs ;
- qu’une procédure judiciaire est pendante devant le Tribunal administratif fédéral, suite à un recours déposé notamment par l’Association des commerçants du centre commercial contre la décision prise en aout 2006 par l’Office fédéral des transports d’autoriser la construction de ce deuxième tronçon, en ce qu’elle supprime l’accès à un des deux parkings desservant le centre commercial ainsi que la liaison entre les deux parkings ;
- que cette procédure judiciaire, dont instruction est en cours, peut encore durer plusieurs mois, voir des années en cas de recours au Tribunal fédéral ;
- que la procédure judiciaire pendante n’empêche en aucun cas le Conseil d’Etat d’agir rapidement pour tout mettre en œuvre afin d’effectuer la modification du tracé du tramway sollicité par le Conseil municipal de Meyrin et les 5250 signataires de la pétition P 1611 ;

invite le Conseil d’Etat

- à mettre tout en œuvre pour modifier sans délai les plans du deuxième tronçon du TCMC, tels qu’approuvés par l’Office fédéral des transports (OFT) en aout 2006, de façon à garantir aux automobilistes l’accessibilité, depuis la rue De-Livron à Meyrin, au parking P1 situé entre ladite rue De-Livron, au sud, et le centre commercial de Meyrin, au nord;
- à modifier sans délai les plans du deuxième tronçon du TCMC, tels qu’approuvés par l’OFT en 2006, afin que soit maintenue ouverte la sortie sur la rue De-Livron depuis la rue Gilbert (du côté de la rue de Feuillasse) ;
- à modifier sans délai les plans du deuxième tronçon du TCMC, tels qu’approuvés par l’OFT en aout 2006, de façon à maintenir une liaison naturelle et courte (pas plus que les quelque 300 m actuels), entre le P1 et le P2, situé entre la rue des Boudines et la Mairie;
- à modifier sans délai les plans du deuxième tronçon du TCMC, tels qu’approuvés par l’OFT en 2006, afin de maintenir ou de remplacer les quelque 160 places **gratuites** qu’utilisent les habitants de Meyrin ;
- en tant que de besoin remettre les plans ainsi modifiés à l’enquête en vue d’une rapide approbation par l’OFT ;

- de surseoir à la pose des rails non seulement sur la rue de De-Livron mais également sur l'avenue de Vaudagne jusqu'à ce que ces plans modifiés aient été dûment approuvés par l'OFT, cela afin de garder ouvertes toutes les options ;
- à tenir le Grand Conseil très régulièrement informé sur l'avancement des études et négociations en vue des modifications énumérées ci-dessus.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Voici des mois, voire des années, que nous savons que le tracé du TCMC (tram Cornavin-Meyrin-CERN) pose problème sur le territoire de Meyrin. Nous avons été alertés par deux pétitions (P1514-A et P 1611), signées respectivement par 2500 et 6300 personnes (Meyrin a 20 000 habitants) nous demandant d'intervenir pour rectifier ce tracé.

Nous avons récemment été notifiés d'une résolution du Conseil municipal de Meyrin du 3 avril 2007 (Résolution 07/2007), par laquelle ledit CM s'adressait directement à notre Grand Conseil pour lui demander d'intervenir auprès du président du DT pour qu'il accepte de revoir le tracé du TCMC. Si cette interpellation directe du législatif cantonal par un législatif communal est peu orthodoxe, elle a au moins le mérite de traduire la grande inquiétude des élus locaux et leur frustration devant le refus du DT d'écouter la population meyrinoise.

Ne voyant toujours rien venir de la part des autorités cantonales, le même Conseil municipal vient de voter un crédit de 50 000 F pour financer une expertise indépendante sur la validité du tracé du TCMC sur le territoire de Meyrin (Délibération No 20/2007).

Nous savons, par ailleurs, qu'une procédure est pendante devant le Tribunal administratif fédéral, suite à un recours déposé notamment par l'Association des commerçants du centre commercial de Meyrin, contre l'autorisation de construire le 2^e tronçon du TCMC, justement parce qu'elle rend difficilement accessible les parkings desservant le centre commercial, alors que rien ne justifie objectivement cette décision. Les commerçants craignent, à juste titre, pour leur chiffre d'affaires et pour les emplois des quelque 300 personnes qui travaillent dans le centre.

Si la pétition P 1514, lancée par l'Association des habitants de Meyrin (AHVM), soutenue par la CITRAP et signée par 2500 personnes concernait principalement le fait que le nouveau tram va moins bien desservir la population que les services de bus actuels et demandait donc une modification de son tracé, la pétition P 1611, signée par 5300 personnes (!!) concernait l'accessibilité aux automobilistes du parking P1 qui dessert le centre de Meyrin et son centre commercial, ainsi que la liaison entre celui-ci et le parking P2.

Les deux pétitions concordaient sur leur demande de maintien des parkings gratuits en voirie, sur lesquels les habitants de Meyrin laissent leurs voitures lorsqu'ils se rendent au travail en transports publics.

Contrairement aux modifications des plans demandées par les signataires de la P 1514, qui demandent un changement du tracé du tram, ce qui est relativement compliqué et coûteux, les changements demandés par la P 1611 sont très mineurs et n'impliquent en principe aucun investissement supplémentaire.

En effet, il paraît à l'évidence très facile de maintenir des accès suffisants au cœur de la Cité et des liaisons entre ses deux parkings, et ce sans surcoût significatif pour le tram, sans retard dans sa mise en service, et sans ralentissement de son allure.

Citons, notamment, les possibilités suivantes :

- Variantes basées sur le maintien de liaison Feuillasse-Livron par la rue Gilbert (ce qui a toujours été demandé par la commune).
- Variantes maintenant un accès au P1 depuis la rue De-Livron (croisement des rails par les voitures avec priorité au tram garantie par un système de feux).
- Variantes avec léger déplacement des rails vers le milieu de la chaussée (mais sans toucher au viaduc de Lect) ce qui permettrait de garder une circulation automobile au nord des rails et permettrait non seulement l'accès au P1 mais aussi le maintien de sa liaison actuelle avec le P2 situés sur Boudines.

Cette dernière variante – la seule qui nécessite un déplacement des rails de quelques mètres vers le centre de la rue De-Livron – pourrait être combinée avec une solution pour le problème de la desserte du quartier de Champs-Fréchets et du futur quartier des Vergers (objet de la pétition « Un tram pour tous les Meyrinois ») à condition qu'elle soit adoptée avant la pose des rails dans le secteur.

Il ne faut pas que le Conseil d'Etat attende que la procédure devant l'instance fédérale soit tranchée, car l'objectif ici n'est pas d'obtenir gain de cause mais de construire le meilleur tram possible, le tram qui améliore au maximum la satisfaction de ses usagers. C'est pourquoi le Conseil d'Etat doit être invité à se mettre tout de suite à la recherche d'une solution négociée à ce problème d'accès au centre de la Cité de Meyrin, car c'est ici à Genève que ce problème doit être réglé, non pas par des juges à Berne.

Mesdames et Messieurs les députés, nous construisons un tram qui doit être utile à ses usagers et qui ne doit pas les inciter à prendre leur voiture pour aller s'approvisionner ailleurs que dans leur propre commune. Maintenant il est encore temps de corriger les erreurs de planification qui sont apparues, avant qu'une situation irréversible n'ait été créée. C'est pourquoi nous vous invitons à voter rapidement et massivement cette motion, et le Conseil d'Etat à s'y conformer avec détermination.