

Date de dépôt : 16 mai 2008

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de 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 Hiltbold, Marcel Borloz, Guy Mettan, Fabienne Gautier, Christophe Berdat, Edouard Cuendet, Jean-Michel Gros : Sauvons le cœur de la cité meyrinoise

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 21 septembre 2007, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la motion 1776 dont le texte figure en annexe.

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

La propriétaire du centre commercial de Meyrin et l'Association des commerçants du centre commercial de Meyrin ont formé recours devant la Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement (CRINEN) contre la décision d'approbation des plans du 17 août 2006 de l'office fédéral des transports (OFT) concernant la construction du deuxième tronçon du tram Cornavin – Meyrin – CERN (TCMC). Ce recours est actuellement pendant devant le Tribunal administratif fédéral, qui a remplacé la CRINEN dès le 1^{er} janvier 2007.

La construction du deuxième tronçon du TCMC n'en a pas moins été entreprise, la CRINEN ayant retiré dès le 12 décembre 2006 l'effet suspensif aux recours déposés par M^{me} Elka Gouzer-Waechter et par l'Association des commerçants du centre commercial de Meyrin, à l'exception de l'aménagement des mesures de circulation prévues dans le périmètre situé entre la rue Lect, l'avenue de Feuillasse, la rue De-Livron et la rue des Boudines.

Dans le cadre de l'instruction du recours devant le Tribunal administratif fédéral, les recourants ont chargé un mandataire « ingénieurs transports » d'étudier différentes variantes aux aménagements de circulation autorisés par l'OFT dans le périmètre précité. Parallèlement à ces études, des discussions entre les trois parties intimées, à savoir l'Etat de Genève, la commune de Meyrin et les recourants, ont eu lieu à plusieurs reprises « sous les réserves d'usage », afin de parvenir à un accord sur les points mentionnés dans la présente motion.

Après concertation entre les parties, différentes propositions sur l'amélioration de l'offre en stationnement public au cœur de la cité de Meyrin ont été discutées, selon trois horizons temporels : lors de la mise en service du TCMC, lors de l'ouverture du chantier du parking souterrain et lors de la mise en service du parking souterrain. Ces propositions comprennent la réalisation d'une liaison provisoire P1 – P2 dès la coupure de la liaison entre la rue De-Livron et la rue des Boudines, en raison de l'avancement du chantier du TCMC, jusqu'à la suppression du parking P1.

De plus, lors de nombreuses séances de la commission des transports du Grand Conseil, les problématiques évoquées dans la présente motion ont été évoquées, voire traitées. Il a notamment été demandé à l'Etat de Genève de suivre avec attention les discussions entre la commune de Meyrin et les recourants en ce qui concerne la construction du futur parking souterrain de 800 places. Rappelons que, dans sa décision d'approbation des plans, l'OFT spécifie bien que le parking souterrain n'a rien à voir avec le projet du tram et qu'en conséquence, les deux objets ne doivent pas être liés. Malgré cela, l'Etat a tout de même accepté de participer à une série de séances de travail entre novembre 2007 et mars 2008, afin de favoriser l'aboutissement des discussions entre la commune de Meyrin et la propriétaire du centre commercial.

Accès au P1 depuis la rue de Livron

Rappelons ici les raisons qui ont conduit à supprimer l'accès au P1 par la rue De-Livron. L'idée de la commune de Meyrin, que l'Etat a intégrée au projet, était de corriger l'aspect trop routier de la cité et donc de mettre en place des mesures de circulation contraignantes, déjà envisagées par l'étude directrice de la cité et l'étude générale de circulation du contournement de la cité, toutes deux adoptées par le Conseil administratif de Meyrin le 18 décembre 1995.

Ces mesures consistaient à :

- Supprimer le grand giratoire Lect – De-Livron et à le remplacer par un carrefour restrictif limitant ainsi l'accessibilité au centre de la cité.
- Mettre en cul-de-sac les rues De-Livron et des Boudines, supprimant ainsi la connexion des deux voiries.
- Redimensionner les gabarits de la rue De-Livron pour la transformer en une voie de desserte offrant néanmoins des places de stationnement destinées aux habitants et à la clientèle des commerces riverains : banque / pharmacie / vidéo-club (non membres de l'association recourante).
- Déplacer l'accès au parking P1 par l'avenue de Feuillasse, le passage au P2 se faisant par Mategnin et Sainte-Cécile.
- Offrir au centre commercial et aux habitants l'arrêt majeur de la cité avec une grande qualité d'aménagement.
- Requalifier l'espace urbain du cœur de la cité, c'est-à-dire redimensionner la rue De-Livron, ce qui permet la mise en place d'une promenade piétonnière de la rue Lect à l'avenue de Vaudagne, avec des alignements conséquents d'arbres.

Réintroduire un accès au P1 depuis la rue De-Livron et déplacer les voies de tram entraînerait les conséquences suivantes :

- Un risque certain d'opposition des habitants et commerçants riverains de la rue De-Livron suite à ce nouveau projet qui devrait à nouveau faire l'objet d'une enquête publique fédérale.
- La suppression de 40 places de stationnement en épi qui desservent les petits commerces de la rue De-Livron et les habitants, élément ayant déjà fait l'objet d'oppositions.
- Le carrefour De-Livron/Lect devrait être entièrement revu dans ses dimensions.
- Le site du tram serait rapproché des immeubles d'habitation avec des risques certains de vibrations (logements au rez-de-chaussée en contrebas de la rue). Cela entraînerait la mise en place inévitable de dalles anti-vibratoires très coûteuses.
- Une modification du raccordement au viaduc Lect à son extrémité, côté De-Livron. Or, le viaduc se situe en dehors du périmètre d'effet suspensif et les travaux ont déjà commencé.
- Un fort trafic de et vers le parking P1 perturbant la circulation piétonne entre l'arrêt du tram et le centre commercial (traversée de la chaussée).

- Un accès au garage SPURT et aux parkings des immeubles (4 accès) riverains sud en conflit avec le tram et une perturbation de la progression de celui-ci.

Les éléments invoqués ci-dessus ont amené l'Etat à ne pas entrer en matière sur une telle proposition, au vu des conséquences qu'elle implique en termes de risques, de procédure, de délais et de coûts.

Liaison P1-P2

Dès la suppression de l'accès au parking P1 par la rue De-Livron et/ou la coupure de la liaison entre la rue De-Livron et la rue des Boudines, l'Etat de Genève mettra en service une liaison provisoire entre les parkings P1 et P2, situés respectivement à l'ouest et au nord du centre commercial, et la maintiendra en fonction jusqu'à la mise hors service du parking P1.

Offre de stationnement

L'Etat de Genève, s'engage à réaliser, à titre définitif, à la rue des Boudines, 27 places de stationnement supplémentaires, sous réserve de l'octroi de l'autorisation complémentaire requise de l'OFT.

De plus, afin d'améliorer la rotation des véhicules des visiteurs utilisant les parkings P1 et P2 pendant le chantier du TCMC, l'OCM instaurera une zone bleue avec un stationnement limité à deux heures, et cela jusqu'à la mise hors service du parking P1; la commune de Meyrin s'est déclarée favorable sur le principe sur cette réglementation provisoire du stationnement.

Enfin, en sus des mesures compensatoires aux places de stationnement supprimées déjà prévues dans le projet autorisé par l'OFT, les parties étudient ensemble la possibilité de réaliser, à titre provisoire, 21 places supplémentaires en bordure du parking P2 en remplacement des places supprimées pendant le chantier du TCMC sur le parking P1.

Giratoire Mategnin / Lect / Feuillasse

L'Etat de Genève s'engage à réaliser un « by-pass » de ce giratoire pour le trafic en provenance de Genève sur l'avenue de Mategnin en direction de l'avenue Sainte-Cécile, en cas de saturation du giratoire après la mise en service du TCMC.

Aménagement de l'avenue de Feuillasse

La commune de Meyrin va entreprendre une étude sur la base d'un crédit d'ores et déjà approuvé par son Conseil municipal, en vue du réaménagement de l'avenue de Feuillasse en liaison avec le projet de parking souterrain sous l'actuel P1.

Dès la suppression de l'accès à l'actuel P1 par la rue De-Livron, l'Etat de Genève et la commune de Meyrin mettront l'avenue de Feuillasse en double sens dans son tronçon supérieur, en garantissant des gabarits permettant la circulation tant des voitures individuelles que des véhicules utilitaires.

Ces quatre derniers points ont fait l'objet d'une convention entre les parties (Etat, commune, propriétaire du centre commercial), signée en date du 23 avril 2008, permettant ainsi le retrait des oppositions concernées dont le traitement était en cours auprès du Tribunal administratif fédéral. Les travaux sur le tronçon litigieux vont pouvoir être engagés dans la foulée.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, il ressort que l'Etat de Genève a tout mis en œuvre pour améliorer le projet validé par l'OFT afin de répondre, lorsqu'il est techniquement possible de le faire, aux arguments des recourants repris dans la motion. L'accord intervenu avec les recourants – dont les motionnaires se sont fait les porte-parole – permet d'éviter de forts retards dans la mise en service du TCMC, qui prolongeraient une situation transitoire peu confortable pour les habitants de Meyrin. En effet, en attendant l'arrivée du tram dans leur Cité, ceux-ci doivent emprunter des navettes de bus jusqu'aux Avanchets.

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

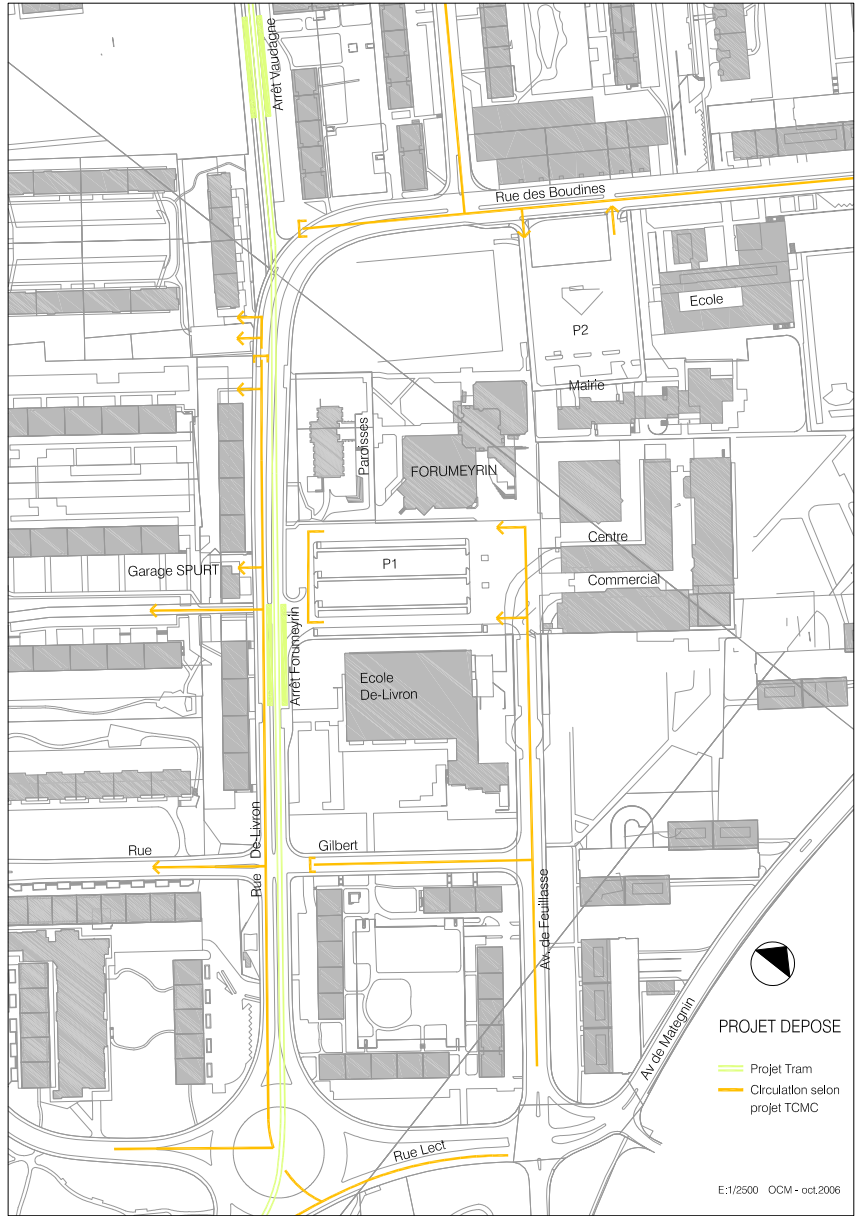
Le chancelier :
Robert Hensler

Le vice-président :
David Hiler

Annexes :

- *plan du projet déposé auprès de l'OFT*
- *motion M 1776*

ANNEXES



PROJET DEPOSE

- Projct Tram
- Circulation selon projet TCMC

Motion 1776

Sauvons le cœur de la cité meyrinnoise

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 le 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-Frêchets 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 ouvrage 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.