

Date de dépôt: 10 janvier 2006

Messagerie

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition : Un tram pour tous les Meyrinois

Rapport de M. Jean-Marc Odier

Mesdames et
Messieurs les députés,

Sous la présidence de M^{me} Stéphanie Ruegsegger, la Commission des transports a étudié l'objet susmentionné lors de ses séances des 15 mars et 12 avril 2006.

Ont assisté aux travaux, M. Robert Cramer, conseiller d'Etat, M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE), M. Philippe Burri, directeur de l'Office des transports et de la circulation (OTC).

Les procès-verbaux de séances ont été pris par M^{me} Caroline Martinuzzi.

Audition des pétitionnaires

M. Hans-Ruedi Brauchli, vice-président de l'Association des habitants de la ville de Meyrin, M. Hans Faust, membre, M. Olivier De Oliviera, TCS, MM. Martin Trippel et Michel Ducret, Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP)

La desserte de Meyrin en transports publics est actuellement effectuée principalement par la ligne de bus 9 des TPG, laquelle va prochainement être remplacée par une ligne de tramway dite « TCMC » (Tram Cornavin-

Meyrin-Cern), qui se scindera en deux branches depuis le centre de la cité, à Forumeyrin.

Le tracé du projet de tram dans la cité de Meyrin n'est pas adéquat, car il offre à une partie des Meyrinois une solution moins attractive que la situation actuelle avec le bus. En effet, si les pétitionnaires ne contestent pas le tracé de la branche principale dite « CERN », ce qui en permet la réalisation sans remise en cause de l'enquête publique fédérale, il n'en va pas de même pour la branche dite « Gravière », dont le prolongement ultérieur en direction de Ferney est envisagé ; en particulier, elle ne desservira pas les habitants du quartier Champs-Fréchets qui, aujourd'hui, bénéficient du bus direct vers le centre de Genève et même s'il est prévu que Champs-Fréchets soit desservi par un bus de rabattement, le transbordement représentera une diminution de la qualité de l'offre en termes de temps de déplacement et de confort. L'intérêt d'une éventuelle liaison avec Ferney au travers d'un secteur essentiellement agricole paraît pour l'heure douteux, et devrait plutôt être assumée par le prolongement de la desserte directe par le Grand-Saconnex. Dans tous les cas, la pose d'un aiguillage en cas de réalisation de cette liaison ne poserait aucun problème ultérieur.

En outre, les pétitionnaires relèvent encore qu'avec un terminus situé aux abords du rond-point de Champs-Fréchets, cette branche desservira alors un secteur sportif et de loisirs en plein développement, et pourrait même y être prolongée. Les places de parking nécessaires à ces activités pourraient constituer dès lors un P+R.

La CITRAP-GENÈVE, en lien avec la Coordination Transports et Déplacements, a fait opposition en ce sens lors de l'enquête publique concernant le TCMC.

En outre, le projet de tracé actuel passe devant l'école de l'avenue de Vaudagne. Les pétitionnaires s'inquiètent du danger de faire circuler un tram aux abords directs d'un lieu très fréquentés par les enfants.

D'autre part, le projet actuel ne semble pas prendre en considération la problématique des nombreux frontaliers qui ne manqueront pas de parquer leurs véhicules dans le secteur avant de prendre le tram ; ils ne souhaitent pas que Meyrin devienne un vaste P+R. Ce problème, relevé par ailleurs par le TCS lors de l'étude d'impact, est d'autant plus réel que le projet actuel élimine un certain nombre de places de parking.

Les pétitionnaires souhaitent que le tracé de la branche dite « Gravière » soit réétudié en vue de proposer une desserte « tram » de qualité équivalente à l'offre actuelle sans recourir aux bus de rabattement. En outre, ils

demandent que soient créées des places de parking gratuites compensatoires par la mise en sens unique de certaines rues de quartier.

En réponses aux différentes questions des commissaires, les pétitionnaires apportent les précisions suivantes :

- Le Conseil municipal est unanimement favorable au projet actuel, car il représente un projet issu d'un consensus incluant le tunnel sous la route de Meyrin. Cependant, le Conseil administratif connaît la position d'une partie des Meyrinois, notamment celle des habitants de Champs-Fréchets.
- La ligne de chemin de fer n'est pas une solution alternative mais bien complémentaire. Et même si la ligne de chemin de fer, entièrement à créer, était prolongée jusqu'à Divonne, elle n'apporterait pas pour autant la solution pour les habitants de Meyrin-Cité.
- De toute façon, le chemin de fer ne pourrait pas assurer la desserte des autres arrêts entre Meyrin et Genève.
- Il semble que le projet « officiel » n'a pas repris entièrement le tracé actuel de la ligne de bus afin d'éviter les achats de nombreux terrains nécessaires au passage du tram.
- La solution préconisée par les pétitionnaires, à savoir de prolonger le tracé jusqu'à Champs-Fréchets, engendre certes un surcoût d'investissement, mais ce dernier représente probablement peu en rapport du coût global.
- L'idée d'un tracé unique empruntant la route de Meyrin et évitant la cité de Meyrin, desservi alors avec des lignes de bus de rabattement, diminuerait de moitié la desserte, ce qui serait catastrophique pour l'attractivité des transports publics. Il est absurde d'investir dans des transports publics suburbains qui desserviraient mieux l'habitat diffus de la région frontalière que la population dense d'une agglomération comme Meyrin.
- En ce qui concerne la réalisation d'une liaison directe en direction du CERN, la CITRAP précise qu'elle n'y est pas opposée au cas où cette branche devait être prolongée jusqu'en France (Saint-Genis, voire au-delà), mais que dans tous les cas, elle ne serait que complémentaire au plan qu'elle préconise au travers de la pétition.

Audition du Conseil administratif de la Ville de Meyrin

M. Roland Sansonnens, conseiller administratif, M. René Monnet, secrétaire général adjoint

Les autorités meyrinoises ont pris connaissance de la pétition lors de son lancement en octobre 2004. Elles ne partagent pas le point de vue des pétitionnaires car une desserte par tramways ne peut être imaginée de manière identique à celle des bus.

La commune est favorable au projet actuel du Conseil d'Etat. Cependant, à la suite de discussions avec les autorités françaises, Meyrin a développé l'idée d'une ligne « directissima » dans le but de se rendre plus rapidement de Saint-Genis à Genève sans entrer dans Meyrin. (*Annexes 1 et 2, Politique meyrinoise des transports mai 2001; « Opération séduction 2002-2007 » et « Concept Tram Jura Express ».*)

Les communes de Meyrin, Satigny et Vernier ont créé un groupe de travail pour étudier les problèmes de transports publics dans la région. Elles ont adressé au Conseil d'Etat un rapport proposant diverses solutions. A ce jour, la commune n'a pas été conviée à en discuter. (*Annexe 3 ; Solution préférentielle validée par résolution des communes de Meyrin, Vernier et Satigny en 2003, source; rapport de synthèse de l'étude de la desserte en transports publics des territoires communaux, juillet 2003.*)

Le conseiller administratif réitère la position favorable de la commune sur le projet actuel du Conseil d'Etat, de même que la nécessité de trouver des synergies avec la France voisine.

A cet effet, toutes les mesures conservatoires seront prises pour pouvoir un jour réaliser la ligne « directissima », mais ce projet constitue une deuxième ligne, donc une deuxième étape.

S'agissant des effets du projet sur la capacité en parkings dans le secteur, il est prévu la réalisation d'un parking souterrain de trois étages pour 800 places. Celui-ci remplacera le parking P2 actuel et compensera les 120 places en zone blanche que le projet de tram fait disparaître. Les études d'impact et de quartier sont dans les mains du département pour analyse. A la question de remplacer les 120 places gratuites par du parking de même type, le conseiller administratif relève que la problématique du parking est liée à la Ville de Genève qui repousse les véhicules dans les autres zones comme Meyrin.

Position du département

M. Robert Cramer, conseiller d'Etat en charge du Département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (DIAE), M. Philippe Burri, directeur de l'Office des transports et de la circulation (OTC).

M. Cramer comprend l'insatisfaction des Meyrinois et précise que la situation n'est pas figée. Il est ambitieux de vouloir réaliser d'un coup un tracé aussi long. Il est impératif d'ouvrir le chantier avant la fin 2005 afin de ne pas perdre la subvention, raison pour laquelle le tracé a été divisé en trois tronçons : Bouchet - Balexert, Balexert - Meyrin, Meyrin - Le Cern.

Il souligne que la réflexion reste ouverte et que l'OTC étudiera les différentes propositions.

Pour l'OTC, la solution préconisée par les pétitionnaires est supérieure. Toutefois, quelque soit la solution retenue, des bus de rabattement seront indispensables et de toute manière souhaités par les habitants.

En ce qui concerne le parking, le coût de réalisation pourrait être inclus dans l'enveloppe du projet du tram : Cela dépend du coût du P+R, et par conséquent de son type de construction qui peut être en surface, en élévation ou souterrain. En l'occurrence, un P+R pourrait se situer à proximité directe d'un arrêt de train et de bus. Il faut noter qu'un objectif consiste à établir un partenariat avec la France et de mettre en place de grands P+R en surface pour un moindre coût.

A noter que dans le périmètre du CERN, il existe une volonté de construire un parking en souterrain.

Discussion

A travers l'examen de cette pétition, la discussion s'est élargie au-delà de la demande des pétitionnaires. En effet, bien que la pétition ne propose qu'un prolongement d'une ligne de tram, il pose la question de l'objectif visé et de l'adéquation du moyen. Est-ce que le tram est un mode de transport destiné à une desserte « porte à porte » ou au contraire un mode de transport rapide entre le centre ville et la périphérie, et de quelle périphérie parle-t-on ?

D'autre part, la question du parking dépasse la notion de compensation des places perdues au profit du tram. Le parking envisagé par la commune ne provoquera-t-il pas un secteur P+R en milieu suburbain ?

Au terme de la discussion, une majorité quasi unanime de la commission approuve la pétition avec les remarques suivantes :

- La commission est favorable au prolongement de la ligne vers Champs-Frêchets en empruntant le tracé des lignes actuelles des bus 9 et 29. (*Annexe 4 Tracé tram demandé par la pétition et annexe 6 Lignes TPG actuelles.*)
- L'étude du tracé direct sur la route de Meyrin en direction du CERN et de Saint-Genis doit se poursuivre en concertation avec les communes concernées et les autorités françaises. Ce tracé est indépendant du projet actuel. Il représente une étape ultérieure et ne doit pas reporter l'avancement de la réalisation de la ligne « Tram » en direction de Meyrin Cité.
- Les 120 places de parking perdues par la réalisation du tram doivent être compensées en empêchant que le secteur se transforme en P+R. Une réglementation de la durée de parcage devrait permettre d'atteindre ce but.
- Dans la mesure du possible, les parkings remplacés ne seront pas payants. Si la réglementation de durée de parcage ne répond pas à la demande de places « habitants », et pour autant qu'un P+R soit réalisé sur la commune, il pourrait être envisagé d'instaurer des zones « macarons ».

Il faut relever encore que bien que la pétition ne traite que d'une variante bien précise d'un tronçon de ligne, les travaux de réflexion et d'études préliminaires menés par les autorités municipales et administratives conjointement aux communes françaises s'insèrent dans une politique régionale des déplacements qui doivent être pris en considération avec la meilleure attention par l'autorité cantonale.

Enfin, et c'est probablement ce qu'il faut retenir des diverses propositions brièvement exposées, la demande de modification du tracé exprimée par la pétition n'empêchera aucunement les projets envisagés soit par les communes soit par le département en direction de Saint-Genis ou de Ferney-Voltaire.

Vote

Mise aux voix, la proposition de renvoi au Conseil d'Etat en intégrant les remarques ci-dessus est adoptée par :

Oui : 14

Non : 0

Abstention : 1 (AdG)

Au bénéfice de ce qui précède, la Commission des transports vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à renvoyer la présente pétition au Conseil d'Etat.

Liste des annexes

Politique meyrinoise des Transports, Concept « Tram Jura Express »	1
Politique meyrinoise des Transports, Opération Séduction 2002-2007	2
Solution préférentielle validée par résolution des communes de Meyrin – Vernier – Satigny en 2003	3
Tracé tram demandé par la Pétition 1514	4
Tracé tram « Officiel » Etat de Genève	5
Lignes TPG actuelles	6
Topographie secteur Meyrin Cité	7
Argumentaire de l' Association des habitants de la Ville de Meyrin (AHVM)	8
Argumentaire de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP)	9

Pétition (1514)

Un tram pour tous les Meyrinois

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le projet de tram de Meyrin n'offrira, pour une grande partie de la population meyrinoise, qu'une desserte moins attractive qu'elle ne l'est actuellement par les lignes de bus 9 et 29.

Les habitants qui ne disposeront pas du tram à proximité devront emprunter un bus de rabattement jusqu'à l'arrêt de tram le plus proche ou s'y rendre à pied.

Il en résultera pour une grande partie de la population :

- Une diminution des fréquences de passage
- Une augmentation du temps de déplacement de Meyrin à Genève et une augmentation de l'obligation de changer de véhicules sur des bus de rabattement.
- La suppression d'un grand nombre de places de stationnement sur le parcours du tram.

Le tracé de tram proposé entraîne une diminution sensible de l'attractivité des transports publics.

Tout en étant favorables à la création du tram de Meyrin, les soussignés demandent :

1. Le maintien de la qualité de transport actuelle par un tracé de tram dans la cité de Meyrin sans devoir recourir à l'utilisation d'un rabattement par autobus.
2. La création de places de stationnement gratuites compensatoires par la mise en sens unique de certaines rues de quartier permettant ainsi le stationnement en épi.

Cette pétition de l'Association des habitants de la Ville de Meyrin est soutenue par la CITRAP (Communauté d'Intérêts pour les transports publics, section Genève) et le TCS, section Genève.

N.B. : 2400 signatures
M. Hans-Ruedi Brauchli
Avenue de Vaudagne 74
1217 Meyrin

ANNEXE 1


 LE CANTON DE JURA

11.06.2005

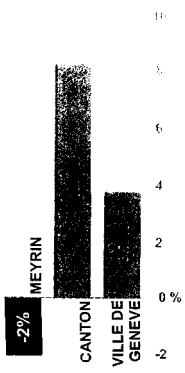
POLITIQUE MEYRINOISE DES TRANSPORTS
CONCEPT "TRAM JURA EXPRESS"

GRAND CONSEIL			
Expédié le:	Visa		
19-4-05	RP		
Président:	<input checked="" type="checkbox"/>	Députés: (100)	
Commissaire:	<input checked="" type="checkbox"/>	Bureau	
Secrétaria:	<input checked="" type="checkbox"/>	Archives	<input checked="" type="checkbox"/>
Commission:	des transports		
Procès-verbaliste:			
Copie à:			
Divers:	remis en séance		

Le projet de tram Jura Express est un projet essentiel des Mémoires du Canton de Jura. Le Département de l'Énergie et de la Politique de Transport doit en assurer la mise en œuvre.

ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE

la clientèle TPG antérieure à l'âge de 70 ans dans Meyrin-Cité

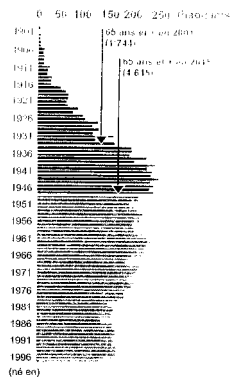


la cité perd ses habitants au rythme de 0,2% par année depuis 10 ans.

EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DE 1990 A 2000

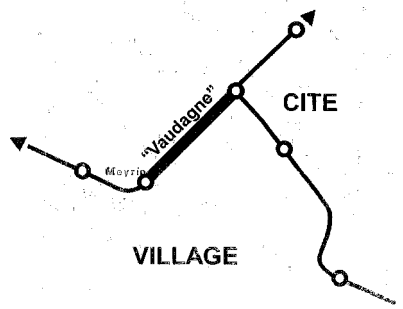
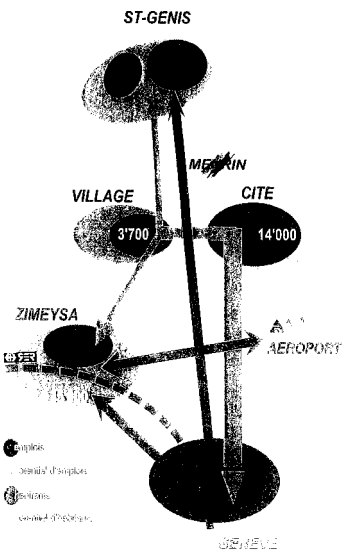
La Cité voit sa population vieillir (âge moyen en 1990 34,7 ans et 37,8 ans en 1999), le phénomène va s'accélérer.

PYRAMIDE DES AGES DANS LA CITE EN 1999



le potentiel de clientèle se situe d'une part dans la région de St-Genis et du Rectangle d'or et d'autre part dans le Village de Meyrin et les zones d'activités de Meyrin, Satigny et Vernier.

le tronçon "Vaudagne", promenade de Corzon - route de Meyrin pénalisera beaucoup la vitesse commerciale et induira un gros investissement. Il implique de plus une emprise sur le cimetière du Village nécessitant le déplacement de tombes et caveaux de familles.



tant le réseau TPG actuel que le futur TCMC par leur tracé dans Meyrin-Cité sont peu intéressants pour le potentiel client potentiel. Problème des accès.

le projet de TPG... (partially obscured)

PROJET DE LIGNE TOME 1 - 1514

Le tronçon Village - Cite pourrait avantageusement être remplacé par une ligne directe sur la route de Meyrin de Françoisson au Village (dont la faisabilité technique a été vérifiée par les mandataires des du TOM1).

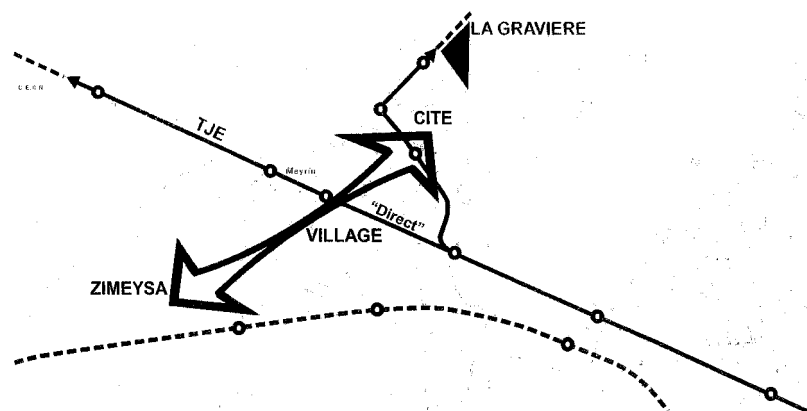
la liaison Village - Cite serait alors assurée par les réseaux de rabattement.

une ligne directe Cornavin - CERN (dont il a été tenu compte) pourrait être poussée jusqu'à St-Genis:

une ligne directe Cornavin - Cite pourrait être tenue à l'écart pour des raisons plus techniques.

cette ligne satisferait la clientèle actuelle des TPG et par réseau de rabattement, ou si l'atelier-dépôt s'implantait sur le site de la Gravière avec un P+R, capterait une nouvelle clientèle de Prévessin et de Ferney.

de plus, ce pourrait être l'épine dorsale de la desserte TP du Rectangle d'or et le début d'une ceinture TP autour de l'aéroport.



cette ligne serait très attractive pour capter la clientèle du pied du Jura et des zones d'habitat du Village et d'activités ZIMOZA, ZODIM et ZIMEYSA.

l'ouvrage de traversée du Village devant être de toute façon réalisé quel que soit le tracé du TOM1 finalement choisi, son coût ne serait pas différent avec le concept des deux lignes proposées ci-dessus.

si le tronçon "hautage" s'avère nécessaire à terme, il pourra toujours être construit.

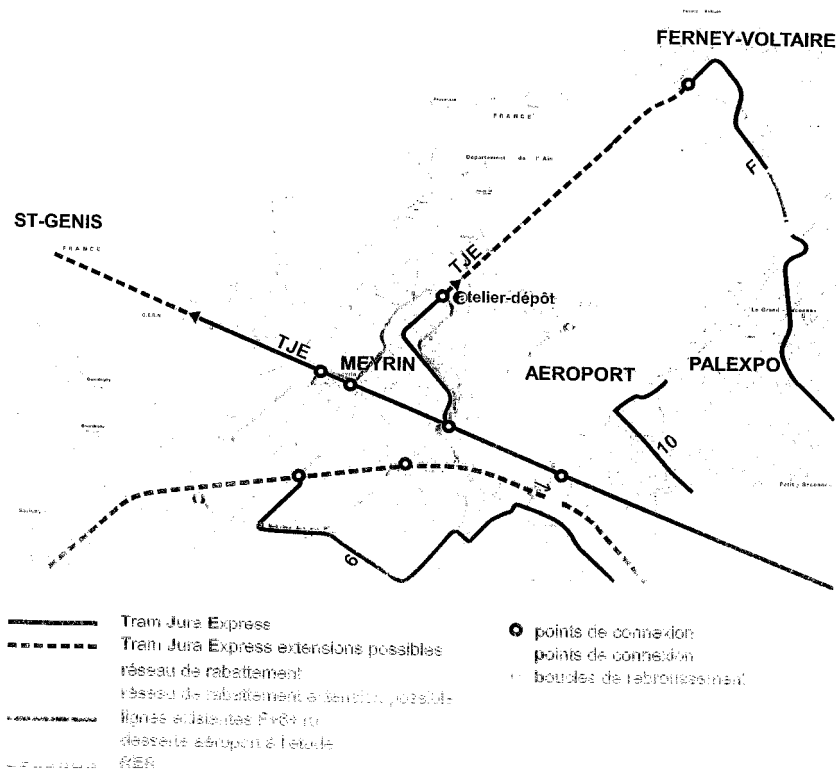
DEVELOPPEMENT RER

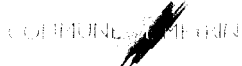
les réseaux de rabattement à mettre en place doivent se connecter sur les gares et haltes RER

la halte RER de Comtrin devrait être déplacée en direction de la route de Pre-Bois pour offrir une connexion avec la desserte de la zone aéroportuaire actuellement à l'étude

RESEAUX DE RABATTEMENT

ils doivent assurer la liaison inter-quartiers et la connexion avec le RER et, quai à quai, sur le TCMC.





mai 2001

POLITIQUE MEYRINOISE DES TRANSPORTS
OPERATION SEDUCTION 2002-2007



D'ICI 2007 ?

Meyrin propose sans plus tarder:

"OPERATION SEDUCTION 2002-2007"

les pouvoirs publics veulent encourager l'utilisation des TPG et prônent le report modal.

chacun s'accorde aujourd'hui à dire que le trafic privé de transit est indésirable, les déplacements sont difficiles et la desserte en TPG est insatisfaisante sur Meyrin et sa région.

des propositions viennent de toutes parts.

chacun pressent que la réalisation de TCMC induira une importante perturbation de trafic sur la route de Meyrin, particulièrement pour la liaison pied du Jura - Genève-ville.

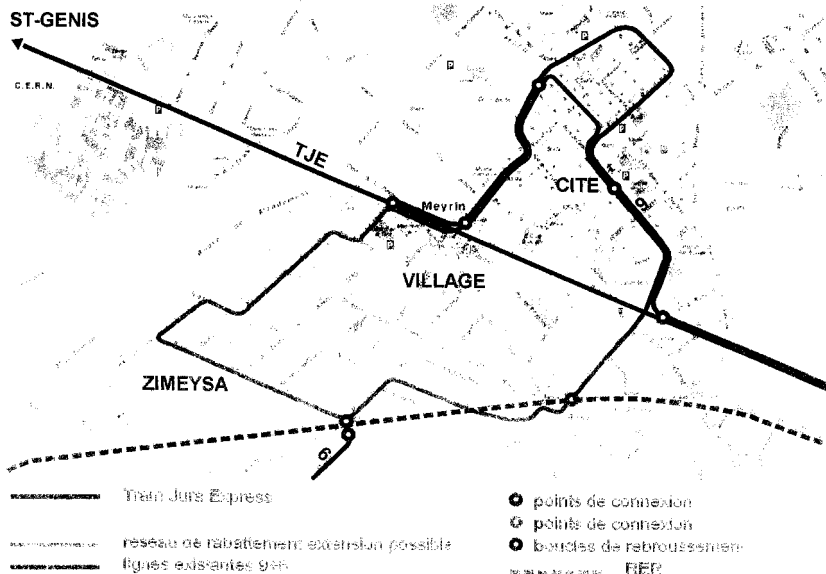
la réalisation du TRAM JURA EXPRESS modifiera beaucoup les habitudes des habitants de Meyrin et sa région, qu'ils soient utilisateurs ou non des TPG.

il est évident que les potentiels d'utilisateurs des TPG ne sont pas encouragés par l'offre actuelle, ni par le "marketing" des pouvoirs publics.

alors, il est urgent de mettre en place l'OPERATION SEDUCTION 2002-2007

> a... EN QUOI CONSISTE-T-ELLE ?

- > 1. redynamiser la volonté politique.
- > 2. mettre en place une nouvelle offre séduisante de Transports Publics.
- > 3. réaliser le TJE sur "pneus".
- > 4. mettre en place l'embryon du réseau de rabattement.
- > 5. transformer le réseau TP "radial" actuel en un réseau "maillé".
- > 6. offrir à la région française du pied du Jura une alternative crédible au trafic pendulaire privé.



> D... SES BUTS

1 préparer et tester les changements qu'induirait le TJE.

2 rechercher le potentiel de clientèle.

3 motiver le report modal tant souhaité.

4 pallier à la diminution de capacité de la route de Meyrin durant les travaux du TJE.

5 renforcer les liens avec nos voisins et partager le gain en qualité de vie.

6 réduire la charge de nuisance des travaux que subiront nos voisins français.

7 créer l'intercommunalité transfrontalière dans la région du pied du Jura.

8 créer l'engagement genevois dans le développement du rectangle d'Or.

9 motiver nos voisins à réaliser le prolongement du TJE du Cern à St-Genis, et de la Cité à Ferney-Voltaire.

> C... LE DEAL AVEC NOS VOISINS

1 Genève offre

1 gratuitement (la part des pouvoirs publics) le prolongement de la ligne "pneus" du TJE jusqu'à l'achèvement des travaux de la ligne "rail".

2 un bonnement TPG & P+R à prix "cassé" aux frontaliers.

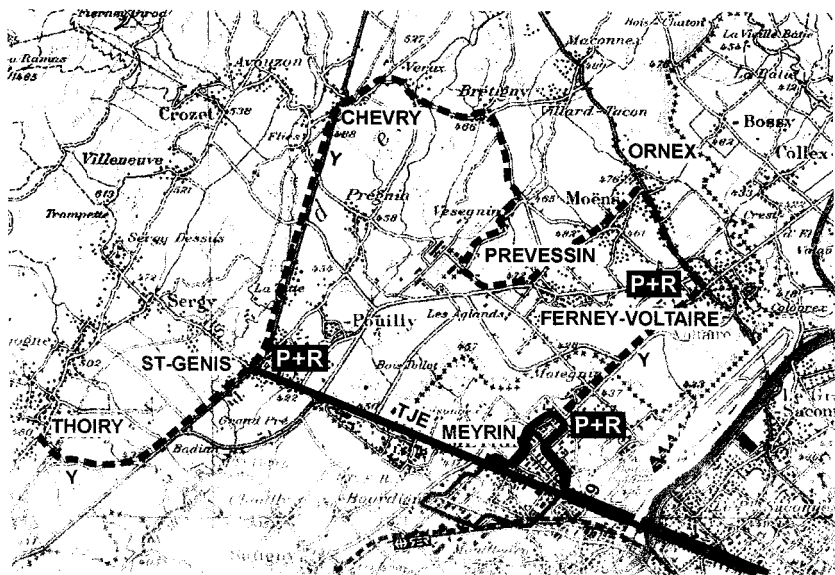
3 un P+R à la Gravière.

4 nos voisins offrent:

4 l'aménagement d'un P+R près de St-Genis dans l'emprise duquel le TJE "pneus" ait son terminus et puisse rebrousser chemin.

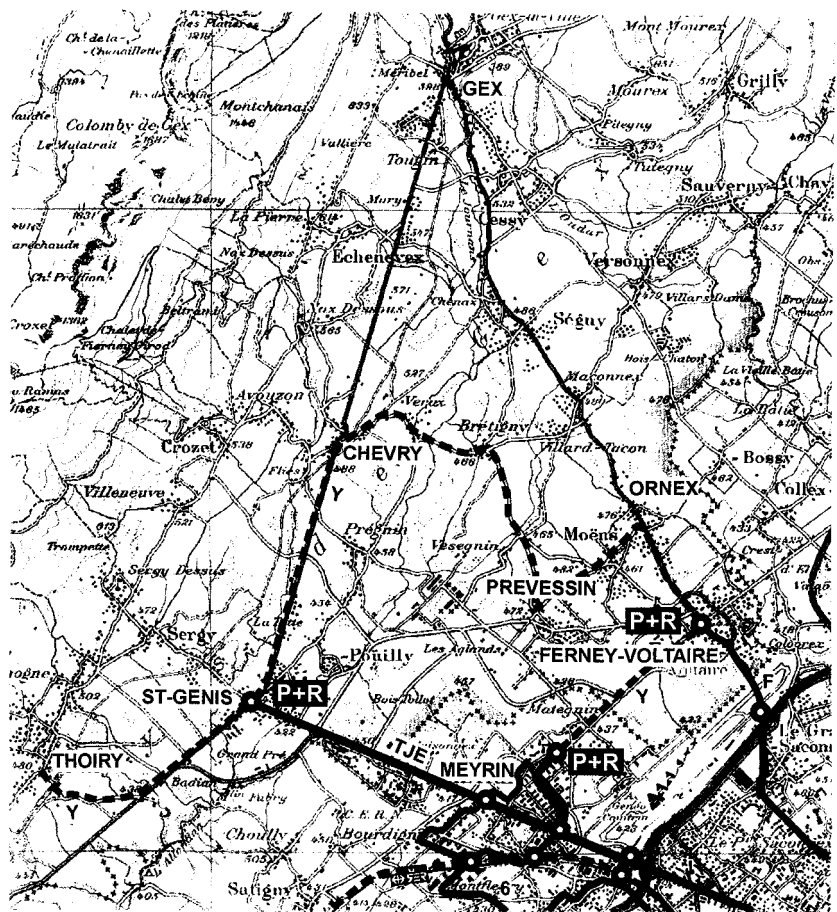
5 la transformation de la ligne Y, devenant inutile sur territoire suisse, en ligne de rabattement entre Thoiry et la Gravière en passant par St-Genis, Chevry, Prévessin, Ornex et Ferney-Voltaire.




6 un P+R à Ferney-Voltaire.







rd. DEMAIN,

la région Jura-en-Genevois disposerait de très peu de frais d'une bonne desserte en Transports Publics structurant son territoire en favorisant en toute cohérence et harmonie son développement durable.



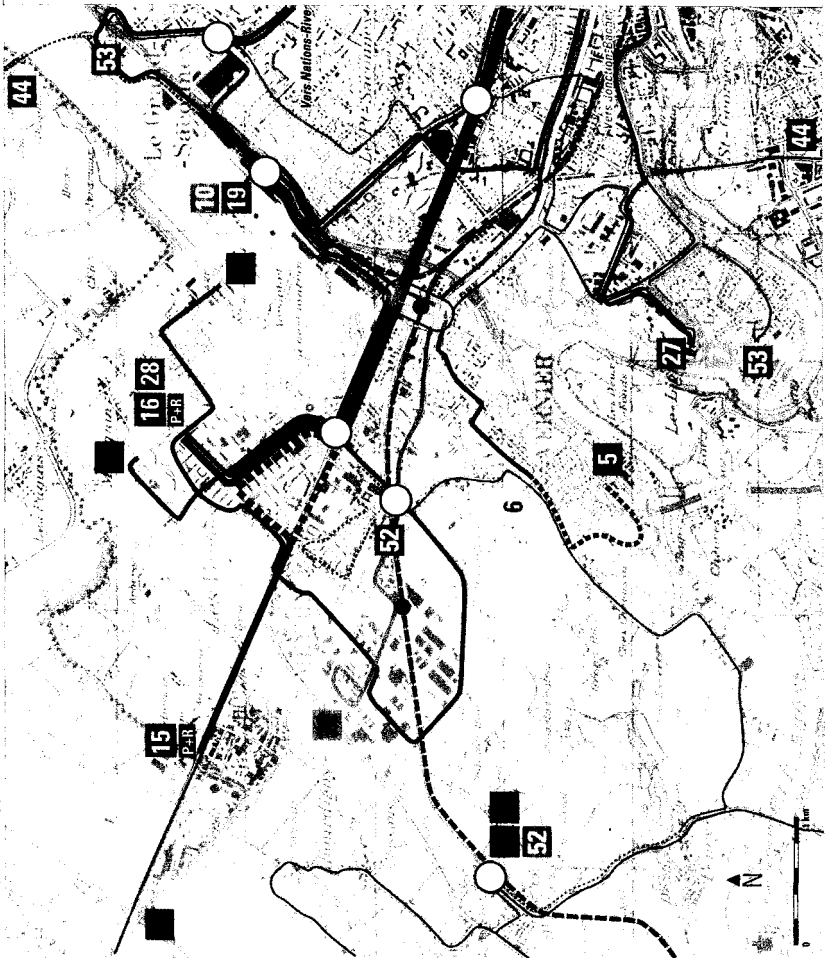
 Train Jura Express
 réseau de rabattement à créer
 RER

 lignes existantes F+C
 ligne Y à modifier
 desserte aéroport à l'étude
 points de connexion

Desserte proposée pour la partie amont du périmètre d'étude

Option D
"lignes urbaines 22 et 29"

- LEGENDE
- Ligne 22
 - Ligne 29
 - Ligne 52
 - Ligne 53
 - Ligne 54
 - Ligne 55
 - Ligne 56
 - Ligne 57
 - Ligne 58
 - Ligne 59
 - Ligne 60
 - Ligne 61
 - Ligne 62
 - Ligne 63
 - Ligne 64
 - Ligne 65
 - Ligne 66
 - Ligne 67
 - Ligne 68
 - Ligne 69
 - Ligne 70
 - Ligne 71
 - Ligne 72
 - Ligne 73
 - Ligne 74
 - Ligne 75
 - Ligne 76
 - Ligne 77
 - Ligne 78
 - Ligne 79
 - Ligne 80
 - Ligne 81
 - Ligne 82
 - Ligne 83
 - Ligne 84
 - Ligne 85
 - Ligne 86
 - Ligne 87
 - Ligne 88
 - Ligne 89
 - Ligne 90
 - Ligne 91
 - Ligne 92
 - Ligne 93
 - Ligne 94
 - Ligne 95
 - Ligne 96
 - Ligne 97
 - Ligne 98
 - Ligne 99
 - Ligne 100



L'option D se veut plus ambitieuse et représente des propositions de lignes A et C en plus, sans introduction de deux nouvelles lignes, à l'exclusion de la ligne 175 au lieu de passer :

- une ligne 22 assurant une desserte structurante de la zone vers Chamailles, Juvigny, Ardenne, Saint-Barthelemy, Chailly, Bussy, etc.
- une ligne 29 reliant tous ou presque tous les points pour relier les différentes parties de la Zonévia, la Cité de Meyrin, les quartiers de St-Jacques et Champ-Freche/Marepair. Elle est interconnectée au tram Jbrdm Albin, 1 et au BRF (batterie Meyrin)

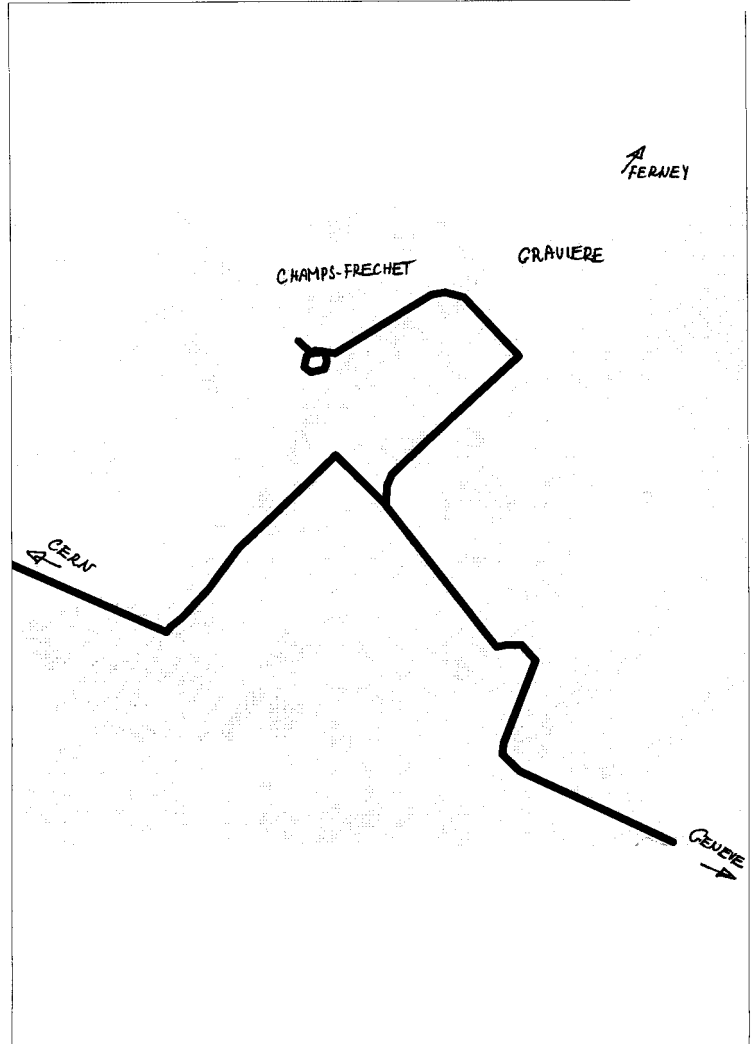
La ligne 52 assure une desserte complémentaire du Bois-de-Bay de Maudin/Calan, et interconnectant au village de Meyrin

Principaux atouts : desserte très fréquente et structurante dans la Zonévia, relier les zones entre les diverses parties du territoire, principal lien avec le sud. Deux objectifs peuvent être envisagés pour limiter le coût :

- la ligne 19 peut être prolongée à l'ouest par le Pont du Fallu ou les ponts 553, 534, permet de réduire les fréquences de la ligne. Il ne faut pas oublier de prévoir des arrêts à Chaux pour conserver le moyen de desserte.
- la fréquence des lignes 22 et 29 peut être réglée à la hausse (10 voire 15 en pointe).

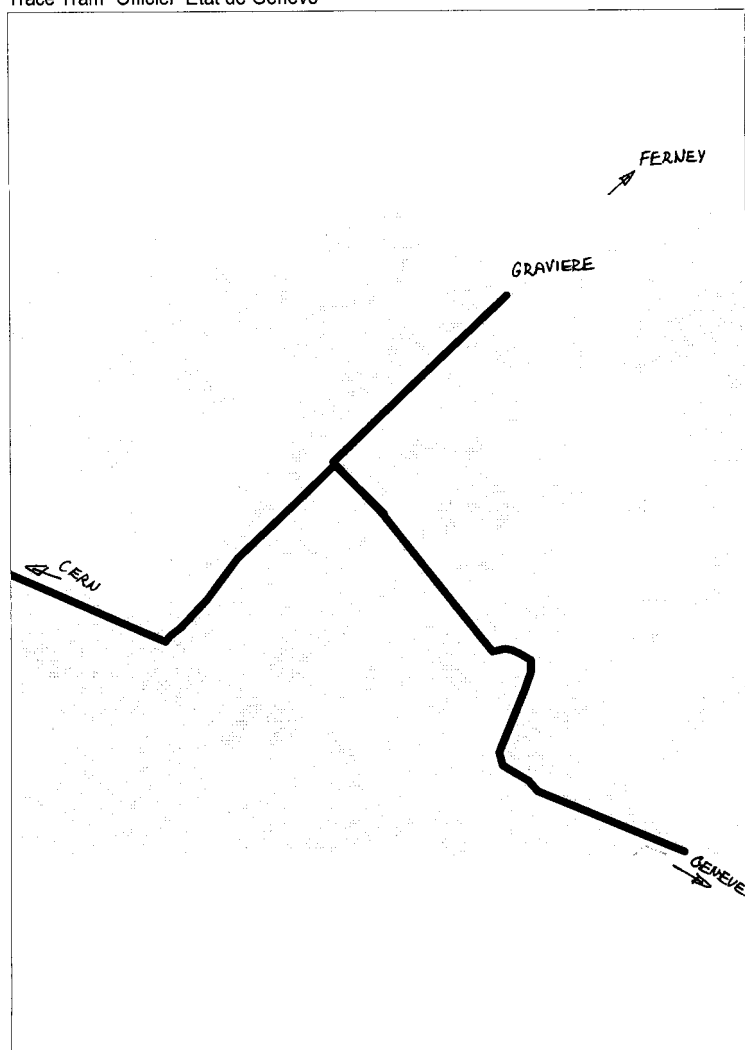
ANNEXE 4

Tracé tram demandé par la Pétition 1514 (Annexe 4)

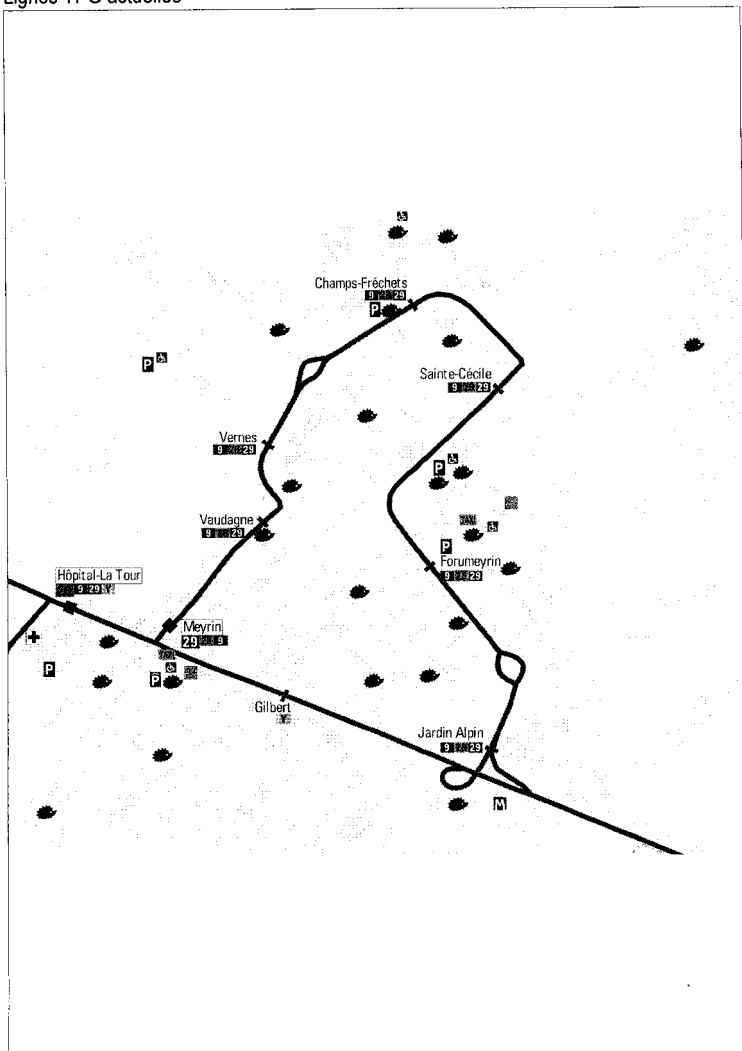


ANNEXE 5

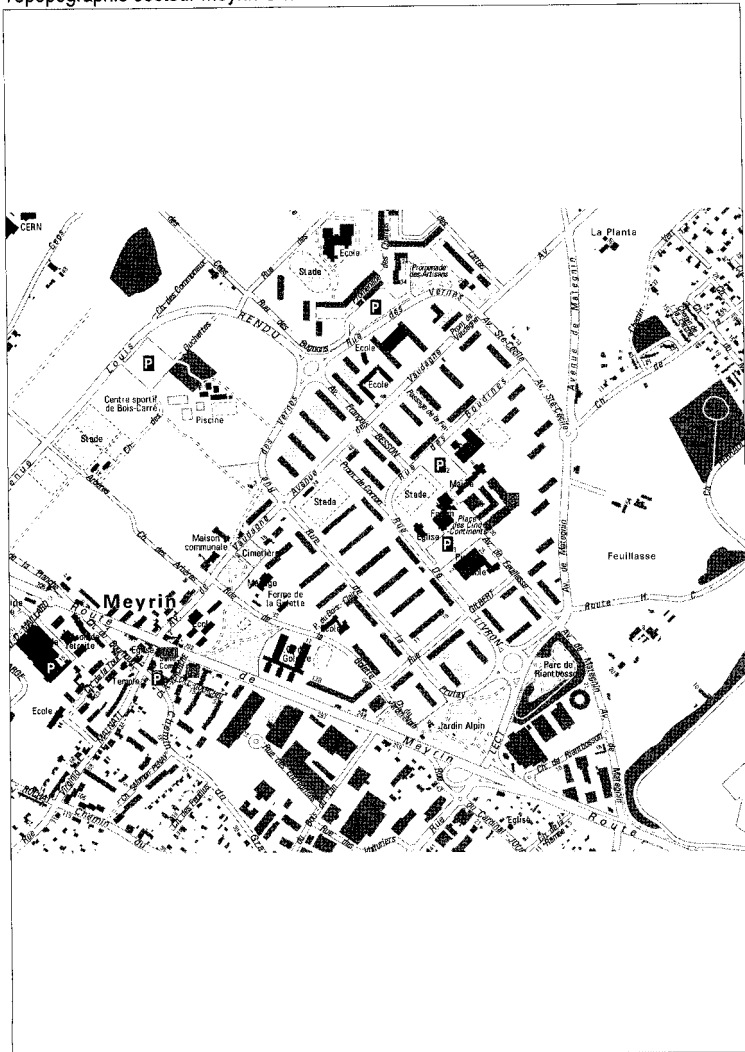
Tracé Tram "Officiel" Etat de Genève



Lignes TPG actuelles



Topographie secteur Meyrin Cité



TRAM DE MEYRIN

INTRODUCTION

Cette pétition a été lancée par l'AHVM – Association des Habitants de la Ville de Meyrin. Elle est soutenue par la CITRAP et la section genevoise du TCS.

Qui sommes-nous ?

L'Association des Habitants de la Ville de Meyrin a été fondée en 1963, dès le début de la construction de ce qu'on appelait 'la première Cité satellite de la Suisse'. Elle compte aujourd'hui plus de 1000 membres et offre une multitude de services aux Meyrinois. L'AHVM est à l'écoute de tous les habitants de Meyrin et essaie de répondre à leurs attentes, de prendre position et de s'investir ou de les aider. L'AHVM se veut être également le trait-d'union entre les étrangers, qui représentent environ la moitié de la population de notre Commune, et les autorités communales.

Pourquoi cette pétition ?

Depuis 1999, les habitants de Meyrin ont été informés par les médias et les autorités locales de la venue du tram dans les 10 ans à venir. Cependant, les informations étaient rares et pas exhaustives et aucun dialogue ne s'est jamais vraiment installée entre les Meyrinois et les décideurs en ce qui concerne, par exemple, le tracé du futur tram.

Depuis 2003, les Autorités communales et les TP ont organisé quelques séances d'information afin de familiariser les Meyrinois avec ce qui les attendait dans un proche avenir en ce qui concerne la desserte de Meyrin par les Transports Publics. Cependant, ces séances semblaient avoir plutôt la vocation de convaincre la population d'une vision régionale (développement de la région Pays Gex et du rectangle d'or vers Ferney-Voltaire). Malheureusement, le public n'a pas reçu de réponses claires sur les conséquences pour Meyrin. En l'absence d'un plan global qui comprend le développement des transports publics à Meyrin, le public avait le désagréable sentiment que la priorité de ce projet était la mobilité de la population en France voisine et que les Meyrinois devaient une fois de plus faire des sacrifices. Nous estimons qu'il ne faut pas ignorer les besoins actuels des Meyrinois dans le cadre légal à cause d'un hypothétique développement futur en France voisine.

Il n'y a pratiquement pas une semaine où les transports publics voient la mobilité des gens ne sont pas à l'ordre du jour. Tout le monde est d'accord que pour dégorger nos routes, il faut que des transports publics attractifs incitent toujours plus d'automobilistes à laisser leurs voitures au garage et à prendre les transports publics.

Que prévoit-on pour Meyrin ? Exactement le contraire !

Tous les Meyrinois se plaisent à dire que les liaisons entre Meyrin et le centre ville par les services de bus donnent entière satisfaction. La preuve est que les bus sont bien fréquentés. Le projet du tram n'est donc pas né d'un besoin exprimé par les Meyrinois. Cependant, l'arrivée du tram est néanmoins attendu avec la conviction que le service offert par ce nouveau moyen de transport sera supérieur au bus. En prenant connaissance du futur tracé du tram, nous avons découvert avec une certaine surprise que ce tracé ne suivra pas celui du bus et, par conséquent, amènera une nette diminution de l'attractivité des transports publics. En

effet, un quartier entier, les 'Champs-Frêchets' qui représente un bon tiers de la population meyrinoise, n'aura plus une desserte directe avec le centre de Genève, comme c'est le cas actuellement. Ces Meyrinois devront avec un bus de rabattement transborder à Meyrin pour ensuite descendre en ville par le tram. Donc moins de confort et plus de temps pour arriver à destination. Pensez-vous sincèrement que cela va les inciter à utiliser les transports publics ?

Nous avons donc lancé cette pétition. En un peu moins de 3 semaines, nous avons récolté plus de 2400 signatures. Lors de la collecte des signatures, nous avons réalisé que beaucoup de Meyrinois ne savaient pas ce qui les attendait. Une majorité a fait remarquer que pourquoi investir dans un tram qui est moins performant que le service de bus actuel et qui nous donne satisfaction.

Mesdames, Messieurs, le titre de notre pétition le dit très clairement. Nous voulons un tram, mais pour TOUS LES MEYRINOIS. Nous ne sommes pas CONTRE le tram, au contraire. Mais nous estimons qu'un investissement de plus de 300 millions de CHF ne devrait pas diminuer l'attractivité des TP – comme ce sera le cas si le tracé prévu va être construit – mais l'augmenter. Nous voulons que les Meyrinois prennent un moyen de transport moderne – le tram – pour se rendre en ville. Mais pour cela, il faut que le tram vienne chez eux.

TRAM DE MEYRIN

ARGUMENTS DES PETITIONNAIRES

Cette pétition a été lancée afin d'éviter pour une grande partie de la population Meyrinoise, par rapport à la desserte actuelle satisfaisante par les bus 9 et 29 :

- un éloignement des arrêts du tram nécessitant un service de bus de rabattement et un transbordement à Meyrin
- d'où une augmentation du temps de déplacement domicile – centre de Genève,
- d'où une diminution générale du confort avec des accès et attentes plus longs
- d'où une diminution de l'attractivité des transports publics

en outre

- une école primaire (Bellavista) se trouve le long du tracé de la Gravière qui est une rue étroite fréquentée par des jeunes écoliers

Nous proposons :

- la desserte de Meyrin par tram sans avoir besoin d'un service de bus de rabattement pour tous les habitants de la Cité, soit un parcours suivant le tracé actuel du bus avec les arrêts 'Ste-Cécile', 'Champs-Fréchets' et 'Vernes' pour la branche de 'Champs-Fréchets'.
- une bonne fréquence avec le centre ville sans transbordement
- une troisième ligne directe Route de Meyrin – CERN si la ligne sera prolongée vers St. Genis
- remplacer le giratoire prévu au carrefour 'Meyrin-CERN-Satigny-Centre sportif municipal' par un viaduc réservé au tram pour assurer une bonne fluidité du trafic routier.

Cette proposition a comme avantage de maintenir la qualité actuelle des transports publics dans Meyrin Cité (qui comprend 'Champs-Fréchets'). Le Centre Sportif en pleine évolution et le quartier de 'Champs-Fréchets' seront desservis directement, sans rabattement.

Tout le monde qui se trouve sur cet axe de pénétration important sera gagnant avec cette proposition, ceci sans mettre en péril un futur raccordement vers Ferney. L'important, c'est d'offrir un système de transport public adapté aux besoins actuels, afin de pouvoir absorber une bonne partie de l'augmentation de la mobilité, tout en pensant aux raccordements futurs nécessaires vers la France. Mais ceux-ci ne doivent pas être planifiés de sorte à causer une diminution sensible de l'attractivité des transports publics pour les habitants de Meyrin.

CITRAP – SOUTIEN PETITION TRAM DE MEYRIN

Comme vous pouvez le constater en consultant les plans à votre disposition, au moment du lancement de la pétition, les habitants de Meyrin Cité disposaient de 6 arrêts entre les premiers immeubles et Meyrin Village. Deux lignes de bus se rendant au centre de Genève desservent les arrêts avec une fréquence, aux heures de pointe, de 3 min pour Cornavin et de 6 min pour Rive et la place Bel-Air, sans transbordement.

En décembre 2004, le terminus place Neuve de la ligne 29 a été abandonné au profit du nouveau terminus Molard. Ainsi, la liaison sans transbordement en direction de la place Bel-Air est supprimée, ce qui déplaît à une partie des usagers meyrinois.

La loi sur les transports publics acceptée par près de 90% des votants le 12 juin 1988 impose les qualités de desserte suivantes:

- Arrêt TP à maximum 300 m du domicile.
- Desserte par 2 lignes offrant un déplacement sans transbordement vers Cornavin, Rive et la place Bel-Air.
- Fréquence aux heures de pointe de 7,5 min par ligne, soit de 3,75 min sur le tronçon commun des deux lignes.

Au moment du lancement de la pétition, les lignes de bus 9 et 29 assuraient ces bonnes conditions de desserte à la satisfaction de la quasi totalité des usagers meyrinois, à part le manque de capacité des véhicules (d'où l'idée d'une exploitation par tram.)

Le projet officiel de tram ne respecte pas les conditions de la loi du 12 juin 88 mentionnées plus tôt.

En effet, seulement 4 arrêts subsistent, dont deux (Gravière et Meyrin) ne sont desservis que par une ligne. Le tronçon commun des deux lignes se termine à l'arrêt Vaudagne.

Pour les 2/3 de la population de Meyrin Cité le projet officiel du tram aboutit à la diminution d'attractivité mentionnées par l'AHVM.

Comme nos autorités affichent une politique de transport visant à inciter les automobilistes à faire un transfert modal sur les transports publics, il faudrait donc proposer autre chose qu'un tram qui incite les usagers des TPG à faire un transfert modal sur la voiture d'où la branche Champs-Frêchets proposée dans le plan «tracé pétition», à la place de la branche Gravière.

Les autorités meyrinoises ont clairement fait comprendre que le tram de Meyrin est un transport public régional transfrontalier que les Meyrinois doivent prendre en marche.

La CITRAP est d'accord avec une extension des lignes de Meyrin vers St-Genis et Ferney pour autant que ces extensions soient en accord avec les besoins de Meyrin. Comme nous acceptons déjà une moins bonne desserte par tram, en terme de nombre de lignes et de fréquences pour les habitants des Champs-Frêchets, il faut au moins garder les arrêts aux mêmes endroits au lieu de les éloigner, nécessitant des bus de rabattement.

Le plan intitulé «pétition + région» montre l'intégration de la ligne directe sur la route de Meyrin en direction de St-Genis, ligne qui peut-être doublée en direction de Ferney offrant du même coup une nouvelle desserte de Meyrin Village, aujourd'hui sans transports publics et maintenant une desserte sans transbordement à l'intérieur de Meyrin Cité.