

*Projet présenté par les députés:*

*Mme et MM. Jacques Jeannerat, Pierre Weiss, Guy Mettan, Frédéric Hohl, Patricia Läser, Jean-Marc Odier, Pierre Kunz, Louis Serex, Eric Leyvraz, Jean-Claude Ducrot, Ivan Slatkine, Alain Meylan, René Stalder et Pascal Pétroz*

*Date de dépôt: 18 septembre 2007*

## **Projet de loi** **modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

### **Art. 1      Modification**

La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988, est modifiée comme suit :

### **Art. 4, al. 1, lettre b), ch. 5°      (nouveau)**

5° La ligne entre Cornavin et Meyrin doit être tracée de manière à ce qu'au moins 80 % des habitants de la Commune de Meyrin disposent d'un arrêt de tram situé à moins de 300 mètres de leur domicile. Les futurs habitants du nouveau quartier des Vergers sont pris en compte pour ce calcul. Les quartiers de Sainte-Cécile, de Champs-Fréchets et des Vergers en particulier, sont desservis, conformément au plan ci-annexé.

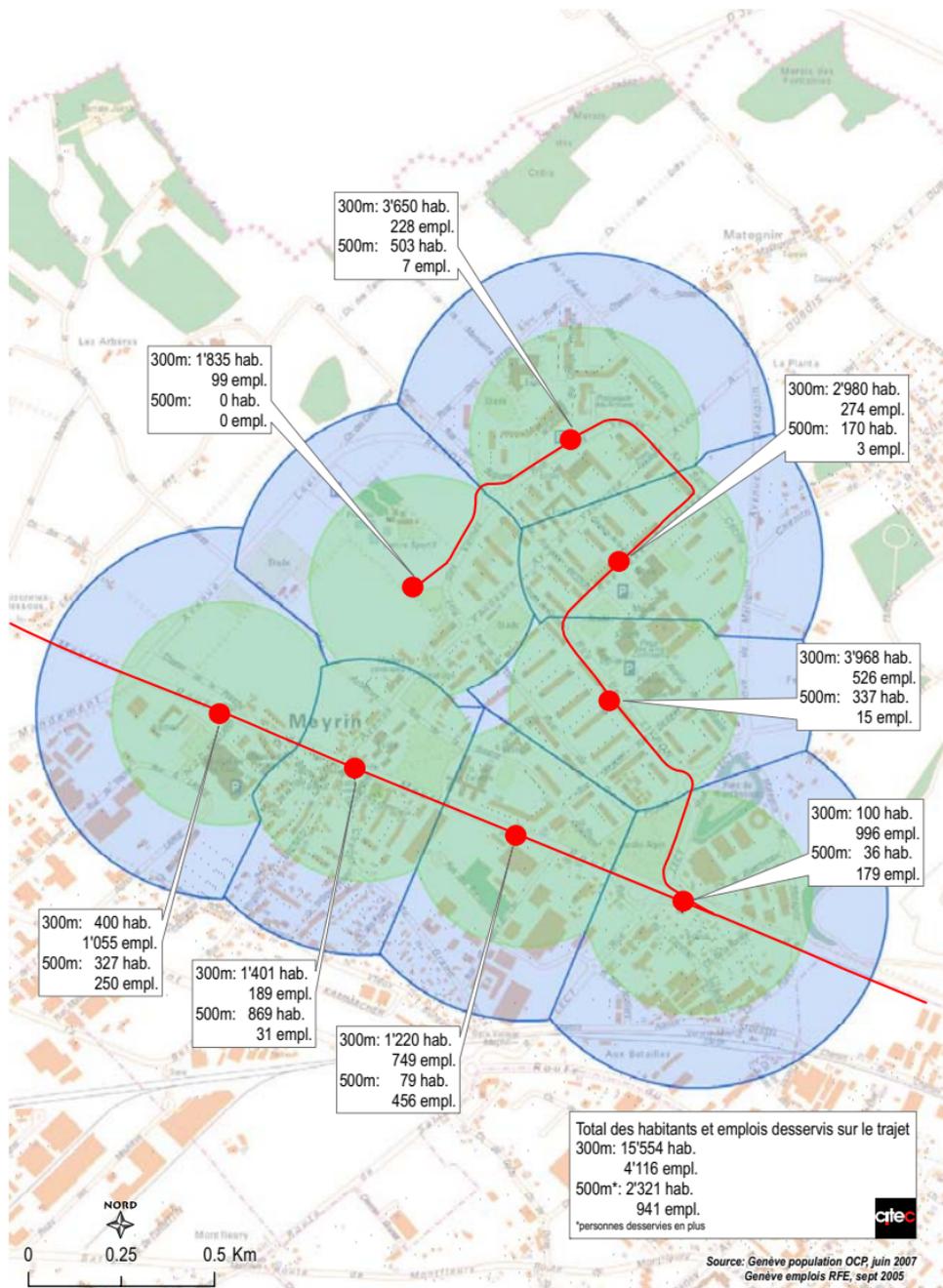
### **Art. 2      Disposition transitoire**

Le Conseil d'Etat prend immédiatement les mesures nécessaires pour que les adaptations soient effectuées, avec un minimum de perte de temps, à la concession ferroviaire fédérale et aux plans approuvés le 17 août 2006 par l'Office fédéral des transports.

### **Art. 3      Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

## ANNEXE



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et  
Messieurs les députés,

A) En application de la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50), un tram (appelé le TCMC) reliant Cornavin au CERN, en passant par la cité de Meyrin, est actuellement en construction. La mise en service du premier tronçon, reliant Cornavin aux Avanchets, est prévue pour décembre 2007. Le second tronçon, qui reliera les Avanchets au CERN, a fait l'objet d'une autorisation séparée de l'Office fédéral des transports, datée du 17 août 2006. Le chantier de ce second tronçon, prévu pour durer 4 ans en raison d'importants ouvrages d'art (notamment tranchée couverte de Meyrin-Village, viaduc de Lect) doit commencer incessamment.

S'il est urgent de commencer les ouvrages d'art, et tout particulièrement la tranchée couverte de Meyrin-Village (durée prévue : 44 mois), il est encore temps de corriger le tracé du tram situé entre ces ouvrages spéciaux. En effet, celui-ci présente de sérieux défauts dans la cité de Meyrin. En particulier, si **le tracé actuellement prévu pour le TCMC dans la cité de Meyrin** est réalisé tel quel, **l'offre en transports publics** pour une partie importante de la population de Meyrin **deviendra nettement moins attractive** qu'elle ne l'est actuellement (par les bus 9 et 29).

B) Par une pétition lancée par l'Association des Habitants de la Ville de Meyrin (AHVM)<sup>1</sup>, soutenue par la CITRAP (Communauté d'intérêts pour les transports publics, section Genève) et le TCS, et munie de 2400 signatures, notre attention a été attirée - fin 2004 déjà ! - sur les défauts du tracé prévu pour le TCMC sur la Commune de Meyrin.

Cette pétition fit l'objet d'une instruction attentive de la part de la Commission des transports, au cours de laquelle, d'une part, M. le conseiller d'Etat Robert Cramer avoua qu'il comprenait l'insatisfaction des Meyrinois et, d'autre part, l'OTC<sup>2</sup> dut reconnaître que la solution préconisée par les pétitionnaires était supérieure à celle du projet officiel.

Dans son rapport déposé le 10 janvier 2006 (P 1514-A), **la Commission des transports approuva la pétition « Un tram pour tous les Meyrinois »**. Elle précisa qu'elle était favorable au prolongement de la ligne vers Champs-Fréchets en empruntant le tracé des lignes actuelles des bus 9 et 29 (annexe 4

---

<sup>1</sup> P 1514, « Un tram pour TOUS les Meyrinois »

<sup>2</sup> Devenu depuis lors l'OCM (Office cantonal de la mobilité)

Tracé tram demandé par la pétition et annexe 6 Lignes TPG actuelles<sup>3</sup>) comme le demandait les pétitionnaires. Ce **rapport fut adopté à l'unanimité** de la commission moins une abstention (AdG).

C) Le **Conseil d'Etat a purement et simplement ignoré la recommandation expresse de la Commission des transports et n'a pas modifié le tracé du tram**. Les plans inchangés, donc comportant toujours le tracé critiqué par l'AHVM et par la Commission des transports, furent envoyés à l'Office fédéral des transports (OFT) en juillet 2006 pour approbation. La décision d'approbation des plans du TCMC, approbation qui vaut autorisation de construire, fut prise le 17 août 2006.

D) Pourtant, un mois plus tard, soit le 26 septembre 2006 (P 1514-B), le Conseil d'Etat déposa son rapport au Grand Conseil sur la pétition « Un tram pour tous les Meyrinois ». Il informa le Grand Conseil du lancement d'une étude complémentaire sur la desserte du quartier des Champs-Fréchets et promit d'associer les pétitionnaires à la réflexion, ainsi que la Commune de Meyrin et la CITRAP. Il s'engagea formellement à étudier la variante du tracé du tramway dans Meyrin demandée par la pétition et à définir le tracé définitif en accord avec l'AHVM, la CITRAP et la commune de Meyrin.

E) Nous savons tous aujourd'hui, par l'information que l'AHVM a faite à tous les partis politiques, que **ces engagements n'ont pas été respectés** :

- L'étude complémentaire – confiée au même ingénieur que celui qui avait déterminé le tracé d'origine et qui fut donc chargé d'expertiser son propre travail! – n'a jamais été communiquée dans sa forme définitive; au demeurant, dans sa forme intermédiaire (la seule connue), elle confirme clairement que le tracé approuvé assure une desserte nettement moins bonne que la variante proposée par l'AHVM et la CITRAP.
- Aucune concertation ou discussion digne de ce nom n'a eu lieu avec les pétitionnaires, et aucune tentative de trouver un accord quant au tracé définitif ne fut faite.
- Les lettres de l'AHVM des 13 mars, 16 avril et 29 mai 2007, par lesquelles l'association demande à être enfin associée à la réflexion sont restées sans réponse – jusqu'au 27 juin 2007.
- A cette date, M. Robert Cramer adresse à l'AHVM une lettre (Annexe II) dans laquelle il affirme, contre toute évidence, que « *Après analyse de l'ensemble des critères (desserte, urbanisme, coûts, procédures), il s'est avéré qu'il n'y avait pas lieu de modifier le projet approuvé ...* »

---

<sup>3</sup> Le rapport de la Commission fait référence aux annexes à la pétition

F) Alors que l'étude du tracé (qui aurait pourtant coûté 92'000 F, selon la lettre de M. Robert Cramer du 27.6.2007 !) n'a jamais été transmise à l'AHVM ou à la CITRAP dans sa forme achevée, et alors que la concertation promise avec les pétitionnaires et la CITRAP n'a même pas encore commencé, le chantier du tram sur l'avenue de Vaudagne est prévu pour le 1<sup>er</sup> octobre 2007 déjà (annexe V: planning des travaux). Or, le tracé voulu par les pétitionnaires et recommandé par la Commission des transports ne passe précisément PAS par l'avenue de Vaudagne mais par l'avenue des Boudines !

G) **Mesdames et Messieurs les députés, nous nous devons de légiférer** et de le faire dans l'urgence.

Si nous dépensons 400 millions de francs (dont 172 millions pour le seul secteur de Meyrin) pour construire un tram, nous avons le devoir de construire un tram qui sera attractif pour les populations desservies. **Le tram n'est pas un but en soi mais un moyen d'inciter au transfert modal.** Ce but ne peut pas être atteint en privant les usagers d'un transport direct et en les obligeant à des ruptures de charge.

Or, il suffit de consulter, dans le fameux rapport d'évaluation multicritères inachevé, le « tableau OCM » (annexe I)<sup>4</sup> pour constater que le tracé du TCMC dans Meyrin aura l'effet inverse de celui recherché par la loi sur le réseau des transports publics. Il ressort de ce tableau que quelque **3000 habitants** (un habitant de Meyrin sur 7) **vont être moins bien lotis avec le TCMC qu'avec les bus actuels.** Si, aujourd'hui, avec les bus 9 et 29, 5667 habitants (27 % de la population) se trouvent à plus de 300 mètres d'un arrêt, avec le TCMC, ils seront 8 593 (41% de la population) à ne plus bénéficier d'un arrêt de tram à moins de 300 mètres<sup>5</sup>. Il est vrai que les trams auront une plus grande capacité, mais celle-ci ne compensera pas la diminution des fréquences (une rame toutes les 6 minutes au lieu d'un bus toutes les 3 minutes) et, surtout, **l'obligation** dans laquelle vont se trouver **8593 Meyrinois – 41 % de la population de la commune - de transborder d'un bus de rabattement pour prendre le tram !**

Devant le refus de l'exécutif de revoir sa copie – malgré les demandes justifiées et précoces de la population meyrinoise, malgré que l'OTC (maintenant OCM) a reconnu en 2005 déjà que le tracé des pétitionnaires

---

<sup>4</sup> Cette page est tirée du rapport d'évaluation multicritère dans sa version intermédiaire du 7.11.06, p 8. « Tableau OCM, annexe A2.1).

<sup>5</sup> L'art 2 lettre e) de la loi sur le réseau des transports publics stipule que la distance ne doit en principe pas dépasser 300 mètres, ou 5 minutes à pied, dans les agglomérations urbaines comme l'est la Ville de Meyrin

était préférable à celui du projet, **malgré les recommandations univoques de la Commission des transports**, malgré le vote du Grand Conseil, malgré les doute du Conseil municipal de Meyrin, malgré les constatations du rapport multicritères, **malgré les engagements formels pris par le département du territoire à notre égard** – et devant son **intention manifeste de créer une situation de fait accompli** en ouvrant le chantier dans Vaudagne dès maintenant (alors que ce tronçon ne sera mis en service qu'en décembre 2009 !), **nous nous devons de réagir avant qu'il ne soit définitivement trop tard.**

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

*Annexes :*

- I Extraits du rapport d'évaluation multicritère (version incomplète du 7.11.06 : pages de garde et page 8, Annexe A 2.1)*
- II Lettre de M. le conseiller d'Etat Robert Cramer à l'AHVM du 27 juin 2007*
- III Lettre de l'AHVM à M Robert Cramer du 31.juillet 2007*
- IV Lettre envoyée par l'AHVM aux Chefs des partis politiques du 7 août 2007*
- V Planning général des travaux TCMC, version août 2007, établi par le DCTI, Section des aménagements ferroviaires*
- VI Article publié par l'AHVM dans le no de septembre du journal Meyrin Ensemble*

Annexe 1


**REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE**

Département des Constructions et des Technologies des l'Information

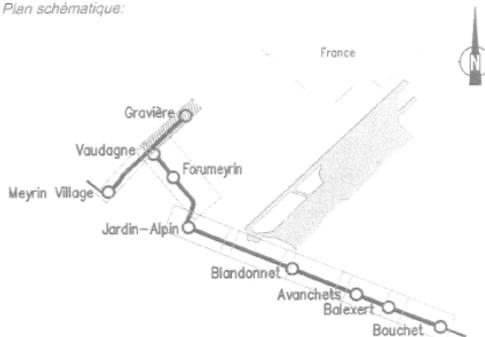
 Mise en oeuvre du réseau de transports collectifs  
**EXTENSION DES LIGNES DE TRAMWAYS**


Section:

**CORNAVIN-MEYRIN-CERN**

Lot 2 - Bouchet-Meyrin

Plan schématique:



Réseau tramways:



——— Existant ——— Projeté

# DESSERTE DES CHAMPS-FRECHETS

## RAPPORT D'EVALUATION MULTICRITERE

 Document de base pour l'audition des Pétitionnaires  
 le 07.11.06 à Meyrin

**GROUPEMENT D'ETUDE MAGNET**

Pilote:

**ZS Ingénieurs Civils S.A.**

Ingénieurs civils EPFZ/SIA/ASIC Tél. (022) 879.55.66

Rue des Grand' Portes 2 Fax (022) 879.55.65

1213 ONEX - GENEVE E- mail info@zssa.ch

En collaboration avec:

**GROUPEMENT D'ETUDE GI-C3**
**Trafitec Ingénieurs Conseils S.A.**

Ingénieurs SIA/USIC/SVI/VSS/AGI Tél. (022) 879.88.44

Rue des Grand' Portes 2 Fax (022) 879.55.65

1213 ONEX - GENEVE E- mail info@trafitec.ch

	Date:	Modifications:
D	07.11.06	--
A	--	--
B	--	--
C	--	--
D	--	--
E	--	--
F	--	--
G	--	--

Plan numéro:	Indice:
--	--

Trace: \\321\Variante Vernes\Rapport\Page titre.dwg

**PIECE**

TABLEAU OCM

ANNEXE A2.1

## TCMC – MEYRIN : CARACTÉRISTIQUES DES VARIANTES

	0	1A	1C	1M
<b>Couverture territoriale en liaison directe avec Cornavin</b>				
<b>Habitants</b>				
Temps moyen à pied à l'arrêt le + proche (minutes)	3.9	4.5	4.0	4.0
Localisation à plus de 300 mètres d'un arrêt	5667	8593	6798	6798
<b>Emplois</b>				
Temps moyen à pied à l'arrêt le + proche (minutes)	4.7	7.0	6.9	6.9
Localisation à plus de 300 mètres d'un arrêt	8079	13502	13414	13414
<b>Temps de déplacement vers Cornavin</b>				
<b>Habitants</b>				
Temps moyen de parcours <i>depuis Cornavin</i>	27.3	26.9	26.8	26.8
Gain / Perte de temps par rapport à l'actuel	0.0	-0.4	-0.5	-0.5
Temps moyen inférieur à 30 minutes	18398	18836	19609	19086
<b>Emplois</b>				
Temps moyen de parcours <i>depuis le centre</i>	34.3	31.5	31.5	31.5
Gain / Perte de temps par rapport à l'actuel	0.0	-2.8	-2.8	-2.8
Temps moyen inférieur à 30 minutes	7064	8036	8041	8041

## TCMC – MEYRIN : ÉVALUATION DES VARIANTES

**Variante de base : 1A** **63.5**

<b>Couverture territoriale</b>	Distance moyenne à l'arrêt	67.9
	Habitants / Emplois à moins de 300 mètres	55.9
<b>Temps de déplacement</b>	Temps moyen vers Cornavin	68.4
	Habitants / Emplois à moins de 30 minutes	63.6
	Gagnent / Perdent du temps	61.9

**Variante de base modifiée : 1C** **65.5**

<b>Couverture territoriale</b>	Distance moyenne à l'arrêt	70.2
	Habitants / Emplois à moins de 300 mètres	61.0
<b>Temps de déplacement</b>	Temps moyen vers Cornavin	68.5
	Habitants / Emplois à moins de 30 minutes	65.7
	Gagnent / Perdent du temps	62.7

**Variante Pétition AHVM : 1M** **65.3**

<b>Couverture territoriale</b>	Distance moyenne à l'arrêt	70.2
	Habitants / Emplois à moins de 300 mètres	61.0
<b>Temps de déplacement</b>	Temps moyen vers Cornavin	68.5
	Habitants / Emplois à moins de 30 minutes	64.3
	Gagnent / Perdent du temps	62.6

## Explications des notes :

<b>Couverture territoriale</b>	Distance moyenne à l'arrêt	100 = 0 m.	0 = 1000 m.
	Habitants / Emplois à moins de 300 mètres	100 = 100 %	0 = 0 %
<b>Temps de déplacement</b>	Temps moyen vers Cornavin	100 = 0 min.	0 = 90 min.
	Habitants / Emplois à moins de 30 minutes	100 = 100 %	0 = 0 %
	Gagnent / Perdent du temps	100 = - 5 min	0 = + 5 min.



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE  
Département du territoire  
Le Conseiller d'Etat

DT  
Case postale 3918  
1211 Genève 3

Association des Habitants de la Ville de  
Meyrin (AHVM)  
Madame Sasà Hayes  
Présidente  
Monsieur Hans R. Brauchli  
Case postale 253  
1217 Meyrin 1

N/réf. : RCR/EL/Av 609176-2007

Genève, le 27 JUN 2007

**Concerne : Pétition P 1514 "Un tram pour tous les Meyrinois"**

Madame la Présidente, Monsieur,

Vos courriers des 13 mars 2007, 16 avril 2007 et 29 mai 2007 concernant l'objet susmentionné me sont bien parvenus. J'y apporte la réponse suivante.

Pour rappel, l'Office fédéral des transports a délivré son approbation des plans pour la deuxième étape du tramway Cornavin-Meyrin-CERN (soit Avanchets-Meyrin-CERN) le 17 août 2006. Cinq recours ont été déposés contre cette décision.

L'Etat de Genève en a obtenu la levée de l'effet suspensif le 12 décembre 2006. Deux recourants, les propriétaires du centre commercial et l'Association des commerçants du centre commercial de Meyrin ont fait recours au Tribunal Fédéral, lequel a rejeté le 20 février 2007 la demande de restitution de l'effet suspensif, sauf sur les tronçons litigieux. Dès lors, les travaux de la deuxième étape ont pu commencer à mi-mai 2007.

L'Association des Habitants de la Ville de Meyrin n'ayant pas fait opposition au projet lors de l'enquête publique sur le TCMC en décembre 2003, votre association n'a dès lors pas pu faire recours contre la décision d'approbation des plans d'août 2006. Vous avez toutefois souhaité par la suite manifester votre opposition au tracé du tramway dans la cité de Meyrin par le biais d'une pétition intitulée : "Un tram pour tous les Meyrinois", avec le soutien de la CITRAP, association qui avait fait opposition durant l'enquête publique.

L'Etat de Genève, afin de répondre à la pétition, s'est engagé durant l'été 2006 à lancer une étude, manifestant sa volonté de prendre au sérieux, pour reprendre les termes de votre courrier, vos demandes. D'un coût de 92'000 F, cette étude a été entièrement prise en charge par l'Etat et a été lancée en collaboration avec l'ensemble des partenaires : l'AHVM, la CITRAP et la commune de Meyrin.

Dans ce contexte, une convention entre l'Etat et la CITRAP a été signée par les deux parties, dont un point spécifiait que : " La CITRAP, pour conserver ses droits, fera recours contre la décision d'approbation des plans, mais accepte d'ores et déjà de renoncer à l'effet suspensif de son recours pour les tronçons non litigieux". La CITRAP a finalement décidé de ne pas faire recours, décision qu'il ne m'appartient pas de commenter.

Projet1000010.DOC

DT • Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 • 1204 Genève

Tél. +41 (22) 327 29 50 • Fax +41 (22) 327 01 00 • www.geneve.ch

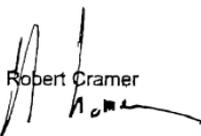
Lignes TPG 2-7-12-16 - arrêt Molard ou 3-5 - arrêt Place Neuve ou 36 - arrêt Hôtel-de-Ville

Depuis l'été 2006, deux séances de travail ont eu lieu en ma présence, les 7 novembre 2006 et 11 janvier 2007, durant lesquelles le résultat de l'étude a été présenté. Celui-ci définissait trois variantes à comparer : la variante officielle, la variante dite "pétition" et la variante dite "Vernes", selon une grille d'évaluation établie sur la base de plusieurs critères.

Après analyse de l'ensemble des critères (desserte, urbanisme, coûts, procédures), il s'est avéré qu'il n'y avait pas lieu de modifier le projet approuvé par l'Office fédéral des transports. En effet, les avantages potentiels d'un changement du projet officiel ne sont pas suffisants en regard du nombre de clients supplémentaires, du coût, et des nouveaux recours potentiels dus au changement de tracé. Vous trouverez, en annexe, copie du procès-verbal de cette séance, que vous avez déjà reçu, et qui confirmera cet échange et sa conclusion. Il n'y a dès lors pas de raison de revenir une nouvelle fois sur cette discussion.

Toutefois, le canton vous sollicitera à nouveau pour une prochaine séance, afin de discuter des propositions conjointes Etat de Genève / Transports publics genevois concernant le bus interne à Meyrin dans le but d'assurer une bonne desserte du quartier des Champs-Frêchets et du futur quartier des Vergers, tout en permettant le rabattement sur le tracé du tramway. J'espère vivement que vous participerez à cette rencontre, notre but commun étant la meilleure desserte possible des habitants de Meyrin, et ceci dans les meilleurs délais.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Madame la Présidente, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Robert Cramer  




## Association des Habitants de la Ville de Meyrin

Monsieur Robert Cramer  
Conseiller d'Etat  
Département du territoire  
Case postale 3918  
1211 Genève 3

Meyrin, le 31 juillet 2007

### Concerné : Pétition P 1514 'Un tram pour tous les Meyrinois'

Monsieur le Conseiller d'Etat,

Nous nous permettons de répondre comme suit à votre lettre du 27 juin 2007 qui a retenu notre meilleure attention.

Contrairement à ce que vous indiquez, nous estimons que la procédure de concertation n'est de loin pas terminée. D'une part, les quelques discussions que nous avons eues n'ont-elles porté que sur l'étude de la variante dite officielle et celle proposée sous le nom « variante OCM ». La variante « pétition » n'a donc pas fait l'objet d'une étude approfondie, contrairement aux engagements pris à cet égard avec le contrat que vous avez signé en août 2006 avec la CITRAP. D'autre part, aucune discussion ou tentative de rapprocher les positions n'a eu lieu sur la base de l'étude multicritère, ni d'ailleurs sur une autre base.

A ce propos, nous attirons votre attention sur le fait que le rapport multicritère, tel qu'il nous a été présenté sur écran le 7 novembre 2006, et qui ne nous a été distribué sur papier que quelques semaines après cette séance, ne nous a jamais été remis dans sa forme définitive. Nous ne possédons que le projet auquel manque le tableau de la page 5, qui est justement celui qui est déterminant pour l'évaluation des variantes.

Nous souhaitons dès lors recevoir, afin de pouvoir poursuivre cette concertation en toute connaissance de cause, un rapport multicritère définitif et complet, ce dont nous vous remercions par avance.

Cela fait, il sera possible de reprendre la concertation, étant précisé que nous requérons formellement qu'aucune décision irrévocable ne soit prise dans l'intervalle, et qu'aucune mesure de construction de nature à rendre illusoire la concertation à laquelle vous vous êtes engagé ne soit effectuée sur le terrain.

Nous regrettons d'ailleurs à cet égard que ces discussions, à la tenue desquelles vous vous étiez engagé, s'étirent à ce point en longueur, alors que nous sommes à votre entière disposition depuis fort longtemps. Nous craignons qu'il n'en résulte un report regrettable de la mise en service du tram, retard qui serait évitable si la concertation ne traînait pas sans raison.

Cela dit, nous nous permettons de souligner que, sur la base du rapport multicritère provisoire (et sans la page 5 de ce dernier dûment complétée), il apparaît d'ores et déjà que le tracé « approuvé » est le plus mauvais des trois variantes, et de loin, d'autant qu'il viole clairement la Loi sur le Réseau des transports publics, puisque 3'500 habitants de plus qu'actuellement ne seront plus correctement desservis par les TPG, puisque situés à plus de 300 m d'un arrêt du tram.

Dans l'espoir d'une reprise rapide de la concertation, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller d'Etat, à l'assurance de notre respectueuse considération.

#### **Association des Habitants de la Ville de Meyrin**

Hans Faust, Vice Président    Hans R. Brauchli, Vice Président

Cc :

M. le Conseiller d'Etat Mark Muller, Chef du DCTI  
Commission des transports du Grand Conseil  
MM les Chefs des partis politiques  
Conseil administratif de la Commune de Meyrin  
Président du Conseil Municipal de Meyrin  
Conseil d'administration des TPG  
Comité de la CITRAP



## Association des Habitants de la Ville de Meyrin

Monsieur Hugues Hiltbold  
Président du Parti Radical genevois  
Bld. Jacques-Dalcroze 13  
1205 Genève

Meyrin, le 7 août 2007

**Concerne : Pétition P 1514 « Un tram pour tous les Meyrinois »  
et construction du TCMC à Meyrin**

Monsieur le Président,

Nous nous permettons de vous adresser copie d'un échange de correspondance entre M. le Conseiller d'Etat Robert Cramer et nous même, en vous priant de lire attentivement notre lettre du 31 juillet à ce dernier, également adressée à M. le Conseiller d'Etat Mark Muller.

Le tracé du tram dans la Cité de Meyrin pourrait priver des milliers d'habitants de leur actuelle desserte directe par les lignes de bus. Ce qui aura une influence fortement négative sur l'attractivité des transports publics. Nous espérons que vous ne serez pas insensible à cet enjeu.

Par la présente, nous aimerions solliciter l'aide du parti Radical genevois dans le combat que nous menons pour trouver une solution avant qu'il ne soit trop tard. En effet, seul le Grand Conseil pourrait encore amener le Conseil d'Etat à chercher à régler le problème.

Restant à votre disposition pour toute information complémentaire, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre respectueuse considération.

**Association des Habitants de la Ville de Meyrin**

Hans R. Brauchli, Vice Président





Meyrin dans le but de trouver un accord quant au tracé définitif. Hélas, le Département du territoire n'a pas tenu parole. Certes, des experts ont bien été mandatés et l'Etat a



... alors que la rue des Boudignes peut recevoir le tracé du TDMC sans difficultés!

le tracé «officiel» de Cramer est le plus mauvais des trois tracés étudiés par les experts, lesquels confirment que les Meyrinois seront beaucoup plus mal desservis par les lignes de tram qu'ils le sont aujourd'hui par les bus 9, 28 et 29.

● De plus, l'étude «oubliée» le problème des 120 étages de parking gratuites perdus.

● Sur tout, le dialogue promis à l'AHVM, la CTRAP et la Commune pour «trouver un accord quant au tracé définitif» n'a jamais été ouvert.

Méprisant la démocratie et violant ses promesses, Robert Cramer a même eu le culot de nous dire: «mieux vaut un tracé de tram qui ne correspond plus au développement de Meyrin que de retarder sa construction».

De la part d'un conseiller d'Etat qui se prétend écologiste, de tels propos sont ahurissants. Et ils sont une insulte pour les habitants de Meyrin. Car:

● aujourd'hui, Meyrin est très bien desservi par les transports publics: 3 lignes de bus directes, 1 bus toutes les 3 minutes, une vitesse commerciale acceptable (le tram n'ira pas plus vite!).

Sur tout, 75 % des habitants se trouvent à moins de 300 mètres d'un arrêt TPG, sans nécessité de transborder.

● mais, demain, avec le tracé de Cramer, 45 % des Meyrinois n'auront pas d'arrêt de tram à proximité et devront prendre un bus de rabattement pour rejoindre le tram. En outre, ce tram ne circulera que toutes les 5 ou 6 minutes, au lieu des 3 minutes actuelles (aux heures de pointe).

Pour les Meyrinois, le tracé que Robert Cramer veut imposer à tout prix, CHF 410 millions!, a bien d'autres défauts graves, que certains élus communaux s'obstinent à ignorer:

● révant d'une réaliste liaison avec Ferney-Voltaire, Cramer ignore les besoins de Meyrin. Faisant en cul-de-sac, dans une zone peu habitée, le terminus Gravière est d'autant plus absurde qu'il ralentit le rythme de circulation des trams et, surtout, privera les habitants de Champs-Frêchet, de Sainte-Cécile et du futur quartier des Vergers de leurs actuels transports publics directs.

● Parmi les zones les plus tranquilles et conviviales de Meyrin, les promenades de Vaudagne et de Corzon seront massacrées. Ce désastre est en contradiction totale avec l'Etude directrice de Meyrin-Cité, qui prévoyait au contraire de prolonger la promenade de Corzon, afin de relier le centre sportif de Bois-Carré au Jardin Alpin, et de créer une allée piétonne sur l'avenue de Vaudagne. Mais cela ne semble pas dérangier certains politiciens qui militent pourtant pour «un meilleur environnement»...

● A l'avenue de Vaudagne, le tram ne circulera pas en site propre. Or, comme le cœur de la Cité de Meyrin sera interdit aux voitures, cette avenue comblera un trafic plus dense, donc plus dangereux, notamment pour les élèves de Bellavista et de l'école de Meyrin-Village. C'est sidérant: pourquoi envoyer le tram sur cette rue étroite qu'est Vaudagne, alors que la rue des Boudignes serait suffisamment large

de 3 minutes actuellement. Le soir et la nuit, ces fréquences seront encore moindres.

● Pour rejoindre les arrêts de tram, on nous promet des «bus de rabattement». Mais personne n'en précise ni le coût, ni les fréquences, ni les tracés, ni surtout qui aura à les payer...

● Les avantages du tram, c'est la vitesse de circulation et l'absence de pollution. Mais, pour Meyrin, la fréquence des trams balaisera par rapport à celle des bus actuels, sans pour autant réduire la pollution, en raison des bus de rabattement. Or est le progrès?

Pour l'AHVM, cette affaire n'est pas terminée. Nous avons déclaré de nous battre pour que le tracé définitif du tram réponde aux vrais besoins des habitants de Meyrin. ■

## Le comité de la pétition

### Publicité

**GEORGES ROSSE**

INSTALLATIONS ET ETUDES SANITAIRES - SERVICE D'ENTRETIEN  
DEPANNAGE - FERBLANTERIE

Mairie Fédérale - Concessionnaire S.I. - EAU - GAZ  
REMISE AVS 10 %

Rue Virginio-Malnati 7  
CH-1217 Meyrin  
E-mail: georgesrosse@bluewin.ch      Tél. 022 782 12 27





## AHVM

# Pétition "un tram pour tous les Meyrinois" : promesses non tenues et mépris de la démocratie !

Notre pétition demandait la modification du tracé du tram, afin que les habitants de Champs-Fréchets et les futurs habitants des Vergers ne soient pas privés de leur actuelle ligne directe des TPG, mais aussi qu'ils ne perdent pas 120 places de parking gratuites sur la rue.

A l'unanimité, la Commission des transports du Grand Conseil a jugé que notre pétition était justifiée. Le Conseil d'Etat s'est alors engagé à étudier des solutions pour répondre à nos inquiétudes.

Une convention fut donc signée, en août 2006, entre M. Robert Cramer, Chef du Département du Territoire, et la CITRAP, qui soutient notre pétition. Cet accord était clair : le Département du Territoire « s'engage à étudier des variantes du tracé du tramway dans Meyrin répondant aux demandes ayant fondé » cette pétition. Le Département s'engage aussi, « sur la base des résultats de cette étude », à poursuivre les discussions « avec l'AHVM, la CITRAP et la Commune de Meyrin dans le but de trouver un accord quant au tracé définitif ».

Hélas, le Département du Territoire n'a pas tenu parole. Certes, des experts ont bien été mandatés et l'Etat a dépensé CHF 92'000.- pour une étude "bidon", jamais achevée (à notre connaissance), menée sans la moindre concertation avec les pétitionnaires et, surtout, **sans aucune intention ou volonté de la part des autorités de trouver un accord !**

**Nous avons été menés en bateau par M. Robert Cramer** et ses services. En vérité, M. Cramer ne tient ni à trouver une solution, ni à satisfaire les Meyrinois. Son seul souci – électoral ? - est d'imposer son très mauvais tracé en jouant de la montre jusqu'au moment où il pourra dire qu'il est trop tard pour revoir le projet.

Dans sa lettre du 27 juin 2007, M. Robert Cramer confirme notre conviction, en écrivant: « *Après analyse de l'ensemble des critères (desserte, urbanisme, coûts, procédures), il s'est avéré qu'il n'y avait pas lieu de modifier le projet approuvé par l'Office fédéral des transports* ».

L'attitude et les affirmations de M. Cramer sont une pure honte !

- D'abord parce que l'étude à laquelle il se réfère n'est pas achevée (en tout cas nous n'avons jamais pu obtenir un document définitif).
- Ensuite, car la première partie de cette étude démontre clairement que le tracé "officiel" de M. Cramer est le plus mauvais des trois tracés étudiés par les experts, lesquels confirment que les Meyrinois seront beaucoup plus mal desservis par les lignes de tram qu'ils le sont aujourd'hui par les bus 9, 28 et 29.
- De plus, l'étude "oubliée" le problème des 120 places de parking gratuites perdues.

- Surtout, le dialogue promis à l'AHVM, la CITRAP et la Commune pour « *trouver un accord quant au tracé définitif* » n'a jamais été ouvert.

Méprisant la démocratie et violant ses promesses, M. Robert Cramer a même eu le culot de nous dire : « *mieux vaut un tracé de tram qui ne correspond plus au développement de Meyrin que de retarder sa construction* ».

De la part d'un Conseiller d'Etat qui se prétend écologiste, de tels propos sont ahurissants. Et ils sont une insulte pour les habitants de Meyrin. Car :

- **Aujourd'hui**, Meyrin est très bien desservi par les transports publics : **3 lignes de bus directes, 1 bus toutes les 3 minutes**, une vitesse commerciale acceptable (le tram n'ira pas plus vite !). Surtout, 75 % des habitants se trouvent à moins de 300 mètres d'un arrêt TPG, sans nécessité de transbordement.
- Mais, **demain**, avec le tracé de M. Cramer, **45 % des Meyrinois n'auront pas d'arrêt de tram à proximité** et devront prendre **un bus de rabattement** pour rejoindre le tram. En outre, ce tram ne circulera que toutes les 5 ou 6 minutes, au lieu des 3 minutes actuelles (aux heures de pointe).

Pour les Meyrinois, le tracé que M. Robert Cramer veut imposer à tout prix – CHF 410 millions ! - a bien d'autres défauts graves, que certains élus communaux s'obstinent à ignorer :

- Rêvant d'une irréaliste liaison avec Ferney-Voltaire, M. Cramer ignore les besoins de Meyrin. Finissant en cul-de-sac, dans une zone peu habitée, **le terminus Gravière** est d'autant plus **absurde** qu'il ralentira le rythme de circulation des trams et, surtout, privera les habitants de Champs-Frêchets, de Sainte-Cécile et du futur quartier des Vergers de leurs actuels transports publics **directs**.
- Parmi les zones les plus tranquilles et conviviales de Meyrin, les **promenades de Vaudagne et de Corzon seront massacrées**. Ce désastre est en contradiction totale avec l'Etude Directrice de Meyrin-Cité, qui prévoyait au contraire de prolonger la promenade de Corzon, afin de relier le centre sportif de Bois-Carré au Jardin Alpin, et de créer une allée piétonne sur l'avenue de Vaudagne. Mais cela ne semble pas déranger certains politiciens qui militent pourtant pour "un meilleur environnement"...
- **A l'avenue de Vaudagne**, le tram ne circulera pas en site propre. Or, comme le cœur de la Cité de Meyrin sera interdit aux voitures, cette avenue connaîtra un trafic plus dense, donc **plus dangereux**, notamment pour les élèves de Bellavista et de l'école de Meyrin-village. C'est sidérant: pourquoi envoyer le tram sur cette rue étroite qu'est Vaudagne, alors que la rue des Boudines serait suffisamment large pour permettre une meilleure cohabitation ?
- **Le Cœur de la Cité sera sinistré** : le tram passera par un **viaduc** de la route de Meyrin vers la rue du Livron. Celle-ci sera donc fermée au trafic et la rue des Boudines finira en cul-de-sac. Il faudra prendre la rue des Feuillasses pour atteindre les deux parkings servant le **centre commercial et les bâtiments publics**, donc faire le tour par le **giratoire Feuillasse Mategnin**. Pourtant celui-ci, comme chaque Meyrinois le sait, est déjà totalement saturé aux heures de pointe...

- Encore plus incompréhensible : **un centre sportif en plein développement, avec patinoire couverte, mais sans accès aux transports publics**, car le tracé du tram ne prévoit aucune desserte de ces installations.
- **Réduction de l'offre des TPG** : selon les TPG, les trams vers le terminus Gravière circuleront seulement toutes les 11 minutes, peut-être moins souvent. Avec deux lignes prévues vers la Gravière, il y aura un tram toutes les **5 à 6 minutes** aux heures de pointe, au lieu de **3 minutes actuellement**. Le soir et la nuit, ces fréquences seront encore moindres.
- Pour rejoindre les arrêts de tram, on nous promet des **"bus de rabattement"**. Mais personne n'en précise **ni le coût, ni les fréquences, ni les tracés, ni surtout qui aura à les payer...**
- Les avantages du tram, c'est la vitesse de circulation et l'absence de pollution. Mais, pour Meyrin, **la fréquence des trams baissera** par rapport à celle des bus actuels, **sans pour autant réduire la pollution**, en raison des bus de rabattement. Où est le progrès ?

**Pour l'AHVM, cette affaire n'est pas terminée. Nous avons décidé de nous battre pour que le tracé définitif du tram réponde aux vrais besoins des habitants de Meyrin.**

Le comité de la pétition