

Date de dépôt : 28 avril 2009

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la pétition pour une cité de Meyrin accessible et conviviale

Rapport de M. François Gillet

Mesdames et
Messieurs les députés,

La pétition 1611 « pour une cité de Meyrin accessible et conviviale » a été abordée par la Commission des transports, à intervalles irréguliers sous les présidences successives de MM. et M^{me} Eric Ischi, Hugo Zbinden, Jean-Marc Odier et Elisabeth Chatelain, lors de six séances : le 25 septembre, les 2 et 9 octobre et le 11 décembre 2007, ainsi que le 29 janvier et le 5 décembre 2008. La prise du procès-verbal a été assurée avec précision par M^{me} Caroline Martinuzzi, puis par M. Rémy Asper, que nous remercions.

Le Département du territoire (DT) a été représenté par M. Robert Cramer, conseiller d'Etat, accompagné de MM. et M^{me} Christoph Genoud, Yves Delacretaz, Chris Monney et Emmanuelle Leuliet, respectivement secrétaire général adjoint au DT, directeur de l'OCM, juriste à l'OCM et directrice de mission tram à l'OCM.

Lors des deux premières séances, la commission a procédé aux auditions des pétitionnaires (représentés par M^{me} Gouzer, propriétaire du Centre commercial de Meyrin, M. Michaud, président de l'association des commerçants de Meyrin, M. Girardet, ancien conseiller municipal, et M. Scherrer, initiateur de la pétition), puis des autorités de la Ville de Meyrin (représentées par M^{me} Monique Boget, maire, et MM. Jean-Marc Devaud et Roland Sansonnens, conseillers administratifs, ainsi que par M. Olivier Morand, responsable de l'aménagement).

1. Préambule

L'étude de cette pétition est à remettre dans le contexte quelque peu tendu du démarrage du chantier du TCMC, avec différentes variantes de tracés préconisées par l'Etat, les autorités meyrinoises, ou les associations d'habitants, d'une part, et des divergences liées à l'accessibilité et à l'avenir des parkings autour du centre commercial, d'autre part.

Un certain nombre de procédures ou des négociations en cours, entre les acteurs concernés, ont contraint la commission à étudier cette pétition de manière discontinue et à en différer le vote final.

Portant sur le même sujet, la pétition 1611 et le projet de loi 10116 (retiré depuis) ont par ailleurs été traités à plusieurs reprises parallèlement.

2. Audition des pétitionnaires

La propriétaire du centre commercial explique que le problème est complexe. Le cœur de la cité de Meyrin est traversé, entre autres, par la rue de Livron et la rue des Boudines. Toutes deux ouvertes à la circulation, elles permettent aujourd'hui l'accès aux deux parkings du Centre commercial de Meyrin : le P1 et le P2. Ces deux parkings, dont le nombre total de places est de 540, communiquent entre eux. Actuellement, ces axes ne connaissent aucun problème de circulation. Mais le tram, tel qu'il est prévu, passera dans la rue du Livron et sera implanté de manière latérale. Il s'agit du seul tronçon, sur 9 kilomètres au total, où le tram ne circulera pas en voie centrale. Elle indique ne pas en connaître la raison mais explique que les voitures ne pourront plus entrer dans les parkings et qu'il n'y aura plus de liaison entre le P1 et le P2. Les voitures seront ainsi renvoyées sur le giratoire et l'avenue de Feuillasse qui est une rue résidentielle. L'avenue de Mategnin, qui est déjà un point noir puisqu'elle accueille tous les pendulaires, sera encore davantage chargée. De plus, 150 places de parking sont appelées à disparaître. La propriétaire rappelle que la viabilité du centre commercial dépend de ces deux parkings. Elle reconnaît que ce centre est celui qui reçoit le plus de visiteurs se déplaçant à pied ou en transports publics de toute la Suisse. Cependant, elle précise que ce ne sont pas ces personnes qui font l'essentiel du chiffre d'affaires du centre commercial, mais bien les personnes qui s'y rendent en voiture. Si les parkings ne sont plus accessibles, les automobilistes se rendront en France voisine ou à Balexert.

La propriétaire explique avoir essayé, à plusieurs reprises depuis 2002, d'attirer l'attention des autorités sur cette problématique. La procédure de conciliation a duré deux ans et demi. Elle déclare avoir été entendue en avril 2006 seulement et il lui aurait alors été répondu qu'il était trop tard pour

changer quoi que ce soit. Des contacts ont été pris avec le chef du département qui a fait suivre à l'OCM. Cependant, aucun rendez-vous n'a été fixé par l'OCM. Elle a ainsi dû se résoudre à faire recours, mais précise ne pas avoir pour objectif d'empêcher la venue du tram dans la cité de Meyrin. Elle souhaite simplement que les voies soient déplacées. Dans cette perspective, un mandat a été confié à la Citrap qui a rendu un rapport analysant la circulation actuelle à Meyrin et l'impact du TCMC. Les conclusions du rapport mentionnent que la circulation actuelle ne pose pas de problème mais qu'elle deviendra catastrophique après l'insertion du tram. En particulier, les deux principaux giratoires seront saturés, car le projet n'a rien prévu pour y faire face. Selon les conclusions de l'étude, une augmentation de circulation de l'ordre de 20% sera générée à cet endroit. Le rapport, qui a été transmis au Conseil d'Etat et à l'OCM, propose différentes pistes pour résoudre le problème. Elle ajoute être à disposition pour tout renseignement complémentaire et pour tenter de concrétiser l'une des pistes préconisées.

Le président de l'Association des commerçants déclare se faire le porte-parole de ses collègues. Il précise que le centre commercial constitue le cœur de la cité de Meyrin. Il est composé de 35 commerces (deux grandes enseignes, 12 moyennes et 21 petites) ce qui représente environ 320 collaborateurs. Il indique, lui aussi, être favorable au tram de Meyrin. Il répète que c'est uniquement l'implantation latérale des voies qui pose problème en verrouillant l'accès au centre commercial. Si aucune solution n'est trouvée, il évalue la baisse du chiffre d'affaires des commerces à environ 10%. Si les grandes enseignes pourront s'en sortir, il n'en sera pas de même pour les petites qui disparaîtront.

L'un des pétitionnaires souligne que la pétition a été signée par 5250 personnes en un temps record. Plus de la moitié des signataires sont des résidents. Les autres sont des usagers qui se rendent régulièrement au centre commercial. Il précise qu'il n'est pour l'instant pas possible de se baser sur le plan directeur, car il est en plein travail. Selon lui, l'exposé des motifs de la motion déposée au Grand Conseil explique parfaitement la problématique.

3. Audition du Conseil administratif de Meyrin

M^{me} le maire précise que, pour saisir la problématique évoquée, il est nécessaire d'en retracer l'historique. Elle explique que l'objectif est de montrer la cohérence de la démarche menée depuis quelques années.

Le responsable de l'aménagement de la commune procède à la présentation de cet historique en commentant un document distribué aux députés. Il précise qu'il existe un volet aménagement et un volet transport.

Concernant la pétition, l'un des conseillers administratifs explique que l'emplacement des rails lui paraît logique dans la perspective d'éviter les cisaillements entre les véhicules privés, les parkings des habitants et le trafic de passage. Quant à la question du parking du centre commercial, il rappelle que la propriétaire était, à l'époque, favorable au projet de parking souterrain de la commune. Elle avait ainsi proposé de participer à son financement à hauteur de 30%. Il explique que ce parking, qui a pour but de créer une centralité au cœur de Meyrin avec l'arrivée du tram, est bloqué en raison de ces aspects financiers. Au sujet des variantes de tracé du futur tram, il déclare que le Conseil administratif souhaite avoir une expertise sur les différentes options, afin de disposer d'une vision d'ensemble claire.

Son collègue, élu depuis peu au Conseil administratif, explique que la situation est un peu particulière pour lui. En effet, en tant que conseiller municipal, il s'était opposé au tracé officiel. Il explique avoir demandé à l'époque qu'un bureau d'ingénieurs soit mandaté pour avoir une vision objective du dossier. Car certaines interrogations n'ont jamais trouvé de réponses satisfaisantes, malgré les nombreuses présentations sur le tracé du tram. Deux options ont toujours été privilégiées par les habitants, dont celle de la « Diretissima », considérée comme trop coûteuse par le département. Pour lui, c'est le fait de ne pas avoir pu obtenir toutes les réponses attendues qui explique qu'un bureau d'ingénieurs extérieur a été mandaté.

Après des remarques de certains commissaires déplorant le manque d'écoute et de communication dont le département semble avoir fait preuve vis-à-vis de la commune, diverses questions sont encore posées aux autorités communales, aussi bien sur le tracé du tram de Meyrin que sur la problématique de l'accès au parking du centre commercial.

Les précisions ou les réponses suivantes sont encore apportées par l'exécutif communal :

- M^{me} le maire assimile les tensions du moment à une réaction de peur et d'inquiétude que tout citoyen ressent lorsqu'il perd ses habitudes. Le souci du Conseil administratif est de prendre acte de ces difficultés et de chercher comment faire pour gérer ces changements. Selon la magistrate, on devrait tenter de privilégier un processus d'accompagnement et éviter l'affrontement.
- Concernant les bus de rabattement, liés au tracé officiel, une étude a été menée entre Vernier, Meyrin et Satigny. Les résultats obtenus ont permis d'élaborer des propositions qui ont été transmises au département. Il est rappelé que ce réseau de rabattement a pour but de satisfaire les zones qui ne sont pas touchées par le tram et d'améliorer les liaisons avec la zone

industrielle ainsi qu'avec les autres communes. Et de préciser qu'une commission intercommunale a été mise en place depuis longtemps et que la collaboration est donc déjà largement établie.

- Au sujet du parking du centre commercial, il est précisé que la Ville de Meyrin n'est pas opposée à un parking gratuit, au contraire. Cependant, ce parking a un coût et une fonction commerciale, il n'est donc pas normal qu'il revienne aux seules collectivités publiques d'en assumer le financement. Chacun doit s'investir en fonction de son utilisation. Pour le Conseil administratif, le sujet qui fâche est clairement le parking souterrain. Le travail a été fait en collaboration avec les représentants du centre commercial qui auraient dû le cofinancer. La Citrap, le TCS et la propriétaire ont fait un grand nombre d'observations lors de la demande de concession concernant le « tracé officiel ». La propriétaire s'inquiétait alors de la liaison entre le P1 et le P2. Une pesée d'intérêts a alors été effectuée et il a été convenu que ce problème pourrait être réglé grâce au parking souterrain. Or, la propriétaire n'est plus favorable à ce parking en grande partie à cause des aspects financiers. Tôt ou tard, Meyrin construira de toute manière ce parking souterrain, quels que soient la volonté et le financement provenant du centre commercial. Toutes les études menées pour le tram ont montré la nécessité d'un parking souterrain et les autorités ont la ferme intention de le réaliser même avec d'autres partenaires, s'il le faut. La Fondation des parkings a d'ailleurs été approchée et, même si sa priorité demeure les P+R, elle n'a pas fermé la porte. Il est enfin précisé que ce parking pourrait accueillir davantage de voitures que les P1 et P2 actuels et que le nombre de places de stationnement perdues en périphérie pourrait être compensé.
- Il est expliqué également que les autorités communales souhaiteraient obtenir du Conseil d'Etat la possibilité d'attendre les résultats de l'étude comparative avant de débiter les travaux du tram dans le centre de la cité. Il s'agit de pouvoir examiner les résultats et d'en tirer les conclusions qui s'imposent. Le Conseil administratif a demandé au Conseil d'Etat qu'il n'y ait pas d'ouverture de nouveau chantier dans le mois à venir. Cela étant, la vision des chantiers actuels est quasiment apocalyptique et il est difficile de demander aux habitants de vivre dans de telles conditions encore longtemps...
- Il est encore précisé que, selon les informations de la commune, les signataires de la pétition sont, pour l'essentiel, des clients du centre commercial. Les habitants de Meyrin n'ont, quant à eux et pour la plupart, pas signé cette pétition.

4. Présentation du Département du territoire

Le secrétaire général adjoint rappelle que cette pétition est à mettre en perspective avec une motion (M 1776), datant du 21 septembre 2007, qui reprend mot pour mot la pétition et qui a déjà été renvoyée au Conseil d'Etat.

La directrice de mission tram résume la situation. Concernant l'accès au parking du centre commercial, elle indique que l'OCM a organisé une séance qui réunissait les trois parties (la propriétaire, le département et la commune), pour une fois sans avocat... La discussion a porté sur une solution alternative pour préserver la liaison entre le P1 et le P2. Pour l'Etat, il est important de trouver une solution qui n'implique pas d'enquête publique. Le compromis actuel consiste à créer une liaison provisoire et, à terme, lorsque le parking souterrain sera construit, de prévoir une sortie au niveau du P2. La commune et la propriétaire semblent d'accord pour participer au financement du parking souterrain mais les parts ne sont pas encore connues. Elle rappelle que la réouverture de la rue Gilbert ne nécessiterait pas d'enquête publique mais que, pour cela, il faut encore un accord entre le Conseil administratif et le Conseil municipal ; ce qui est loin d'être acquis.

Le directeur de l'OCM insiste sur le fait que toute solution provisoire peut être envisageable pour autant qu'elle ne nécessite pas d'autorisation fédérale. C'est là que se situe la limite. Car, dans le cas contraire, la procédure prendra énormément de temps. Dans ce cadre-là, l'OCM est toujours prêt à rechercher un arrangement.

Le chef du département tient à apporter plusieurs précisions complémentaires. Tout d'abord, il souligne que nous sommes en présence d'une conjonction de différents éléments. Le premier concerne des intérêts commerciaux, liés essentiellement à la problématique des parkings et à l'implantation des rails devant le centre commercial. Le second porte sur le tracé de la future ligne de tram, qui fait l'objet d'un projet de loi qui propose une nouvelle variante. Le Grand Conseil a déjà pris connaissance de cette proposition. Même si les problématiques sont différentes, il serait judicieux que ces deux objets soient traités en même temps. Le Conseil d'Etat considère qu'il est souhaitable que le tram se rende au cœur de Meyrin et il souhaite également que le tracé soit le plus adéquat possible. Pourtant, il est aussi nécessaire de prendre en compte les surcoûts d'un changement de tracé; surtout lorsque l'on sait qu'un tel changement peut signifier un retard qui se comptera en années.

Il tient également à rappeler que, s'agissant du TCMC comme des autres lignes de tram, les décisions ont toujours été prises à la suite de procédures précises. Ces procédures sont forcément complexes, puisqu'une ligne de tram

doit être inscrite dans la loi sur le développement du réseau des transports publics. A chaque modification, le texte et les plans font l'objet d'une publication dans la Feuille d'avis officielle. Après transmission à la commune, le Grand Conseil prend une décision. C'est au terme de cette procédure qu'il a été décidé, en 1997, d'implanter le TCMC sur ce tracé dit « officiel ». Il s'agit d'un itinéraire précis qui a fait l'objet d'une concession fédérale. Toute modification exige un changement de la concession. Ce tracé a bien évidemment été examiné par la commune de Meyrin qui l'a plébiscité, après plusieurs présentations des diverses variantes.

Après l'octroi de la concession par la Confédération, l'autorisation de construire, pour le tronçon Avanchets-Meyrin, a été délivrée le 2 août 2006. Sur cette base, cinq recours ont été ouverts. Puisque les recours portaient sur un petit tronçon, la demande a été faite que l'effet suspensif soit levé sur les autres tronçons. Les recourants ont refusé afin de maintenir la pression, mais le Tribunal fédéral leur a donné tort. C'est pour cette raison que les travaux ont débutés. Le seul élément qui reste en suspens concerne les mesures de circulation devant le centre commercial. Les travaux sur ce tronçon seront ainsi différés le plus possible. Il ne sert, en effet, à rien de « provoquer » même si, juridiquement, les travaux pourraient être entrepris. Des variantes d'implantations ont même été étudiées et les résultats ont été présentés aux pétitionnaires. Mais il en résulte que le tracé choisi présente des avantages non négligeables. Le tracé proposé par les pétitionnaires n'est pas absurde, mais il impliquerait un surcoût important et une très grande perte de temps. Le chef du département ajoute que le tracé prévu est celui que souhaitent les autorités de Meyrin et il reste aujourd'hui la meilleure solution. Si les rails devaient être déplacés, la solution serait moins bonne et il faudrait modifier les plans qui ont été approuvés par la Confédération. De plus, promesse a été faite aux habitants d'éloigner les rails le plus possible de leurs habitations. Si cette promesse n'était pas tenue, cela engendrerait, cette fois-ci, des recours des habitants. Le point de vue du Conseil d'Etat est que les pétitionnaires ont eu la possibilité de s'adresser à l'autorité compétente et, en dernier recours, au Tribunal administratif fédéral. La procédure est en cours et il faut, dès lors, attendre la décision du juge.

Le chef du département déclare qu'il abordera ultérieurement la question du projet de loi qui est autrement plus ambitieuse; puisqu'il s'agit de savoir quel est le meilleur tracé pour le TCMC à travers Meyrin.

Une présentation détaillée (plans à l'appui) est encore proposée à la commission par la directrice de mission tram. Les différentes variantes d'implantation des rails et d'accès aux parkings du centre commercial, ainsi que les enjeux au niveau de la circulation et de l'accessibilité au centre de la

cité, sont détaillés et les commissaires obtiennent des réponses à leurs interrogations.

Le secrétaire général adjoint précise encore que l'implantation des rails du tram sur ce tronçon répond à la volonté claire des autorités communales de saisir l'opportunité de revoir l'urbanisme du cœur de Meyrin, tout en garantissant la vitesse commerciale du tram. D'où la nécessité d'effectuer des arbitrages entre les intérêts du centre commercial et ceux des quartiers d'habitations.

5. Discussion et votes

Un député radical, co-auteur du projet de loi, explique qu'il faut effectivement distinguer les deux problématiques. Le projet de loi n'aborde pas la question de l'emplacement des rails, il se préoccupe de rechercher le tracé le plus utile pour le Meyrin des cinquante prochaines années... Concernant le conflit avec le centre commercial, la construction du parking souterrain lui paraît effectivement la meilleure solution. Dans ce cas, les rails peuvent demeurer là où ils sont prévus. Il croit d'ailleurs savoir que des discussions sont en cours sur cette question et qu'une solution est en passe d'être trouvée. Il déclare accepter de retirer son soutien à la pétition si un accord sur le parking souterrain et l'accès provisoire au P1 et au P2 est trouvé.

Le secrétaire général adjoint précise que le département ne pourrait que se féliciter qu'un accord soit trouvé entre les parties, car une solution pour ce parking permettrait bel et bien de résoudre de nombreux problèmes. Il reste à voir quel accord sera trouvé. Il rappelle l'éventualité que la Fondation des parkings participe financièrement.

Plusieurs commissaires souhaitent attendre la confirmation d'un accord avant de se prononcer sur la pétition. Il est même demandé qu'un plan, présentant les solutions d'accès provisoire aux parkings, soit fourni à la commission.

Par ailleurs un courrier de La Poste (dont un important bureau se trouve dans le centre commercial), s'inquiétant des éventuelles difficultés d'accès aux parkings, fait également débat au sein de la commission. Une audition de La Poste est refusée mais il est décidé de solliciter de sa part une prise de position écrite sur les solutions d'accès provisoire envisagées. La même demande est suggérée auprès de la propriétaire du Centre commercial.

Le président met aux voix la demande de la commission d'obtenir :

- un plan expliquant la solution trouvée pour accéder aux parkings et le lien entre le P1 et le P2 ;

- une réponse écrite de la propriétaire du Centre commercial et de La Poste afin d'avoir confirmation que cette solution convient.

Cette proposition est acceptée :

Oui :	7 (2 PDC, 2 L, 2 UDC, 1 MCG)
Non :	3 (1 Ve, 2 R)
Abstentions :	3 (2 S, 1 Ve)

Une dernière discussion s'engage autour de la question des mesures d'accompagnement à envisager, suite aux craintes de surcharge de trafic évoquées par les pétitionnaires.

A ce sujet, il est précisé par le département que la réouverture de la rue Gilbert est prévue, car elle ne nécessite pas d'étude complémentaire et permettra effectivement d'éviter une surcharge de trafic sur l'avenue de Feuillasse.

Après plusieurs mois de « gel » de la pétition 1611, des informations importantes sont portées à la connaissance de la commission. Elles sont jugées suffisantes pour lui permettre de statuer sur cet objet.

En particulier, le directeur de la DGM (l'OCM a changé de nom entre temps ...) informe la commission qu'un accord a été signé entre les parties. Il précise, concernant l'accès au centre commercial de Meyrin, qu'un protocole d'accord a été signé entre l'Etat, la Ville de Meyrin, le centre commercial et les TPG. Ce protocole comprend des mesures pour préserver l'accessibilité au centre commercial. Ces mesures sont listées et, celles qui sont définitives, sont incluses dans un dossier complémentaire qui fait partie de la procédure fédérale d'approbation du TCMC. Il précise que toutes ces mesures ont été anticipées dans le chantier en cours et ajoute que le protocole prévoit notamment la création de 27 places de stationnement supplémentaires à la rue des Boudines ainsi que la modification du carrefour entre l'avenue de Feuillasse et la rue Lect; cela en réponse aux inquiétudes des pétitionnaires quant à capacité insuffisante du carrefour. Il précise enfin que la modification du projet a été validée par toutes les parties.

La présidente rappelle que la pétition demandait un changement d'implantation du TCMC mais qu'avec le redémarrage du chantier au centre de Meyrin, cette invite n'est désormais plus d'actualité. La pétition demandait également que des aménagements soient réalisés sur la base d'une étude de mobilité. Or, il apparaît que dans le cadre du protocole d'accord, cette demande a bel et bien été prise en considération.

Un député radical estime que les invites ne sont effectivement plus d'actualité et que les assurances demandées par la majorité de la commission ont été obtenues au travers du protocole d'accord. Raison pour laquelle les radicaux ne demanderont pas le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat mais voteront son dépôt sur le bureau du Grand Conseil.

Un commissaire démocrate-chrétien indique que son groupe est également favorable au dépôt sur le bureau du Grand Conseil, la nécessité d'un renvoi au Conseil d'Etat étant devenue caduque, suite à la signature du protocole d'accord.

Aucune autre demande de parole n'étant formulée, la présidente met aux voix le dépôt de la pétition sur le bureau du Grand Conseil :

Le dépôt de la pétition sur le bureau du Grand Conseil est accepté.

Pour : 13 (3 S, 1 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

Contre: –

Abstention: 1 (1 Ve)

6. Conclusion

Considérant ce qui précède, la Commission des transports vous recommande, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter le dépôt de la pétition 1611 sur le bureau du Grand Conseil.

Pétition (1611)

pour une cité de Meyrin accessible et conviviale

L'implantation actuellement prévue du tram Cornavin-Meyrin-Cern (TCMC) à la rue De-Livron :

- Isolera le cœur de la cité des quartiers d'habitation situés au nord et à l'ouest de la rue De-Livron.
- Créera une zone piétonne qui, n'étant bordée ni de commerces ni de restaurants, se transformera en désert.
- Supprimera la liaison entre les deux parkings du centre commercial par la mise en cul-de-sac de la rue des Boudines, forçant les conducteurs qui ne trouvent pas de place dans un des deux parkings à rouler sur un kilomètre et demi pour atteindre l'autre.
- Provoquera le report de plusieurs milliers de voitures par jour de la rue De-Livron sur l'avenue de Feuillasse, où elles se trouveront en conflit avec les camions livrant le centre commercial et où elles risquent d'obstruer le passage des camions des sapeurs-pompiers.
- Signifiera que le giratoire Feuillasse/Mategnin sera saturé à 160 %.
- Supprimera 160 places de parkings gratuites au cœur de la cité de Meyrin.

Les Meyrinoises et les Meyrinois n'ont pas besoin d'une zone piétonne déserte, source potentielle d'insécurité. En revanche, ils ont besoin de places de parking gratuites, ils ont besoin de pouvoir accéder aisément aux équipements publics et aux commerces du cœur de la cité, et ils souhaitent que celui-ci reste animé. La largeur généreuse de la rue De-Livron rend possibles plusieurs autres scénarios d'implantation.

Les soussignés demandent que :

1. l'implantation du TCMC dans la rue De-Livron soit revue de manière à maintenir l'accessibilité du centre de la cité;
2. sur la base d'une vraie étude de mobilité de la cité de Meyrin, à réaliser d'urgence.

N.B. : 4996 signatures

M. Germain Scherrer

Rue Gilbert 16

1217 Meyrin