

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. François Haldemann, Michel Ducret, Frédéric Hohl, Patricia Läser, Nathalie Schneuwly, Pierre Conne, Jean Romain, Pierre Weiss, Jacques Béné, Yvan Zweifel, Jacques Jeannerat, Beatriz de Candolle, Patrick Saudan, Gabriel Barrillier, Ivan Slatkine, Christiane Favre, Pierre Ronget, Cyril Aellen, Charles Selleger, Christophe Aumeunier, Mathilde Chaix

Date de dépôt : 29 août 2013

Proposition de résolution

demandant au Conseil d'Etat d'étudier les impacts financiers d'une exploitation de la prolongation du TCMC entre le CERN et le centre de Saint-Genis en voie unique dans une première phase

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

- l'inquiétude exprimée par les représentants des autorités municipales meyrinoises sur un éventuel report de réalisation de la prolongation du tram entre le CERN et le centre de Saint-Genis lors d'une audition en Commission d'aménagement du canton ;
- les réactions d'incompréhension de représentants des autorités du Pays de Gex exprimées dans un article paru le 31 mai 2013 dans la Tribune de Genève portant sur l'éventualité que l'Office fédéral du développement territorial (ARE) rende un rapport de consultation peu favorable à une réalisation rapide de la prolongation du tram entre le CERN et Saint-Genis-Centre ;
- le PL 11029 modifiant la loi sur les transports publics (RLTP) renvoyé en Commission des transports le 11 octobre 2012 faisant apparaître la prolongation du TCMC entre le CERN et Saint-Genis (Projet d'agglomération 2, tranche de financement 2015-2018) ;
- la signature par nos autorités du Projet d'agglomération 2012, le 28 juin 2012 ;

- la mesure 33-7 (Construction d'un axe tram entre le CERN et Saint-Genis-Centre), annexe 4, du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois prévoyant la construction d'une ligne de tramway à deux voies ;
- le rapport du Conseil d'Etat M 1669-A, du 26 novembre 2006 ;
- l'approbation de ce prolongement par les autorités françaises compétentes, tant au niveau local que national ;

invite le Conseil d'Etat

- à étudier la faisabilité d'une exploitation de ce prolongement en voie unique, au moins dans une première phase ;
- à évaluer la réduction des investissements nécessaires à la construction de ce prolongement en voie unique au lieu des deux prévues dans la mesure 33-7.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

C'est avec déception que les représentants de la commune de Meyrin et les partisans de l'idée que les transports publics doivent aller chercher la clientèle pendulaire le plus en amont possible ont découvert par la presse que la Confédération renâclerait, malgré les engagements pris en ce sens auparavant, à financer le prolongement de la ligne de tramway ralliant le CERN jusqu'à Saint-Genis, au prétexte que la clientèle bordant ce tracé serait insuffisante pour en justifier le coût.

Cette situation est pourtant celle de toutes les extrémités de ligne de transports publics, les moyens mis en œuvre correspondant à ceux du tronçon le plus chargé. En outre, il n'est pas rare qu'une ligne de transports publics traverse des zones naturelles par définition sans clientèle pour rejoindre un pôle d'échange tel qu'il est proposé à l'entrée de Saint-Genis, où un important parking d'échange (P+R) doit être réalisé, amenant au tramway une clientèle bien plus importante que la seule localité terminale. Rappelons que l'idée de ce P+R à l'orée de Saint-Genis est née du constat qu'un tel équipement ne pouvait être inséré dans le secteur de l'actuel terminus du tramway au CERN.

Quant à l'idée de susciter une rupture de charge (changement de mode de déplacement) supplémentaire en proposant une liaison en bus entre Saint-Genis et ce P+R et le CERN, elle est à rejeter vivement, ne serait-ce que parce qu'il est notoire que chaque rupture de charge supplémentaire fait perdre une part considérable de l'attractivité du transport public.

Partant de l'idée que c'est le coût relatif de ce prolongement qui freine l'enthousiasme de la Confédération, les proposant se demandent si une réalisation plus économique serait de nature à en permettre plus facilement la réalisation.

Dans cet ordre d'idée, une des meilleures façons de procéder serait de réaliser ce prolongement en voie unique, bien sûr avec les éventuels évitements nécessaires à la tenue d'un horaire attractif. Moindre espace nécessaire, donc moindre coût d'achat de terrains, moindre coût d'investissement, une telle solution n'a rien d'étrange ou de rédhibitoire si on considère par exemple que le métro M1 de Lausanne, qui dessert le campus universitaire, est construit de cette manière. De plus, en fin de ligne comme l'est ce prolongement, avec une demande à l'évidence moindre, on pourrait

imaginer une exploitation où seul un tram sur deux continuerait du CERN jusqu'à Saint-Genis en offrant tout de même ainsi une desserte attractive.

Il sera d'ailleurs toujours possible, si la demande de transport le justifie, de mettre ce tronçon ultérieurement à double voie ; ce qui implique pour l'heure simplement de réserver les alignements nécessaires au niveau de la conception.

Il faut encore considérer qu'à l'heure où Genève s'efforce de construire une agglomération transfrontalière dans des conditions pas toujours aisées, il serait malvenu qu'un projet approuvé de part et d'autre de cette frontière et incontestablement utile ne puisse être réalisé rapidement.

En conséquence de ce qui précède, le Grand Conseil de la République et canton de Genève souhaite qu'une telle variante soit étudiée afin que les coûts diminués facilitent la réalisation rapide de ce prolongement.