

Le MCG et l’UDC veulent revoir le projet d’extension du tram 15

Mobilité Alors que l’avenir de la ligne en direction de Saint-Julien est suspendu à une décision de justice, le sujet revient devant le Grand Conseil.

Caroline Zumbach

Les travaux de prolongement de la ligne 15 du tram entre la zone industrielle de Plan-les-Ouates et Saint-Julien auraient dû commencer en 2023. Mais, alors que le projet est toujours en attente d’une décision du Tribunal administratif fédéral (TAF) en raison de nombreux recours, il revient désormais dans l’arène politique. Les groupes UDC et MCG du Grand Conseil ont en effet déposé une motion demandant de réétudier le projet. «J’ai été approché par des opposants perlysiens au tracé et en l’étudiant, je me suis rendu compte de son incohérence», indique l’auteur UDC du texte, Florian Dugerdil, frère du candidat malheureux au Conseil d’État.

Il souligne que le projet, qui prévoit de faire passer le tram sur la route de Saint-Julien en interdisant le trafic de transit sur cet axe, «mènera à la réalisation d’une quasi-autoroute de contournement de Perly. Et pour cela, on va sacrifier 4 hectares de terrains agricoles alors qu’on ne peut presque plus en déclasser!»

Tranchée couverte

La motion avance que «le quartier situé au sud de la route de Saint-Julien, ses habitants et ses commerçants vont être sacrifiés pour le confort du trafic frontalier, ce village devenant ainsi une zone de transit mal conçue». Le texte demande au Conseil d’État d’étudier le tracé alternatif proposé par les opposants perlysiens à ce projet (à savoir faire passer le tram par Certoux), mais aussi d’autres possibilités, comme la réalisation d’une tranchée couverte sous la route de Saint-Julien pour les voitures ou un passage simultané de trams et véhicules automobiles sur cet axe.

Réaction tardive

Si ces alternatives ont de nombreux soutiens dans la commune frontalière, pourquoi remettre ce sujet à l’ordre du jour du Grand Conseil, alors qu’il est au bénéfice d’une autorisation de construire depuis plus de deux ans? «Cette motion arrive certes tardivement, mais je ne pense pas que ce soit trop tard, relève Florian Dugerdil. Si le Tribunal administratif fédéral donne raison aux opposants, on a bon espoir que ce texte pousse le Conseil d’État à trouver un compromis en étudiant les autres options.» Le chef de groupe MCG, François Baertschi, abonde dans ce sens. Il estime que le Grand Conseil a commis une grosse erreur en acceptant ce tracé à l’époque, «la preuve, c’est que ce projet est complètement bloqué. C’est un véritable monstre qu’on veut placer à notre frontière, un aspirateur à voitures. Quand on s’est trompé, il faut savoir changer d’avis», martèle-t-il avant de souligner que son groupe avait voté contre le projet. Reste que cette motion (qui n’est pas contraignante pour le gouvernement) a peu de chance d’être acceptée par une majorité



Plusieurs stations-services de la route de Saint-Julien se situent sur le tronçon sur lequel le trafic de transit ne sera plus autorisé pour laisser place au tram. Pierre Abensur

«Cette motion arrive comme la grêle après les vendanges, dans une séquence judiciaire où la dimension législative est définitivement passée.»

Pierre Maudet
Conseiller d’État chargé de la Mobilité

du Législatif. En effet, plusieurs groupes parlementaires nous ont d’ores et déjà signifié qu’ils s’y opposeraient probablement, à l’image du PLR, du Centre, des socialistes et de LJS. Mais si tous les élus de ces groupes contactés estiment que le temps politique est passé, que la motion arrive trop tard et que c’est désormais à la justice de trancher, plusieurs n’ont pas réellement défendu ce projet sur le fond.

Critiques

Certains ont même avoué qu’ils refuseraient de voter la motion, tout en critiquant un projet mal conçu depuis le début. C’est no-

tamment le cas du LJS Raphaël Dunand, qui déplore que l’ancien Conseil d’État ait voulu ménager la chèvre et le chou en réalisant un tram tout en construisant une route de contournement assurant un accès rapide à Genève pour les automobilistes. «Le gouvernement aurait dû faire des vrais choix en assumant une limitation du trafic individuel pour inciter réellement les automobilistes à prendre le tram et le Léman Express. Cela aurait permis de sauver des hectares de zone agricole.»

Un avis que partage le groupe des Verts, qui annonce soutenir un renvoi de la motion en commission. «Ce texte soulève des questions importantes, constate la députée Louise Trottet. S’il se trouve une majorité pour préserver la zone agricole et diminuer le trafic individuel motorisé de manière intelligente, on est évidemment pour dans la limite de ce qui est faisable à ce stade.» Que pense Pierre Maudet, chargé du Département de la santé et des mobilités (DSM), de la motion de l’UDC et du MCG? «Elle arrive comme la grêle après les vendanges, dans une séquence judiciaire où la dimension législative est définitivement passée», estime-t-il. Son responsable de la communication, Marc-André Siegrist, rappelle que le projet autorisé a été conçu dans le cadre d’une loi cantonale, votée par le Grand Conseil en juin 2020, qui prévoit que la traversée «de Perly (par le tramway) ne peut se faire en partage avec le trafic général». La mise en œuvre de la motion aboutirait au maintien, dans le cœur du village de Perly, du trafic de transit, s’élevant à plus de 18’000 véhicules par jour, souligne-t-il. Il ajoute que, dans l’attente du jugement du Tribunal administratif fédéral, il n’est pas prévu de mener des études supplémentaires. «En cas de refus du projet par le TAF, nous évaluerons avec les parties prenantes l’opportunité de poursuivre le processus juridique auprès du Tribunal fédéral.»

Les projets de tracés de l’extension de la ligne 15 du tram et de la route de contournement



Carte: G. Laplace;Source: Commune de Perly-Certoux