

Abo **Mobilité à Genève**

Pierre Maudet veut repenser le tram 15 plutôt que prolonger la bataille judiciaire

Le Conseil d'État renonce à recourir au Tribunal fédéral. Le magistrat en charge des Mobilités détaille les alternatives et annonce au moins cinq à six ans d'attente.



Aymeric Dejardin-Verkinder

Publié aujourd'hui à 15h00



«Je suis convaincu de la nécessité d'un tram à cet endroit-là. Mais ce projet, avec une route de contournement sur des terres agricoles et des expropriations de riverains, n'était pas bon», reconnaît Pierre Maudet, conseiller d'État chargé de la santé et des mobilités (DSM).

LAURENT GUIRAUD/TAMEDIA



En bref:

- Le Conseil d'État genevois renonce à recourir contre l'arrêt du TAF sur le tram 15.
- La route de contournement prévue au sud de Perly est définitivement abandonnée.
- Pierre Maudet privilégie l'élargissement de la plateforme douanière de Bardonnex comme alternative.
- Des mesures transitoires, comme des bus articulés, seront mises en place rapidement.

Le Conseil d'Etat renonce à recourir contre l'arrêt du Tribunal administratif fédéral (TAF) du 16 juillet, qui a [freiné le prolongement du tram 15](#) entre la zone industrielle de Plan-les-Ouates et St-Julien-en-Genevois. La route de contournement prévue au sud de Perly est abandonnée et le projet doit être entièrement repensé. Une nouvelle gouvernance doit être mise en place d'ici à la fin de l'année. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé des mobilités, explique les raisons de ce choix et les pistes désormais étudiées.

Pourquoi avez-vous choisi de ne pas saisir le Tribunal fédéral?

Parce que ce dossier doit être réglé sur le plan politique. C'est d'ailleurs l'approche que je défends depuis le début de la législature, il faut sortir autant que possible de la judiciarisation. Et il faut aussi être clair avec les Genevois: aller au Tribunal fédéral c'est repousser le tram de plusieurs années.

Je reste convaincu de la nécessité d'un tram à cet endroit et, plus largement, de l'importance de développer les transports publics. Mais il faut entendre ce que nous disent les habitants: ce projet avec une route de contournement sur des terres agricoles et des expropriations de riverains, tel qu'il avait été conçu il y a une quinzaine d'années, n'est pas le bon.

Quelles sont les alternatives?

Comme le relève l'arrêt du TAF, il faut renforcer l'existant plutôt que forcément créer de nouvelles infrastructures. Les possibilités sont limitées. Il y a d'abord un passage par le nord, via Certoux, mais la commune de Perly n'en veut absolument pas.

Une autre possibilité serait un site mixte sur la route de Saint-Julien, avec le tram et les voitures sur le même axe. Mais notre canton est exigu et les voiries ne sont pas extensibles à l'infini. Il faut aussi tenir

compte des reports de trafic sur les communes voisines. Tout cela est complexe et nécessite une concertation élargie avec les communes et [habitants concernés](#).

La troisième piste - que je défends - est l'élargissement de la [plateforme douanière de Bardonnex](#) et de l'autoroute de contournement. Nous avons déjà tenu trois séances à ce sujet avec les communes concernées et les recourants. C'est là que se trouve la véritable route d'évitement.

Cette piste autour de Bardonnex fait-elle déjà consensus?

Les séances de concertation menées avec les autorités communales en août sont plutôt encourageantes. Tout le monde est conscient que le statu quo n'est pas possible. Si nous voulons un tram sur voie partagée, il faudra réduire le trafic de 18'000 véhicules par jour à environ 5000 ou 6000. Les quelque 12'000 véhicules restants ne vont pas disparaître. Il faut donc déterminer quelle part peut être reportée sur l'autoroute et quelles solutions peuvent être développées avec les autorités françaises, notamment en matière de P+R.

Renoncer au recours permettra-t-il vraiment de gagner du temps?

Le Tribunal administratif a déjà mis trois ans à statuer. Un recours au Tribunal fédéral, c'est en moyenne douze à dix-huit mois supplémentaires. Et si le Tribunal fédéral renvoie le dossier au Tribunal administratif pour une nouvelle instruction, nous repartons pour plusieurs années.

Cela dit, ne pas recourir signifie malgré tout reprendre le projet à zéro, d'où l'importance de la concertation pour éviter les recours comme on a réussi à le faire sur le tracé du tram Nations – Grand-Saconnex, puisque

les personnes concernées devront pouvoir se prononcer.

Il faudra également une modification légale puisque cette route d'évitement est inscrite dans la loi. Dans tous les cas, il faut compter au minimum cinq à six ans. Le tram ne pourra pas être mis en service avant ce délai.

Ce n'est pas le tram en tant que tel qui prend des années, ce sont les contraintes légales et réglementaires qui nous sont imposées au niveau fédéral. Tout changement est inscrit comme nouveau projet qui requiert de ce fait de nouvelles études et des procédures d'approbation au niveau fédéral.

Que comptez-vous faire pendant ces cinq à six années?

Il faut des mesures immédiates que nous pouvons mettre en place pour les habitants, comme l'augmentation de la fréquence des bus et de leur capacité avec par exemple des bus articulés beaucoup plus grands. Les voiries déjà élargies côté français afin d'accueillir le tram pourraient notamment permettre d'offrir au bus une voie dédiée. Cela peut aussi impliquer des restrictions de trafic à l'entrée de Perly pour donner la priorité aux transports publics.

Quelles leçons tirez-vous de la conception initiale du projet?

Le découpage du projet en étapes successives dans un temps long n'a pas aidé. Le projet remonte à 2010 et c'est le Grand Conseil qui, en 2013, a imposé l'inscription de la route d'évitement dans la loi. Certains éléments ont été inscrits dans la loi sans avoir été suffisamment négociés et concertés avec les résidents. Aujourd'hui, j'aurais été très mal à l'aise à l'idée de recourir: lorsque je regarde cette route d'évitement,

résoudrait-elle vraiment les problématiques actuelles?

Le renoncement au recours a-t-il aussi des conséquences financières?

Certaines subventions fédérales qui étaient acquises ne le sont plus. Mais, dans le cadre du [projet d'agglomération 2 \(PA2\)](#), l'argent est de toute façon perdu en raison du temps qui s'est écoulé, que nous recourions ou non. Les fonds cantonaux qui étaient prévus pour la route d'évitement représentent tout de même plusieurs dizaines de millions de francs. Ils pourraient être mobilisés de manière plus avantageuse pour d'autres infrastructures. À mes yeux, ce qui coûte surtout, c'est l'inaction et la longueur des procédures judiciaires

Ce revers peut-il affaiblir la votation du 27 septembre sur les infrastructures en France voisine?

Au contraire, cette situation montre la nécessité de disposer d'une diversité de solutions. Le tram de Perly ne fait pas partie des objets soumis [au vote le 27 septembre](#). Les projets sur lesquels la population doit se prononcer ont déjà tous été approuvés par la Confédération, qui exige d'ailleurs que ceux-ci soient réalisés dans un délai de trois ans. Ils constituent des réponses alternatives immédiatement réalisables pour réduire la congestion du canton.

NEWSLETTER

«L'actualité en bref, le soir»

Chaque soir, retrouvez notre sélection de ce qui fait l'actualité dans votre canton, en Suisse et dans le monde.
[Autres newsletters](#)

S'inscrire

Aymeric Dejardin-Verkinder est journaliste RP à la Tribune de Genève et responsable des newsletters «Abonnés», «Saute-Frontière» et «Politique genevoise». Anciennement chef de la rubrique digitale du quotidien genevois avant d'être en charge de la planification éditoriale (Suisse romande) pour Tamedia publications romandes, il a travaillé 10 ans comme journaliste Web et responsable des réseaux sociaux. [Plus d'infos](#)

✕ @aymdej

Vous avez trouvé une erreur? [Merci de nous la signaler.](#)

9 commentaires