



CEVA Bien, mais avec des bémols: le verdict d'experts sur les gares



Un rapport d'experts
pointe des difficultés
autour des futures
gares. DR

Les services de l'Etat justifient leurs options après la publication d'un rapport sur l'aménagement des futures stations

Marc Moulin Textes

Cela ne devrait pas être un nouveau désastre comme les places de Cornavin et de Bel-Air. Mais le pourtour des gares CEVA présente déjà des faiblesses prévisibles aux yeux de certains experts. A la demande de la Cour des comptes, le Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL (Ecole polytechnique fédérale de Lausanne) a examiné les aménagements prévus autour de ces nouveaux pôles ferroviaires. Dans l'ensemble, le rapport est positif quant au confort et à la générosité des espaces prévus. Au point que la Cour des comptes estime que ce savoir-faire devrait maintenant être appliqué pour rectifier les ratages du passé. Si le travail mené autour des gares CEVA est «globalement bon», comme le dit la conclusion du rapport de l'EPFL, celle-ci ajoute «un bémol pour les relations avec le tram». Les exemples ci-contre des gares de Pont-Rouge, Chêne-

Bourg et des Eaux-Vives offrent des indications sur le type de souci rencontré.

Un autre reproche vise le cadrage des aménagements: le pourtour immédiat des gares a certes fait l'objet de réflexions poussées, mais on n'a pas élargi le débat aux cheminements dans un périmètre de 800 mètres à un kilomètre de ces stations, dont c'est pourtant la zone de chalandise. Cela s'explique car un mandat aussi étendu n'avait pas été donné aux services cantonaux, tempère le professeur qui a dirigé l'étude de l'EPFL, Vincent Kaufmann. Ce spécialiste de la mobilité estime que bien des détails pourront être réglés dans un second temps, si des problèmes se confirment à l'usage: «Je suis plutôt optimiste.»

L'Etat, pour sa part, justifie les choix qui ont été les siens par la voix de responsables des départements des transports et de l'aménagement, tous deux impliqués dans le processus. Ils réagissent aux remarques soulevées au sujet de quatre des cinq nouvelles gares qui sont en train d'être achevées dans le canton. Une cinquième station, celle de Champel, n'est pas évoquée dans cet article, tout simplement car elle suscite moins de critiques.



PASCAL FRAUTSCH

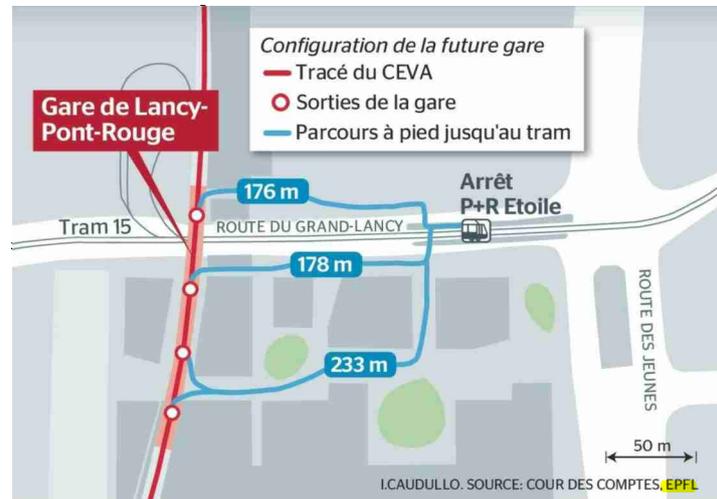
Au Bachet, une simple halte et de gros parkings

● Des nouveaux projets de parkings relais (P+R), totalisant 1300 places, doivent jouter à terme la station du Bachet. Or, ce n'est qu'une halte où s'arrêteront les seuls omnibus, mais pas les trains grandes lignes qui desserviront les Eaux-Vives ou Pont-Rouge. Les experts de l'**EPFL** trouvent cela «mystérieux», ce d'autant qu'il est question de faire disparaître le parking-relais de l'Etoile près de Pont-Rouge. «Les personnes qui se parquent à Bachet ne pourront pas y prendre un train les conduisant jusqu'à Nyon, ils devront changer à Cornavin ou Pont-Rouge, note Vincent Kaufmann. Ce n'est pas une catastrophe, mais ce n'est pas idéal.»

L'Etat justifie la localisation des parkings, prévus dans la stratégie cantonale, par la volonté de retenir une partie du

trafic le plus en amont possible avant qu'il n'entre en ville. «Le quartier Praille-Acacias-Vernets constituera une extension du centre-ville, fait remarquer Philippe Viala. Et si le Bachet est en effet une halte et non une gare, on y trouve une grande plate-forme multimodale avec les trams et de nombreux bus, ce qui justifie ces parkings.»

Le rapport salue la décision des autorités de fermer au trafic le bas de la route de La-Chapelle qui sépare l'arrêt de tram du siège des TPG. Une décision jugée «inévitabile» pour élargir l'espace disponible autour de la gare dans un contexte particulièrement contraint. Le souterrain piéton et cyclable passant sous la route de Saint-Julien ne sera en revanche pas élargi, pour des raisons d'économie. Les auteurs de l'étude s'attendent à le voir rapidement saturé.



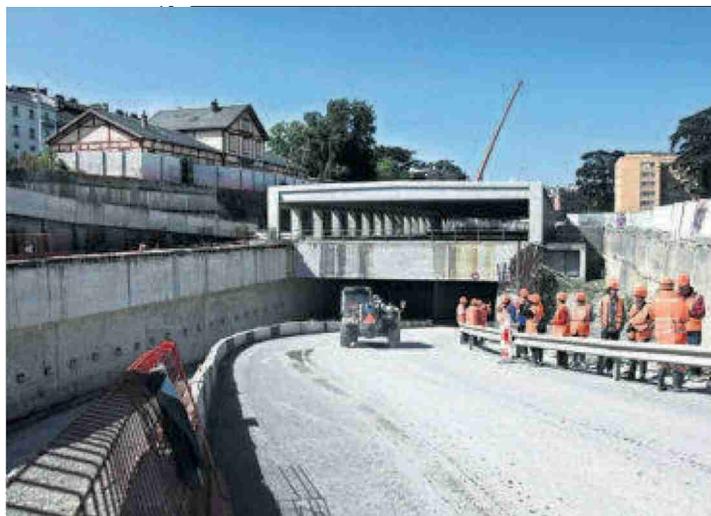
A Pont-Rouge, un slalom entre les immeubles

● A Pont-Rouge, les chemine-
ments réels calculés des quatre
sorties de la gare jusqu'à l'arrêt
P+R Etoile du tram 15 mesure-
ront de 176 à 233 mètres. Et ils
s'annoncent souvent fort
tortueux. Ils seront encore plus
longs entre la gare et certains
arrêts de bus. «Les autorités ont
renoncé à rapprocher l'arrêt de
tram en le déplaçant sous la
nouvelle gare, observe Vincent
Kaufmann. Mais de nouveaux
escaliers ont été ajoutés pour
descendre des quais. Il reste que
le nouveau quartier que les CFF
bâtissent au pied de la gare était
déjà conçu et a donc constitué
une contrainte.»

Qu'en dit le Canton? «Dépla-
cer l'arrêt du tram sous les voies
ferroviaires n'offre pas une
meilleure qualité d'usage,
répond Philippe Viala. En effet,
sous le pont, les espaces
d'attente se résument à des

trottoirs exigus n'offrant qu'une
ambiance bruyante et sinistre.»
Il souligne une autre difficulté:
le maintien des voies ferroviai-
res dédiées à la logistique
contraint l'orientation des
sorties de la gare qui se feront
toutes du côté de Lancy. «Les
distances entre le train et le
tram ne sont pas si grandes et le
projet prévoit un aménagement
avec des trottoirs élargis et des
plantations», rassure-t-il.

A l'échelle du quartier, le
rapport note des cheminements
difficiles du côté occidental de la
gare, en direction du Petit-
Lancy et du Grand-Lancy. La
traversée du site à vélo s'anon-
ce plutôt ardue, sauf si les
cyclistes devaient - comme
l'anticipe le rapport - braver
l'interdiction qui leur sera faite
de circuler entre les immeubles
du quartier d'affaires qu'édi-
fient les CFF.



PAOLO BATTISTON

On craint une ruée sur le tram aux Eaux-Vives

● En 2020, on s'attend à ce que 14 000 personnes montent ou descendent du train chaque jour aux Eaux-Vives. En 2030, il y aurait 20 000 de ces mouvements. Les transports publics locaux vont-ils absorber cette marée? «Le tram 12 étant déjà saturé, il aura du mal, pronostique Vincent Kaufmann. L'idéal serait de créer un terminus intermédiaire aux Eaux-Vives pour renforcer la liaison entre cette gare et le centre-ville. Mais la nouvelle boucle de rebroussement qu'on y projette pour le tram ne pourra servir qu'en cas de perturbation sur la ligne. Heureusement, l'espace d'attente face au tram sera vaste.» Grâce à un nouvel arrêt, le tram accostera juste devant une des façades de la gare. Un vaste parvis pourra accueillir les passagers.

A l'Etat, on admet que la

question a été très débattue, mais on se veut confiant. D'une part, la ligne 12 verra ses cadences renforcées avec son extension sur Annemasse, avec six convois supplémentaires par heure. Les Eaux-Vives seront aussi une plaque tournante pour les bus: les lignes reliant le centre-ville à la plaine de la Seymaz desserviront la gare en empruntant le chemin Frank-Thomas et la route de Frontenex; d'autres lignes partiront vers Champel. «On table aussi sur la marche à pied et le vélo pour les gens qui se rendent dans le quartier de Rive, explique encore Gérard Widmer, directeur de la région Arve-Lac à la Direction générale des transports. Nous envisageons de travailler avec la Ville pour rendre l'axe de la Terrassière plus agréable pour les piétons.»



A Chêne-Bourg, un tram très distant de la gare

● A Chêne-Bourg, les distances à pied entre train et tram seront plus longues qu'à Pont-Rouge: on compte de 283 à 422 mètres entre les sorties de la gare et l'arrêt Peillonnex du tram 12. A titre de comparaison, l'intervalle moyen entre les arrêts de cette dernière ligne est de 375 mètres. «La ligne de tram se situe sur la route de Chêne, fait remarquer Philippe Viala. Prévoir une déviation de cette ligne pour desservir la gare aurait coûté très cher. Cela se justifie difficilement au regard du nombre de personnes descendant du train ou y montant à cette halte: environ 3000 en 2020, près de cinq fois moins qu'aux Eaux-Vives.» Et de préciser: une signalétique et des espaces publics seront réalisés en association avec la Commune pour faciliter le lien entre les deux infrastructures.

Vincent Kaufmann s'attend, lui, à d'intenses échanges entre train et tram à cette hauteur. «Les passagers qui auront pris le tram à Moillesulaz seront tentés de quitter cette ligne saturée dès Chêne-Bourg pour y prendre le train, plutôt que de poursuivre jusqu'aux Eaux-Vives, pour des motifs de confort et de rapidité, prédit-il. Mais il semble que les planificateurs n'escomptent pas de tels transferts.» Prévoir le comportement futur des usagers est toujours difficile. L'Etat souligne qu'il sera possible de rapprocher le tram de la gare grâce à une voie de rebroussement prévue sur l'avenue Grison. Le site chênnois offre en outre un exemple de liaison déficiente entre la gare et le quartier au sens large. Le rapport épingle un cheminement ardu jusqu'au centre sportif des Trois-Chêne.