

Alors qu'à Genève le CEVA sera déployé dans son intégralité au mois de décembre, la politique commerciale et d'aménagement des gares des CFF interroge

Les gares ont-elles encore une âme?

MOHAMED MUSADAK

Transports ► Qu'est-ce qu'une gare? La question peut paraître saugrenue, mais la mise en service au mois de décembre du CEVA – et sa révolution ferroviaire annoncée – la rend pertinente. Entre temples de la consommation et stations de métro impersonnelles et sans le moindre service, la politique des CFF en la matière ne donne pas satisfaction à tout le monde. Il y a quelques semaines des citoyens dénonçaient dans la *Tribune de Genève* l'absence de toilettes dans la plupart des haltes de la nouvelle ligne, tandis que d'autres s'offusquaient du peu d'espaces gratuits, dédiés à l'art ou à des activités citoyennes. Un autre modèle est-il possible?

Si l'histoire architecturale et urbaine des gares est très bien documentée, «celle de la gare en tant qu'espace public, social, d'urbanité, reste presque entièrement à faire», écrivait Karen Bowie, historienne française, dans un numéro dédié aux «Gares en mouvement» des *Annales de la recherche urbaine* paru en 1996. Cette absence de documentation facilement disponible, qui perdure encore aujourd'hui, laisse une grande marge d'appréciation sur les usages des gares, entre lieu de passages à haute intensité et lieu de séjour.

Lieu d'urbanité fort

Pour Sonia Lavadinho, anthropologue urbaine, fondatrice du bureau genevois Bfluid spécialisé dans l'étude des flux piétons et des usages des espaces publics, «il y a, en Suisse, une erreur cognitive qui pousse à trop considérer les gares comme des lieux de déplacements courts, alors que les voyageurs ont davantage une logique de séjour». Elle regrette notamment l'absence de porte-bagages dans les rames, de toilettes ou tout simplement de lieux de repos ou d'attente dans les gares. Les nouvelles habitudes des pendulaires, qui effectuent parfois

Les CFF font la distinction entre les gares RER et les plus grandes, comme celle de Cornavin, considérées comme «des hubs de mobilité où les affluences sont fortes et où les clients passent plus de temps». JPDS



plusieurs heures de trajets et d'attente dans la journée, ont, selon elle, changé la donne. «Les gares ont l'opportunité de créer de la vitalité en ville, puisque les voyageurs les considèrent désormais comme des lieux d'attente, d'atterrissage.»

Du côté des CFF, on fait la distinction entre les gares RER et les plus grandes. «Les gares comme celles des Eaux-Vives ou de Cornavin sont des hubs de mobilité où les affluences sont fortes et où les clients passent plus de temps. Ils y bénéficient donc de commerces, de lieux de

restauration, d'animations culturelles – et bien entendu aussi de toilettes», détaille Frédéric Revaz, porte-parole.

Tout payant?

Une stratégie qui porte ses fruits? Selon Sonia Lavadinho «les gares sont mieux perçues aujourd'hui, selon les dernières recherches et enquêtes de satisfaction. D'ailleurs la durée de séjour plus longue malgré des fréquences de trains plus importantes en atteste». Avant de nuancer et de mettre en garde contre une politique du presque

tout payant pratiquée par les CFF. «Les professionnels du domaine que sont les centres commerciaux ont arrêté cette politique et proposent davantage de lieux de repos ou de services gratuits, notamment pour les enfants, pour améliorer l'expérience des usagers.» L'ex-régie fédérale assume, quant à elle, ses pratiques: «L'offre en gare est principalement orientée vers la satisfaction des besoins de la clientèle des transports publics. Ceci n'exclut bien sûr pas la présence d'une offre non commerciale si celle-ci est

adaptée et appréciée par nos clients», avance Frédéric Revaz.

Quelle place pour la culture?

Cet ancrage commercial exclut les activités associatives ou citoyennes. Les CFF se refusent d'ailleurs à révéler les tarifs pratiqués en matière de surfaces commerciales. Une activité particulièrement lucrative (lire notre édition du 29 mai). Une situation qui n'étonne pas Sonia Lavadinho: «Dans la plupart des pays, les gares ne sont pas conçues pour être des lieux

d'expression informelle. Même si l'usage est public, il s'agit tout de même de lieux privés.»

L'essentiel des activités non commerciales sont d'ordre culturel. Mais la Suisse aurait du retard par rapport à ses voisins. «Il y a moins l'habitude qu'en France par exemple de faire des expositions. La SNCF ou la Régie autonome des transports parisiens (RATP) proposent, depuis des années, des expos, concerts ou encore distributeurs de petites histoires dans les files d'attente», explique la spécialiste.



«Dans la plupart des pays, les gares ne sont pas conçues pour être des lieux d'expression informelle»

Sonia Lavadinho

Les CFF assurent qu'ils disposent d'une réelle politique culturelle. «Citons les concerts de la Traviata de Verdi et le Boléro de Ravel en gare de Zurich, l'orchestre symphonique de Lausanne régulièrement à la gare, le festival Lausanne Lumières, ou encore notre action des pianos en gare, notamment à Genève. Nous organisons aussi actuellement la tournée 'Artists on Tour' pour agrémenter le séjour des clients. Toutes ces actions nous permettent de faire des gares des lieux de destination et pas seulement de passage.» I

PAS DE SYNÉRGIES PÉRENNES AUX EAUX-VIVES

Fleuron du dispositif du CEVA, la future gare des Eaux-Vives a été régulièrement présentée comme un pôle culturel, notamment de par sa proximité directe avec la Nouvelle Comédie. «Nous souhaitons qu'elle devienne la station du théâtre, mais pour l'heure aucune collaboration durable n'est prévue avec les CFF dans la gare», explique Natacha Koutchoumov, codirectrice de l'institution culturelle. Avant de nuancer: «En partenariat avec le théâtre Châ-

teau Rouge d'Annemasse, nous organiserons en 2020 la fête du Léman express. Ce sera l'occasion d'exporter la culture en gare et de faire passer le message aux usagers que la gare n'est pas qu'une étape entre leur domicile et leur lieu de travail mais aussi un endroit qui les connecte à la culture et qui fédère les lieux culturels entre eux.»

Rémy Pagani, conseiller administratif chargé des constructions et de l'aménagement en

Ville de Genève, regrette la politique «trop axée sur le profit» des CFF et livre un aveu d'impuissance: «L'ex-régie fédérale fait ce qu'elle veut dans les enceintes de ses gares. La seule marge de manœuvre de la Ville s'exerçait sur les espaces en surfaces. Nous avons fait en sorte que l'esplanade de la gare des Eaux-Vives devienne à l'avenir un lieu de vie et de rencontre destiné aux citoyens.»

MMK