



DSM  
Case postale 3918  
1211 Genève 3

Messieurs  
Michel Ducret et Martin Trippel  
Communauté d'intérêts pour les  
transports publics - CITraP  
Avenue Sainte-Cécile 29  
1217 Meyrin

N/réf. : 601245-2025

Genève, le 28 avril 2025

**Concerne : Ville de Genève - aménagement du secteur de Rive**

Messieurs,

*du Titel, du Netin.*

Votre courrier du 27 février m'est bien parvenu et a retenu ma meilleure attention.

Etant donné que le courrier adressé à Madame Frédérique Perler, Conseillère administrative, le 12 février traite plus spécifiquement du secteur de Rive et qu'il appellera des éléments de réponse de sa part, je me concentrerai ici sur les autres secteurs que vous mentionnez (Eaux-Vives, Chêne-Bourg et Cornavin).

Au fond, les questions légitimes que vous soulevez – concernant la qualité du transbordement et l'exploitation des transports collectifs – interrogent, d'une certaine manière, le(s) rôle(s) que l'on souhaite assigner à l'espace public. Les quatre secteurs que vous mentionnez s'inscrivent peu ou prou dans une grande complexité d'arbitrages à opérer en matière d'aménagement, où se confrontent différentes politiques publiques, toutes légitimes à être mises en avant, mais difficilement conciliable dans leur pleine mesure.

S'agissant de la gare des Eaux-Vives, vous évoquez sa place actuelle comme une *morne esplanade ayant remplacé une avenue verte et dotée d'une boucle de tramway qui resterait plus qu'utile aujourd'hui*. Il convient toutefois de rappeler que cette avenue, bien que qualifiée de verte, était en réalité occupée par un parking à ciel ouvert. Sa transformation s'inscrit dans un projet d'ensemble, où la desserte en transports collectifs joue un rôle central.

Côté route de Chêne, le déplacement de l'arrêt de tram a été opéré afin d'offrir une connexion optimale à l'entrée de la gare. Du côté de la rue Berthe Vadier, la connexion avec les lignes de bus a été conçue afin de concilier, autant que possible, fluidité des correspondances et espace adapté pour l'accueil des usagers en transbordement.

Certes, en matière d'offre de tramway, le maintien de la boucle aurait permis le développement d'une offre de renfort pour le centre-ville. Toutefois, ce besoin n'est pas avéré dans les faits : les transbordements vers le tramway en lien avec le Léman Express restent aujourd'hui très limités. Par ailleurs, cette boucle entraine en conflit avec les futurs bâtiments projetés, et son éventuel déplacement par la rue de Savoie aurait rendu impossible le maintien des accès pour les automobiles, ce qui n'était pas souhaitable. C'est dans ce contexte qu'un nouvel aiguillage

a donc été réalisé à proximité de l'arrêt Amandoliers, permettant d'améliorer l'exploitation des lignes 12 et 17 en cas d'incident dans les rues basses ou sur le plateau de Chêne (rebroussement possible dans les deux directions).

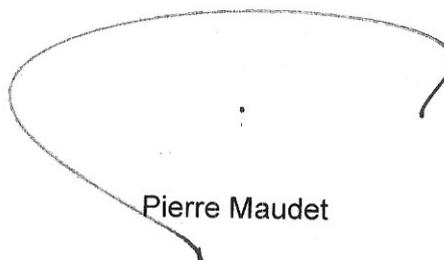
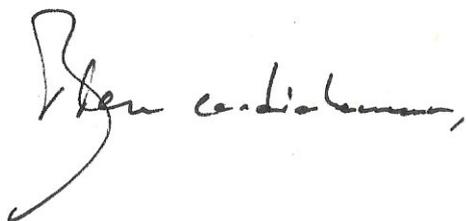
S'agissant de la gare de Chêne-Bourg, je prends aussi note de vos remarques quant à la qualité de la connexion. Là aussi, l'ancienne boucle, située à proximité de l'ancienne gare, se heurtait au projet d'aménagement de l'espace public de la gare de Chêne-Bourg et le tiroir n'était plus utilisé qu'en mode dégradé. Votre volonté de concentrer l'offre de transports collectifs et de réduire les distances de transbordement est compréhensible, mais elle entre en tension avec une autre vision : celle qui vise à concevoir un espace public plus équilibré, ne répondant pas uniquement aux besoins des transports collectifs.

A moyen terme, la commune de Chêne-Bourg souhaite ainsi aller plus loin dans cette démarche, en envisageant par exemple la piétonnisation de l'avenue Grison. Ce projet prévoit des commerces dans les rez-de-chaussée des immeubles avec l'objectif d'améliorer significativement la qualité de l'espace urbain et les conditions de déambulation des piétons.

Enfin, s'agissant de la gare de Cornavin – même si vous indiquez vouloir revenir sur ce sujet ultérieurement – je tiens à préciser que je n'ai pas bloqué le projet d'aménagement à mon arrivée. Ce que j'ai suspendu, c'est uniquement l'anticipation de certaines mesures de chantier qui auraient considérablement modifié l'accessibilité du secteur, alors même qu'aucun chantier n'était encore engagé.

Cela étant dit, je peux vous assurer que la qualité de l'offre de transports publics reste au cœur des préoccupations des différents acteurs impliqués sur ce périmètre. Les débats portent principalement sur des visions parfois divergentes, entre concentration et déconcentration des fonctions de transbordement.

En espérant avoir répondu en partie à vos considérations, je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.



Pierre Maudet