

Léman Express

Des suites logiques d'une mise en route

Avec la mise en service de cette nouvelle infrastructure de transports publics, la ville se transforme. Des équilibres se modifient: certains lieux vont progressivement s'affirmer comme des centralités, du fait de leur meilleure accessibilité, d'autres probablement perdront en attractivité. Des flux de déplacement seront infléchis ou réduits, en tous cas sur le sillon Thonon-Cornavin-Coppet. Effet de transfert modal, on estime la diminution du trafic urbain de l'ordre de 12 à 16%.¹

Le résultat d'une politique volontariste de développement des transports publics est là. Il s'agit maintenant d'en cueillir les fruits et d'en prolonger la logique en adaptant l'espace public, les rues et les places à la nouvelle donne afin d'offrir aux habitants une meilleure relation avec leur ville.

L'échelle urbanistique du Léman Express, sa complexité surmontée, ses coûts importants assumés, ne devrait-elle pas susciter un changement d'échelle

analogue (bien que moins coûteux) dans le traitement des espaces publics? Avec ce qu'on appellera une «infrastructure d'espaces publics», plus ambitieuse qu'une collection de mesures ponctuelles favorables aux déplacements doux, mais finalement sans grand impact sur la vie urbaine.

De nouvelles pratiques

On a vu, avec la construction du CEVA, et même avant son inauguration, le succès de la Voie verte d'agglomération. De nouvelles pratiques se sont rapidement imposées, ouvrant une relation plus vivante, moins motorisée avec le territoire. Prochainement, et cela est prometteur, son prolongement vers la ZIMEYSA, et son articulation avec la voie verte en direction de Bernex.

Autre occasion de rénovation urbaine à grande échelle, celle des espaces publics de la ville. Faisons des projets de véritables continuités d'espaces publics permettant de relier, à

pied ou à vélo, divers pôles de la ville. Réaménageons des rues et des places, encore largement formatées pour les déplacements motorisés. Développons des approches architecturales et paysagères pour ces espaces; en faveur d'un bon climat urbain – au propre et au figuré – pour les piétons et les cyclistes.

Pour ce faire, il faudra bien un jour acter et consolider la diminution de part modale des transports individuels motorisés avec le levier de la *Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée* (LMCE) et ramener à des usages collectifs des espaces publics ne servant souvent qu'au stationnement privé. Aussi, il faudra repenser le réseau à neuf, fixer des priorités, cesser d'additionner les contraintes fonctionnelles de tous les modes de déplacement. □

Christophe Beusch, architecte
et Philippe Burri, ingénieur.

¹Office cantonal des transports

«Réaménageons des rues et des places, encore largement formatées pour les déplacements motorisés. Développons des approches architecturales et paysagères pour ces espaces; en faveur d'un bon climat urbain – au propre et au figuré – pour les piétons et les cyclistes.»

