

Le 28 septembre, les Genevois·es devront choisir entre l'initiative des Vert·es qui veut sécuriser les trajets à pied et le contre-projet qui entend se concentrer sur les besoins des personnes handicapées

La place pour les piétons en débat



CÉLINE GARCIN

Mobilité ► Quelle place souhaitons-nous accorder aux piétons dans l'espace public? Le 28 septembre, les électrices et électeurs du canton devront se prononcer sur deux textes soumis aux votations. D'un côté, «l'initiative piétonne» des Vert·es demande des aménagements à hauteur de 40 millions de francs par an pour sécuriser les déplacements à pied dans l'ensemble du canton. De l'autre, le contre-projet du Grand Conseil entend se concentrer sur les besoins des personnes handicapées et une meilleure signalétique des itinéraires de mobilité douce.

Si le sujet divise, toutes les parties s'accordent sur un point: l'importance de la marche et des aménagements piétonniers sur le territoire genevois. Le désaccord concerne les moyens déployés pour encourager ce mode de déplacement doux. Les lois actuelles sont-elles suffisantes ou doivent-elles être révisées pour répondre aux enjeux actuels?

«Corrige une injustice»

Pour les initiant·es, leur texte, soutenu par les socialistes, les Jeunes vert·es et les principales associations en faveur de la mobilité douce, «corrige une injustice» quand son contre-projet n'est qu'«alibi» pour «induire la population en erreur». «Deux tiers de l'espace public sont actuellement accaparés par le trafic motorisé individuel, a tonné le vert Cédric Jeanneret, face à la presse. Les transports publics, les cyclistes, les piétons, les arbres et le mobilier urbain doivent se partager le tiers restant.»

L'écologiste a souligné à plusieurs reprises l'aberration



Les initiant·es fustigent le fait que deux tiers de l'espace public sont actuellement accaparés par le trafic individuel motorisé. JPDS

de cette équation alors que 39% des déplacements dans le canton – 50% en Ville de Genève – se font à pied. «Tout trajet commence et se termine par la marche, il n'y a pas de sens d'opposer ce mode de déplacement aux autres», insiste Marco Weil, de l'association Mobilité piétonne. «L'initiative complète la loi sur la mobilité douce en renforçant le volet piéton qui est son mailon faible», résume Virginie Bjertnes, d'Actif-Trafic.

Le texte vise trois objectifs: la création de cheminements continus, directs et agréables à parcourir à pied sur l'ensemble du territoire cantonal, l'aménagement de nouvelles zones piétonnes et, enfin, des accès

«Actuellement, un piéton peut attendre jusqu'à 40% de son temps de parcours»

Virginie Bjertnes

facilités aux gares et aux arrêts de transports publics pour les marcheuses et les marcheurs. «Actuellement, un piéton peut attendre jusqu'à 40% de son temps de parcours», rapporte Virginie Bjertnes se référant à une étude réalisée par Actif-Trafic sur huit trajets types de dix minutes à pied en ville.

Les initiant·es demandent également l'inscription dans la loi de la séparation des flux cyclistes et piétons. «Ce n'est plus possible d'avoir des voies partagées, tout le monde en a marre», s'emporte Cédric Jeanneret, illustrant son propos par «la gabegie» observée sur le trottoir devant l'horloge fleurie alors que six voies sont réservées au trafic motorisé.

Comment a été estimée la somme annuelle de 40 millions pour réaliser ces aménagements? «C'est un montant significatif qui correspond à 10% des investissements dans les infrastructures routières et aux économies réalisées chaque année par le canton grâce à la marche», précise Cédric Jeanneret.

«Une attaque contre le trafic motorisé»

Si l'Association des communes genevoises a voté en faveur de l'initiative, la majorité du Grand Conseil et le Conseil d'Etat s'y opposent, estimant le texte trop contraignant et l'investissement financier requis excessif. «Il est difficile de voir

dans cette initiative autre chose qu'une nouvelle attaque des Verts contre le trafic motorisé individuel, juge Murat-Julian Alder, député PLR qui siège à la commission des transports. Sous un nom sympathique, il s'agit en réalité de supprimer des voies de circulation et des places de stationnement, ce qui va à l'encontre du libre choix du mode de transport inscrit dans la Constitution genevoise.»

A l'instar de l'ensemble de la droite, l'élu prône un encouragement à la marche qui n'ampute pas l'espace réservé au trafic individuel motorisé. Le contre-projet, élaboré par la majorité du Grand Conseil en espérant que les initiant·es retirent leur texte, reprend une idée de la commune de Thônex. «Il s'agit d'installer des panneaux signalétiques indiquant le temps à pied et à vélo pour rejoindre les principaux centres d'intérêt, détaille le libéral-radical. Cette proposition ne coûterait que 1,8 million, est concrète et aurait un impact direct sur la mobilité douce.» Estime-t-il que les aménagements piétons actuels sont suffisants? «Nous sommes bien lotis à Genève, même si la fluidité pourrait être améliorée sur certains axes.»

Soutenu par le Conseil d'Etat également, le contre-projet propose par ailleurs d'inscrire dans la loi le droit des personnes handicapées d'accéder aux infrastructures et équipements publics aux mêmes conditions que le reste de la population. «L'initiative a eu le mérite de mettre en lumière cette insuffisance au niveau de la mobilité», relève Murat-Julian Alder.

La Fédération genevoise des associations de personnes handicapées et de leurs proches (féghaph) s'est toutefois rangée du côté des initiant·es. «Nous refusons d'être le faire-valoir du contre-projet, tonne son vice-président, Olivier Dufour. Nous ne voyons pas l'intérêt de faire une loi pour appliquer ce qui est déjà inscrit dans la Constitution.»