

La marche, «reine sans couronne» à Genève

MOBILITÉ Soumis au peuple lors des votations du 28 septembre, une initiative piétonne et un contre-projet visent à légiférer sur le mode de déplacement le plus utilisé dans la Cité de Calvin, avec des propositions très différentes

FRÉDÉRIC JULLIARD

Ah, la marche! Reine des moyens de transport, silencieuse, non polluante, bonne pour la santé physique et mentale. Mais reine sans couronne, négligée par les stratégies de mobilité, qui traitent le piéton comme la cinquième roue du char ou le dernier pneu du SUV. C'est du moins le constat des Vert-e-s genevois-e-s, qui veulent favoriser la marche comme moyen de transport à part entière, par le biais d'une initiative soumise au peuple lors des votations du 28 septembre. Mettre un pied devant l'autre constitue déjà le premier mode de déplacement dans le canton. Mais les infrastructures ne sont pas à la hauteur, regrettent les initiateurs: trajets discontinus, attente interminable aux feux, signalétique défaillante et manque de sécurité, en particulier pour les enfants, les seniors et les personnes à mobilité réduite.

Reconnaissez aussi le rôle de la marche dans la mobilité, la droite genevoise, élargie au MCG et à LJS, juge par contre l'initiative inutile et dispendieuse. Elle propose un contre-projet moins contraignant, mettant l'accent sur les besoins des personnes à mobilité réduite et sur une nouvelle signalétique piétonne. Le Conseil d'Etat préfère le contre-projet, en rappelant que son plan d'action pour la mobilité active, en cours de réalisation, prévoit notamment deux «magistrales piétonnes» continues et sécurisées.

Selon une étude de 2021, 39% des déplacements se font à pied dans le canton, et même 51% en ville de Genève. La marche est aussi très égalitaire: «Tout le monde marche, constate Sébastien Munafò, du bureau d'études sur la mobilité 6-t. On constate très peu de différences d'âge, de genre ou de revenus entre les piétons, alors que c'est nettement plus contrasté pour le vélo, la voiture ou les transports publics. Même les 75 ans et plus parcourent en moyenne plus d'un kilomètre par jour à pied à Genève.»

La forte part piétonne dans les déplacements prouve que les infrastructures sont bonnes, estiment les partisans du contre-projet. Faux, rétorquent les adeptes de l'initiative: cette prépondérance s'explique par la densité urbaine genevoise, la plus élevée de Suisse, et non par la qualité des aménagements.

Sans se prononcer sur les solutions législatives soumises au peuple, Sébastien Munafò estime que la marche constitue trop souvent «l'angle mort» des politiques de mobilité, bien au-delà de Genève. «La marche répond aux enjeux de durabilité, de lutte contre le bruit



Pour les initiateurs, c'est la densité urbaine genevoise qui explique la forte part piétonne dans les déplacements actuellement. (GENÈVE, 2 SEPTEMBRE 2025/NORA TEYLOUNI/LE TEMPS)

et la pollution, d'une mobilité décarbonnée et favorise l'attractivité commerciale. Elle rapporte de l'argent par son effet sur la santé, ce qu'on appelle les «externalités positives». Dans un contexte urbain dense, elle ne présente que des

«Un vrai réseau piéton augmentera la sécurité des femmes qui rentrent tard le soir ou font du sport»

MARGOT WOHNLICH, DU COMITÉ DES JEUNES VERT-E-X-S

avantages: un piéton occupe environ 30 fois moins d'espace public qu'une voiture. En regard de ces atouts, les moyens très peu importants qui sont consacrés à la marche par les pouvoirs publics ont toujours frappé les spécialistes.»

Face à ce constat, que proposent les deux textes soumis au peuple le 28 septembre?

■ L'initiative

L'initiative 192 prévoit un maillage d'aménagements piétonniers «continus, directs, confortables et sécurisés», des «axes forts piétons» entre les quartiers, le développement des zones piétonnes, des accès piétons aux «centralités, gares et interfaces de transports publics». Le texte prévoit un minimum de 40 millions de francs par an pour réaliser les infrastructures nécessaires, dont au moins la moitié pour le réseau piéton.

■ Le contre-projet

La majorité du Grand Conseil a rejeté l'initiative et proposé un contre-projet. Celui-ci, selon la brochure de vote, «vise à favoriser la mobilité des personnes en situation de handicap», en créant une base légale pour reconnaître leur place sur le domaine public. Le texte demande aussi à intégrer dans la législation des éléments spécifiques en lien avec les déplacements à pied, et prévoit le déploiement d'une signalétique piétonne.

Le peuple votera sur l'initiative, sur le contre-projet et sur une question subsidiaire pour les départager en cas de double oui.

■ Pourquoi voter pour l'initiative?

«L'initiative vise à corriger une injustice: le moyen de transport le plus populaire doit se contenter des miettes», a expliqué le député vert Cédric Jeanneret lors d'une récente conférence de presse du comité unitaire pour l'initiative. «À Genève, 66% de l'espace public sont réservés au trafic individuel motorisé, en comptant les voies de circulation et les parkings, ajoute Virginie Bjertnes, d'Actif Trafic. Le dernier tiers se partage entre tout le reste: transports publics, cyclistes, piétons, mobilier urbain et arbres!»

Quant au montant minimum de 40 millions par an, les initiateurs le jugent raisonnable: «Cela correspond à environ 10% des investissements annuels cantonaux en matière de mobilité», explique Cédric Jeanneret. Or la marche est le seul moyen de transport qui rapporte! Elle évite des dépenses liées à la santé et à la perte de temps dans les bouchons.»

L'initiative insiste aussi sur la sécurité. «En 2024, 40% des accidents concernant des enfants à pied se sont produits sur le chemin de l'école, indique Didier Bonny, de l'Association transports et environnement (ATE). Plus le chemin est sûr, plus les parents laissent leurs enfants aller à l'école à pied. Sinon ils les amènent en voiture.» Ce point prouve que l'initiative bénéficiera aussi aux habitants de la campagne, selon Didier Bonny.

Quant aux personnes à mobilité réduite, sur lesquelles insiste le contre-projet, elles bénéficieraient davantage de l'initiative, assure Olivier Dufour, vice-président de la FéGAPH (Fédération genevoise d'associations de personnes handicapées et de leurs proches). «Nos membres refusent d'être le faire-valoir du contre-projet. Les personnes à mobilité réduite sont des piétons en droit suisse. Nous ne demandons pas de faire quelque chose juste pour elles: autant agir pour tout le monde! Cela bénéficiera aux parents avec poussette, aux seniors, à ceux souffrant de surdité...»

Margot Wohnlich, du comité des Jeunes Vert-e-x-s, souligne un autre avantage: «Le sentiment de sécurité a un impact majeur sur la mobilité

des femmes dans l'espace public. Un vrai réseau piéton augmentera la sécurité de celles qui rentrent tard le soir ou font du sport.»

■ Pourquoi voter pour le contre-projet?

Membre de la Commission des transports du Grand Conseil, le PLR Murat Julian Alder n'y va pas par quatre chemins, piétonniers ou non: «Cette initiative est totalement inutile! Genève est déjà le canton où les gens se déplacent le plus à pied. Ce texte n'a aucune nécessité d'exister.» Le député estime que l'initiative, lancée durant l'automne 2022, «a servi de gadget électoral pour Les Vert-e-s» en vue des élections de 2023, et vise une nouvelle fois «à embêter les personnes qui n'ont pas d'autres choix que de se déplacer en transport individuel motorisé.»

L'initiative conduirait à supprimer des voies de circulation et des places de parc, dénonce Murat Julian Alder, alors que «la réalité, c'est qu'on peut se déplacer pratiquement partout à pied à Genève. Les Vert-e-s proposent de dépenser 40 millions par an pratiquement dans le vide, car leur initiative ne dit rien sur les mesures concrètes que financera ce montant.»

La droite du Grand Conseil attribue un mérite à l'initiative, «celui de reconnaître la marche comme un mode de déplacement à part entière, alors que la mobilité douce est trop souvent considérée sous le seul angle du vélo». Raison pour laquelle elle a choisi de lancer un contre-projet, «plus concret et plus raisonnable, pour que l'initiative soit retirée. Mais une gauche jusqu'au-boutiste n'en a pas voulu.» Celui-ci respecterait, lui, le libre choix du mode de transport, ancré dans la Constitution genevoise.

Les milieux des transports craignent que le réseau routier ne devienne «déstructuré et déhiérarchisé», selon les termes du TCS. Le trafic risquerait alors de se reporter sur les quartiers d'habitation.

Le contre-projet met l'accent sur les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite, plaide Murat Julian Alder, en obligeant le législateur à en tenir compte dans les aménagements. Il prévoit aussi une signalétique piétonne dans tout le canton, s'inspirant du modèle des sentiers pédestres. Le projet est basé sur l'idée de deux jeunes politiciens de Thônex, qui ont proposé un système indiquant la direction et le temps de marche pour les principaux centres ou points d'intérêt de la commune.

Alors, initiative ou contre-projet? Le 28 septembre, le peuple choisira... à moins qu'il ne les refuse tous les deux. ■