

Mobilité: Genève va-t-il bichonner les piétons?

Initiative Faut-il un maillage de réseaux piétons sur tout le territoire ou concentrer les efforts pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite? Les citoyens trancheront le 28 septembre.

Rachad Armanios Textes

Genève, champion des déplacements piétons en Suisse, votera le 28 septembre sur l'«Initiative piétonne: pour un canton qui marche», déposée par les Verts. Le peuple choisira entre ce texte et son contre-projet, adopté par la majorité de droite du Grand Conseil.

La gauche recommande de rejeter le contre-projet, d'accepter l'initiative et de la privilégier dans la question subsidiaire. C'est l'inverse pour la droite parlementaire (MCG, LJS, Le Centre, PLR et UDC), sur laquelle le Conseil d'État est aligné. Les Verts libéraux appellent, eux, au double oui en privilégiant l'initiative.

Celle-ci prévoit, sur tout le territoire, un maillage d'aménagements spécifiques aux piétons dans et entre les quartiers et les communes. Ils devront être continus, directs, confortables et sécurisés. Leur accessibilité universelle, c'est-à-dire pour les personnes à mobilité réduite, sera garantie. Les flux entre piétons et cyclistes seront séparés. Des axes forts piétons seront développés, ainsi que davantage de zones piétonnes et à priorité piétonne.

Au moins 40 millions de francs seront budgétés chaque année pour réaliser des projets. Les premières actions devraient voir le jour deux ans après l'adoption du texte.

Gymkhana

Mais le canton de Genève est-il vraiment l'as des déplacements piétons? Oui, se félicite le député Vert Cédric Jeanneret: «Un petit territoire avec peu de dénivélés explique que la marche soit le premier mode de transport genevois. Elle représente 39% des déplacements et jusqu'à 50% en ville.»

Or, déplore notre interlocuteur, «les piétons que nous sommes tous se partagent «les miettes» de la voirie. L'initiative vise à rétablir un certain équilibre en faveur de ceux qui privilégient les déplacements les moins gourmands en espace public. Il en faut 37 fois moins pour un piéton que pour une voiture.»

Marcher à Genève relève-trop souvent d'un gymkhana, faute également d'itinéraires continus et en raison de feux trop longs. Sans compter les risques pour la sécurité: «Il n'y a pas de trottoirs dans la rue qui traverse Choulex où je vis, illustre Cédric Jeanneret, les enfants se pressent contre les murs pour aller à l'école, ce qui pousse des parents à les y emmener en voiture.»

En incitant à laisser au garage son véhicule motorisé, l'initiative diminuera les bouchons au profit de ceux qui ne peuvent se priver de leur voiture, à commencer par les professionnels du transport et les entreprises, insiste l'écologiste. Qui ajoute: «La marche, c'est aussi moins de pollution et de bruit, c'est bon pour la santé et c'est plus de sécurité, de lien social et d'attractivité pour le canton.» Vu sous cet angle, «les aménagements piétons rapportent davantage qu'ils ne coûtent».

Texte «inutile»

Tous ne sont de loin pas de cet avis! «Le but est de pourrir la vie des gens qui n'ont pas d'autre



L'initiative prévoit notamment de séparer les flux entre piétons et cyclistes. Lucien Fortunati

«L'initiative vise à rétablir un certain équilibre en faveur de ceux qui privilégient les déplacements les moins gourmands en espace public. Il en faut 37 fois moins pour un piéton que pour une voiture.»

Cédric Jeanneret
Député Vert au Grand Conseil

«Il est déjà possible de se déplacer à pied presque partout, à l'exception de certaines communes éloignées.»

Murat Julian Alder
Député PLR au Grand Conseil
et auteur du contre-projet

choix que de se déplacer en véhicule motorisé», réplique le député PLR Murat Julian Alder, auteur du contre-projet. Car l'initiative impliquera de supprimer des places de parking, d'empiéter sur les voies routières ou même sur la zone agricole en campagne, s'insurge la droite. «Cela viole la liberté du choix du mode de transport et le principe de leur complémentarité», martèle l'élus PLR.

Selon lui, le succès de la marche à Genève prouve que «l'initiative est inutile et qu'elle ne diminuera pas le recours à la voiture. Car il est déjà possible de se déplacer à pied presque partout, à l'exception de certaines communes éloignées.» Lors des débats parlementaires, plusieurs interventions ont en outre pointé «l'absurdité» de vouloir des trottoirs sur les routes de campagne.

Reconnaissant des points noirs, Murat Julian Alder estime qu'il s'agit de cibler les amélio-

rations plutôt que d'imposer une solution globale «technocratique et complexe».

Il qualifie encore d'«irresponsable et disproportionné» de budgétiser 40 millions par an sans savoir à quoi ils seront concrètement affectés.

En revanche, «les auditions des représentants des milieux du handicap ont souligné la nécessité d'améliorer l'accessibilité des aménagements pour les personnes en fauteuil roulant», poursuit le PLR. C'est donc sur cet aspect que s'est concentré le contre-projet.

Il stipule que les cheminements piétons devront «tenir compte» des besoins des personnes à mobilité réduite et que l'État «favorise» leur mobilité. Au plus tard huit ans après l'adoption du plan d'actions pour les mobilités actives (PAMA), deux axes majeurs pour piétons (des «magistrales») devront aussi être réali-

sés, respectant la norme sur les «espaces de circulation sans obstacles». Ce qui projette ces aménagements en 2028, puisque le Grand Conseil a déjà adopté le PAMA 2024-2028, élaboré par le Département de la santé et des mobilités.

Le contre-projet prévoit aussi dans ce délai une «signalétique piétonne claire» dans l'ensemble des communes. À cet égard, Murat Julian Alder comme le PAMA proposent de s'inspirer de Thônex, qui a installé des panneaux indiquant les temps de déplacement à pied et à vélo vers les principales infrastructures de la commune. «Voilà qui, concrètement et à moindres frais, incitera à marcher», affirme le député.

«Alibi et redondant»

«C'est bien, mais ces panneaux, c'est minimaliste», commente Cédric Jeanneret, pour qui «seule la qualité des aménagements

peut faire la différence». Pour les défenseurs de l'initiative, ce contre-projet est un alibi pour la faire couler: redondant avec le PAMA, il ne permettra rien de plus que cette feuille de route.

Celle-ci prévoit déjà de créer plus de 80 km d'aménagements pour les piétons et les cyclistes, dont au moins deux magistrales piétonnes. Deux corridors continus, sécurisés et balisés ont été identifiés: un cheminement par les parcs, des Pâquis à l'aéroport; et un axe passant par Cornavin, Bel-Air, Rive et la gare des Eaux-Vives. Il s'agira encore, notamment, d'assurer la continuité des itinéraires cyclables et piétons aux points de passage douaniers.

Au Grand Conseil, le conseiller d'État chargé des Mobilités, Pierre Maudet, a souligné les avancées que ce plan a déjà permises depuis le dépôt de l'initiative. Il a aussi insisté sur l'importance d'une bonne collaboration avec les communes pour aboutir à des progrès concrets, une collaboration que l'initiative, imposée par le haut, risquerait de mettre à mal.

Au contraire, rétorque Cédric Jeanneret, l'initiative «permettra de réaliser de nombreux aménagements piétons dans les communes que ces dernières souhaitent, mais qui sont trop souvent bloqués par le Canton».

Le député Vert conclut: «Oui, des trottoirs sont nécessaires, y compris en campagne où des joggeurs se mettent en danger le long des routes.» Selon lui, pas question d'empiéter sur les terrains agricoles, mais sur les voies automobiles en choisissant de «donner la priorité aux usagers de la voirie les plus vulnérables».

Le milieu du handicap roule pour l'initiative

Jugeant le contre-projet «ni utile, ni nuisible», la Fédération genevoise des associations de personnes handicapées et de leurs proches (Fégaph) ne fait pas de recommandation de vote à son propos, tout en appelant à accepter l'initiative, informe son secrétaire général, Cyril Mizrahi, également député socialiste.

Selon lui, le contre-projet fait doublon avec la Constitution, qui garantit déjà l'accessibilité universelle pour les personnes à mobilité réduite. Le PLR Murat Julian Alder s'inscrit en faux: «Une loi spécifique est davantage contraignante

et permettra d'aller plus loin que le statu quo ou que l'initiative, dont la formulation est vague.»

Cyril Mizrahi renvoie le «compliment» à son expéditeur: «L'initiative garantit l'accès universel sur l'ensemble des aménagements piétons, tandis que le contre-projet parle seulement de tenir compte des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite, ce qui n'est absolument pas contraignant. Dans les faits, par exemple, l'éclairage public est de plus en plus réduit, au détriment de la sécurité des piétons, et en particulier de celle des malvoyants.»

«En prévoyant un budget annuel, l'initiative se donne les moyens de ses ambitions, alors que le contre-projet risque de seulement revenir à du bricolage», estime quant à elle la présidente du Club en fauteuil roulant, Corinne Bonnet-Mérier.

«Nous soutenons l'objectif de doter tout le territoire d'itinéraires sécurisés et continus, conclut-elle. J'ai une amie en fauteuil dont le père a un camping-car en périphérie. Quand elle va le voir, le bus la laisse au milieu de nulle part, elle doit parcourir plus d'un kilomètre sans trottoir.»