



Date de dépôt : 9 janvier 2024

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier l'initiative populaire cantonale 192 « Initiative piétonne : pour un canton qui marche »

Rapport de majorité de Murat-Julian Alder (page 6)

Rapport de première minorité de Marjorie de Chastonay (page 122)

Rapport de seconde minorité de Caroline Marti (page 128)

- | | |
|--|------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 17 février 2023 |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, au plus tard le | 17 juin 2023 |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 17 juin 2023 |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 17 février 2024 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 17 février 2025 |



Initiative populaire cantonale

« Initiative piétonne : pour un canton qui marche »

Les citoyennes et citoyens soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, conformément aux articles 57 à 64 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, et aux articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative législative :

Art. 1 Modifications

La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée du (H1 21) du 5 juin 2016 est modifiée comme suit

Art. 3 al. 2 lettre e (nouvelle teneur)

e) Des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon continue, directe, confortable et sécurisée à l'intérieur et entre les quartiers et les communes, d'accéder aux transports publics, aux services et aux commerces de proximité et d'assurer l'interconnexion entre les différents modes de transport et ceci sur l'ensemble du territoire. Leur accessibilité universelle est garantie. Le développement de voies vertes est favorisé ;

Art. 7 al. 3 lettre g (nouvelle)

g) des pôles d'échange devant garantir des transbordements de qualité, sécurisés et piétonnisés via un concept d'accessibilité piétonne dans un périmètre de 500m autour des centralités, gares et interfaces de transports publics ;

Art. 7 al. 3 lettre h (nouvelle)

h) Des axes forts piétons sont identifiés et développés pour répondre et stimuler la demande piétonne entre les quartiers

Art. 7 al. 4 lettre d (nouvelle teneur)

d) les zones piétonnes ou à priorité piétonne et la création de zones 30 sont favorisées, selon les conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007

Art. 7 al. 4 lettre g (nouvelle)

g) Des axes forts piétons sont identifiés et développés pour répondre et stimuler la demande piétonne entre les quartiers et les localités

Art. 7 al. 6 lettre d (nouvelle)

d) Une accessibilité piétonne continue, directe, confortable et sécurisée est garantie dans et entre les localités.

Art. 2 Modifications à d'autres lois

¹ La loi sur la mobilité douce (H1 80) du 15 mai 2011 est modifiée comme suit

Art. 2, phrase introductive (nouvelle teneur), lettre b (nouvelle, les lettres b à d anciennes devenant les lettres c à e), lettres f et g (nouvelles)

Dans les 2 ans après l'entrée en vigueur de l'Initiative piétonne : pour un canton qui marche, le plan d'actions de la mobilité douce ainsi que les plans directeurs des chemins pour piétons doivent être adaptés en conséquence et les mesures les plus opportunes suivantes mises en œuvre :

b) Le réseau cyclable et le réseau piéton sont réalisés de manière complémentaire, afin que l'un ne prétérite pas l'autre ;

f) un maillage d'aménagements piétonniers continu, direct, confortable et sécurisé sur l'ensemble du territoire répondant aux qualités et buts décrits à l'article 3 alinéa 2 lettre e de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. Pour répondre à la demande, le Conseil d'Etat développe des axes forts piétons reliant les quartiers et les localités ;

g) une signalétique cyclable et piétonne dédiée.

Art. 3, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ Le financement est assuré par les autorités cantonales et municipales. L'Etat alloue un montant annuel d'au moins 40 millions de francs pour la réalisation de ces infrastructures dont au moins la moitié contribuera à la réalisation du réseau piéton.

² La loi sur les routes (L1 10) du 28 avril 1967 est modifiée comme suit

Art. 3B, al. 2 (nouvelle teneur)

² Le réseau primaire est affecté prioritairement au trafic motorisé public et privé. Les réseaux secondaires et de quartier sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et à la mobilité douce. Leur aménagement est conçu en ce sens et garantit une accessibilité piétonne continue, directe, confortable et sécurisée. Pour le surplus, l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée selon les modalités prévues dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Genève est la capitale de la marche en Suisse, en dépit d'un manque évident d'aménagements et de soutien politique ! Aucun autre moyen de transport n'est autant utilisé par les Genevois-es : 40% des déplacements se font à pied dans notre canton (et près de 50% en Ville de Genève) pour une distance moyenne de 2,3 km par personne et par jour.

Les avantages de la marche sont remarquables : 100% décarbonée, aucune pollution engendrée, bénéfique pour la santé, favorisant les achats de proximité et gratuite pour tout le monde. Elle réussit même l'exploit de rapporter de l'argent à la collectivité : 480 millions de F selon la Confédération. Alors que le territoire cantonal s'y prête bien et que nous sommes toutes et tous piéton-ne-s à un moment donné, elle reste systématiquement le parent pauvre des politiques de mobilité.

Notre initiative souhaite remédier à cet oubli des piéton-ne-s en facilitant le quotidien des nombreux-ses marcheuses et marcheurs via :

1. Un maillage d'aménagements piétonniers spécifiques, continus, directs, confortables et sécurisés sur l'ensemble du territoire
2. La création d'axes forts piétons reliant les quartiers dans les parties denses du canton
3. Davantage de zones piétonnes ou à priorité piétonne pour nous déplacer, faire nos courses, nous rencontrer et flâner en Ville, mais aussi dans les autres communes du canton
4. Des accès facilités aux centralités, gares et interfaces de transports publics pour les piéton-ne-s.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Murat-Julian Alder

La commission des transports (ci-après : « la commission ») a consacré neuf séances au traitement de l'initiative populaire n° 192 « *Initiative piétonne : pour un canton qui marche* » (ci-après : « l'initiative » ou « l'IN 192 »), soit les mardis 5, 12, 19 et 26 septembre, 17 et 31 octobre ainsi que 7, 14 et 21 novembre 2023, sous la présidence de M. le député Stéphane Florey (UDC).

Les procès-verbaux ont tous été pris et rédigés par M^{me} Léa Di Benedetto (SGGC), à l'exception de celui de la séance du 7 novembre 2023, dont l'auteur est M. Thomas Humeroze (SGGC). MM. David Favre, directeur général des transports (OCT), et Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint du DSM, ont assisté aux séances. Qu'ils soient tous les cinq remerciés de leur précieuse contribution aux travaux.

1. Audition du comité d'initiative (5 septembre 2023)

La commission reçoit M^{me} Delphine Klopfenstein Broggini, conseillère nationale et présidente des Vert-e-s du canton de Genève, et M. Robert Cramer, ancien président du Conseil d'Etat et ancien conseiller aux Etats, membres du comité d'initiative.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de la commission se bornera à se référer à l'initiative populaire et à son exposé des motifs (cf. p. 5), au rapport du Conseil d'Etat du 17 mai 2023¹, ainsi qu'à la présentation du comité d'initiative jointe au présent rapport (annexe n° 1).

Un député (**PLR**) ne comprend pas l'utilité de l'initiative dans le contexte de la LMCE et peine à voir autre chose dans cette initiative qu'une énième tentative de s'en prendre aux transports motorisés individuels. Il rappelle par ailleurs l'exiguïté du territoire du canton et que notre centre-ville n'a pas de grands boulevards comme dans d'autres villes européennes.

M. Cramer lui répond en se référant aux pages 17 et suivantes du rapport du Conseil d'Etat du 17 mai 2023. L'initiative vise à préciser un certain nombre de choses et pas tellement à en modifier. En effet, la LMCE ne traite pas suffisamment de la mobilité piétonne. Les réflexions se sont faites en

¹ Disponible sous le lien suivant :
<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/IN00192A.pdf>

prenant en considération les transports publics. Cette initiative s'adresse en particulier aux personnes à mobilité réduite. Ces dernières ne doivent pas être exclues de l'espace public et ont le droit de se balader à Genève en sécurité. Les jeunes sont également plus nombreux à se déplacer à pied.

M. Cramer n'a pas l'impression que la mise en œuvre de l'initiative impliquerait une très grande emprise supplémentaire sur l'espace réservé aux voitures. L'investissement demandé pour la mobilité piétonne est de 40 millions de francs, alors que le Conseil d'Etat souhaite en investir 150 millions pour les vélos. Cette initiative n'en demande pas beaucoup.

M^{me} Klopfenstein Broggini rappelle qu'il y a plus de 40% de piétons dans le canton. Cela représente une partie importante de la population. Le but de l'initiative n'est rien d'autre qu'une précision des objectifs de la LMCE. En effet, la continuité, le confort et la sécurité ne sont pas des éléments qui figurent dans la loi. Un piéton ne s'arrête que lorsqu'il y a des entraves sur son chemin, d'où l'utilité d'avoir des chemins continus au service des déplacements.

Un député (**LC**) estime que la proportion de plus de 40% de piétons tend à démontrer qu'il n'y a justement pas vraiment de problème. Il demande où sont ces entraves aux piétons si tant de gens se déplacent à pied. Il voudrait également savoir à quel taux les initiants veulent monter cette proportion. De plus, il souhaiterait connaître le nombre et le taux d'accidents en lien avec la mauvaise qualité supposée des infrastructures piétonnes. Enfin, il se demande comment des personnes en déambulateur ou avec des poussettes se déplacent pour marcher à la compagnie.

M. Cramer assure que les gens qui se déplacent à pied sont les plus fragiles, ce sont des personnes avec des déambulateurs, des gens ayant des problèmes de mobilité, qui utilisent des cannes ou des chaises roulantes, et ce sont aussi des enfants. Tous méritent des déplacements sécurisés et il y a bien des endroits où ils ne le sont pas. Les infrastructures actuelles ne permettent pas ces déplacements. Beaucoup de personnes âgées restent chez elles par crainte de se déplacer en raison des mauvaises conditions de sécurité.

M^{me} Klopfenstein Broggini ajoute que l'initiative veut amener une véritable politique de mobilité des piétons. Il en existe une pour les voitures, une pour les vélos et une pour les transports publics, mais pas pour les piétons. Elle souhaiterait effectivement qu'ils soient plus nombreux, mais il faut déjà les accompagner. La marche est bonne pour la santé, pour la ville, pour les habitants, et pour la circulation, car une personne qui marche, c'est aussi une voiture qui circule en moins.

M. Cramer cite l'art. 2 let. c de la loi sur la mobilité douce (LMD).

Une députée (**PLR**) ne comprend pas d'où proviennent les 40% de piétons, si l'étude s'est vraiment basée sur 3300 réponses, et si sont comptés dans ces 40% les déplacements consistant en plusieurs étapes dont une étape de marche puis un trajet en bus. Elle demande aussi les avantages et l'efficacité de la marche au vu de la lenteur. Marcher est compliqué pour une personne ayant des enfants et devant faire les courses. La marche n'est pas efficace à moins d'emmener les enfants à l'école à proximité. A part les personnes en déambulateur, elle se demande si les personnes ont réellement de la peine à trouver de la place, car, en général, les poussettes parviennent à trouver des endroits pour se déplacer. Elle lit la nouvelle teneur de l'art. 7 al. 3 let. g LMCE et rappelle qu'autour de la gare, il y a déjà une zone piétonne. Elle se demande si cette initiative n'aurait pas pour effet de rendre le centre-ville entièrement piéton.

M. Cramer rappelle que le droit fédéral garantit l'accès continu aux trottoirs. Puisqu'à Genève il y a une loi sur la mobilité douce, il faut des trottoirs et que les déplacements soient organisés de la façon la plus confortable possible. Il ne s'agit pas de changer la substance de la législation actuelle. En revanche, il y a lieu de se demander s'il est raisonnable que les trottoirs soient encombrés comme c'est le cas au quotidien avec des trottinettes et des vélos. Pour le reste, il se réfère au rapport du Conseil d'Etat du 17 mai 2023 et relève que les objectifs de cette initiative sont dans l'air du temps.

M^{me} Klopfenstein Broggini assure que les statistiques sont officielles et que les références peuvent être facilement trouvées en ligne. Un déplacement journalier sur deux fait 3 km. Une personne peut être piétonne puis prendre les transports publics ou la voiture. Une portion de notre vie quotidienne est piétonne, ce n'est pas parce que l'entier de la journée n'est pas piéton que cette portion-là ne doit pas être confortable, il faut donc qu'elle soit sécurisée. Elle rappelle que l'application « Santé » (iOS) invite à effectuer 10 000 pas par jour. La plupart des trajets sont faisables à pied.

M. Cramer souligne que, selon les statistiques, Genève est aisément traversée à pied.

Un député (**UDC**) souligne l'absence de séparation entre les piétons et ceux utilisant des moyens comme les trottinettes, les patins à roulettes ou les vélos et qui créent le danger. Pour sa part, en voulant effectuer un trajet Palettes-Meyrin à pied, il constate une ligne jaune séparant la piste cyclable en montant par les Communes-Réunies. Sur le pont de Lancy, une barrière sépare les cyclistes et les piétons. Selon lui, le piéton est le plus en danger face à tous ces moyens de transport. Sa crainte est aussi qu'il s'agit d'un moyen détourné pour dédier l'espace piéton à plus de cyclistes. Il demande aussi la différence entre l'initiative et les itinéraires piétonniers recommandés par les associations.

M^{me} Klopfenstein Broggini admet que, sur l'espace public, il y a un conflit d'intérêts direct avec les trottinettes, les vélos et les vélos électriques. Ceux qui en font les frais en premier sont les piétons, mais le déploiement piéton ne doit pas se faire sur le dos des cyclistes. Elle est partisane d'espaces séparés, car ce n'est pas la même vitesse à vélo qu'à pied. Il n'y a rien de déguisé dans l'initiative, car l'idée est d'avoir assez d'espace pour les piétons, leurs espaces n'étant pas assez sécurisés.

Sur le déploiement au niveau de la campagne, des axes forts doivent être développés entre les quartiers et dans les communes ; les kilomètres parcourus peuvent se faire facilement entre communes. Les plans doivent accompagner l'initiative pour faire connaître le déploiement piétonnier.

M. Cramer confirme que l'itinéraire décrit par le député (**UDC**) n'est ni confortable ni sécurisé. Si l'initiative est mise en œuvre, il faudra se poser la question de savoir comment l'améliorer.

Un député (**PLR**) rappelle les servitudes à pied et à vélo dans le canton. Ce sont des centaines de servitudes qui obstruent aujourd'hui la mobilité du canton et qui pourraient être accessibles sans coûts réels, dont la plupart sont au profit du canton. Il est surpris que, malgré la qualité de cette initiative, celle-ci n'ait pas abordé les servitudes. L'Etat a beaucoup de peine à s'en débarrasser. Il faut s'attaquer au toilettage de servitudes profitables au canton, car des chemins piétons sécurisés apparaîtront.

M. Cramer le remercie de cette intervention et souligne qu'avec un peu de bonne volonté, il n'y aura pas besoin de rogner sur l'accès piéton. En adoptant l'initiative et en se dotant d'un certain nombre d'exigences en matière piétonne, il espère que les services de l'administration cantonale auront au moins la créativité d'utiliser les chemins qui existent déjà.

Une députée (**S**) se réfère à la modification à l'art. 7 al. 3 let. h LMCE, soit la création d'axes dans la zone 1, zone à dominante mobilité douce, respectivement en transports publics. Elle se demande si cela ne devrait pas être une zone constituée d'un maillage d'axes forts. Elle demande si cela n'amoinerait pas la portée de l'aménagement de la zone piéton en zone 1.

M^{me} Klopfenstein Broggini affirme que c'est plutôt le contraire, il s'agit de le renforcer. Il faut que les zones soient reliées au reste du territoire. La notion de déplacement, c'est le principe même de l'axe. Il faut partir d'un bassin pour ensuite le déployer, de manière à créer des mouvements continus, sécurisés et directs.

Une députée (**S**) demande si la totalité du réseau routier de la zone 1 ne devrait pas être sécurisée et continue pour le réseau piéton, pas seulement sur ces axes forts, mais sur la totalité du maillage routier de cette zone 1.

M^{me} Klopfenstein Brogгинi répond que cela n'est pas exclu par le texte.

Une députée (**S**) se réfère à l'art. 3b al. 2 LRoutes. Elle demande s'il n'est pas temps de remettre en question ce modèle qui est en contradiction avec le principe de la priorisation de certains moyens de transport dans les zones 1 et 2.

M. Cramer acquiesce sur le principe, mais il lui paraît compliqué de trouver une majorité politique pour y arriver, et ce n'est pas non plus l'objectif de l'initiative. La sécurité est évoquée dans la loi, mais sans être précisée. Il y a le réseau primaire où les gens se déplacent, puis ce qui relie les deux, c'est le réseau secondaire. L'automobiliste doit comprendre que le réseau primaire est commode pour lui, le réseau secondaire relie le réseau de quartier. La hiérarchie doit être visible. Le réseau primaire est affecté prioritairement au trafic motorisé et n'est donc pas affecté prioritairement au reste. Les quartiers sont préservés, les jonctions entre les quartiers et les réseaux primaires sont préservées, la personne vivant au bord du réseau primaire doit pouvoir compter sur l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit. Il n'est pas question de remettre en question la lisibilité des réseaux primaire, secondaire et de quartier. Le rôle des quartiers et du réseau secondaire doit être affirmé. En vivant dans un quartier, les habitants ont droit de vivre au calme et de ne pas se faire écraser, c'est là où chacun dort, va à l'école et va faire ses courses.

Une députée (**PLR**) relève que, sur les 40 millions de francs d'investissements demandés par l'initiative, la moitié est dévolue à la mobilité piétonne. Elle souhaiterait connaître le sort de l'autre moitié de ce montant.

M. Cramer et **M^{me} Klopfenstein Brogгинi** lui répondent que ce sera pour la mobilité douce et les infrastructures.

Sur question de la même députée (**PLR**), **M. Cramer** précise qu'il faudra d'abord passer par un plan directeur cantonal, puis par des subventions de l'Etat aux communes, sur la base de discussions permanentes comme c'est déjà le cas actuellement.

La même députée (**PLR**) demande si les 3300 personnes sondées sont assez représentatives du canton de Genève.

M^{me} Klopfenstein Brogгинi explique que les références sont factuelles. Un échantillon va aussi définir la capacité à répondre réellement à la réalité et donner une base solide au rapport.

A l'issue de cette première audition, la commission décide consensuellement d'auditionner :

- le département de la santé et des mobilités (DSM) ;
- la Coordination transports et déplacements (CTD) ;

- Genève Mobilité ;
- le Club en fauteuil roulant de Genève ;
- la Fédération genevoise d’associations de personnes handicapées et de leurs proches (FéGAPH) ;
- l’Association des communes genevoises (ACG) ;
- l’association Mobilité piétonne Genève ;
- l’association Handicap Architecture Urbanisme (HAU) ;
- GenèveRando ;
- le bureau 6t ;
- l’association Rue de l’Avenir ;
- l’AVIVO.

2. Audition du DSM (12 septembre 2023)

La commission reçoit M. le conseiller d’Etat Pierre Maudet, chargé du DSM, et M. David Favre, directeur général de l’OCT.

Par souci de concision et afin d’éviter d’inutiles redites, le rapporteur de la commission se bornera à se référer au rapport du Conseil d’Etat du 17 mai 2023², ainsi qu’à la présentation du DSM jointe au présent rapport (annexe n° 2).

3. Audition de la CTD (19 septembre 2023)

La commission reçoit M. Marco Ziegler, représentant de la CTD.

La CTD est une coordination d’associations actives dans le domaine de la mobilité durable dans le canton de Genève, dont sont membres : Actif-traffic, l’Association des riverains de l’aéroport (ARAG), l’ATE, le Club en fauteuil roulant (CFR-Ge), Mobilité piétonne, ProVélo et le WWF.

La CTD n’a pas été associée à la conception ni à la rédaction de l’initiative, mais elle soutient l’IN 192 et a incité ses membres à la signer. L’objectif général de l’initiative est de donner à la marche et aux piétons une place plus importante et mieux reconnue dans la politique cantonale de la mobilité, car elle est mal reconnue actuellement.

M. Ziegler considère que l’initiative n’a rien d’excessif ni d’hostile envers la mobilité motorisée individuelle. Ce n’est que la reformulation du droit

² Disponible sous le lien suivant :
<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/IN00192A.pdf>

fédéral, qui impose aux cantons de planifier un réseau pédestre complet et de le réaliser. Le droit fédéral va plus loin que les objectifs de l'initiative, que sont la cohérence du réseau et avec le caractère complet, continu et sécurisé des axes piétons, puisqu'il évoque aussi les écoles, les jardins d'enfants et les commerces notamment.

L'obligation cantonale que Genève doit assumer a été reportée sur les communes par la LaLCPR, mais aussi sans fixer de délai, l'une des critiques sous-jacentes qui a justifié le lancement de l'initiative. En effet, les rythmes de planification, de réalisation et les ressources affectées sont très différents d'une commune à l'autre.

M. Ziegler relève en particulier les trois points principaux du rapport du Conseil d'Etat du 17 mai 2023 qui semblent apporter une plus-value pour la politique actuelle de la mobilité :

- l'accessibilité universelle, à laquelle la CTD est très sensible³ ;
- un financement cantonal annuel chiffré à hauteur de 40 millions de francs par an, dont la moitié sera investie pour les piétons ;
- la modification des priorités d'organisation du trafic et de l'utilisation des voies du réseau routier secondaire prévues par la modification de la LRoutes.

Sur question d'un député (**Ve**), **M. Ziegler** précise que Mobilité piétonne est une association nationale dont le secrétariat se trouve à Zurich, avec des groupes actifs dans les cantons, qui se charge auprès de l'Office fédéral des routes de veiller à la mise en œuvre de la LCPR. L'association doit effectuer tous les 5 à 6 ans un état des lieux de la mise en œuvre par les cantons. Genève est plutôt une bonne élève sur le plan suisse pour les autorités chargées de la mise en œuvre. Dans la réalisation, il y a toutefois de longs délais. D'autres villes suisses sont bien plus pragmatiques, dont Bâle qui a une culture de l'insertion des déplacements piétons un peu plus avancée.

Le président s'interroge sur la part modale de 39% de piétons alléguée par le Conseil d'Etat à l'appui de son rapport du 17 mai 2023, alors que les statistiques fédérales évoquent un taux de 5%. Il se demande aussi s'il est normal de considérer comme piéton quelqu'un qui effectue un bref déplacement à pied pour ensuite utiliser un autre mode de transport.

³ M. Ziegler se réfère notamment à la *Stratégie piéton et d'accessibilité universelle* du Grand Genève de décembre 2020, disponible sous le lien suivant : https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/strategie_piétons_accessibilite_grand_geneve_decembre_2020.pdf

M. Ziegler explique que les statistiques cantonales et fédérales doivent être distinguées. Genève est un canton exigu, mais hyperdense. Il se réfère à ce propos aux microrecensements Mobilité et transports (RMT) de l'Office fédéral de la statistique (OFS)⁴.

Sur question d'un député (**MCG**), **M. Ziegler** rappelle que la Suisse s'est engagée internationalement à réduire la part modale des véhicules motorisés, ainsi qu'à réduire la production de CO₂. Il y a des échéances à respecter. Il faut réduire de 40% la distance de déplacement des véhicules pour 2030. C'est un objectif souhaitable qui doit être respecté. Il reste 60%, parce que le rythme de construction d'un réseau ferroviaire plus complet ou de lignes de tram entourant Genève est inévitablement lent.

Une députée (**S**) demande comment la CTD évalue le potentiel de développement de la mobilité piétonne et si cette initiative permet de réaliser ce potentiel.

M. Ziegler lui répond que la LMCE méritait un ancrage plus fort de la mobilité piétonne. S'agissant du potentiel de développement, les parts modales piétonnes vont jusqu'à 50% dans les centres urbains alémaniques. Le potentiel est encore plus grand dans la couronne urbaine, puisqu'on y a gagné de l'espace en reportant le trafic dans ladite couronne. L'étape suivante sera de la porter un peu plus à l'extérieur, sur l'autoroute de contournement, et de n'avoir plus que le trafic de destination justifié vers les quartiers.

4. Audition de Genève Mobilité (19 septembre 2023)

La commission reçoit M. Erik Simonin, secrétaire patronal, et M. Yves Gerber, membre du Comité de Genève Mobilité.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de la commission se bornera à se référer à la présentation de Genève Mobilité jointe au présent rapport (annexe n° 3).

Sur question du **président**, **M. Simonin** confirme que le plan d'action de la mobilité se suffit à lui-même et qu'il n'y a rien besoin de modifier dans la législation.

Une députée (**S**) comprend les craintes pour le transport professionnel et demande si Genève Mobilité serait favorable à l'idée de supprimer des voies

⁴ Disponibles sous le lien suivant :
https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/enquetes/mzmv.html#documents_d_enqu_te_content_bfs_fr_home_st_aticsten_mobilitaet-verkehr_erhebungen_mzmv_jcr_content_par_tabs

dévolues au transport individuel motorisé pour les réserver au transport professionnel.

M. Gerber répond que le texte de l'initiative est surtout très contraignant pour le réseau secondaire. Ce texte semble avoir été élaboré par des gens habitant en ville et ignorant l'impact à la campagne. Vouloir appliquer la logique des zones 1 et 2 sur l'ensemble du territoire n'est pas réaliste.

M. Gerber rappelle aussi les problèmes d'accessibilité avec le vieillissement de la population qui aura besoin de la voiture. Il admet les problèmes d'infrastructures aux heures de pointe, mais 3 pendulaires sur 10 prennent la voiture pour aller au travail. La voiture est le mode de transport n° 1 en Suisse.

M. Simonin ajoute que le premier motif de déplacement ce sont les loisirs, puis les achats, les gens seraient donc touchés dans leur quotidien.

M. Gerber précise qu'injecter 40 millions de francs ne tient pas compte de l'inflation, de la déflation et de la dévalorisation du franc. Insérer un montant dans une loi lui paraît assez étonnant.

Sur question d'un député (**S**), **M. Gerber** reconnaît que la mobilité piétonne était le parent pauvre des précédents plans d'action de la mobilité, mais il faut fixer des priorités et maintenir la hiérarchie de réseau. Le transport individuel motorisé ne peut être enlevé. Si le réseau devient déstructuré et déhiérarchisé, il risque d'y avoir du trafic indésirable dans certains quartiers, car les gens iront partout pour éviter de se retrouver là où ils n'avancent pas. Un travail doit aussi être fait au niveau des transports publics, qui ont majoritairement la priorité des feux.

Sur question d'un député (**PLR**), qui rappelle que les personnes les plus âgées utilisent souvent les services de transport professionnel de personnes, **M. Gerber** rappelle l'importance de l'utilisation de la voie publique pour les taxis, les VTC ou autres moyens de transport de ce type. On ne peut pas simplement les effacer de l'équation. Nous savons que les Suisses utilisent plusieurs moyens de transport dans la journée. Les choses vont dans cette direction et cette initiative s'avère inutile.

Un député (**Ve**) estime que les zones piétonnes favorisent le commerce au centre-ville et il ne comprend dès lors pas pourquoi il ne faudrait pas faciliter la vie aux piétons.

M. Simonin lui répond que l'initiative demande que le réseau cyclable ne soit pas préterité par le réseau piéton. Il faudra donc prendre de l'espace ailleurs, c'est-à-dire sur le réseau routier. Genève Mobilité ne veut pas d'une réduction des places de stationnement pour les transports professionnels. En outre, il y a un risque de perdre davantage de temps dans les bouchons. Si la

zone piétonne est bien faite, les commerçants seront contents à condition que la zone de stationnement soit à proximité, accessible et peu coûteuse. Si ce n'est pas le cas, il y a un risque de disparition des commerces dans ces zones. Certaines activités commerciales sont à la fois dépendantes du type de zone et des types de transports à proximité.

5. Audition du Club en fauteuil roulant et de la FéGAPH (26 septembre 2023)

La commission reçoit M^{me} Corinne Bonnet-Mérier, présidente du Club en fauteuil roulant, et M. Olivier Dufour, membre du comité de la FéGAPH.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de la commission se bornera à se référer à la présentation de la FéGAPH et du Club en fauteuil roulant jointe au présent rapport (annexe n° 4), ainsi qu'au papier de position remis aux commissaires (annexe n° 5).

6. Audition de l'ACG (17 octobre 2023)

La commission reçoit M^{me} Karine Bruchez, présidente de l'ACG et maire d'Hermance, ainsi que M. Philippe Aegerter, directeur juridique de l'ACG.

M^{me} **Bruchez** informe la commission du fait que l'assemblée générale de l'ACG a récemment évoqué l'IN 192. Les communes partagent le constat des auteurs sur le fait que la marche est oubliée des politiques de mobilité, les éléments de la vie quotidienne le leur rappellent sans cesse, comme la dangerosité pour les piétons de traverser certains axes et l'attente interminable pour traverser certains passages piétons en raison de la priorité donnée aux véhicules motorisés. Certains trottoirs sont très étroits. Les communes soutiennent aussi la proposition d'intégrer dans trois lois cantonales des mesures visant à améliorer les déplacements pédestres. Elles soutiennent l'idée de constituer un fonds destiné à favoriser la réalisation d'infrastructures piétonnes. Elles ne s'opposent pas à la modification proposée du réseau routier. Pour toutes ces raisons, l'ACG a décidé de suivre la recommandation du Conseil d'Etat de voter en faveur de cette initiative sans lui opposer de contreprojet.

Sur question d'un député (**MCG**), M^{me} **Bruchez** indique que les communes sont favorables à aménager des cheminements piétons le long des routes, y compris les petites communes.

Sur question d'une députée (**PLR**), M^{me} **Bruchez** explique que les communes ont conscience de l'ampleur et de la durée des travaux, de même que des perturbations qui pourraient en découler.

Un député (**LC**) demande comment les communes abordent l'idée des zones de connexion entre les transports en commun et de devoir prévoir un périmètre de 500 m avec l'accessibilité à des zones de transbordement. Il demande si ce sont des communes avec des populations plutôt jeunes ou âgées.

M. Aegerter répond qu'avec les prérogatives limitées des communes en matière de mobilité, elles n'ont le champ libre que sur une petite portion de leur territoire. Pour le reste, c'est au canton de décider. En matière d'accessibilité piétonne, il semble que tout le monde soit unanime sur ce sujet. Il espère que la voix des communes sera davantage entendue dans le futur. Les communes sont plutôt favorables à la modification du réseau routier, car elles pourront mettre le canton face à ses obligations. Les communes n'ont toutefois pas évoqué la question du périmètre de 500 m.

Un député (**PLR**) juge cette initiative excessive. Ses auteurs se soucient davantage de mettre des bâtons dans les roues aux véhicules à roues motorisés plutôt que de favoriser les piétons. En revanche, on pourrait améliorer significativement l'accessibilité des personnes handicapées, des personnes âgées ou des personnes en béquilles. Un contreprojet serait donc le bienvenu. Il demande si l'ACG accueillerait positivement un contreprojet qui se concentrerait en priorité sur l'accessibilité des personnes souffrant d'un handicap permanent ou temporaire, plutôt que de supprimer des voies réservées au transport privé et des places de parc.

M^{me} Bruchez lui répond que les communes sont attentives à la problématique de l'accessibilité, mais qu'il ne peut pas se prononcer sur un contreprojet à ce stade.

Ce même député (**PLR**) fait remarquer que cette accessibilité est actuellement très variable d'une commune à l'autre et demande si l'ACG soutient l'idée d'une répartition des charges qui tienne compte des critères de la taille, des équipements et des infrastructures dont les communes disposent déjà.

M^{me} Bruchez lui répond que les communes sont conscientes qu'elles devront assumer une partie du financement, mais l'ACG ne peut pas se prononcer sur les modalités précises à ce stade.

Le **président** se dit surpris que les communes n'aient pas abordé la question centrale du financement. Pour Hermance par exemple, il demande comment la commune appréhende l'initiative et si elle ne risque pas de devoir payer, par exemple par l'intermédiaire d'un fond intercommunal, pour les centres urbains qui ont une plus grande capacité à ériger des trottoirs.

M^{me} Bruchez souligne le fait que cette initiative ne précise pas grand-chose par rapport aux coûts. D'une manière générale, les communes sont

favorables au développement de la mobilité de douce, que ce soit pour les piétons ou pour les cyclistes. A Hermance en particulier, la route qui relève du réseau secondaire est une route cantonale. Dans tous les cas, communes et cantons devront collaborer.

M. Aegerter tient à préciser que, ce qui a plu aux communes, c'est que l'initiative est assez large dans sa teneur et ses objectifs, en laissant une certaine souplesse et une marge de manœuvre dans sa concrétisation. Beaucoup d'entre elles n'ont pas attendu l'initiative pour développer un réseau piéton qui tienne la route.

7. Audition de Mobilité piétonne Genève (17 octobre 2023)

La commission reçoit M^{me} Julie Barbey Horvath et M. Patrick Lacourt, membres de Mobilité piétonne Genève.

M^{me} Barbey Horvath explique que l'association Mobilité piétonne représente les intérêts du piéton dans toute la Suisse. Elle est représentée par des groupes régionaux, y compris à Genève. Ils répondent aux sollicitations des autorités qui les consultent pour leurs projets. Mobilité piétonne Suisse mène aussi des projets et des études financées par l'OFROU, des partenariats avec le Fonds de sécurité routière et avec d'autres instances. L'association a aussi une vocation de promotion de la marche, ainsi que de conseil et d'étude pour améliorer le réseau piéton dans les communes. L'association cite souvent Genève en exemple, car c'est un canton qui a très tôt mis en œuvre la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) en promulguant une loi d'application. Il revient aux communes de planifier et de réaliser des cheminements pour piétons.

M. Lacourt ajoute que Mobilité piétonne Genève est en faveur de tout ce qui est ajouté et amélioré pour le réseau piéton, et tout ce qui participe à le sécuriser.

Un député (PLR) déduit de la LCPR et de sa loi d'application cantonale, la LaLCPR, que cette initiative est inutile.

M^{me} Barbey Horvath est convaincue du contraire, car l'initiative a pour vocation de renforcer les conditions-cadres et la réalisation de ce réseau piéton, en particulier dans certaines communes. Au centre-ville, des aléas font que le piéton n'est pas toujours en sécurité. Des actions semblent intéressantes dans cette initiative. Mobilité piétonne Genève milite pour la mise en œuvre de ces plans et pour aboutir à des solutions concrètes.

M. Lacourt ajoute l'élément intéressant qu'un budget soit alloué à la réalisation d'infrastructures piétonnes. Aussi, il souligne l'idée de grandes magistrales de piétons, allant de Cornavin jusqu'en Vieille-Ville et des Eaux-

Vives jusqu'à Bel-Air. L'initiative promet de réaliser ces projets de magistrales piétonnes qui sont nécessaires, notamment sous l'angle de la continuité et de la fluidité.

M^{me} Barbey Horvath souligne que des efforts ont été réalisés ces dernières années pour le vélo et cette initiative renforce la volonté de Mobilité piétonne pour que la situation des piétons soit améliorée à l'échelle du canton. Des chemins gagnent à être sécurisés de façon assez large.

Sur question d'un député (LC), **M. Lacourt** précise que le point qui les occupe est la priorité des feux pour les piétons. Cela prend trop de temps pour traverser un carrefour à quatre voies. L'une des volontés de Mobilité piétonne est de faire en sorte que les piétons aient la priorité au carrefour et qu'ils n'aient pas à attendre trop longtemps afin de permettre la fluidité du trafic piéton. Il faut que cette priorité soit mise en valeur.

Le **président** estime que la LMCE et la LMD se suffisent. Il a de la peine à saisir ce que cette initiative va apporter de plus, surtout par rapport à la situation des petites communes. Il demande comment ils appréhendent l'application de l'initiative pour des petites communes ou des villages.

M. Lacourt répond que l'intérêt de l'initiative est le budget alloué aux infrastructures piétonnes, c'est une dynamique où il y a un financement. Pour les villages, il se dit conscient que la situation est difficile.

M^{me} Barbey Horvath admet que, pour les petites communes, une partie du problème se pose dans la traversée de la localité. Il peut y avoir des mesures ponctuelles à prendre. Ce ne sont pas toujours celles auxquelles s'attendre, comme des déviations, mais tout ce qui permet de faire en sorte que la vie du village puisse se faire, pour traverser la rue facilement, en particulier les personnes à mobilité réduite et les enfants, doit être pris en compte.

Le **président** rappelle l'existence de chemins de randonnée pédestre, tous répertoriés dans des cartes avec des panneaux jaunes. En empruntant ces chemins, on se retrouve tantôt en campagne, tantôt dans des champs, on traverse des routes, des localités et même des voies de chemin de fer.

M. Lacourt répond qu'il faut de la proportionnalité, les chemins à Hermance ne sont pas les mêmes qu'en ville, la circulation y est nettement supérieure. Cette initiative s'intéresse surtout à la ville et aux communes autour de la ville. Le budget permettra de réaliser des infrastructures pour les piétons.

M^{me} Barbey Horvath ajoute que le territoire est très petit. Il y a des chemins de randonnée pédestre où il faut passer par des sous-voies, ce qui n'est peut-être pas le cas dans d'autres cantons, il y a des contraintes et ce n'est pas possible d'augmenter la surface. La Neuveville a par exemple abaissé la vitesse

sur sa route cantonale et à la traversée vers les commerces, et créé des zones de rencontre.

Le **président** demande si Mobilité piétonne est favorable à des déviations ou des routes de contournement.

M^{me} Barbey Horvath répond par la négative. Il ne s'agit pas d'une solution pour améliorer le trafic. Mobilité piétonne veut diminuer l'usage de la voiture et mieux financer les transports publics.

Sur question du **président**, **M. Lacourt** confirme que les vélos et les trottinettes n'ont rien à faire sur les trottoirs. Il faut toutefois davantage de pistes cyclables, ce que l'autre moitié du budget de 40 millions de francs permettra de réaliser.

Sur question d'un député (**Ve**), **M^{me} Barbey Horvath** explique que les zones de rencontre peuvent se réaliser dans des quartiers centraux et dans des quartiers résidentiels. Dans les zones au centre des localités, les enfants ne vont pas jouer au ballon, mais peuvent se déplacer en trottinettes et en vélo pour aller à l'école. Ce sont des endroits délimités où le piéton est prioritaire, les autres véhicules doivent lui laisser la priorité, les véhicules ont le droit de passer, tout comme les transports publics. L'idée est d'avoir des aménagements continus, d'où l'intérêt des investissements, pour que le piéton puisse utiliser tout l'espace sans trottoirs.

M. Lacourt ajoute comme exemple emblématique la Place Centrale de Bienne, avec une zone 20 où se rencontrent piétons, bus et voitures. C'est un endroit très confortable.

Le **président** demande pourquoi cela ne fonctionne pas à Cornavin, contrairement à Berne par exemple.

M^{me} Barbey Horvath pense qu'il y a plus de trafic et de contraintes à Genève, il y a d'ailleurs l'accès au parking sur cet espace. Cela ne fonctionne pas bien d'un point de vue général, le piéton n'est pas forcément considéré sur cette place puisqu'il doit emprunter le sous-terrain.

Un député (**UDC**) demande si le cadre légal existant à travers la LMCE empêche les réalisations dans ce domaine. Il peut manquer la volonté politique, mais il demande si le cadre va à l'encontre des chemins piétons. Certes, l'initiative précise certains aspects, mais la LMCE prévoit déjà un cadre légal.

M. Lacourt répond que cela fait 20 ans que Mobilité piétonne fait la demande d'aménagements piétons auprès des autorités cantonales et communales sans que rien ne soit réalisé.

M^{me} Barbey Horvath ajoute que l'initiative complète et précise la LMCE dans son application. Elle propose d'améliorer les aspects n'étant pas assez clairs sur cette priorisation.

Le même député (**UDC**) rappelle que la LMCE a été votée par le peuple, et il considère qu'ajouter des précisions dans tous les sens ne va pas améliorer la situation s'il n'y a pas de volonté politique. Il retient toutefois que l'aspect financier peut permettre d'avancer dans ce domaine.

M^{me} Barbey Horvath souligne que la LMCE est assez jeune, il faut attendre que des projets viennent agir dans le centre et l'hypercentre. Le mérite de l'initiative, c'est qu'elle clarifie les choses.

M. Lacourt rappelle les projets du Conseil d'Etat qui vont dans le même sens.

8. Audition de HAU (31 octobre 2023)

La commission reçoit M. Jose Antonio Garcia Carrera, président, et M^{me} Namira Benfiha-Raki, coordinatrice.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de la commission se bornera à se référer à la présentation de l'association HAU (Handicap Architecture Urbanisme), jointe au présent rapport (annexe n° 6).

Lors de leur audition, les représentants de l'association HAU se sont par ailleurs référés au document « *Visages du handicap. Personnes pouvant être considérées comme handicapées selon différentes définitions* », de l'Office fédéral de la statistique (2009)⁵.

9. Audition de GenèveRando (31 octobre 2023)

La commission reçoit M^{me} Irmgard Flörchinger, présidente, et M. François Niggli, responsable technique.

M^{me} Flörchinger présente GenèveRando qui célèbre ses 50 ans cette année, s'occupe du balisage des sentiers dans le canton et offre un programme de randonnée accompagnée à Genève et dans toute la Suisse. Dans ce cadre-là, l'IN 192 l'intéresse et GenèveRando y est favorable. Ce n'est pas uniquement l'intérêt de l'association, mais aussi des autres associations venant à Genève. Il n'y a pas de correspondance sûre et confortable entre les différents points pour se retrouver.

M. Niggli explique qu'en tant que marcheurs, ils peuvent difficilement être contre le principe de l'IN. La marche à pied est la forme de mobilité qui

⁵ Disponible sous le lien suivant : <https://www.bfs.admin.ch/asset/fr/347245>

demande le moins de place, avec une économie de l'espace, d'investissement et d'entretien, elle est gratuite et n'a pas d'impact sur l'environnement. Tout mode de déplacement commence et se termine par une modalité piétonne. Le fait de favoriser les déplacements piétons est une façon de favoriser les autres modes de transport, comme les transports publics. Même s'il y a de nombreux arrêts à Genève, il y en a rarement exactement à l'endroit voulu, la marche à pied joue donc son rôle.

Avoir des aménagements de qualité permet à la population d'utiliser cette modalité. GenèveRando se charge de la surveillance des chemins de randonnée pédestre et de la signalisation. Elle a aussi une série de prestations avec l'OCAN pour réaliser le volet de randonnée pédestre dans le cadre de la LCPR. En général, les chemins de randonnée pédestre sont en dehors des agglomérations, mais le public vient forcément d'ailleurs, dont les zones urbanisées. Effectuer les loisirs à partir de chez soi et pouvoir accéder au réseau de randonnée pédestre à travers les chemins piétons a du sens.

M^{me} Flörchinger déclare qu'ils ont régulièrement de la visite de leurs homologues d'autres associations cantonales. Pour leur indiquer comment se rendre de Cornavin au Bois de la Bâtie dans un contexte sécurisé, ce n'est pas si évident. Des aires de loisirs et de repos semblent aussi importantes.

M. Niggli déclare qu'ils n'ont pas de réserves ou d'opposition sur l'initiative. Ils s'interrogent toutefois sur la carte des zones identifiées dans la LMCE et la façon dont elles sont établies et seront mises à jour. L'urbanisation du canton fait que ces zones évoluent.

M^{me} Flörchinger ajoute que les quartiers se construisent. Pour traverser l'Etang afin d'aller à Blandonnet, ce n'est pas aisé, il n'y a même pas un passage piéton. Les gens aiment se déplacer depuis leur lieu d'habitation jusque dans la nature qui est assez proche.

M. Niggli affirme qu'en tant que défenseurs de la randonnée pédestre, ils ont souvent des objectifs un peu contradictoires avec d'autres objectifs d'accessibilité. Par exemple, les chemins de randonnée pédestre devraient être recouverts d'un revêtement naturel, mais à Genève les indicateurs les situent plutôt dans une zone rouge. Etre un canton-ville ne veut pas dire que l'on n'est pas tenu d'améliorer la situation. Ils souhaitent depuis longtemps que les chemins de randonnée pédestre puissent continuer à avoir un revêtement naturel, ce qui peut aller à l'encontre de l'accessibilité ou de la mobilité des vélos.

Une députée (**PLR**) rebondit sur cette dernière remarque. C'est l'inverse de ce que préconise l'initiative. L'accessibilité pour tous, partout, n'est pas compatible avec un sol naturel continu sur l'ensemble du territoire.

M. Niggli pense que l'on ne peut pas traiter de la même manière l'espace rural et la ville. Cela ne veut pas dire qu'ils ne peuvent pas être connectés. Pour faire plusieurs kilomètres, le goudron n'est pas adapté. La vocation de la voie verte n'est pas le trafic pendulaire des vélos, elle a une vocation de loisirs.

Un député (**S**) comprend que les passages piétons passent aussi parfois dans les champs et les forêts. Il demande comment s'organise le balisage avec l'OCAN.

M. Niggli explique que le chemin de randonnée pédestre est inscrit dans le plan directeur. Dans ce cadre-là, le réseau a été négocié avec les milieux agricoles et de la nature. Il y a peut-être quelques lacunes au niveau des propriétaires fonciers privés. En mettant en place une signalisation sans consulter l'agriculteur, cela peut le gêner.

Sur question du même député (**S**), **M^{me} Flörchinger** précise que ce sont des bénévoles qui vérifient et signalent les problèmes aux autorités. En Valais, le travail a été délégué aux communes, mais l'association cantonale assure la supervision. Elle ajoute qu'ils signalent les fermetures de sentiers répertoriées dans Swisstopo et SuisseMobile qui concernent le loisir de randonnée.

M. Niggli ajoute qu'à Genève, le système fonctionne généralement bien.

10. Audition du bureau 6t Genève (7 novembre 2023)

La commission reçoit M. Sébastien Munafò, directeur du bureau 6t Genève.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de la commission se bornera à se référer à la présentation du bureau 6t jointe au présent rapport (annexe n° 7).

11. Prise de position de l'association Rue de l'Avenir (7 novembre 2023)

Le 7 novembre 2023, la commission a reçu une prise de position écrite de l'association Rue de l'Avenir. Ce document est joint au présent rapport (annexe n° 8).

12. Audition de l'AVIVO (14 novembre 2023)

La commission reçoit M. Ueli Leuenberger, président, et M^{me} Jacqueline Le Coq, membre du comité et responsable de la commission transport-mobilité.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de la commission se bornera à se référer au papier de position de l'AVIVO joint au présent rapport (annexe n° 9).

13. Audition complémentaire du DSM (21 novembre 2023)

La commission reçoit M. le conseiller d'Etat Pierre Maudet, chargé du DSM, et M. David Favre, directeur général de l'OCT.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de la commission se bornera à se référer à la présentation du DSM jointe au présent rapport (annexe n° 10).

14. Discussion et votes (21 novembre 2023)

Un député (**LJS**) a trouvé ces auditions intéressantes. L'initiative a démontré que Genève est la région de Suisse où les piétons sont les plus nombreux. Elle est donc inutile. Sur le fond, cette initiative demande par exemple des temps de feux verts plus longs pour les piétons. Cela se fera forcément au détriment des autres modes de circulation. Son groupe s'opposera donc à l'initiative, mais sera favorable à un contreprojet axé sur les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite.

Un député (**Ve**) considère qu'avoir plus de place pour les piétons, c'est aussi avoir plus de place pour la voiture et le bus. La marche nécessite 37 fois moins d'espace que les voitures. En favorisant les piétons, cela favorisera le désengorgement de la ville. Les distances parcourues en voiture font à 30% moins de 3 km et à 40% moins de 5 km. Il faut donc proposer des alternatives aux gens qui veulent en finir avec la voiture. Il faut plus de fluidité de tous les modes de transport ; cela ne signifie pas interdire ni freiner les voitures en ville. Une augmentation de 5 à 6% de la part modale est possible. En l'activant, cela représentera une meilleure fluidité du trafic et une meilleure santé de la population. Le Conseil d'Etat est favorable à l'initiative sans contreprojet, l'ACG et la plupart des auditionnés aussi.

Une députée (**PLR**) admet que les Genevois marchent le plus. A Genève, il est déjà impossible de se déplacer en véhicule ; ce n'est pas parce que plus de marche est souhaitée qu'il faut moins de voies pour les véhicules. Cette initiative n'est qu'un prétexte de plus pour diminuer la circulation, y compris sur les axes où il y a peu de piétons. Le PLR s'oppose à l'initiative, mais se dit intéressé par un contreprojet dans les zones où il y a un intérêt à marcher, où les distances sont faisables à pied et pour améliorer l'accessibilité universelle pour les personnes à mobilité réduite. Les auditions ont révélé des questions

intéressantes, comme le fait que, s'il y a beaucoup de vélos sur les trottoirs, c'est parce qu'il n'y a pas assez de place pour les parquer ailleurs. Il y a matière à travailler sur cet aspect-là.

Un député (**LC**) pense que toutes ces auditions ont été intéressantes, mais que tout ce qui a été dit était identique d'une audition à l'autre. Cette initiative est dangereuse ; elle nuit à la liberté de se déplacer et demande énormément de choses qui ne sont pas pour autant cohérentes. L'initiative veut une absence de circulation à 500 m autour des pôles TPG : c'est une entrave à la mobilité. Puisque Genève est la championne de la mobilité piétonne, c'est bien la preuve qu'il n'y a pas vraiment de problème. Tout autre est la situation des personnes à mobilité réduite. En outre, cette initiative qui demande 40 millions de francs par année est financièrement gloutonne. Ce même député (**LC**) peine à identifier les contours d'un contreprojet tant que le DSM n'aura pas présenté les grandes lignes de sa politique de mobilité de la législature. Il ne sera donc favorable ni à l'initiative ni au principe d'un contreprojet.

Une députée (**S**) pense qu'il n'y a pas lieu d'opposer un contreprojet à cette initiative, qui est relativement claire et précise. Si le Grand Conseil la refuse, le peuple tranchera. Les socialistes la soutiendront, car elle vise à promouvoir et développer un mode de déplacement qui s'est beaucoup accru ces dernières années. La marche a un certain nombre de vertus pour la collectivité : elle est silencieuse, non polluante et a un intérêt pour la santé publique. Du point de vue statistique et du ressenti des usagers, c'est un mode qui correspond aux habitudes de déplacement des Genevois.

Les distances parcourues au centre-ville sont courtes et si les infrastructures le permettent, les habitants peuvent se déplacer à pied. Ce n'est pas parce qu'ils sont obligés qu'ils la pratiquent de manière quotidienne dans leurs déplacements, mais parce que c'est plus pratique au centre-ville. Il y a surtout une prise de conscience que cela fait du bien à la santé d'avoir une activité physique et de s'aérer l'esprit.

Il est faux de penser que cette initiative enlèvera des voies pour les voitures à des endroits où les piétons ne vont pas. Ce n'est pas comme cela que le Conseil d'Etat et les communes la mettraient en œuvre. C'est absurde, et ce n'est pas ce que souhaitent les initiants. Le but est de créer des infrastructures sécurisées, confortables, continues et directes pour les piétons. Au milieu des champs, il n'y a pas vraiment d'intérêt et ce n'est pas un argument à opposer à l'initiative. Il serait faux de lire dans ce texte qu'il ne pourrait y avoir que des piétons dans un périmètre de 500 m autour des pôles d'échange de transports publics. C'est un concept d'accessibilité piétonne, il ne faut pas lire l'initiative plus absolutiste qu'elle ne l'est. Les socialistes y sont favorables.

Un député (**MCG**) ne voit pas où est concrètement le changement primordial à effectuer, si ce n'est pour les personnes en situation de handicap. Si un contreprojet devait aller dans ce sens, il y serait favorable. Pour la situation actuelle des piétons en bonne santé, il n'y a pas lieu de changer ce qui existe, si ce n'est des améliorations dans la configuration des lieux, des trottoirs ou des passages piétons. Il ne voit pas pourquoi les piétons auraient la priorité aux feux par rapport aux véhicules déjà abondamment bloqués dans les artères. Le MCG n'est pas opposé à un contreprojet, mais sera opposé à l'initiative.

Le **président** indique que le groupe UDC votera lui aussi contre l'initiative. Une simple adaptation de la LMCE avec des précisions aurait pu être envisagée. En revanche, l'initiative touche à d'autres lois, notamment la LRoutes. De plus, elle fixe un délai trop court et des crédits à voter systématiquement chaque année. Beaucoup de choses font que cette initiative risque d'être bien plus compliquée à mettre en œuvre que prévu.

Si les Genevois marchent tellement bien, le **président** se demande pourquoi cette initiative a été déposée. Il ne se reconnaît personnellement pas dans la part modale de piétons de 39%. Selon une récente étude parue dans la presse, la marche représenterait 7% des déplacements totaux. Il peine à comprendre le raisonnement d'être considéré dans cette mobilité piétonne en descendant du tram. Il est favorable à un contreprojet, ne serait-ce que pour supprimer le délai de mise en œuvre de deux ans et le montant de 40 millions de francs. Il faut aussi faire le choix de se focaliser sur une modification législative sans partir à travers les modifications de trois lois.

Un député (**Ve**) explique pourquoi cela vaut la peine d'aller plus loin que les 39%. Certaines personnes ont besoin de se déplacer en voiture, par exemple les personnes âgées et les professionnels ; ces personnes sont coincées par d'autres usagers. Le but est d'offrir des alternatives aux voitures, pas de l'abolir. S'ils proposent des alternatives à la voiture, c'est pour que ceux qui en ont besoin l'utilisent et ne soient pas pris dans les bouchons. Ceux qui créent des entraves aux voitures sont les voitures. Il faut une conception globale qui intègre cette marge et la renforce.

Un député (**PLR**) relève que les statistiques de la marche à Genève sont bonnes, mais que nous sommes à la traîne en matière de transports publics. Il craint que cette initiative aille à l'encontre de l'effet recherché. Il faut mettre l'accent sur des transports publics plus efficaces et qui aient la priorité aux feux. Si l'on allonge les feux verts pour les piétons, les transports publics seront plus lents. En matière de mobilité, il y a des investissements colossaux à faire dans les zones rurales.

Une députée (Ve) rappelle que son parti a déposé cette initiative en se basant sur des faits concrets qui découlent de plusieurs études scientifiques. Genève est effectivement la capitale de la marche en Suisse malgré un manque d'axes piétons sécurisés, confortables, continus et directs. 40% des déplacements se font à pied et 50% se font en ville de Genève pour une distance moyenne de 2,3 km. En voiture, 30% des déplacements sont de l'ordre de 3 km ou moins, et 48% des déplacements font 5 km ou moins. Des distances si petites montrent que la marche est importante et qu'il y a de la place pour un report modal.

La marche est bonne pour la santé, gratuite et engendre zéro émission. De surcroît, elle rend de l'argent à la collectivité, environ 480 millions de francs selon l'Office fédéral du développement territorial. En matière de politique publique, il y a peu de zones piétonnes dans le canton et aucune voie directe et continue. En plus de cela, il y a des obstacles à la mobilité, des interruptions de voies piétonnes, de longues attentes aux passages piétons (s'il y en a) et des trottoirs minuscules là où il y en a.

Cette initiative demande la création d'axes piétons forts entre les quartiers. Elle demande plus de zones piétonnes, plus de sécurité, de continuité, et de confort. Elle demande un véritable maillage, ce qui est assez innovant, et parle du concept d'accessibilité universelle, c'est-à-dire de réduire les limitations pour les personnes qui les subissent. Beaucoup de personnes, et pas seulement les personnes en situation de handicap, subissent les obstacles, dont les personnes âgées et les familles. Il n'est pas inutile d'investir dans la mobilité active pour avoir des accès facilités aux centralités. Cette initiative est soutenue par le Conseil d'Etat, l'ACG et par quasiment toutes les associations auditionnées, dont la FéGAPH. Elle constitue un encouragement à plus de mobilité pour plus de santé. L'initiative est utile pour toute la population et pas seulement pour une certaine catégorie de personnes.

Mise aux voix par le président, l'initiative IN 192 « Initiative piétonne : pour un canton qui marche » est refusée par :

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)

Non : 9 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 3 PLR, 2 UDC)

Abstentions : –

Mis aux voix par le président, le principe de l'élaboration d'un contreprojet à l'IN 192 est accepté par :

Oui : 7 (3 PLR, 2 MCG, 2 UDC)

Non : 6 (1 LC, 3 S, 2 Ve)

Abstentions : 1 (1 LJS)

Catégorie de débat préavisée : II (30 min)

Au nom de la majorité de la commission, le rapporteur de majorité invite les membres du Grand Conseil à refuser l'IN 192 et à voter en faveur du principe d'un contreprojet. Qu'ils en soient d'avance remerciés.

Annexes

- 1. Présentation du comité d'initiative, du 5 septembre 2023*
- 2. Présentation du DSM, du 12 septembre 2023*
- 3. Présentation de Genève Mobilité, du 19 septembre 2023*
- 4. Présentation de la FéGAPH et du Club en fauteuil roulant, du 26 septembre 2023*
- 5. Papier de position de la FéGAPH et du Club en fauteuil roulant, du 26 septembre 2023*
- 6. Présentation de l'association HAU, du 31 octobre 2023*
- 7. Présentation du bureau 6t, du 7 novembre 2023*
- 8. Prise de position écrite de l'association Rue de l'Avenir, du 6 novembre 2023*
- 9. Papier de position de l'AVIVO, du 14 novembre 2023*
- 10. Présentation du DSM, du 21 novembre 2023*



Initiative piétonne: pour un canton qui marche

Delphine Klopfenstein Broggin et Robert Cramer

Commission des transports du Grand Conseil

5 septembre 2023

Objectifs de l'initiative



- 1. Un maillage d'aménagements piétonniers continus, directs, confortables et sécurisés sur l'ensemble du territoire
- 2. La création d'axes forts piétons reliant les quartiers dans les parties denses du canton
- 3. Davantage de zones piétonnes ou à priorité piétonne pour nous déplacer, faire nos courses, nous rencontrer et flâner en Ville, mais aussi dans les autres communes du canton
- 4. Des accès facilités aux centralités, gares et interfaces de transports publics pour les piéton-ne-s.

Moyens



L'initiative vise à modifier de 3 lois:

- La Loi sur la mobilité cohérente et équilibrée du (H1 21) du 5 juin 2016
- La Loi sur la mobilité douce (H1 80) du 30 août 2011
- La Loi sur les routes (L1 10) du 28 avril 1967

Modifications LMCE (1)



Des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon continue, directe, confortable et sécurisée à l'intérieur et entre les quartiers et les communes, d'accéder aux transports publics, aux services et aux commerces de proximité et d'assurer l'interconnexion entre les différents modes de transport et ceci sur l'ensemble du territoire. Leur accessibilité universelle est garantie. Le développement de voies vertes est favorisé.

Modifications LMCE (2)



- Concept d'accessibilité piétonne dans un périmètre de 500m autour des centralités, gares et interfaces de transports publics
- Des axes forts piétons sont identifiés et développés pour répondre et stimuler la demande piétonne entre les quartiers et les communes
- Les zones piétonnes ou à priorité piétonne et la création de zones 30 sont favorisées

Modifications de la Loi sur la mobilité douce



- Mise en œuvre: dans les 2 ans suite à l'entrée en vigueur de l'initiative
- Le réseau cyclable et le réseau piéton sont réalisés de manière complémentaire, afin que l'un ne préterite pas l'autre
- un maillage d'aménagements piétonniers continu, direct, confortable et sécurisé sur l'ensemble du territoire répondant aux qualités et buts de la LMCE
- Le financement est assuré par les autorités cantonales et municipales. L'Etat alloue un montant annuel d'au moins 40 millions de francs pour la réalisation de ces infrastructures dont au moins la moitié contribuera à la réalisation du réseau piéton.

Modifications de la Loi sur les routes



- Le réseau primaire est affecté prioritairement au trafic motorisé public et privé. Les réseaux secondaires et de quartier sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et à la mobilité douce. Leur aménagement est conçu en ce sens et garantit une accessibilité piétonne continue, directe, confortable et sécurisée.

Extraits de l'étude du bureau 6-T – Pratique de la marche dans le canton de Genève



Figure n°4: Espace nécessaire pour transporter 1 personne selon le moyen de transport en m²

Moyen de transport	Espace nécessaire en m ²
Véhicule	38
Tram	3,4
Bus	2,3
Vélo	2
Marche	0,66

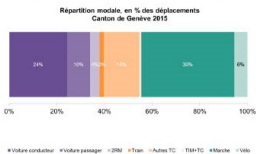


Source : PTV Group mobility <https://blog.ptvgroup.com>

3. La place de la marche dans la mobilité des Genevois

- En examinant en détail les parts de marché des différents moyens de transport à Genève un constat clair s'impose : la marche constitue de loin le principal moyen de transport des habitants du canton. Sur l'ensemble de leurs déplacements, 39% sont réalisés à pied ! La marche est donc pratiquée dans un peu plus d'un déplacement sur trois. À titre de comparaison, la voiture en tant que conducteur représente 24% des déplacements et les transports publics (bus, tram et train) 17%.

Figure n° 5 : Répartition modale en % des déplacements.



- En ville de Genève, la part de la marche est encore plus importante puisqu'elle atteint 48% des déplacements. La part de la voiture en tant que conducteur y est de 16% et celle des transports publics de 19%. Les résidents de la ville de Genève se déplacent donc 3 fois plus à pied qu'en voiture en tant que conducteur.

- Ces proportions importantes font de Genève la capitale de la marche en Suisse. En effet, aucune autre agglomération du pays n'enregistre des parts de déplacements piétons plus élevées.

Répartition modale dans les principales agglomérations suisses, en % des déplacements

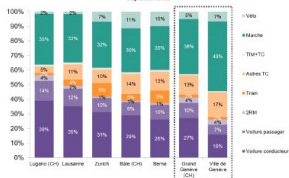


Figure n° 14 : La voie verte entre les Eaux-Vives et Annemasse. Un axe largement utilisé par les piétons et sur des distances considérables



Photo : CC - RMA Suisse, 2019



Merci de votre attention



INITIATIVE 192

POUR UN CANTON QUI MARCHE

COMMISSION DES TRANSPORTS
12 SEPTEMBRE 2023




REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

Département de la santé et des mobilités
Office cantonal des transports

13/09/2023 - Page 1

INITIATIVE 192 – POUR UN CANTON QUI MARCHE

- 
- 5 septembre 2022 : **Lancement** de l'initiative par les verts genevois
 - 9 janvier 2023 : **Dépôt** de l'initiative avec 7555 signatures
 - 17 février 2023 : **Arrêté du Conseil d'Etat** constatant l'aboutissement de l'initiative publié dans la feuille d'avis officielle
 - 17 mai 2023 : **Rapport du Conseil d'Etat** sur la prise en considération soumis au Grand Conseil

INITIATIVE 192 – POUR UN CANTON QUI MARCHE

> POUR FAIRE FACE AU MANQUE D'AMÉNAGEMENTS DESTINÉS SPÉCIFIQUEMENT AUX PIÉTONNES ET PIÉTONS, L'IN 192 DEMANDE :

- Un maillage d'aménagements piétonniers spécifiques, continus, directs, confortables et sécurisés sur l'ensemble du territoire.
- La création d'axes forts piétons reliant les quartiers dans les parties denses du canton.
- Davantage de zones piétonnes ou à priorité piétonne pour nous déplacer, faire nos courses, nous rencontrer et flâner en Ville, mais aussi dans les autres communes du canton.
- Des accès facilités aux centralités, gares et interfaces de transports publics pour les piéton-ne-s.

Pour ce faire, cette initiative propose des modifications de 3 lois cantonales :

- ⇒ Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE – H 1 20)
- ⇒ Loi sur la mobilité douce (LMD – H 1 80) avec en particulier l'intégration d'un budget annuel d'au moins 40 millions de francs pour la réalisation des infrastructures mobilité douce
- ⇒ Loi sur les routes (Lroutes – L 1 10)

13/09/2023 - Page 3

IN 192 – MODIFICATIONS LMCE

LMCE - teneur actuelle	LMCE - propositions de modifications
<p>Art. 3 Infrastructures et services de transport, aliéna 2, lettre e e) Des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon rapide, confortable et sûre à l'intérieur et entre les quartiers, d'accéder aux services et commerces de proximité et d'assurer l'interconnexion entre les différents modes de transport. Le développement de voies vertes est favorisé;</p>	<p>Art. 3 Infrastructures et services de transport, aliéna 2, lettre e e) Des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon <u>continue, directe, confortable et sécurisée</u> à l'intérieur et entre les quartiers et les communes, <u>d'accéder aux transports publics</u>, aux services et aux commerces de proximité et d'assurer l'interconnexion entre les différents modes de transport et ceci <u>sur l'ensemble du territoire. Leur accessibilité universelle est garantie.</u> Le développement de voies vertes est favorisé;</p>
<p>Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone, alinéa 3 : en zone I g) article non existant h) article non existant</p>	<p>Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone, alinéa 3 : en zone I g) <u>des pôles d'échange devant garantir des transbordements de qualité, sécurisés et piétonnés via un concept d'accessibilité piétonne dans un périmètre de 500m autour des centralités, gares et interfaces de transports publics;</u> h) <u>Des axes forts piétons sont identifiés et développés pour répondre et stimuler la demande piétonne entre les quartiers.</u></p>
<p>Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone, alinéa 4 : en zone II d) la création de zones 30 est favorisée, selon les conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007; g) article non existant</p>	<p>Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone, alinéa 4 : en zone II d) <u>les zones piétonnes ou à priorité piétonne</u> et la création de zones 30 sont favorisées, selon les conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007; g) <u>Des axes forts piétons sont identifiés et développés pour répondre et stimuler la demande piétonne entre les quartiers et les localités.</u></p>
<p>Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone, alinéa 6 d) article non existant</p>	<p>Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone, alinéa 6 d) <u>Une accessibilité piétonne continue, directe, confortable et sécurisée est garantie dans et entre les localités.</u></p>

13/09/2023 - Page 4

IN 192 – MODIFICATIONS LMD

LMD - teneur actuelle	LMD - propositions de modifications
<p>Art. 2 Offre de base</p> <p>Au plus tard 8 ans après l'adoption du plan d'actions de la mobilité douce, l'offre répondant au moins aux objectifs suivants est réalisée par étapes dans tout le canton :</p> <p>b) des stationnements pour vélos, sécurisés et abrités des intempéries, sont réalisés en nombre suffisant aux principaux arrêts de transports publics et aux abords des lieux d'activités ;</p> <p>c) des traversées piétonnes attractives et sécurisées sont réalisées en nombre suffisant sur l'ensemble du réseau de routes primaires et secondaires. Des îlots sont installés pour permettre une traversée piétonne sécurisée en deux temps ;</p> <p>d) la régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce.</p>	<p>Art. 2 Offre de base</p> <p><u>Dans les 2 ans après l'entrée en vigueur de l'Initiative piétonne : pour un canton qui marche, le plan d'actions de la mobilité douce ainsi que les plans directeurs des chemins pour piétons doivent être adaptés en conséquence et les mesures les plus opportunes suivantes mises en œuvre :</u></p> <p>b) <u>Le réseau cyclable et le réseau piéton sont réalisés de manière complémentaire, afin que l'un ne prêterite pas l'autre ;</u></p> <p>c) <u>des stationnements pour vélos, sécurisés et abrités des intempéries, sont réalisés en nombre suffisant aux principaux arrêts de transports publics et aux abords des lieux d'activités ;</u></p> <p>d) <u>des traversées piétonnes attractives et sécurisées sont réalisées en nombre suffisant sur l'ensemble du réseau de routes primaires et secondaires. Des îlots sont installés pour permettre une traversée piétonne sécurisée en deux temps ;</u></p> <p>e) <u>la régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce;</u></p> <p>f) <u>un maillage d'aménagements piétonniers continu, direct, confortable et sécurisé sur l'ensemble du territoire répondant aux qualités et buts décrits à l'article 3 alinéa 2 lettre e de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée. Pour répondre à la demande, le Conseil d'Etat développe des axes forts piétons reliant les quartiers et les localités ;</u></p> <p>g) <u>une signalétique cyclable et piétonne dédiée.</u></p>
<p>Art. 3 Financement, alinéa 1</p> <p>¹ Le financement est assuré par les autorités cantonales et municipales.</p>	<p>Art. 3 Financement, alinéa 1</p> <p>Le financement est assuré par les autorités cantonales et municipales. <u>L'Etat alloue un montant annuel d'au moins 40 millions de francs pour la réalisation de ces infrastructures dont au moins la moitié contribuera à la réalisation du réseau piéton.</u></p>

13/09/2023 - Page 5

IN 192 – MODIFICATIONS LROUTES

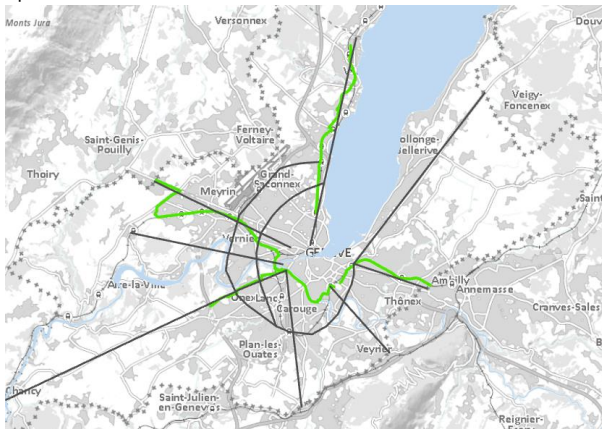
LRoutes - teneur actuelle	LRoutes - propositions de modifications
<p>Art. 3B Organisation</p> <p>² Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Leur aménagement est conçu dans ce sens. Pour le surplus, l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée selon les modalités prévues dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016.</p>	<p>Art. 3B Organisation</p> <p>² <u>Le réseau primaire est affecté prioritairement au trafic motorisé public et privé. Les réseaux secondaires et de quartier sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et à la mobilité douce. Leur aménagement est conçu en ce sens et garantit une accessibilité piétonne continue, directe, confortable et sécurisée.</u> Pour le surplus, l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée selon les modalités prévues dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016.</p>

13/09/2023 - Page 6

INITIATIVE 192 – POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

> VOIES VERTES ET AXES FORTS VÉLOS

- Un réseau de voies vertes propices à la marche
- Des axes forts qui auront également pour but d'améliorer la qualité de déplacements des piétons

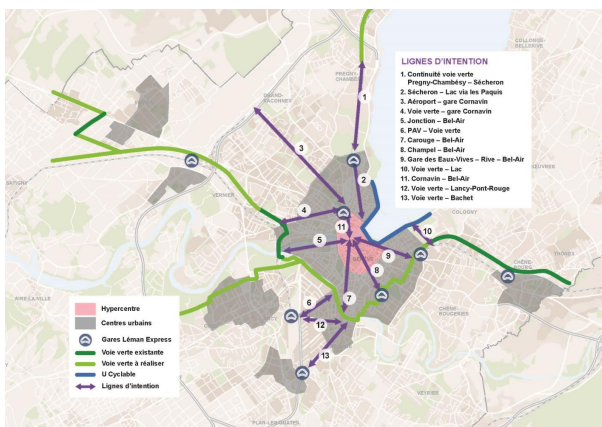


13/09/2023 - Page 7

INITIATIVE 192 – POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

> LMCE – SCHÉMA D'INTENTION PIÉTONS

- Plusieurs liaisons d'intention ont été inscrites dans la feuille de route LMCE



13/09/2023 - Page 8

INITIATIVE 192 – POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

> STRATÉGIE PIÉTONNE ET D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

- Stratégie élaborée en 2020 pour l'agglomération franco-valdo-genevoise
- Diagnostic territorial et recommandations pour améliorer et faciliter la pratique de la marche

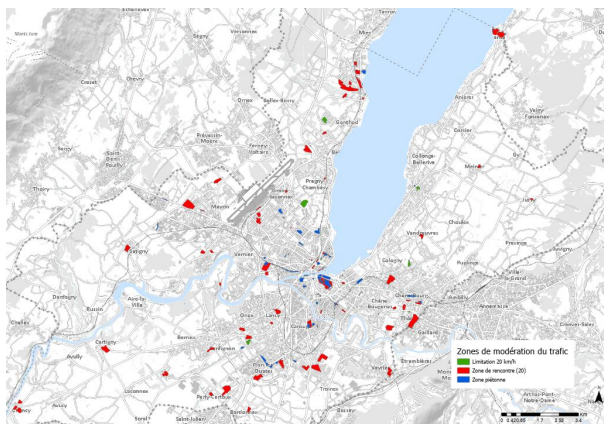


13/09/2023 - Page 9

INITIATIVE 192 – ETAT DES LIEUX

> ZONES FAVORABLES AUX PIÉTONS

- Le canton de Genève compte peu de zones piétonnes ou à priorité piétonne

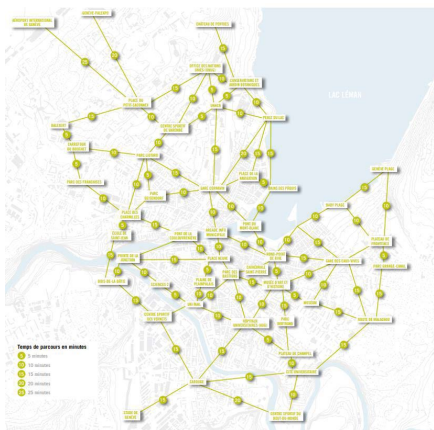


13/09/2023 - Page 10

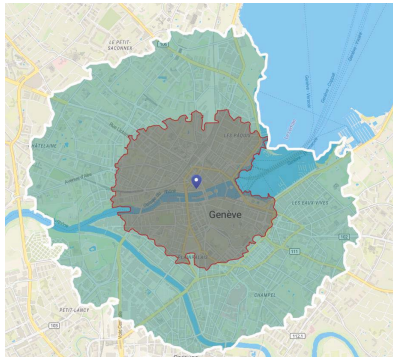
INITIATIVE 192 – ETAT DES LIEUX

> UN CENTRE-VILLE LARGEMENT ACCESSIBLE À PIEDS

Plan piéton de la ville de Genève



Zones accessibles en 15 et 30min de marche



13/09/2023 - Page 11

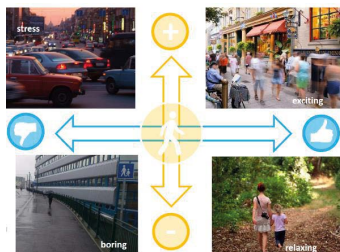
INITIATIVE 192 – ETAT DES LIEUX

> IMPORTANCE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ

- La distance acceptable à parcourir dépend en partie de l'environnement. Plus un trajet est varié, plus les gens sont prêts à faire de longues distances.
- Créer de bonnes conditions de déplacements est également bénéfique pour les transports en commun (par exemple : désengorgement des lignes au centre-ville, mais aussi meilleure attractivité en périphérie).

Améliorations à envisager selon plusieurs axes de travail :

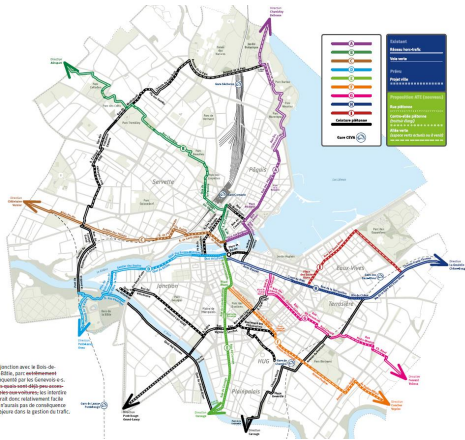
- Réalisation de magistrales piétonnes
- Création de zones de rencontre, trottoirs élargis, piétonisation
- Amélioration des traversées piétonnes, de la marchabilité générale
- Optimisation du mobilier urbain, gestion des points noirs



INITIATIVE 192 – ETAT DES LIEUX

> UNE DEMANDE DES ASSOCIATIONS

- Plan piéton de l'ATE



INITIATIVE 192

> POINTS D'ATTENTION

- Il revient au propriétaire du fonds de planifier et entretenir les aménagements.
- Une importante coordination cantonale, tant avec les communes qu'avec les autres offices cantonaux sera nécessaire pour assurer la mise en œuvre de l'initiative.
- Cette coordination nécessitera des forces de travail supplémentaires
- Une redistribution des espaces à disposition sera nécessaire.

genèvemobilitéé

transports et économie

19 septembre 2023

Qui sommes-nous ?

- Création en 1992 sous le nom Groupement Transport et Economie
- Objectif: porter la voie économique dans le débat sur la mobilité
- 10 associations membres :
 - FER Genève, CCIG, TCS, Genève Commerces, ASTAG, AGET, FMB, AParGe, NODE, UPSA

genèvemobilitéé

transports et économie

Notre mission

En général:

- Promouvoir des conditions-cadre de la mobilité et des transports favorables à l'activité économique et aux entreprises genevoises, à l'échelle cantonale et régionale.

genèvemobilité
transports et économie

Notre mission

suite

En particulier:

- Soutenir une politique des déplacements multimodale, dans l'esprit de la complémentarité des modes de transport
- Tenir compte des éléments du développement durable, y compris le volet économique
- Promouvoir une politique d'aménagement cohérente et continue.

genèvemobilité
transports et économie

Notre vision

- Défendre l'accessibilité au centre pour le transport professionnel
- Améliorer la fluidité du réseau périphérique pour canaliser le trafic : ceinture urbaine, autoroute A1 et projet de grande traversée du lac
- Promouvoir le stationnement en ouvrage à proximité du centre et des lignes de transport public
- Soutenir l'amélioration des transports publics et des infrastructures de mobilité douce tout en préservant le réseau routier

genèvemobilité
transports et économie

IN 192 « Initiative piétonne : pour un canton qui marche »

genèvemobilité
transports et économie

Plan d'action mobilité douce (PAMD) 2019-2023

- Principalement focalisé sur les infrastructures cyclables
- Réalisations piétonnes orientées vers les loisirs, les zones de rencontre et les zones piétonnes
- **Le Plan d'action mobilité douce 2024-2028 permet d'agir sans modification législative**

Modifications de la LMCE inscrites dans l'IN 192

- Changements peu contraignants
- Pas d'opposition de principe au développement de la mobilité piétonne mais quel est le besoin ?
- Zones à priorité piétonne = zones de rencontre à 20 km/h (modification proposée de l'Art.7 al.4)
- Une personne parcourt en moyenne 30km par jour : la mobilité piétonne ne peut pas répondre à tous les besoins -> vision globale nécessaire

Modifications de la LMD inscrites dans l'IN 192

- Art. 2 : Réalisation d'infrastructures piétonnes sans prêter le réseau cyclable → où prendre l'espace ?
- Art.3 sur le financement : est-il opportun de fixer le montant en amont ? Sur quelle base s'appuie le chiffre de 40 millions ? Il faut dans un premier temps évaluer les besoins

Rapport du Conseil d'Etat

« (...) le principe d'affecter des surfaces au profit des progressions piétonnes, sans prêter le développement du réseau cyclable (...) ne pourra se faire qu'en appliquant un principe de redistribution de l'espace public en tenant compte des objectifs de réduction du trafic individuel motorisé » (p.22)

Quid de l'impact pour le transport professionnel ?

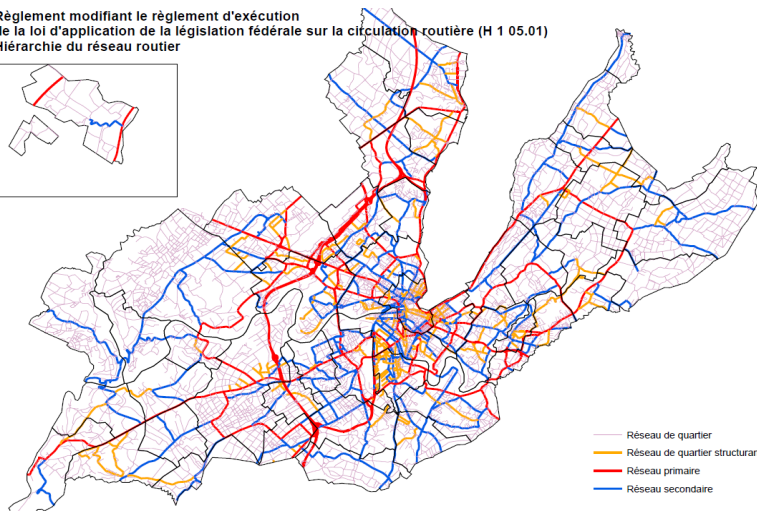
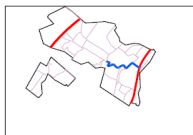
Modifications de la LRoutes inscrites dans l'IN 192

- Affecter le réseau secondaire au trafic motorisé public et à la mobilité douce ?
- Cela va trop loin et toucherait tout le canton : le réseau secondaire est plus répandu dans les campagnes genevoises (voir carte ci-après)
- La LMCE règle déjà la priorisation en zone 1 et 2 !

genèvemobilité

transports et économie

Règlement modifiant le règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1 05.01)
Hiérarchie du réseau routier



Notre proposition

- Evaluer les besoins de manière pragmatique
- Refuser l'initiative en l'état en raison des conséquences prévisibles pour l'économie
- Supprimer les modifications de la LRoutes
- Considérer de manière réaliste le développement du réseau piéton dans le Plan d'action mobilité douce 2024-2028

genèvemobilité
transports et économie

Nous vous remercions de votre
attention et sommes à
disposition pour vos questions

genèvemobilité
transports et économie

fégaph

Fédération Genevoise des
Associations de Personnes
Handicapées et de leurs proches



IN 192 « Initiative piétonne: pour un canton qui marche »

Commission des Transports du Grand Conseil - 26 septembre 2023

*Présentation par Corinne Bonnet-Mérier, Présidente du CFRGe
et Olivier Dufour, Membre du Bureau de la Fégaph*

Photos © O. Dufour et CFRGe

1

« Pour une ville qui marche »...

Introduction

1. Ville favorable à la marche... pour tous et toutes? (OD)
2. Espaces publics et situations handicapantes: pour l'accessibilité universelle (OD)
3. Les personnes en fauteuil roulant sont des piétonnes (CBM)
4. Conclusion... Confédération et CE soutiennent nos demandes
5. Questions (CBM et OD)

1. La marche, agglomération favorable?

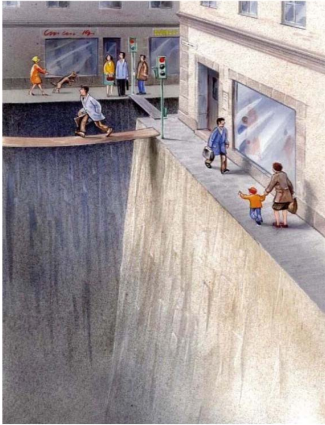


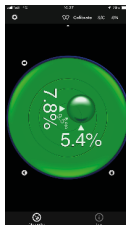
Fig. 1. Illustration de l'espace urbain communément dévolu à la marche, par l'artiste suédois Karl Jilg (2018)

- p. ex. **Genève canton: déplacements marche = 30,2% en 2000 et 39% en 2015 → + 29% → La marche 1^{er} mode de déplacement**
- **Omniprésence: tous et toutes nous marchons** du logement à arrêt TC au travail / dans un commerce / courir-faire du foot / soleil → balade...
→ **la marche c'est banal**
- **Invisibilité: depuis 50 ans → nous avons oublié que nous sommes des bipèdes**
- ➔ **L'espace public est truffé de barrières physiques horizontales et verticales limitant la mobilité piétonne**

Fégaph et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des Transports du Grand Conseil – 26.9.2023

3

La marche, agglomération favorable?



1. La marche, agglomération favorable?



Main courante inutilisable
(Gare Lancy-Bâchet)



Stationnement PFR avec gravier
(Av. de Châtelaine)



Trottoir inutilisable aux
UMR-UFR (CN) Prê-du-
Couvent)



Pavage non conforme (Quai
des Bergues)



Rampe accès (Quai des Bergues
Pont de la Machine)

Fégaph et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des Transports du Grand Conseil – 26.9.2023

5 Photos © O. Dufour et CFRGe

2. Espaces publics et situations handicapantes: pour l'accessibilité universelle (AU)

➤ Accessibilité universelle (AU)

Il s'agit de « permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie, (et que soient prises) des mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, y compris aux systèmes et technologies de l'information et de la communication, et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public, tant dans les zones urbaines que rurales. » (CDPH, art.9, ONU-2006)

➤ Et à l'instar de la Ville de Genève...

Dans le « Rapport d'examen de la Confédération » sur le PA4 du 22 février 2023:

« 2.2. Appréciation générale: (...) **Le principe d'accessibilité universelle permettant d'identifier les conflits pour la mobilité piétonne renforce également localement la sécurité des usagers** pour la Ville de Genève. Toutefois, ce principe n'a pas encore été appliqué au reste de l'agglomération. (...) »

7. Recommandations en vue du développement du projet d'agglomération: (...) **le principe d'accessibilité universelle pourrait être étendu à l'ensemble de l'agglomération.** »

Fégaph et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des Transports du Grand Conseil – 26.9.2023

2. Espaces publics et situations handicapantes

➤ Interaction entre Capacité des usagers et usagères et environnement...

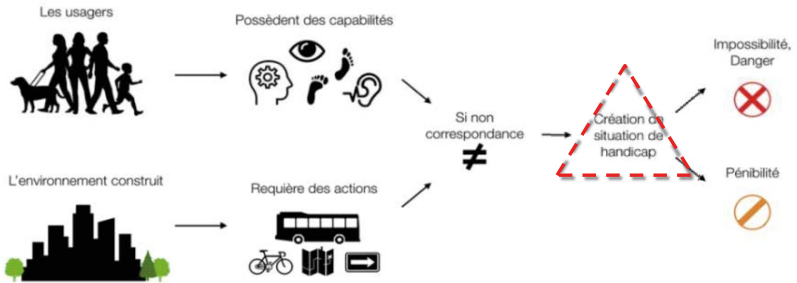


Fig. 6 La situation de handicap

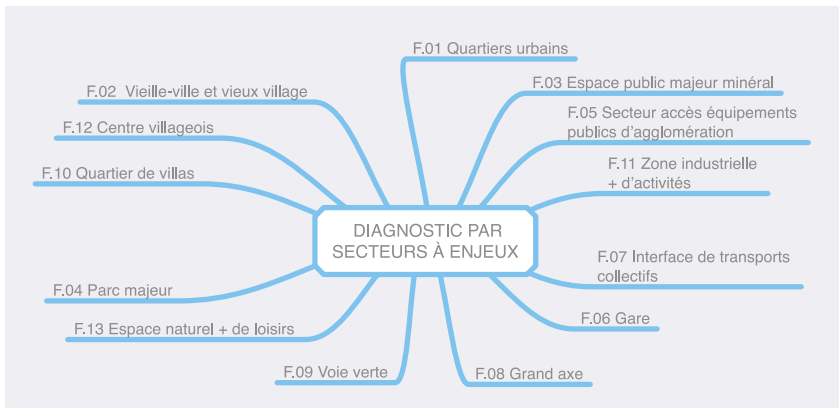
Fégaph et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des Transports du Grand Conseil – 26.9.2023

7

https://www.grand-geneve.org/sites/default/files/fichiers/cahiers-thematiques/mobilite/strategie_pietons_accessibilite_grand_geneve_decembre2020.pdf

2. Espaces publics et situations handicapantes

13 secteurs à enjeu



Fégaph et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des Transports du Grand Conseil – 26.9.2023

8

2. Espaces publics et situations handicapantes

FICHE 01 – QUARTIER URBAIN

Les quartiers urbains – offrant une forte densité de logements et d'activités – attirent un grand nombre de piétons et usagers se rendant à leur domicile ou sur leur lieu de travail, effectuant des achats, se promenant, etc. Pour répondre aux besoins de ce flux important, des porteurs d'espace public sont souvent réaménagés en conséquence dans les hyper-centres : piétonnisation, modulation du trafic, desserte en TC dense, nombreuses traversées piétonnes, présence de mobilier urbain, etc. Des déficits sont toutefois identifiables, notamment dans les centrales de quartiers et les périphéries. Pour les PMR + PPR, la situation est plus globalement satisfaisante.

Problèmes identifiés	usagers vivant avec une incapacité					
	Adulte sans incapacité	Enfant	motrice	visuelle	auditive	cognitive
Prédominance de la voiture	●	●	●	●	●	●
Traversées piétonnes	●	●	●	●	●	●
Zones 30 km/h	●	●	●	●	●	●
Garbit et délimitation des trottoirs	●	●	●	●	●	●
Obstacles et encombrement des trottoirs	●	●	●	●	●	●
Signalétique et vecteurs de guidage	●	●	●	●	●	●
Zones de rencontre (20 km/h)	●	●	●	●	●	●
Infrastructures «horizontales» de franchissement	●	●	●	●	●	●
Infrastructures «verticales» de franchissement	●	●	●	●	●	●
Revêtements de sol	●	●	●	●	●	●
Accessibilité des commerces et des services	●	●	●	●	●	●
Places de stationnement adaptées	●	●	●	●	●	●
Mobilier de repos	●	●	●	●	●	●
Place de jeux	●	●	●	●	●	●
WC adaptés	●	●	●	●	●	●
Point de collecte des déchets	●	●	●	●	●	●

Exemples du Grand Genève :
Centre de Valmorin ; Les Avanchets, Vernier ; Grande rue, Nyon ; Av. de la République, Avenasse ;

FICHE 01 – QUARTIER URBAIN

Les quartiers urbains – offrant une forte densité de logements et d'activités – attirent un grand nombre de piétons et usagers se rendant à leur domicile ou sur leur lieu de travail, effectuant des achats, se promenant, etc. Pour répondre aux besoins de ce flux important, des porteurs d'espace public sont souvent réaménagés en conséquence dans les hyper-centres : piétonnisation, modulation du trafic, desserte en TC dense, nombreuses traversées piétonnes, présence de mobilier urbain, etc. Des déficits sont toutefois identifiables, notamment dans les centrales de quartiers et les périphéries. Pour les PMR + PPR, la situation est plus globalement satisfaisante.

Confort climatique limité

Bordure haute retenant la chaleur lors de zone 30km/h

Place PMR sans rampe de descente sur le trottoir

Porte de garage sur le trottoir au droit de la terrasse

Malgré les efforts fournis, les centres urbains accordent encore trop souvent la priorité à « la voiture » (transports motorisés au sens large) et n'offrent pas des espaces suffisamment pacifiés pour répondre à leur vocation d'habitat : paysage visuel dominé par la voiture (trafic, stationnement), trottoirs étroits et absence d'espaces pour s'arrêter, difficulté à traverser (temps d'attente trop long), sentiment d'insécurité lié à la proximité et à la vitesse du trafic, nuisance sonore, absence d'aménagement paysager, etc.

Cette hiérarchie se fait au détriment de la sécurité et du confort du ou de la marcheur.euse. La prédominance de la voiture est d'autant plus prononcée si un grand axe de transit (route carrossée, route départementale) traverse le centre urbain, voir la fiche « 08 Grands Axes ».

Cohabitation entre usager.e.s mode doux

La mobilité douce connaît un regain d'intérêt, stimulée, plus récemment, par les possibilités de l'électromobilité. Anecdote qui insisterait à y a peine 5 à 10 ans, des engins de type trottinette, trottinette électrique, monocycle électrique, longboard (parfois électrique), vélos à assistance électrique 25 et 45 km/h. Cette tendance, bénéfique du point de vue de la durabilité des déplacements, n'est pas sans générer de nouvelles problématiques de confort entre les piétons et usager.e.s d'engins permettant des vitesses plus élevées. Ces conflits d'usages impactent tout particulièrement les PMR : usager.e.s les plus vulnérables, engendrent un grand sentiment d'inconfort et d'insécurité et pâtissent la sécurité objective de ces usager.e.s.

Il est à noter que les galeries historiquement très importantes dédiés aux transports motorisés, les vitesses de circulation encore élevées de ceux-ci en milieu urbain, des réseaux cyclables incomplets et de qualité très variable, la réalisation fréquente de trottoirs mixés (déjà parfois interdits dans le canton de Zurich) sont autant de facteurs pouvant expliquer les comportements inadaptés des conducteurs d'engins, bon d'être seuls responsables de cette situation désormais endémique de conflits d'usage.

2. Espaces publics et situations handicapantes

Fiche 01 – Quartier urbain

- Inconfort, problème de sécurité mineur
- Obstacle, problème de sécurité majeur

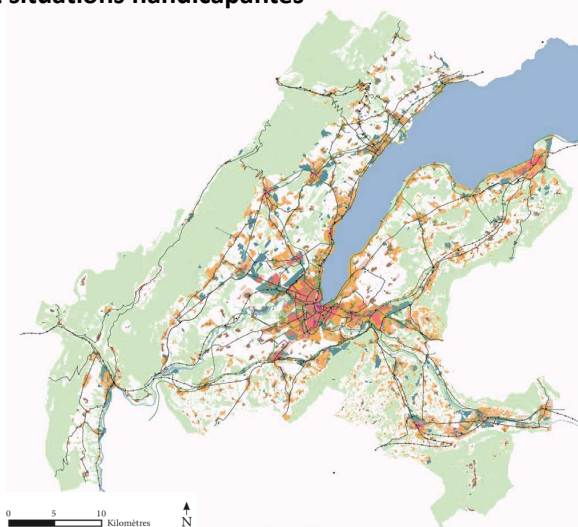
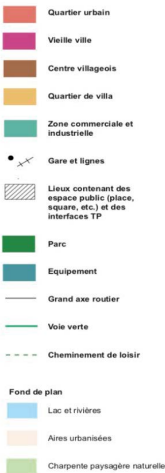
Absence de pictogramme : pas d'impact spécifique usager.e.s vivant avec une incapacité :

Problématiques identifiées	Adulte sans incapacité	usagers vivant avec une incapacité					
		Enfant	motrice	visuelle	auditive	cognitive	
Prédominance de la voiture	●	●	●	●	●	●	
Traversées piétonnes	●	●	●	●	●	●	
Zones 30 km/h	●	●	●	●	●	●	
Garbit et délimitation des trottoirs	●	●	●	●	●	●	
Obstacles et encombrement des trottoirs	●	●	●	●	●	●	
Signalétique et vecteurs de guidage	●	●	●	●	●	●	
Zones de rencontre (20 km/h)	●	●	●	●	●	●	
Infrastructures «horizontales» de franchissement	●	●	●	●	●	●	
Infrastructures «verticales» de franchissement	●	●	●	●	●	●	
Revêtements de sol	●	●	●	●	●	●	
Accessibilité des commerces et des services	●	●	●	●	●	●	
Places de stationnement adaptées	●	●	●	●	●	●	
Mobilier de repos	●	●	●	●	●	●	
Place de jeux	●	●	●	●	●	●	
WC adaptés	●	●	●	●	●	●	
Point de collecte des déchets	●	●	●	●	●	●	

2. Espaces publics et situations handicapantes

LEGENDE

13 secteurs à enjeux



Fégaph et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des Transports du Grand Conseil – 26.9.2023

3. Les personnes en fauteuil roulant (PFR) sont des piétonnes

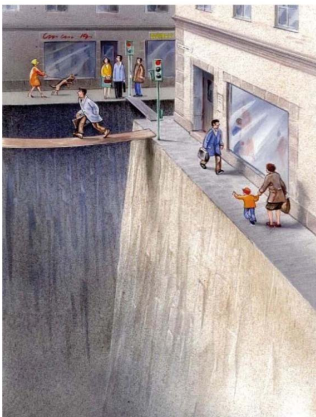


Fig. 1. Illustration de l'espace urbain communément dévolu à la marche, par l'artiste suédois Karl Jilg (2018)

➤ Les « fauteuils roulants » ne sont pas des véhicules selon l'OCR → ce sont des « moyens auxiliaires »
leurs utilisateurs et utilisatrices sont des PIÉTONNES et des PIÉTONS

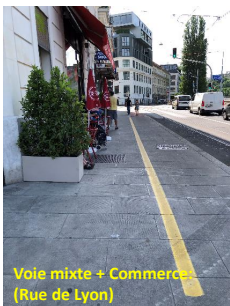
➤ **Nos points d'achoppements... ou situations handicapantes :**

- **Trottoirs:** largeur, état, encombrements, etc.
- **Revêtements:** roulabilité, confort, vibrations, etc.
- **Pentes:** « maxi 6% » NON → « **le moins de pente possible** » AVEC des PALIERS réguliers
- **Accès aux établissements recevant du public:** commerces, administrations, lieux de loisirs-détente, travail, espaces publics, wc, etc.

➔ **L'espace public est truffé de barrières physiques horizontales et verticales limitant la mobilité piétonne**

3. Les personnes en fauteuil roulant (PFR) sont des piétonnes

Sécurité du cheminement



Fégaph et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des transports du Grand Conseil – 26.9.2023

13

Photos © O. Dufour et CFRGe

3. Les personnes en fauteuil roulant (PFR) sont des piétonnes

Continuité du cheminement



Fégaph et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des Transports du Grand Conseil – 26.9.2023

14

Photos © O. Dufour et CFRGe

3. Les personnes en fauteuil roulant (PFR) sont des piétonnes

Sécurité et Confort du cheminement



Revêtement perméable:

Glissant, inconfortable
(Place Haute, Gare LEX
Lancy-Bachet)



Revêtement dur + Pente >

12% : inconfortable +
infranchissable
(Accès Gare de Pont Céard)



Revêtement non entretenu
de longue date: inconfortable
+ dangereux (Parc
Geisendorf)



Revêtement perméable en

copeaux:

Infranchissable
(Parc de la Forêt/Le TT)



Pavage non conforme:
inconfortable
+ dangereux

(Pl. Petite-Fusterie)

Féghag et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des Transports du Grand Conseil – 26.9.2023

15

Photos © O. Dufour et CFRGe

3. Les personnes en fauteuil roulant (PFR) sont des piétonnes

ACCÈS Espaces détente et jeux (Genève; Solution: Arcachon-F)



Place de jeux pour marchants
(Ecole Marcelly)



Place de pique-nique (Les
Tours, Carouge)



Plage accessible en FR avec Tiralto et
accompagnateur (Arcachon)



Place de jeux partiellement accessible
(Bois de la Bâtie)



Terrain de boules: inaccessible en FR
(Bois de la Bâtie)

Féghag et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des Transports du Grand Conseil – 26.9.2023

16

Photos © O. Dufour et CFRGe

3. Les personnes en fauteuil roulant (PFR) sont des piétonnes

PSEUDO-SOLUTIONS

Et... ENCOMBREMENTS !

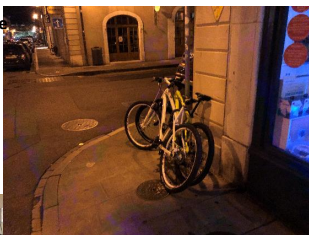


? Rampe d'accès infranchissable/inutilisable (Rte de la Chapelle)



? Rampe d'accès (Rue de la Prairie)

Accès trottoir MAIS inutilisable car accroche vélos (à poteau signalisation) (Rue St-Joseph)



Rampe accès MAIS inutilisable car stationnement 2RM

Féghat et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des Transports du Grand Conseil – 26.9.2023
17

Photos © O. Dufour et CFRGe

3. Les personnes en fauteuil roulant (PFR) sont des piétonnes

SOLUTIONS... en France !



SÉCURITÉ INCENDIE:
Espace attente sécurisé
Univ. Savoie-Mt-Blanc, Annecy



ACCÈS LIEUX PUBLICS:
Palais de Justice,
Bergerac



ACCÈS COMMERCES:
Rue de la Plage, Soulac s/Mer



ACCÈS LIEUX PUBLICS:
Agence bancaire, Bergerac

Féghat et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des Transports du Grand Conseil – 26.9.2023

18

Photos © O. Dufour et CFRGe

3. Les personnes en fauteuil roulant (PFR) sont des piétonsnes

SOLUTIONS... à Genève !



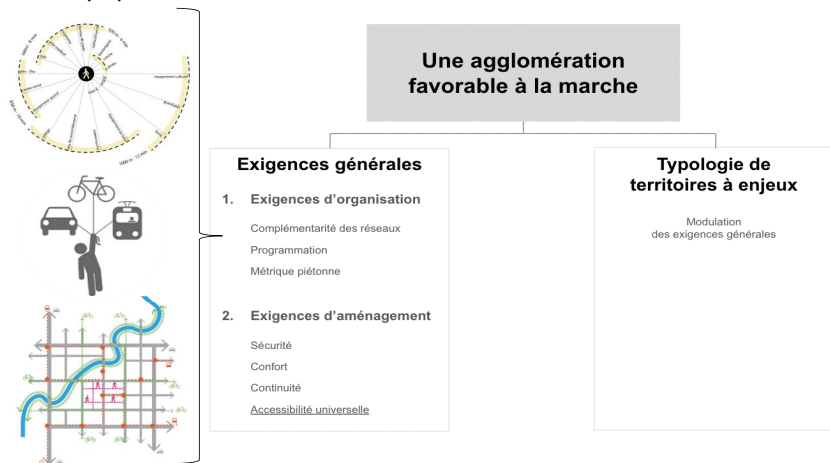
Fégaph et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des Transports du Grand Conseil – 26.9.2023

19

Photos © O. Dufour et CFRGe

Conclusion 1

Concept piéton et d'accessibilité universelle



Fégaph et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des Transports du Grand Conseil – 26.9.2023

20

https://www.grand-geneve.org/sites/default/files/fichiers/cahiers-thematiques/mobilite/strategie_pietons_accessibilite_grand_geneve_decembre2020.pdf

Conclusion 2



Suite aux observations du CFRGe et Fégaph dans le cadre des travaux du PA4

→ Le document reprend et développe nombre de observations et réflexions du CFRGe et Fégaph, qui ont été associées étroitement à la rédaction finale

→ La fondation des aménagements des espaces publics, comme de tous bâtiment, EST L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE (AU)

... d'autant plus dans une agglomération de la proximité-des courtes distances

→ En incluant l'AU comme base et les 3 principes « sécurité-continuité-confort » dans la LMCE et la LMD, l'IN 192 répond aux préoccupations et aux besoins particuliers des personnes vivant avec des incapacités. Elle soutient aussi les « Recommandations de la Confédération » déjà citées

Fégaph et CFRGe: IN 192 – « Pour une ville qui marche » - Audition par Commission des Transports du Grand Conseil – 26.9.2023

21

https://www.grand-geneve.org/sites/default/files/fichiers/cahiers-thematiques/mobilite/strategie_piétons_accessibilite_grand_geneve_decembre2020.pdf

Conclusion 3

Les associations représentantes des personnes vivant avec des incapacités demandent à être systématiquement associées, consultées comme l'indiquent :

- ✓ la Convention de l'ONU « relative aux droits des personnes handicapées » (CDPH)
- ✓ les « Observations finales » à la Confédération, du Comité de suivi de la CDPH
- ✓ la « vision stratégique » du projet genevois « Faire ensemble l'espace public »

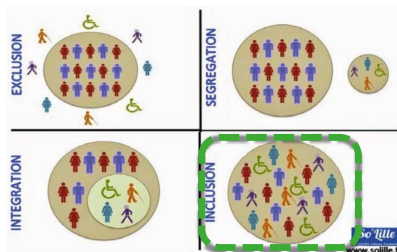


Fig. 4. Schéma de l'inclusion (So'Lille.fr)

« Rien sans nous »

« La solution c'est l'inclusion »

fégaph

Fédération Genevoise des
Associations de Personnes
Handicapées et de leurs proches



Merci de votre Attention

**IN 192 « Initiative piétonne:
pour un canton qui marche »**

Commission des Transports du Grand Conseil - 26 septembre 2023

*Présentation par Corinne Bonnet-Mérier, Présidente du CFRGe
et Olivier Dufour, Membre du Bureau de la Fégaph*

Photos © O. Dufour et CFRGe

fégaph

Fédération Genevoise des
Associations de Personnes
Handicapées et de leurs proches

CLUB EN
FAUTEUIL
ROULANT
GENEVE



Section de l'Association suisse des paraplégiques - spv.ch

IN 192 « Initiative piétonne: pour un canton qui marche »

Papier de position

26 septembre 2023

Audition par la Commission des transports du Grand Conseil

*Rédaction : Olivier Dufour, membre du Bureau du Conseil de la Fégaph
et membre du Comité du CFRGe*

→ **Contacts : Fégaph** : odufour@fegaph.ch

Fégaph : c/o Insieme, rue de la Gabelle 7, 1227 Carouge

et CFRGe : corinne.bonnet@cfrge.ch
route de Loëx 151, 1233 Bernex

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

Table des matières

REPRÉSENTANTS	4
PRÉSENTATION	4
1. VILLE FAVORABLE À LA MARCHÉ... POUR TOUS ET TOUTES?	5
A) LA MARCHÉ ?	5
B) DE QUI ET DE QUOI PARLONS-NOUS ?	5
C) SE DÉPLACER ALORS QUE L'ON EST UNE PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE, EN FAUTEUIL ROULANT... .	6
2. ESPACES PUBLICS ET SITUATIONS HANDICAPANTES: POUR L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE	8
LA VILLE UNIVERSELLEMENT ACCESSIBLE EST LE CONTEXTE JUSTE POUR LES UMR ET LES UFR	8
ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE ET PLACE DES PIÉTONS, UN DUO POSITIF!	8
3. LES PERSONNES EN FAUTEUIL ROULANT SONT DES PIÉTONNES	9
SÉCURITÉ DES CHEMINEMENTS	9
CONTINUITÉ DES CHEMINEMENTS	10
CONFORT DES CHEMINEMENTS	10
CONCLUSION	11
4. RÉFÉRENCES - BIBLIOGRAPHIE	13
5. ANNEXES A : SECTEURS À ENJEUX RETENUS, EXTRAITS DES FICHES	15
5. ANNEXES B	23
1A. BARRIÈRES ET OBSTACLES, DÉFINITIONS	23
1B. TYPES DE BARRIÈRES	23
BARRIÈRES VERTICALES :	23
BARRIÈRES HORIZONTALES :	24
2. ACCESSIBILITÉS :	24
2.A) ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE	24
2.B) CHAMPS D'ACTION	25
3A. CDPH, ARTICLES PARTICULIÈREMENT LIÉS À LA MOBILITÉ	26
3B. CDPH, OBSERVATIONS FINALES CONCERNANT LE RAPPORT INITIAL DE LA SUISSE, AVRIL 2022	27
5. OBJECTIFS ET CIBLES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2016-2030 LIÉS AUX PDCOM ET PDCP	28

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

Représentants

Pour le CFRGe, Club en fauteuil roulant Genève¹ : Corinne Bonnet-Mériier, Présidente, Conseillère municipale - Ville de Genève

Pour la Fégaph, Fédération genevoise des associations de personnes handicapées et de leurs proches² : Olivier Dufour, membre du Bureau du Conseil de la Fégaph, ancien Chef du Projet « Fégaph-Idgeo-Ville de Genève » « Accessibilités pour toutes et tous, pour une Genève inclusive » ; Membre du Comité du CFRGe qu'il représente au Forum d'agglomération

Présentation

Pour la Fégaph et pour le CFRGe, le cadre de leur travail est la « Convention pour les droits des personnes handicapées » (CDPH) de l'ONU (2006), en vigueur en Suisse depuis mai 2014³. Le droit suisse en vigueur est bien sûr la Constitution fédérale dans son article 8 sur l'égalité⁴ et la Loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées » (LHand, et ses diverses ordonnances et règlements d'application, dont les buts devraient être atteints à la fin de 2023⁵). Et, bien entendu, les articles 16 et 209, principalement, de notre Constitution cantonale ainsi que la LIPH.

La situation dans notre pays n'est pas bonne. Cela est mis en évidence par les organisations représentants les personnes handicapées dans le « Rapport alternatif » d'Inclusion handicap de l'été 2017 et actualisé début 2022! Cette mise en évidence est confirmée par le Comité de l'ONU en charge de la dite Convention dans son rapport « d'Observations finales » publié au printemps 2022.

Le sujet de la présente initiative est traité dans les articles 9 (accessibilité) et 20 (mobilité personnelle) de la CDPH, ainsi qu'à ses articles généraux 2 (définitions), 3 (principes généraux) et 4 (obligations générales). L'analyse de la réalité de l'application de ces droits et les pistes de solutions sont présentées dans les deux Rapport mentionnés ci-dessus. L'extrait des « Observations finales » du Comité de l'ONU correspondant à l'IN 192 figure en annexe, en fin du présent document.

La Fégaph, comme vous le savez Mesdames et Messieurs les députés, a publié un Manifeste 2018-2023 « Pour faciliter la vie des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite : le canton de Genève s'engage » pour lequel plusieurs d'entre vous se sont engagés et nous les en remercions.

La Fégaph est active dans la mise sur pied de solutions aux difficultés et problèmes rencontrés quotidiennement par les membres des associations fédérées soit en soutenant les actions de ses associations membres soit en menant des actions elle-même suite aux décisions de son Conseil. La Fégaph est la faitière genevoise des associations de personnes vivant avec des incapacités, associations d'entraide. A ce titre elle est membre de « Agile.ch-les organisations de personnes avec handicap »⁶

Nous ne développerons pas ces références et ces divers travaux en détail ici.

Le CFRGe pour sa part, est engagé de longue date pour que l'espace public, les bâtiments et établissements recevant du public (ERP) existants soient adaptés conformément à la CDPH de l'ONU. De même, que les nouveaux aménagements de l'espace public, constructions de nouveaux bâtiments et d'ERP ne créent pas de situations handicapantes, en étant basés sur l'accessibilité universelle.

Dans ce cadre, depuis début 2020, le CFRGe a déposé 24 dossiers d'Observations dans les « mises à l'enquête publique » de Plans directeurs communaux et plans directeurs de chemins piétonniers ou de développement de la Zone 5, de plans directeurs de quartier, de plans localisés de quartier, d'opposition à de tels plans. Dans ce même cadre, le CFRGe a participé ou participe à plus de 7 procédures de concertations ou consultations, pour lesquelles, il est plus souvent sollicité.

¹ <https://cfrge.ch>

² <http://fegaph.ch/manifeste/manifeste-2018-2023/>

³ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2014/245/fr>

⁴ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1999/404/fr>

⁵ <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2003/667/fr#id-1>

⁶ <https://www.agile.ch/accueil>

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

Le CFRGe rassemble plus de 350 membres actifs et est une section de l'Association suisse des paraplégiques⁷.

Enfin, le CFRGe et la Fégaph sont membres du Forum d'agglomération du Grand Genève où elles se sont engagées résolument dans les différents travaux de saisines, particulièrement sur les mobilités douces et le PA4.

Le CFRGe est à l'origine des interventions du Forum d'agglomération pour développer des mesures piétonnes dans les « projets d'agglomération » du Grand Genève.

Nos deux organisations ont très activement collaborés dans le mandat qui a produit le document « *Stratégie piéton et d'accessibilité universelle* » fin 2020⁸. Le Conseil d'État, dans son Rapport sur l'IN 192, y présente les grandes lignes des « *Intentions piétonnes inscrites dans le PA4* ».

Enfin, Fégaph et CFRGe sont membres de HAU.

1. Ville favorable à la marche... pour tous et toutes?

a) La marche ?

Tous et toutes nous marchons... en nous levant de notre lit le matin et en nous y couchant le soir. La marche est une évidence et est banale !

Nous n'y pensons pas jusqu'à ce que nous nous fassions une entorse, nous cassions une jambe à ski, ou autre accident « simple ».

La marche est omniprésente dans nos vies et c'est probablement pour cela qu'elle est ignorée dans les politiques d'aménagements, de déplacements, de transports. Et pourtant, sa part dans l'espace public est inversement proportionnelle à son utilisation. Même dans les politiques de « mobilité douce » ou « active », c'est du vélo et des cyclistes que l'on parle, planifie des mesures d'aménagements, crée des places de stationnement !

La marche est invisible depuis 50 ans car nous avons oublié que nous sommes toutes et tous des piétons ! Lorsque l'on marche, chacun et chacune nous constatons que l'espace public est truffé de barrières physiques, horizontales et verticales, sociales, limitant la mobilité piétonne. Comme le souligne la « *Vision stratégique, Faire ensemble l'espace public* », publiée en septembre 2022 par le canton, l'espace public a été conçu pour des personnes « en pleine santé », dans la force de l'âge notamment.

Comme le relève le Rapport du Conseil d'État sur l'IN 192 (RCE-192A), le Canton de Genève est le canton où la marche est la plus développée parmi les moyens de déplacement, près de 30%. Et la Ville de Genève, la ville où cette part s'élève à près de 50%, la plus élevée de Suisse ! Les 6 autres modes de déplacements soit, vélo, transports publics et taxis, transports professionnels, 2RM, TIM se partageant les quelques 50% restant !

b) De qui et de quoi parlons-nous ?

b.1 Convention relative aux droits des personnes handicapées de l'ONU (CDPH)

« La CDPH mobilise la notion d'incapacité contrairement à la notion de déficience présente dans la LHand et la LIPH. Si a priori cela y ressemble, ce sont pourtant deux visions qui s'opposent.

D'un côté, la déficience est de l'ordre du manque, de l'insuffisance, de la pathologie, de la mauvaise santé, une altération d'un système organique, p. ex. une lésion de la moelle épinière.

De l'autre côté, l'incapacité qui est, factuellement, une impossibilité, une inaptitude à accomplir une activité (p. ex. marcher, se laver).

De plus, et contrairement à la LHand et à la LIPH⁹, la CDPH met en exergue l'interaction en lieu et place d'une logique médicale et donc l'importance de l'environnement social et construit dans la production du handicap »¹⁰

⁷ <http://www.spv.ch/fr/>

⁸ https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/strategie_pietons_accessibilite_grand_geneve_decembre_2020.pdf

⁹ LIPH, Loi sur l'intégration des personnes handicapées, K 1 36, https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_k1_36.html

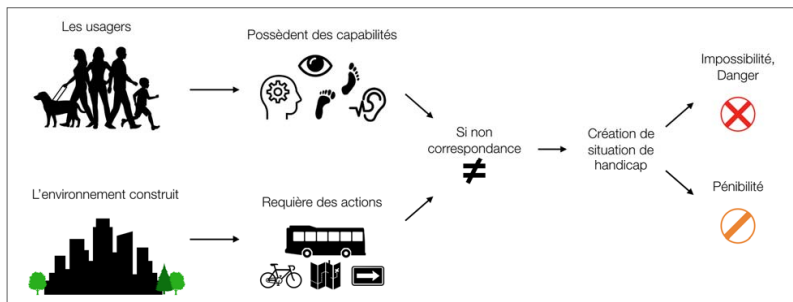
Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

b.2 Handicap

La Fégaph, dans son rapport¹¹ au Conseil Administratif de la Ville de Genève, rappelle que « En résumé, le handicap n'est pas une maladie, ni une déficience, ni une incapacité, quand bien même cette dernière est l'élément le plus important à retenir en termes fonctionnels. Le handicap est de l'ordre de la confrontation, un produit qui résulte d'une incapacité à mener des actions dans un environnement donné, lequel peut varier et se transformer (environnements professionnels, juridiques, économiques, culturels, comportementaux, construits, climatique, etc.).

Le handicap n'est pas un attribut de la personne, mais une situation qui se présente en fonction du degré d'adéquation entre les aptitudes (ou capacités) de la personne et son environnement dans le contexte de réalisation de ses activités. »

Ce phénomène est connu comme le « processus de production du handicap » ou PPH. Décrit il y a plus de 35 ans par le professeur Patrick Fougeyrollas¹² et son équipe de recherche, il est l'objet de nombreuses études et publications depuis.



Source : « Stratégie piéton et d'accessibilité universelle », p. 26

c) Se déplacer alors que l'on est une personne à mobilité réduite, en fauteuil roulant...

Quotidiennement, les personnes à mobilité réduite (PMR), en fauteuil roulant (PFR) se déplacent tant dans leur espace proche privé ou de travail que, plus loin, dans l'espace public dont ils et elles ont des usagères et usagers¹³.

Quotidiennement, ils et elles se retrouvent confronté à des espaces publics, une ville, un village ou des espaces de chalandage, de loisirs, de travail ou de logements conçus et réalisés pour des personnes marchantes, sans difficultés, n'ayant aucune difficulté de perception de leur environnement comme de l'entourage social et en pleine possession de leurs capacités physiques, motrices, sensorielles et bien sûr cognitives, psychiques et sociales

Quotidiennement, elles et ils font face à des situations de handicap... qui pourraient ne pas être si les divers espaces publics et privés étaient conçus pour tous et toutes, universellement accessibles. Simplement!

Les exemples présentés lors de notre audition montrent¹⁴ :

¹⁰ Fégaph, 2019, « AccessibilitéS pour toutes et tous, pour une Genève inclusive, rapport de synthèse » http://fegaph.ch/wp-content/uploads/2019/12/Rapport_GelInclusiv_nov19_imp1.pdf

¹¹ Fégaph, 2019, op. cité

¹² Université Laval, Québec, Professeur associé et chercheur régulier (CIRRIIS), directeur de l'enseignement et du soutien scientifique de l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec (IRDPPQ)

¹³ Nous utilisons aussi les acronymes UMR et UFR car si « usagers à mobilité réduite » comprend notamment les personnes en fauteuil roulant, dans la vie quotidienne, les UFR sont les UMR qui rencontrent le plus d'obstacles, de situations handicapantes, et cela quelque soit les zones critiques dans l'espace publics, pour ne pas parler de l'intérieur des bâtiments, des logements et des lieux de travail et des transports

¹⁴ voir notre présentation mise à disposition de la Commission (site intranet)

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

- De façon générale :
- des trottoirs inutilisables car encombrés de divers objets, voire même parsemés de lampadaires au centre du cheminement ;
- des dévers de trottoirs de 7%, alors que le maximum est de 2% pour l'écoulement des eaux de pluie ;
- des terrasses inaccessibles alors que LRDBHD en fait obligation ;
- des traversées de rues « qui se finissent mal » car en pentes et demandant des capacités de gymkhana aux personnes en fauteuil roulant ou se déplaçant avec un déambulateur ;
- des pavages, « à la mode » dans notre canton, et pas uniquement en Ville de Genève. Quasiment, nulle part conformes ! des stationnements PFR inaccessibles ou très difficilement ;
- et parfois une solution correcte avec une rampe conforme permettant de franchir quelques marches sur un parcours !
- etc...
- Sécurité du cheminement 4 images
- Continuité du cheminement 4 images
- Sécurité et Confort du Cheminement 5 images
- Accès aux Espaces détente et jeux 5 images
- Pseudo-solutions et encombrements 4 images
- Solutions... en France 4 images
- Solutions à Genève 5 images
- etc.

Si les exemples d'obstacles présentés constituant des difficultés ou impossibilités d'accès pour les UFR sautent aux yeux, ce ne sont pas seulement ces usagers et usagères qui sont en difficultés... Les personnes malvoyantes ou aveugles, malentendantes ou sourdes, les personnes porteuses de prothèses, notamment du membre inférieur, les personnes avec divers troubles cognitifs ou psychiques ou du développement notamment sont clairement dans une situation de handicap !

Les besoins particuliers des UMR et UFR sont décrits au chapitre 2.2.4 « Profils d'usagers et usagères et capacités » du document « Stratégie piéton et d'accessibilité universelle » déjà cité, pages 22 à 25

Pour la Fégaph et le CFRGe, « la solution, c'est l'inclusion ».

2. Espaces publics et situations handicapantes: pour l'accessibilité universelle

En plus de la transition écologique, des évolutions du plan directeur cantonal et des projets d'agglomérationune nécessaire évolution de la mobilité sur le territoire genevois émerge depuis quelques années.

Dans ce cadre d'amélioration de l'usage quotidien du territoire, qu'il soit urbain, suburbain ou autres, la Ville de Genève a fait le choix politique de développer l'inclusion en adoptant la politique d'accessibilité universelle (AU).

L'inclusion ne s'intéresse pas exclusivement à l'accessibilité statique -les aménagements- elle concerne tous les champs d'accessibilité¹⁵. Soit ses champs dynamiques, sociaux, de la formation et l'éducation, de l'accès aux revenus par l'emploi ou des prestations sociales et enfin de la santé.

Dans le cas présent, avec l'IN 192, il s'agit principalement des accessibilités statiques et dynamiques, nonobstant le fait que la marche contribue à la socialisation et à pouvoir se rendre à son lieu de formation ou son travail ou aux lieux et espaces de loisirs par exemple.

La ville universellement accessible est le contexte juste pour les UMR et les UFR

Pour les personnes vivant avec des incapacités, bien-être individuel et bien vivre ensemble impliquent une accessibilité équitable, universelle qui inclut ainsi les UMR-UFR. Pour le Canton de Genève, avec 517'802 habitantes et habitants au 31 décembre 2022, ce sont près de 113'916 personnes qui y vivent avec une ou des incapacités¹⁶ !

Aujourd'hui, le Canton de Genève a entrepris de réviser fondamentalement son Plan directeur dans le cadre de la transition écologique de l'agglomération Grand Genève. Il entend cette révision en ouvrant la réflexion à l'ensemble de la population par divers ateliers, cahiers de propositions, et autres processus de concertation ayant pour objet de dégager une « *Vision territoriale transfrontalière 2050* » pour l'agglomération. Celle-ci fait une place claire à la « *ville des courtes distances* », de proximité ou basée sur le concept de « *ville du quart d'heure* ». C'est donc le moment, l'opportunité de renforcer diverses lois portant sur la mobilité piétonne.

Pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et en fauteuil roulant (PFR), la qualité de vie est un enjeu essentiel au quotidien. Dans une ville marchable et des courtes distances, cela nécessite des espaces publics de cheminement, comme de rencontres, dont la qualité première est d'être universellement accessibles. Il en est de même des bâtiments et installations récréatives et sportives, publiques ou privées.

Nos observations, présentées lors de notre audition, reposent sur notre expertise d'usager et d'usagère à mobilité réduite - en fauteuil roulant (User experience ou UX) en plus des cadres législatifs et normatifs¹⁷ que nous connaissons bien. S'ajoute à ceux-ci le nouveau document de référence « *Stratégie piétons et d'accessibilité universelle* »¹⁸, reliant « l'expertise usager », l'expertise technique et les cadres législatifs et normatifs.

Accessibilité universelle et place des piétons, un duo positif!

Un point majeur de l'initiative 192 est la mise en avant du concept de l'accessibilité universelle

À ce sujet, il sied de relever que les travaux sur la « *Stratégie piéton et l'accessibilité universelle* » dans treize secteurs à enjeux sont « un plus » qualitatif important au PA4. En effet, la Confédération en « *Appréciations générales* » du projet PA4 Grand Genève¹⁹, relève que « *La mobilité douce (MD) est*

¹⁵ voir 5. Annexe B, point 2b)

¹⁶ OFS, 2019, 21% de la population; Voir: <https://www.proinfirms.ch/fr/politique/session-des-personnes-handicapees/plus-dinformations.html>

¹⁷ Convention CDPH, LHand, Constitution genevoise, Loi cantonale LCI notamment : VOIR la bibliographie

¹⁸ Grand Genève, 2020, indiqué en fin de notre introduction

¹⁹ Confédération suisse, ARE, 2023, *Projet d'agglomération Grand Genève de 4^e génération, Rapport d'examen de la Confédération*, pp. 6-7

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

favorisée par la concrétisation d'une stratégie piétonne se basant sur l'accessibilité universelle mise en œuvre dans l'agglomération centrale. En complément des voies vertes, la mise en œuvre de cette stratégie permet d'améliorer la qualité des espaces et des cheminements piétons ainsi que de promouvoir un réseau cyclable d'agglomération structuré, sécurisé et hiérarchisé. (...)

Par ailleurs, l'agglomération dresse un diagnostic des secteurs à enjeux pour les usagers les plus vulnérables²⁰. Le principe d'accessibilité universelle permettant d'identifier les conflits pour la mobilité piétonne renforce également localement la sécurité des usagers pour la Ville de Genève » (...) et poursuit dans ses « Recommandations en vue du développement du projet d'agglomération » par : « le principe d'accessibilité universelle pourrait être étendu à l'ensemble de l'agglomération. »

Ainsi, introduire les précisions-clarifications de l'IN 192 dans les LMCE, LMD et LRoutes, correspondent à notre sens, aux exigences constitutionnelles cantonales -articles 16, 20 et 209 notamment, ainsi qu'au droit supérieur récemment rappelé par le Comité de suivi de la CDPH en avril 2022.

3. Les personnes en fauteuil roulant sont des piétons

Les UMR et UFR sont des piétons, ce qui est très souvent oublié.

Comme tels, ils parcourent les espaces publics aussi bien villageois qu'urbains et de nature. Dans chacun de ces espaces accessibles au public, ils doivent faire face à de multiples barrières horizontales et verticales. **Faire face également à des cheminements peu sûrs, discontinus et inconfortables nécessite des UMR et UFR, en fonction de leurs besoins particuliers, des efforts importants pour s'adapter constamment, ce qui est le contraire d'un environnement inclusif.**

Le développement de meilleures voies de mobilité active, sera réalisé en tenant compte de l'évolution climatique. Les personnes vivant avec des incapacités devant faire face à des situations de handicap nombreuses chaque jour sont, comme tout un chacun, concernées et intéressées par la maîtrise du changement climatique et par la réussite de la transition écologique. Notamment les personnes vivant avec une lésion médullaire (LME) sont sujettes à des difficultés de thermorégulation qui posent problème particulièrement dans les îlots de chaleur.

Hormis l'accessibilité universelle comme fondation des aménagements et constructions, trois aspects intéressent plus particulièrement les usagers à mobilité réduite (UMR) et en fauteuil roulant (UFR). Il s'agit de la sécurité, la continuité et le confort des cheminements. De même, la couverture végétale et la qualité des revêtements de sol, y compris dans les espaces de jeux. Nous attirons l'attention sur la nécessité de réaliser des revêtements perméables conformes aux normes de roulabilité en vigueur et de les entretenir régulièrement.

Sécurité des cheminements

Ainsi, la proposition de l'IN 192 de sécuriser les cheminements piétons est une condition sine qua non. Que ce soit en zone urbaine -sur les trottoirs ou les rues piétonnes- ou dans des villages et dans les diverses zones d'habitats individuels dont plusieurs voies n'ont pas de trottoirs par exemple, la sécurité des piétons n'est pas bonne actuellement.

De même pour la qualité des arrêts de transports publics. En effet, la configuration des arrêts de TP exige une largeur minimale dépendante du type de l'accès au véhicule, une « aire de manoeuvre » spacieuse, et d'autres spécificités définies dans la Norme VSS 640075 à l'article 28 et au point 14 de l'annexe de la même Norme.

La traversée des carrefours est un souci régulier pour les UMR et UFR, qualité des abords de trottoirs, emplacement du bouton de commande du « feu piéton » inatteignable, ou difficilement atteignable, temps de « feu vert piéton » suffisant ou pas selon la longueur de voie à traverser, etc.

Un des problèmes-clés est les conflits de flux entre piétons et cyclistes et entre piétons et automobilistes. Nous rappelons que les trottoirs sont exclusivement réservés aux piétons.

Pour les associations de personnes vivant avec des incapacités, la mixité des flux ne doit pas être, hormis où la topographie ne permet pas de séparation claire et facilement perceptible. Au quel cas, une sécurisation de la mixité doit être très élevée.

²⁰ les premières pages de certaines de ces 13 fiches de secteurs à enjeux sont présentées en annexe A

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

Continuité des cheminements

Le canton se doit de développer un vrai réseau piétonnier, un maillage permettant de raccorder divers lieux du canton telles que villes et à l'intérieur de celles-ci, villages, lieux d'attractivité, de faciliter le cheminement vers les arrêts de TP, LEX, bus et bus de proximité, trams et cela est un excellent objectif. **Dans un tel réseau, les cheminements sont en continuité**, spacieux et confortables, propres aux piétons, ce qui est tout à fait non seulement souhaitable mais nécessaire.

Pour ce qui est du balisage des parcours piétons, ils devraient être balisés de façon claire et compréhensible et comprendre des indications sur la durée des parcours piétons. Pour nous, un tel schéma doit être attentif également à baliser clairement, pour les UMR et surtout les UFR, les cheminements de contournements des barrières verticales des divers parcours.

En effet, une personne se déplaçant à pied, ou avec un moyen auxiliaire (assistance à la circulation ou aide à la marche) doit savoir quel chemin choisir pour se rendre où elle le désire. Il est facile de comprendre qu'une UMR ou UFR doit pouvoir se rendre facilement au lieu de son choix. Cela, sans devoir faire des détours dus au fait qu'elle connaît mal ou pas le meilleur chemin pour cette destination. De plus, les UMR et UFR ne doivent pas s'engager dans un parcours qui les confronterait à une situation handicapante, nécessitant alors de rebrousser chemin au prix d'un effort évitable. Sur le balisage à placer, il sera bienvenu d'indiquer les temps de parcours estimés.

Un balisage universellement accessible nécessite qu'une personne aveugle ou mal voyante puisse identifier la direction à suivre (signalétique) et le parcours choisit (lignes de guidage et bandes d'alertes).

Confort des cheminements

Concernant les revêtements des espaces piétonniers et mixtes, leurs qualités de marchabilité et de roulabilité (confort et sécurité) sont des impératifs incontournables. Actuellement, la transition écologique cantonale et d'agglomération donne la priorité aux sols non imperméables, conformément aux options du plan climatique cantonal. **Nous attirons l'attention sur le nécessaire respect des normes en la matière que sont la VSS 640075 et la SIA 500.**

Pour ce qui est des revêtements perméables, ce qui est actuellement réalisé à divers endroits du canton, hormis de ne pas être conforme, **pose des problèmes qui étaient prévisibles et évitables** si les associations représentatives des UMPR et UFR et les Bureaux conseil cantonaux²¹ avaient été consultés.

Pour ce qui est des revêtements minéraux ou mixtes, des aménagements de pavés par exemple, pour des raisons qui seraient patrimoniales, **ne sont pas conformes aux normes et normes²²**. De même, des pavés ajourés avec végétations dans ces pavés rendent tous déplacements impossibles aux UFR et UMR avec déambulateur, parents avec poussettes, etc.

La qualité des pentes à franchir dans les espaces pour les UMR et UFR est une préoccupation constante pour notre association au vu des réalisations récentes dans notre canton. **Nous demandons que les normes de pentes selon les normes VSS 640075 et SIA 500²³ soient respectées²⁴, sous leurs formulations au moment des Autorisations de construire. C'est à dire que la pente soit la moins forte possible, au maximum de 6% !**

Pour ce qui est de l'éclairage, nous attirons l'attention sur un point très souvent ignoré, les personnes sourdes et malentendantes utilisent énormément la vision pour compenser le déficit auditif. C'est pourquoi, l'éclairage des cheminements est indispensable pour les personnes sourdes qui, dans une nuit complète, peuvent perdre facilement l'équilibre -en marchant ou en vélo- la vision leur permettant de se situer en équilibre. De plus, sans suffisamment de lumière, elles ne peuvent communiquer en langue des signes ! Par conséquent, s'il n'y a pas de lumière, les personnes sourdes et malentendantes (comme les personnes âgées, etc.) auront moins envie de sortir²⁵.

Pour ce qui est des itinéraires de randonnée pédestre

²¹ Bureau conseil cantonal en construction adaptée : HAU, pour une ville accessible : <https://hau-ge.ch/prestations/> ET <https://architecturesansobstacles.ch> ET ABA-Genève, Centre de compétences en accessibilité, <https://abage.ch/association/centre-de-competences-en-accessibilite-cca/le-cca-en-bref/>

²² Voir VSS 640075 et SIA 500

²³ VSS 640075 pour les cheminements extérieurs et SIA 500 pour les bâtiments

²⁴ voir plus loin, chap. 3. Barrières horizontales

²⁵ SIA 500, chapitre 4, et Annexe D ; VSS 640075 art. 27 et Annexe art.

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

Pour certains et certaines, les « itinéraires de randonnée pédestre » pourraient avoir des qualités de marchabilité et de roulabilité moindre que les cheminements du quotidien. Si cela peut être discuté en zone de montagne, dans une zone telle que le territoire cantonal, cela est difficilement justifiable. En effet, au nom de quoi, les UMR et UFR ne pourraient se balader sur le « chemin nature » ou le long du Rhône ?

Tant les Constitutions cantonale que fédérale et la LHand²⁶ n'indiquent nullement que les personnes vivant avec des incapacités ne peuvent pas accéder à ces cheminements, ne pourraient se délasser pour reprendre la définition de la loi fédérale²⁷.

Le long de ces cheminements, en ville comme hors de celles-ci, des points de déchets seront installés le long des parcours piétons. De même que la mise en place de containers communs ou d'« écopoint », il est nécessaire que ces dispositifs soient accessibles et donc utilisables par les personnes UMR et UFR, selon les Normes SIA 500 et VSS 640075.

Il est important que les « espaces de délassement » et « espaces de jeux » soient accessibles aux UMR et UFR selon SIA 500 (chap. 3 et Annexe A.8) et VSS 640075, sous leurs formulations au moment des Autorisations de construire !

Enfin, et de façon générale, il est impératif que tous les revêtements et les divers aménagements des espaces accessibles aux piétons soient conformes aux normes VSS 640075 et SIA 500 et leurs annexes, sous leurs formulations au moment des Autorisations de construire ! N'oublions jamais assez.

Conclusion

La qualité de vie est au cœur de l'action et de tous les projets de nos organisations dans le cadre du développement durable. Pour les personnes vivant avec des incapacités, particulièrement vivant en dépendant d'un fauteuil roulant, bien-être individuel et bien vivre ensemble impliquent une accessibilité équitable, universelle qui inclut ainsi les UMR-UFR.

Il est important que la réalisation des aménagements des espaces publics ne crée pas de barrières horizontales et verticales dans l'ensemble dans le canton, comme partout ailleurs. C'est cela que l'IN 192 promet.

Au nom de quoi, et de qui, l'accessibilité universelle et l'application des trois principes « sécurité-continuité-confort des cheminements piétonniers » ne serait pas une politique retenue et appliquée dans tout le canton. Que ce soit en zone urbaine ou rurale, de nature, y renoncer créerait des discriminations !

C'est bien parce que l'AU, et les trois principes proposés par l'IN 192, ne sont pas à la base des aménagements qui a amené à la création d'espaces villageois ou urbains, dans notre canton, posant divers problèmes d'usages, parfois même posant des problèmes de sécurité pour les UMR et UFR.

Adopter l'IN 192 permettra de ne pas se retrouver devant les constats que nous faisons que trop régulièrement dans l'espace public, que ce soit les trottoirs, les rues à traverser, les alentours de bâtiments, les parcs et places de jeux et espaces de loisirs, ainsi que l'accès aux bâtiments publics ou privés, tels les logements. Constats que nous faisons également sur les interfaces intermodales de transports en communs où les besoins des usagers et usagères à mobilité réduite (UMR) et particulièrement en fauteuil roulant (UFR) sont généralement négligés.

²⁶ Confédération Suisse, 2003, LHand: *Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées*, 151.3

²⁷ Confédération Suisse, 1996, LCPR: *Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre*, 704, Article 3, https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1986/2506_2506_2506/fr

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

Pour la Fégaph et le CFRGe, l'Accessibilité universelle (AU)²⁸ proposée par l'IN 192, accompagnées des Normes VSS 640075 « *Espaces de circulation sans obstacles* » de 2014, et SIA 500 « *Constructions sans obstacles* » avec leurs Annexes, sont les références pour toutes les mesures piétonnes auxquelles s'ajoute la récente publication du Grand Genève, « *Stratégie piéton et d'accessibilité universelle* » déjà citée.

Le respect de ces normes et recommandations est le minimum pour que les barrières horizontales et verticales existantes soient aménagées, adaptées afin de permettre leur utilisation facile par les PMR-PFR. ET que des nouvelles barrières ne soient pas créées.

Un canton marchable, des villes et villages des courtes distances, sont des objectifs à réaliser dans le un canton comme celui de Genève, au « centre » d'une agglomération majeure. C'est également un élément-clé du programme de transition écologique cantonal, comme de la Charte du Grand Genève correspondante. Programmes qui doivent, pour être réalisés, être basés sur des exigences générales et prendre en compte les diverses typologies de secteurs à enjeux comme les définit le document sur la « *Stratégie piéton et d'accessibilité universelle* » publié par l'agglomération Grand Genève²⁹.

Nous demandons que le Canton, par son Grand Conseil, démontre son engagement pour l'inclusion et l'accessibilité universelle en adoptant l'IN 192 et en associant les usagers et usagères expertes en la matière. Cela en les incluant, dans la mise en oeuvre des divers Plans directeurs notamment piétonniers, les associations les représentants. Cela conformément à l'article 4, al. 3³⁰ de la Convention des droits des personnes handicapées de l'ONU (CDPH) applicable en Suisse et demandé par le Comité de l'ONU dans ses observations faites au printemps 2022 à la Suisse.

Cela permettra également de respecter la Constitution genevoise, notamment ses articles 16 et 209, afin de ne pas créer de nouvelles situations handicapantes.

Plus en amont les besoins particuliers des personnes vivant avec des incapacités sont inclus dans les projets d'aménagements et de construction, et mis en oeuvre lors de la réalisation, moins cela à d'impact sur les coûts de ceux-ci.

Ainsi, pour nos organisations, l'IN 192 est conforme aux exigences constitutionnelles cantonales ainsi qu'au droit supérieur récemment rappelé par le Comité de suivi de la CDPH en avril 2022 et aux « *Appréciations générales* » et « *Recommandations* » faites par la Confédération (ARE) dans son Rapport d'examen du PA4³¹ !

²⁸ Voir définitions au chapitre 4

²⁹ Voir bibliographie

³⁰ Voir Annexe B

³¹ Confédération Suisse, ARE, 2023, op. cité

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

4. Références - Bibliographie

ONU, 2006, *Convention relative aux droits des personnes handicapées*, (CDPH), *Voir annexe 3a*
<https://www.edi.admin.ch/edi/fr/home/fachstellen/bfeh/droit/international0/uebereinkommen-der-uno-ueber-die-rechte-von-menschen-mit-behinde.html>

ONU, Comité des droits des personnes handicapées, 2022, *Observations finales concernant le rapport initial de la Suisse, Voir annexes B, 3b*,
https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=CRPD%2fCO%2f1&Lang=fr

<https://www.edi.admin.ch/edi/fr/home/fachstellen/bfeh/droit/international0/uebereinkommen-der-uno-ueber-die-rechte-von-menschen-mit-behinde/staatenbericht.html>

Confédération Suisse, 2003, LHand: *Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant le personnes handicapées*, 151.3 <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20002658/index.html>

Confédération suisse, 2003, OHand: *Ordonnance sur l'élimination des inégalités frappant le personnes handicapées*, 151.31 <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20031813/index.html>

Confédération Suisse, 1996, LCPR: *Loi fédérale sur le chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre*, 704, Article 3, https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1986/2506_2506_2506/fr

OFROU et Mobilité piétonne suisse, 2015, *Réseau de cheminements piétons, Manuel de planification*, https://mobilitepietonne.ch/wordpress/wp-content/uploads//2016/08/Fusswegnetzplanung_f.pdf
 ET plus largement les diverses publications de MPS : <https://mobilitepietonne.ch/publication/>

Société suisse des ingénieurs et architectes SIA, 2009, *Constructions sans obstacles*, Norme SIA 500 : 2009, Bâtiment, Génie civil, Ed. SIA, 8027 Zurich,

Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS, 2012, Norme VSS 640075, *Trafic piétonnier, Espace de circulation sans obstacles*, et son annexe normative, Ed. VSS, 8005 Zurich, www.vss.ch

https://architecturesansobstacles.ch/normes_et_publications/sn-640-075-espace-de-circulation-sans-obstacles/ ET http://shop.mobilityplatform.ch/fr/shop/show-item/product/25381/?q=640075&tx_solr%5Bfilter%5D%5B0%5D=facet_172_stringM%253AActif&tx_solr%5Bpa

Architecture sans obstacles, le centre spécialisé suisse, informations techniques, publications, dispositions légales, services de consultation, <https://architecturesansobstacles.ch/actualites/>

Architecture sans obstacles, 2023, *Logements sans obstacles adaptables, conception de logements pour toutes les situations de vie*, https://architecturesansobstacles.ch/wp-content/uploads/2023/04/Directive_LSOA_Fr_interactif.pdf

Architecture sans obstacles, 2023, *Espaces de jeux sans obstacles*, https://architecturesansobstacles.ch/wp-content/uploads/2023/05/Bulletin069_2023_FR_interactif.pdf

Denk an Mich, 2013, *Guide aires de jeux pour tous*, https://architecturesansobstacles.ch/normes_et_publications/guide-aires-de-jeux-pour-tous/

Association suisse des paraplégiques, CSO-Construire sans obstacles, 2005, *Construire sans obstacles*, Ed Paramedia AG, 224p., pp. 17-18

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

République et canton de Genève, 2012, *Constitution*,
https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_a2_00.html

République et Canton de Genève, LIPH : *Loi sur l'intégration des personnes handicapées*, K 1 36,
https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_k1_36.html

République et Canton de Genève, LCI : *Loi sur les constructions et installations diverses*, L 5 05, (voir Art. 109) https://silgeneve.ch/legis/data/rsg_l5_05.htm

République et Canton de Genève, 2020, RACI : *Règlement concernant l'accessibilité des constructions et installations diverses*, L 5 05.06, https://silgeneve.ch/legis/data/rsg_l5_05p06.htm

Grand Genève, juin 2021, *Projet d'agglomération de 4^e génération Grand Genève, Rapport principal*, https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/rapport-principal_hd.pdf (cf. « piéton » : pp. 35, 38, 39, 46, 107, 110, 116, 118, 127, 140, 170, 172, 178, 189 (BA09), 193, 194 (StratM8), 219 (StratU6), 220 (StratU7), 222 (StratU9), 224 (StratSectoMobilité), 225, 233, 240 (StratM6), 243-245 (StratM8), 255, 263, 266)

Grand Genève, Décembre 2020, *Stratégie piéton et d'accessibilité universelle*, Projet à l'initiative de la Commission PA4 du Forum d'agglomération, Bureau mandaté : HAU et urbaplan : https://www.grand-geneve.org/sites/default/files/strategie_pietons_accessibilite_grand_geneve_decembre_2020.pdf

Confédération suisse, DETEC, OFDT-ARE-Trafic d'agglomération, 2023, *Projet d'agglomération Grand Genève de 4^e génération, Rapport d'examen de la Confédération*, 22.02.2023 (cf. pp. 6, 7, 26)

République et Canton de Genève, 2022 : *Faire ensemble l'espace public : 1. Vision stratégique, 2. Guide opérationnel, 3. État des lieux 2018, 4. Cycle de vie de l'espace public*

Forum d'agglomération Grand Genève, novembre 2019, *Mobilité Douce, 5 propositions pour inscrire la marche et le vélo comme mode de transports alternatifs dans le Grand Genève* : https://www.grand-geneve.org/sites/default/files/fichiers/forum-agglomeration/rapport_forum-mobilite_douce_nov2019.pdf

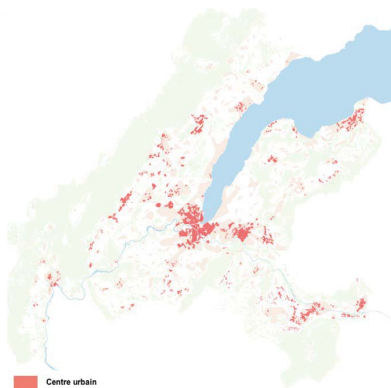
5. Annexes A : Secteurs à enjeux retenus, extraits des fiches

- Inconfort, problème de sécurité mineur
- Obstacle, problème de sécurité majeur
- Absence de pictogramme : pas d'impact spécifique



FICHE 01 – QUARTIER URBAIN

Les quartiers urbains – offrant une forte densité de logements et d'activités – attirent un grand nombre de piétons : individus se rendant à leur domicile ou sur leur lieu de travail, effectuant des achats, se promenant, etc. Pour répondre aux besoins de ce flux important, des portions d'espace public sont souvent réaménagées en conséquence dans les hyper-centres : piétonnisation, modération du trafic, desserte en TC dense, nombreuses traversées piétonnes, présence de mobilier urbain, etc. Des déficits sont toutefois identifiables, notamment dans les centralités de quartiers et les périphéries. Pour les PMR + PFR, la situation est plus globalement insatisfaisante.



Problématiques identifiées

Problématiques identifiées	usag.er.ère.s vivant avec une incapacité :					
	Adulte sans incapacité	Enfant	motrice	visuelle	auditive	cognitive
Prédominance de la voiture	6	4	5	5	7	9
Traversées piétonnes	4	4	5	5	7	9
Zones 30 km/h	4	4	5	5	7	9
Gabarit et délimitation des trottoirs	4	4	5	5	7	9
Obstacles et encombrement des trottoirs	6	4	5	5	7	9
Signalétique et vecteurs de guidage		4	5	5	7	9
Zones de rencontre (20 km/h)		4	5	5	7	9
Infrastructures «horizontales» de franchissement	4	4	5	5	7	9
Infrastructures «verticales» de franchissement	4	4	5	5	7	9
Revêtements de sol	4	4	5	5	7	9
Accessibilité des commerces et des services			5	5		
Places de stationnement adaptées			5			
Mobilier de repos	4	4	5	5	7	9
Place de jeux			5			
WC adaptés			5			
Point de collecte des déchets			5	5		

Exemples du Grand Genève :

Centre de Valserhône ; Les Avanchets, Vernier ; Grande rue, Nyon ; Av. de la République, Annemasse ;

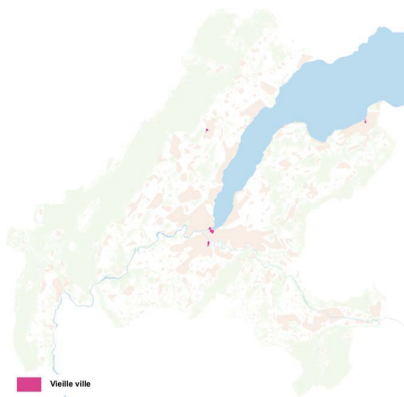
Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

- Inconfort, problème de sécurité mineur
 - Obstacle, problème de sécurité majeur
- Absence de pictogramme : pas d'impact spécifique



FICHE 02 – VIEILLE-VILLE ET VIEUX VILLAGE

Les vieilles villes et vieux villages – se distinguant par leur caractère, leur attractivité et leur échelle humaine, ces secteurs - attirent un grand nombre de piétons - et présentent parfois un intérêt touristique élevé. Les impératifs de préservation du patrimoine, le gabarit réduit des voiries, le caractère très minéral sont autant de défis à leur adaptation aux usagers - et - s piétons - s, tout particulièrement PMR.



Problématiques identifiées	Adulte sans incapacité	Enfant	usager.ère.s vivant avec une incapacité :			
			motrice	visuelle	auditive	cognitive
Revêtement du sol						
Accessibilité des commerces et services						
Gabarit et délimitation des trottoirs						
WC adaptés						
Mobilier de repos						
Traversées piétonnes						
Encombrement des trottoirs						
Signalétique et vecteurs de guidage						
Infrastructures «horizontales» de franchissement						
Infrastructures «verticales» de franchissement						
Zones de rencontre (20km/h)						
Place de stationnement adaptées						
Place de jeux						
Point de collecte de déchets						

Exemples du Grand Genève :

Yvoire ; Vieux Carouge ; Centre de Ville-Ja-Grand ; Vieille ville de Genève ; Vieille ville de La Roche-sur-Foron ; Vieille ville de Nyon ; Vieux village Bons-en-Chablais ; Vieux village d'Hermance

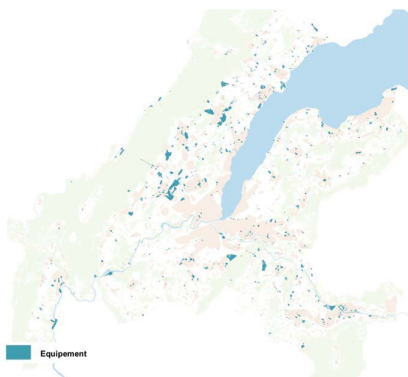
Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

- Inconfort, problème de sécurité mineur
- Obstacle, problème de sécurité majeur
- Absence de pictogramme : pas d'impact spécifique



FICHE 05 – SECTEURS D'ACCÈS AUX ÉQUIPEMENTS PUBLICS D'AGGLOMÉRATION

Les équipements publics d'agglomération offrent des services à la population : santé, éducation, culture, sport, etc. Leur attractivité génère des flux piétons importants.



Problématiques identifiées	usager.ère.s vivant avec une incapacité :					
	Adulte sans incapacité	Enfant	motrice	visuelle	auditive	cognitive
Echelle piétonne						
Accessibilité (EC/MD)						
Gestion des flu						
Traversées piétonnes						
Mobilier de repos						
Revêtement du sol						
Accessibilité des commerces et des services						
WC adaptés						
Places de stationnement adaptées						
Signalétique et vecteurs de guidage						
Zones de rencontre (20 km/h)						
Infrastructures «horizontales» de franchissement						
Infrastructures «verticales» de franchissement						

Exemples de secteurs d'accès aux équipements publics dans le Grand Genève :

- Centre Hospitalier Alpes Léman
- Stade de la Praille, Genève
- Maison des arts du Léman, Thonon Rochexpo, La Roche-sur-Foron
- Palexpo, Grand-Saonnex
- Genève Aéroport
- Plaine sportive d'Arlod, Passerelle des Arts, Valsèrehôte (Bellegarde)
- Plage des Eaux-Vives

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

- Inconfort, problème de sécurité mineur
 - Obstacle, problème de sécurité majeur
- Absence de pictogramme : pas d'impact spécifique



FICHE 08 – GRAND AXE

Les grands axes sont des routes principales à fort trafic qui permettent de relier les polarités de l'agglomération. Pensés en priorité pour les transports motorisés, ces secteurs génèrent des coupures importantes dans le tissu urbain et présentent fréquemment de faibles qualités d'usage pour les piétons. Les PMR sont particulièrement impactés dans ces secteurs forçant de grands détours, offrant des traversées inconfortables, etc.



Problématiques identifiées	usager.ère.s vivant avec une incapacité :					
	Adulte sans incapacité	Enfant	motrice	visuelle	auditive	cognitive
Prédominance de la voiture						
Confort climatique						
Traversées piétonnes						
Mobilier de repos						
Places de stationnement adaptées						
Revêtement du sol						
Signalétique et vecteurs de guidage						
Accessibilité des commerces et services						
Gabarit, délimitations et encombrement des trottoirs						
WC adaptés						
Infrastructures «verticales» de franchissement						
Infrastructures «horizontales» de franchissement						

Exemples de grands axes dans le Grand Genève :

- Rue de Genève, avenue Louis Casai et route de Meyrin, Genève
- Avenue de Verdun, Annemasse
- Avenue Alfred-Cortot et route de St-Cergue, Nyon
- Rue de Genève, Saint-Genis-Pouilly

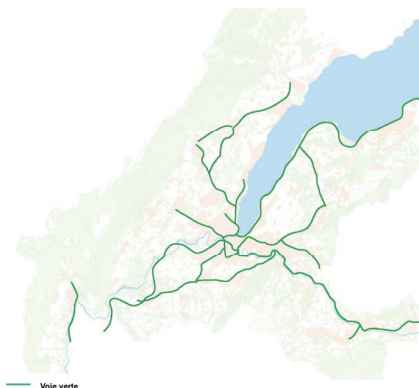
Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

- Inconfort, problème de sécurité mineur
 - Obstacle, problème de sécurité majeur
- Absence de pictogramme : pas d'impact spécifique



FICHE 09 – VOIE VERTE

Une voie verte est un cheminement mixte piéton-vélo de qualités supérieures en site propre. La voie verte d'agglomération (VVA) reliera à terme Annemasse à Saint-Genis-Pouilly par un tracé de 22km. Le tronçon reliant la gare des Eaux-Vives à la gare d'Annemasse a été mis en service en 2018. L'identification des problématiques présentées ci-dessous se base sur celui-ci. D'autres voies vertes, plus locales sont projetées sur les différents territoires.



Problématiques identifiées	Adulte sans incapacité	Enfant	usag.er.ères vivant avec une incapacité :			
			motrice	visuelle	auditive	cognitive
Cohabitation entre usager.ère s mode doux						
Confort climatique						
Traversées piétonnes						
Accessibilité au TC						
Gabarit, délimitations et encombrement des trottoirs						
Mobilier de repos						
Revêtement du sol						
WC adaptés						
Infrastructures «verticales» de franchissement						
Infrastructures «horizontales» de franchissement						
Signalétique et vecteurs de guidage						

Exemples de Voie verte dans le Grand Genève :

- Tronçon Eaux-Vives Annemasse
- Tronçon Annemasse - Bonne
- VéloRoute Via Rhôna:
 - o 1) Nord: Valleiry-Chancy-Genève-Versoix;
 - o 2) Sud: Valleiry-Etrembières- Annemasse-Ville-la-Grand-Juvigny-St Cergues-Machilly

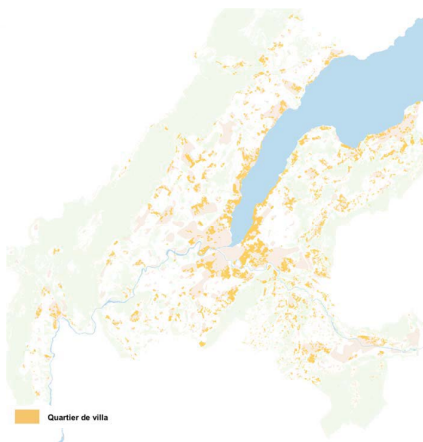
Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

- Inconfort, problème de sécurité mineur
- Obstacle, problème de sécurité majeur
- Absence de pictogramme : pas d'impact spécifique



FICHE 10 – QUARTIER DE VILLAS

Composés principalement d'habitat individuel, les quartiers de villas se distinguent par le caractère atrophié des espaces collectifs ou publics. Les piétons ne se déplacent sur des trottoirs trop souvent exigus ou absents, bordés de « murs végétaux » et flanqués de chaussées fréquemment surdimensionnées. La prédominance de la voiture comme moyen de transport rend d'autant moins attractive la marche, souvent compliquée par une faible perméabilité.



Problématiques identifiées	Adulte sans incapacité	Enfant	usager.ère.s vivant avec une incapacité :			
			motrice	visuelle	auditive	cognitive
Programmation						
Perméabilité						
Accessibilité						
Eclairage						
Traversées piétonnes						
Zones 30km/h						
Gabarit, délimitations et encombrement des trottoirs						
Revêtement du sol et dévers						
Mobilier de repos						
Point de collecte des déchets						
Zones de rencontre 20km/h						
Places de jeux						
Infrastructures «horizontales» de franchissement						
Signalétique et vecteurs de guidage						

Exemples de quartiers de villas :

Pregny-Chambésy ; Hermance ; Gex ; Douvaine ; Quartiers hauts de Vaisserhône ; Chens sur Léman ; Cologny-La Capite ; Veyrier ; Troinex

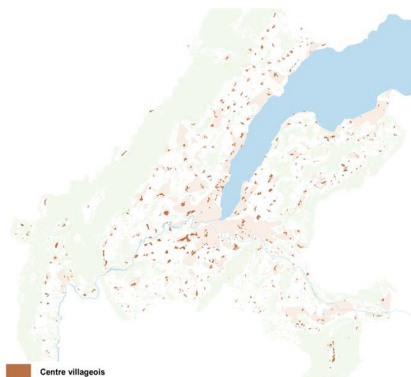
Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

- Inconfort, problème de sécurité mineur
 - Obstacle, problème de sécurité majeur
- Absence de pictogramme : pas d'impact spécifique



FICHE 12 – CENTRE VILLAGEOIS

Les centres villageois offrent généralement les services et activités de proximité pour les zones résidentielles alentour. C'est ainsi un lieu de sociabilité où de nombreux ses piétons se rencontrent.



Problématiques identifiées	usag.ère.s vivant avec une incapacité :					
	Adulte sans incapacité	Enfant	motrice	visuelle	auditive	cognitive
Prédominance de la voiture	5	1	5	5	5	5
Programmation	5	1	5	5	5	5
Accessibilité (TC/MD)	5	1	5	5	5	5
Traversées piétonnes	5	5	5	5	5	5
Zone 30km/h		5	5	5	5	5
Revêtement du sol	5	5	5	5	5	5
Gabarit, délimitations, encombrement des trottoirs			5	5		
Accessibilité des commerces et des services		1	5			
Places de stationnement adaptées			5			
WVC adaptés			5			
Places de jeux adaptées			5			
Point de collecte des déchets			5	5		
Mobilier de repos	5	5	5	5	5	5
Zones de rencontres (20km/h)		5		5	5	5
Infrastructures «horizontales» de franchissement	5	5	5	5	5	5
Infrastructures «horizontales» de franchissement	5	5	5	5	5	5
Signalétique et vecteurs de guidage		1	5	5	5	5

Exemples de centre villageois :

Rue principale de Founex ; centre de Vernier (74) ; centre de Ballaison (74) ; route du Mandement, Satigny ; Grand-Rue, Rolle ; Grand Rue, Collonges (01)

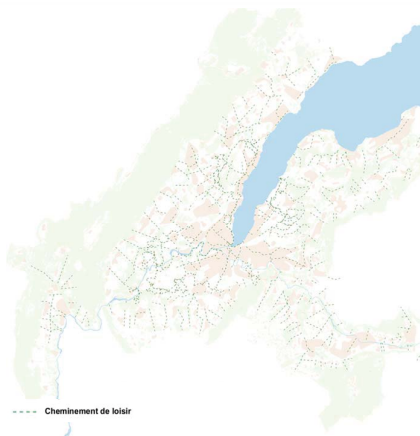
Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

- Inconfort, problème de sécurité mineur
 - Obstacle, problème de sécurité majeur
- Absence de pictogramme : pas d'impact spécifique



FICHE 13 – ESPACE NATUREL ET DE LOISIRS

Les espaces naturels et de loisirs offrent des lieux de récréation et de détente. Généralement situés en périphérie, ils sont encore fréquemment inaccessibles en transports publics. Pour les itinéraires de balade et de randonnée, le fait même de marcher est inhérent à l'activité de loisir. Une minorité de ces lieux sont aménagés en tenant compte des besoins de PMR.



Problématiques identifiées	Adulte sans incapacité	Enfant	usag.er.ère.s vivant avec une incapacité :			
			motrice	visuelle	auditive	cognitive
Accessibilité	⚠	⚠	⚠	⚠	⚠	⚠
Places de stationnements adaptés			⚠			
WC adaptés			⚠			
Mobilier de repos			⚠			
Revêtement du sol	⚠	⚠	⚠	⚠	⚠	⚠
Infrastructures «verticales» de franchissement	⚠	⚠	⚠	⚠	⚠	⚠
Signalétiques et vecteurs de guidage		⚠	⚠	⚠	⚠	⚠

Exemples d'espaces naturels et de loisirs :

- Balade de la Seymaz, Chêne-Bougeries
- Chemin des bords d'Arve, Annemasse
- Chemin des Douves, Versoix
- Balade du Foron, Ambilly et St-Cergues
- Balade Rolle, Dully, Gland
- Zone nature « Le Creuson », Bois Ruiné, Chavannes-des-Bois

5. Annexes B

1A. Barrières et obstacles, Définitions³²

Barrières absolues :

Elles représentent pour les personnes en FR des obstacles insurmontables. L'utilisation du bâtiment ou du local en question est impossible, même avec l'aide de tiers.

Obstacles relatifs :

L'utilisation du bâtiment ou du local en question est rendue plus difficile, mais pas impossible. Les obstacles relatifs ne sont souvent surmontables pour les personnes handicapées qu'avec l'aide de tiers (exemple : rampes à forte pente).

Adaptable :

Les locaux et installations en question sont conçus de manière à pouvoir être adaptés simplement - en général sans modification du plan- aux besoins individuels.

Adapté aux personnes handicapées :

Le bâtiment, le local, l'installation en question sont accessibles sans obstacles. Les équipements de base correspondant aux besoins courants des personnes dont les facultés motrices, visuelles ou auditives sont réduites.

Adapté aux personnes en fauteuil roulant³³ :

Est considérée comme adaptée au fauteuil roulant une construction dans laquelle les personnes se déplaçant en fauteuil roulant, avec un déambulateur ou une autre aide à la marche peuvent circuler de manière autonome. Les exigences y relatives sont basées sur les dimensions normalisées suivantes :

- à l'intérieur : fauteuil manuel ou électrique: largeur 0,70 m, longueur 1,30 m, poids total utilisateur compris 300 kg.
- à l'extérieur: scooter ou fauteuil roulant tracté : largeur 0,70 m, longueur 1,80 m.

Accessible en fauteuil roulant :

Le bâtiment, le local, l'installation en question sont adaptés aux besoins des personnes en FR. Ils sont accessibles sans marches et sans obstacles. »

Sans obstacles :

Le bâtiment, le local, l'installation en question ne présentent ni barrières absolues ni obstacles relatifs.

1B. Types de barrières³⁴

Barrières verticales³⁵ :

Les escaliers représentent des barrières insurmontables ; les personnes en FR ne peuvent les franchir sans aides.

Les rampes, pour pouvoir être franchies, elles demandent de la force pour les personnes en FR. « *La pente des rampes doit être la plus faible possible, au maximum de 6%.*³⁶ » indique la Norme SIA500. Des paliers de repos horizontal d'au minimum de 1,40m de longueur doivent être aménagés après 6 mètres de rampe. La Norme SIA 500³⁷ indique, d'une autre manière, que « *Lorsque la différence de niveau de la rampe dépasse 1,50m on prévoira de préférence un palier intermédiaire long de 1,40m au minimum* ».

Les ascenseurs, Pour les personnes handicapées, disposer d'un tel équipement desservant les étages supérieurs et les étages en sous-sol est un grand avantage. Ces installations occupent donc une place importante dans le concept de la construction sans obstacles.

La Norme SIA 500, dans son point 3.7, pose que, dans les lieux extérieurs ou très fréquentés, l'intérieur d'un ascenseur doit être d'une largeur minimale de 1,10m et d'une profondeur de 2.00m ; la porte devant être d'une largeur minimale 0.80m. Cette dimension permet de placer au maximum 2

³² SIA 500, sauf "adapté aux personnes en FR"

³³ SIA 500, : point 1.2, p. 7

³⁴ CSO, 2005, déjà cité, p.24

³⁵ SIA, Norme SIA500 :2009, Bâtiment, Génie civil, *Constructions sans obstacles*, Ed. Société suisse des ingénieurs et architectes, 8027 Zurich, Annexe C, point c.1 et c.2, et Tableau 8, p. 44

³⁶ SIA 500, point 3.5, p. 15

³⁷ SIA 500, point 3.5.3.2, p. 16

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

personnes en FR et 1 ou 2 piétons sans bagages ni poussette ou chariots de courses. Lorsque c'est le cas, il est alors difficile pour 1 à 2 personnes supplémentaires ayant des valises d'utiliser l'ascenseur simultanément.

L'observation de l'utilisation de ces ascenseurs, tant à Cornavin que dans les nouvelles gares CEVA, montre que cette situation de saturation des ascenseurs n'est pas exceptionnelle. Aussi, il serait à tous le moins judicieux d'installer des ascenseurs permettant de transporter 4 personnes en FR ou 2 PFR et des personnes avec des valises, poussettes, etc.

Barrières horizontales³⁸ :

Revêtements :

Ils doivent présenter une faible résistance au roulement. Les rainures (joints) larges et les surfaces inégales sont à éviter. En effet, les revêtements doivent être, en principe, sans joints³⁹, durs et antidérapants.

La Norme SIA 500, dans son point 3.2, indique bien que « *La surface des sols doit être plane ; elle ne doit être interrompue ni par des ressauts, ni par des marches isolées* ». De même, que les pentes perpendiculaires au sens de déplacement (dévers) ne peuvent être supérieure à 2%.

Par exemple, sont considérées comme défavorables aux personnes en FR, les revêtements de pavage en pierre naturelle, les dalles en pierre naturelle, brutes, ainsi que ceux en gravier ou sable meuble ; ces derniers le sont également pour personnes handicapées de la marche.

D'autres indications sont données dans l'Annexe B de la Norme SIA 500.

Lors de leurs cheminements courants, le PMR et PFR se trouvent confrontées à diverses barrières entravant clairement leur accessibilité dynamique, à savoir :

- Mobilier urbain installé de façon non conforme ;
- Mobilier de magasins installés sur le trottoir ;
- Installations de chantier ;
- Véhicules 2 roues ou voitures mal stationnées.

2. Accessibilités :

La CDPH indique clairement que l'accessibilité recouvre plusieurs aspects que nous déclinons en six champs d'action, soit les accessibilités statiques, dynamique, sociale, économique, à la formation et à l'éducation ainsi qu'à la santé. Les accessibilités statique, dynamique, sociale concernent le présent PLQ sont détaillées en annexe 2.

Dès la fin des années 90, la Confédération a commencé à accorder une importance croissante à l'élimination des inégalités que subissent les personnes handicapées en fonction de leurs droits fondamentaux. Cela a abouti à la LHand approuvée en 2002 et en vigueur depuis début 2004 et dont l'échéance de mise en conformité des bâtiments publics est à fin 2023.

A l'échelon cantonal, la Constitution genevoise garantit « *l'accès des personnes handicapées aux bâtiments et équipements, ainsi qu'aux prestations destinées au public* » (art. 16, al.1). Elle octroie un droit à l'information dans les rapports des personnes handicapées à l'État, qui doit « *communiquer sous une forme adaptée à leurs besoins et à leurs capacités* ». Enfin, elle reconnaît la langue des signes.

2.a) Accessibilité universelle

Selon la CDPH⁴⁰, « On entend par «conception universelle» la conception de produits, d'équipements, de programmes et de services qui puissent être utilisés par tous, dans toute la mesure possible, sans nécessiter ni adaptation ni conception spéciale. La «conception universelle» n'exclut pas les appareils et accessoires fonctionnels pour des catégories particulières de personnes handicapées là où ils sont nécessaires. »

Le Rapport « Accessibilités pour toutes et tous, Pour une Genève inclusive » déjà cité, précise que « Un aspect fondamental de l'accessibilité universelle implique l'élaboration d'infrastructures et

³⁸ Voir également : SIA 500, Annexe B, point B.1 à B.3, et Tableau 7, p. 42-43

³⁹ SIA 500, point 3.2.7, p. 11 : « les joints ouverts ne doivent pas dépasser 10mm et être complètement jointoyés et lissés de façon durable. »

⁴⁰ Voir Convention relative aux droits des personnes handicapées, CDPH, article 2

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

de services qui tiennent compte, dès leur phase de conception, de l'ensemble des incapacités présentes dans la population concernée avec, souvent, à terme des économies.⁴¹ »

2.b) champs d'action

Accessibilité statique

- a. environnement construit, architecture, logements, aménagements ergonomiques des places de travail (respect et application des normes) ;
- b. aménagements urbains et non urbains notamment face à troubles moteurs, sensoriels (respect et application des normes).

Accessibilité dynamique

- a. se déplacer dans les espaces publics ou privés, « petit espace » : tels que logement, lieux de travail, bâtiments, « grand espace » : rues, places, parcs, lieux accessibles au public (notamment commerces (accès et circulation intérieure)), transports publics, etc. (respect et application des normes) ;
 - b. sécurité des trajets : notamment risques de chutes liées :
 - à qualité de l'espace à parcourir (a) à la qualité des revêtements, b) à l'encombrement des cheminements (fortuit, temporaire, de saison), c) l'entretien, d) installation de chantiers, etc.), traversée de rues, partage de l'espace de déplacement entre piétons, cyclistes, véhicules motorisés (respect et application des normes) ;
 - dans les transports publics : les chutes sont liées principalement a) aux aléas de la circulation b) aux styles de conduite du conducteur, c) à l'espace personnel nécessaire d) à la fréquentation des véhicules selon les heures (respect et application des normes) ;
 - c. transports : publics ou privés (personnels, taxis, etc.) (respect et application des normes).

Accessibilité sociale

- a. rencontres, communication (yc compréhension des informations écrites et sonores, internet 2, 3 et 4.0), partage, détente ;
- b. loisirs, culture, sports : concerts, cinémas, expositions (p. ex. : toucher objets, sonorisation de vidéos), cafés-restaurants, activités sportives, etc. ;
- c. droits fondamentaux (yc droits politiques).

Accessibilité à la formation et à l'éducation

- a. accès à l'emploi, → plus difficile pour les personnes vivant avec une ou des incapacités ;
- b. accès aux aides sociales, yc coûts des prestations, précarité, pauvreté, prises en compte des conditions non seulement réglementaires, mais aussi personnelles, etc. ;
- c. accès à prestations et activités publiques ou privées → coûteuses si :
 1. seul revenu est l'assurance sociale et, parfois, ses compléments ;
 2. voire l'absence d'aide et de revenu.

Accessibilité aux revenus (emploi et/ou prestations sociales)

- a. possibilité de pouvoir bénéficier de tout programme de formation ou d'éducation sans que son incapacité ou ses troubles, et les limites qui leurs sont liées, ne l'en empêchent.
 1. Écoles et formations inclusives,
 2. Du préscolaire aux hautes écoles,
 3. Formation professionnelle et continue ;
- b. aménagements physiques de lieux ou locaux, des moyens techniques, notamment de communication, des compétences spécifiques de la part des formateurs et formatrices -/ éducateurs et éducatrices, un groupe de pairs non excluant.

⁴¹ Preiser, W. F. E., Smith K. H. (eds.) (2011) Universal Design Handbook, McGraw-Hill, New York, 2nd edition et Volland, B., Manser J. (2004) « La construction sans obstacle en chiffres. Combien coûte la construction sans obstacle en Suisse ? Résultats de l'étude du Fonds National "Construction adaptée aux handicapés – Processus de planification et problèmes de réalisation", partie A "Faisabilité technique et financière", projet 45 du Fonds National "Problèmes de l'Etat social" ». Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés, Zürich.

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

Accessibilité à la santé

a. accès aux services + prestations, y compris leurs qualités, respect droits des patients.

Selon OMS : l'accès à la santé est identifié comme problématique dans le monde entier, les barrières existantes sont très clairement identifiées :

- a. absence des compétences spécifiques des professionnel-le-s ;
- b. refus de soins ;
- c. des moyens économiques limités ;
- d. du très important manque de moyens d'aide fonctionnelle ;
- e. de service de réadaptation notamment.

3a. CDPH, Articles particulièrement liés à la mobilité

Art. 2 Définitions ; Art. 3 Principes généraux ; Art. 4 Obligations générales : al 1 litt. a, c, d, e, f, g, h, i, al.2, 4, 5 ; Art. 5 Égalité et non discrimination ; Art. 8 Sensibilisation ; Art. 9 Accessibilité ; Art. 19 Autonomie de vie et inclusion dans la société ; Art. 20 Mobilité personnelle ; Art. 21 Liberté d'expression et d'opinion ; Art. 30 Participation à la vie culturelle et récréative

Art. 2 Définitions (conception universelle) : « Aux fins de la présente Convention : on entend par «conception universelle» la conception de produits, d'équipements, de programmes et de services qui puissent être utilisés par tous, dans toute la mesure possible, sans nécessiter ni adaptation ni conception spéciale. La «conception universelle» n'exclut pas les appareils et accessoires fonctionnels pour des catégories particulières de personnes handicapées là où ils sont nécessaires. »

Art. 4 Obligations générales, al. 3 : « Dans l'élaboration et la mise en oeuvre des lois et des politiques adoptées aux fins de l'application de la présente Convention, ainsi que dans l'adoption de toute décision sur des questions relatives aux personnes handicapées, **les États Parties consultent étroitement et font activement participer ces personnes, y compris les enfants handicapés, par l'intermédiaire des organisations qui les représentent.** »

Art. 9 Accessibilité, al. 1 et al. 2, lettre a) à d) : « 1. Afin de permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie. Les États Parties prennent des mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, y compris aux systèmes et technologies de l'information et de la communication, et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public, tant dans les zones urbaines que rurales. Ces mesures, parmi lesquelles figurent l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité, s'appliquent, entre autres:

a) aux bâtiments, à la voirie, aux transports et autres équipements intérieurs ou extérieurs, y compris les écoles, les logements, les installations médicales et les lieux de travail ;

b) aux services d'information, de communication et autres services, y compris les services électroniques et les services d'urgence.

2. Les États Parties prennent également des mesures appropriées pour:

a) élaborer et promulguer des normes nationales minimales et des directives relatives à l'accessibilité des installations et services ouverts ou fournis au public et contrôler l'application de ces normes et directives ;

b) faire en sorte que les organismes privés qui offrent des installations ou des services qui sont ouverts ou fournis au public prennent en compte tous les aspects de l'accessibilité par les personnes handicapées ;

c) assurer aux parties concernées une formation concernant les problèmes d'accès auxquels les personnes handicapées sont confrontées ;

d) faire mettre en place dans les bâtiments et autres installations ouverts au public une signalisation en braille et sous des formes faciles à lire et à comprendre ; »

*Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926***3b. CDPH, Observations finales concernant le rapport initial de la Suisse, avril 2022***Soulignés par le CFRGe**Sur art. 1 à 4 : Chapitre A, points 9 et 10 :***A : Principes généraux et obligations générales (art. 1^{er} à 4)**« 9. Le Comité constate avec préoccupation :

a) Que les personnes handicapées ne participent guère, par l'intermédiaire des organisations qui les représentent, dont diverses organisations de personnes handicapées, à la prise de décisions sur les lois, politiques et programmes, y compris dans le cadre de la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et de la réalisation des objectifs de développement durable ;

b) Que les diverses organisations de personnes handicapées manquent de ressources, notamment financières, pour faciliter la participation effective et l'inclusion des personnes handicapées dans tous les aspects de la société ;

c) Que les informations concernant l'élaboration des politiques publiques et la prise de décisions sont peu accessibles, et les possibilités de participer à chaque étape de ces processus sont limitées. »

10. Rappelant son observation générale n^o 7 (2018), le Comité recommande à l'État partie :

« a) De renforcer les dispositifs fédéraux, cantonaux et communaux propres à garantir que diverses organisations de personnes handicapées –y compris des organisations de personnes ayant un handicap intellectuel, de personnes autistes, de personnes ayant un handicap psychosocial, de femmes handicapées, d'enfants handicapés et de personnes lesbiennes, gays, bisexuelles, transgenres et intersexes handicapés – soient consultées au sujet des lois et politiques visant à mettre en œuvre la Convention et à atteindre les objectifs de développement durable, et contribuent effectivement à leur élaboration, au suivi de leur application et à l'établissement de rapports sur ces questions ;

c) De fournir aux organisations de personnes handicapées des informations accessibles, y compris des informations en langage facile à lire et à comprendre et en langue des signes, et de prévoir des délais qui leur permettent de participer à toutes les étapes des processus législatifs, politiques et décisionnels. »

*Sur art. 9 : Chapitre B, points 19 et 20***B : Droits particuliers (art. 5 à 30), Accessibilité, Art. 9**« 19. Le Comité constate avec préoccupation :

a) Qu'en matière d'accessibilité, il n'existe pas de stratégie globale qui tende à harmoniser les obligations aux niveaux fédéral, cantonal et communal et à fixer des normes de conception universelle, et qui s'applique à tous les domaines, y compris aux transports publics, aux bâtiments, aux équipements, aux espaces publics, aux services, aux infrastructures physiques, aux moyens d'information et de communication et aux outils numériques, dès les phases de conception et de construction ;

b) Que la loi sur l'égalité pour les handicapés, en raison de sa faible portée, impose des obligations moins strictes que celles qui sont énoncées dans la Convention et ne s'applique pas aux services et équipements fournis au public par des entités privées ;

c) Que les personnes handicapées et les organisations de personnes handicapées peinent à faire valoir les obligations d'accessibilité prévues par la Convention, en raison de l'application de plus en plus courante des normes de l'Union européenne, qui emportent des obligations moins strictes.

20. Rappelant son observation générale n^o 2 (2014), le Comité recommande à l'État partie :

a) D'adopter, en étroite concertation avec les organisations de personnes handicapées, une stratégie d'accessibilité qui tende à harmoniser les obligations en la matière à tous les niveaux du gouvernement, à fixer des normes de conception universelle et à garantir l'accessibilité dans tous les domaines ;

b) De modifier la loi sur l'égalité pour les handicapés afin qu'elle s'applique à tous les bâtiments, indépendamment de toute nécessité de rénovation, à tous les ensembles résidentiels, quel que soit le nombre d'unités résidentielles, et à tous les équipements et services ouverts ou fournis au public par des entités privées ; »

Fégaph et CFRGe IN 192 - Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20230926

5. Objectifs et cibles de Développement durable 2016-2030 liés aux PDCOM et PDCCP

9 INDUSTRIE, INNOVATION ET INFRASTRUCTURE



9.1 « Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité »

10 INÉGALITÉS RÉDUITES



10.2 « D'ici à 2030, autonomiser toutes les personnes et favoriser leur intégration sociale, économique et politique, indépendamment de leur âge, de leur sexe, de leurs handicaps, de leur race, de leur appartenance ethnique, de leurs origines, de leur religion ou de leur statut économique ou autre »

10.3 « Assurer l'égalité des chances et réduire l'inégalité des résultats, notamment en éliminant les lois, politiques et pratiques discriminatoires et en promouvant l'adoption de lois, politiques et mesures adéquates en la matière »

10.4 « Adopter des politiques, notamment sur les plans budgétaire, salarial et dans le domaine de la protection sociale, et parvenir progressivement à une plus grande égalité »

11 VILLES ET COMMUNAUTÉS DURABLES



11.1 « D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à un logement et des services de base adéquats et sûrs, à un coût abordable, et assainir les quartiers de taudis »

11.2 « D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées »

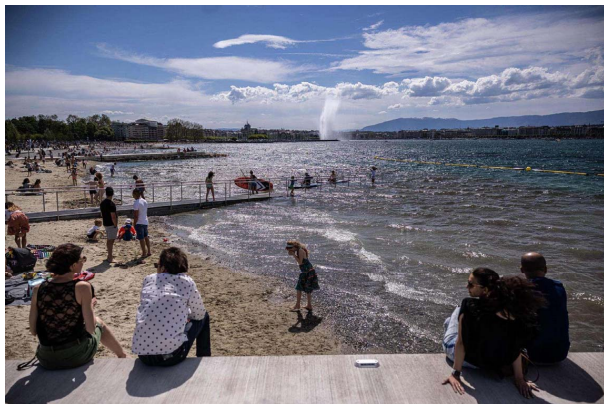
11.3 « D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées »

11.7 « D'ici à 2030, assurer l'accès de tous, en particulier des femmes et des enfants, des personnes âgées et des personnes handicapées, à des espaces verts et des espaces publics sûrs »

IN 00192 «Initiative piétonne: pour un canton qui marche»

31 octobre 2023

ANNEXE 6



commentaires

IMAGE: ACCES UNIVERSEL AU LAC – PLAGE DES EAUX-VIVES / PHOTOGRAPHE PIERRE ALBLOUX / pierrealbbox.com

PRESENTATION HAU Handicap Architecture Urbanisme

L'association HAU, association pour une cité sans obstacles œuvre depuis 1967.

Elle a pour but de promouvoir un environnement construit favorisant l'autonomie de toutes les personnes, y compris celles confrontées à des difficultés de perception et de mobilité.

Les membres de son comité sont aussi issus d'associations, fondations et fédérations de personnes concernées.

Les projets et activités en cours de l'association sont regroupés en trois axes principaux:

H / Handicap

Formations, mises en situation, conférences et ateliers

Intervenants dans divers commissions (CA, OCT, CCAU...)

Conférences des conseillers romands

A / Architecture

Conseils en construction adaptée

Etudes d'accessibilités

Diagnostiques

Participation à l'actualisation des normes et directives

U / Urbanisme

Conseils en matière d'aménagements urbains, ruraux et en milieu naturels

Conseils concernant l'accessibilité, études, diagnostiques

Elaboration de plans d'actions cantonaux.

CONSIDERATION DU HANDICAP

Evolution du regard de la société:

De l'exclusion à l'inclusion

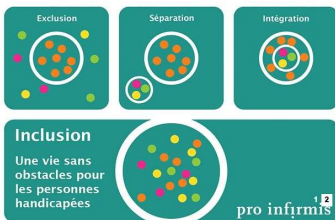


Illustration: Pro Infirmis

Principe d'équité:

De l'égalité à l'équité

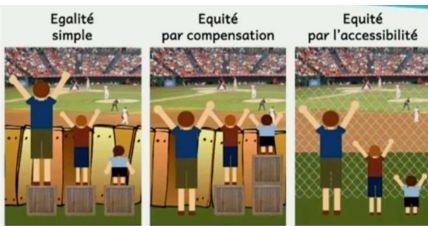


Illustration du principe d'équité (ville d'Ottawa, 2015)

HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

LES PERSONNES CONCERNEES, LES USAGERES ET LES USAGERS

L'autonomie, le libre choix, la socialisation, l'interaction, les chaînes de déplacements

QUI

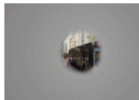
Les personnes en fauteuils roulants



Les personnes avec un handicap ou une déficience physique



Les personnes malvoyantes ou aveugles



Les personnes sourdes ou malentendantes



Les personnes avec un trouble cognitif

MAIS AUSSI

Les jeunes personnes

Les personnes âgées



Les personnes portant une charge

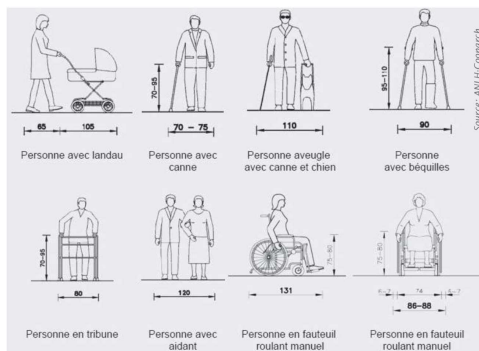


20 % de la population vit avec des incapacités
83'500 habitants à Genève ont plus de 65 ans

HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

DONNES DE BASE PERMETTANT UN ENVIRONNEMENT ACCESSIBLE

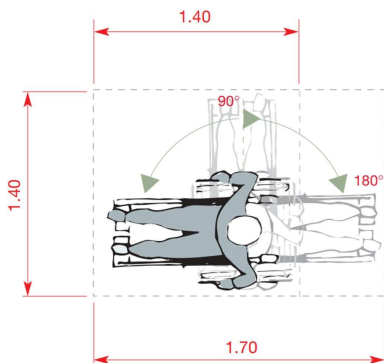
Les aides à la circulation et les auxiliaires à la marche



Un aperçu des dimensions minimales à prévoir pour assurer le déplacement des personnes à mobilité réduite avec des moyens auxiliaires

HAU - « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

SURFACE DE MANOEUVRE



Une personne se déplaçant en fauteuil roulant a besoin d'une surface minimale pour effectuer ses manœuvres :

- 140 cm x 140 cm, pour effectuer 1/4 de tour
- 140 cm x 170 cm pour effectuer 1/2 tour
- 170 cm x 170 cm pour effectuer un tour entier.

HAU - « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

CONVENTION, LHAND, LCI



- **CDPH** Convention relative aux droits des personnes handicapées

Adoptée le 13 décembre 2006 / Ratifiée par la Suisse le 15 avril 2014



- **LHand** - Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées

Entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004



- **LCI** - Loi sur les constructions et installations divers – article 109

Entrée en vigueur le 1er avril 2022

HAU – « Initiative plétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

CONVENTION, CONSTITUTIONS

CDPH

Préambule, lettre e

Reconnaissant que la notion de handicap évolue et que **le handicap résulte de l'interaction entre des personnes présentant des incapacités et les barrières comportementales et environnementales** qui font obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres;

Art.2 Définition

La discrimination fondée sur le handicap comprend toutes les formes de discrimination, y compris le refus d'aménagement raisonnable

Constitution fédérale de la Confédération Suisse

Préambule

... sachant que seul est libre qui use de sa liberté et que la force de la communauté se mesure au bien-être du plus faible de ses membres,

Art. 8, al. 4.

La loi prévoit des mesures en vue d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées

Constitution genevoise

Art. 16

Al. 1. L'accès des personnes handicapées aux bâtiments, installations et équipements, ainsi qu'aux prestations destinées au public, est garanti.

Al. 2. Dans leurs rapports avec l'Etat, les personnes handicapées ont le droit d'obtenir des informations et de communiquer sous une forme adaptée à leurs besoins et à leurs capacités.

Al. 3. La langue des signes est reconnue.

REGLEMENT CANTONAL – L 5 05.06 (RACI)

Chapitre II Normes applicables à toutes les catégories de constructions et installationsArticle 5

Dimensions des accès aux bâtiments et installations.

Art. 5 Accès des bâtiments et installations

¹ **Le chemin d'accès doit avoir une largeur de 1,20 m** au minimum et être libre de tout obstacle. Son revêtement doit être compact, assurer une bonne adhérence et faciliter l'orientation des personnes avec handicap visuel, par exemple par des éléments de guidage ou des contrastes. Il ne doit pas y avoir d'obstacles dangereux.

² ...

³ **Les zones réservées aux piétons doivent être séparées des voies de circulation des véhicules** par une différence de niveau de 15 cm ou un élément de protection équivalent. Aux endroits prévus pour traverser une voie carrossable par les piétons, les bordures de trottoirs doivent être abaissées à 40 mm maximum pour faciliter le passage de personnes en fauteuil roulant ou avec un déambulateur. **L'autonomie et la sécurité des personnes avec handicap visuel doivent être assurées** par des mesures appropriées, soit notamment par des repères détectables à la canne blanche ou des marquages podotactiles.

HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

IN 192

RESUME DE L'INITIATIVE

Objectifs

- Des aménagements en faveur des piétons
- Se déplacer de façon continue, directe, confortable et sécurisé à
- D'accéder aux transports publics,
- D'accéder aux services et aux commerces de proximité
- L'accessibilité universelle est garantie.

Réalisations

- Des axes forts piétons
- Les zones piétonnes ou à priorité piétonne et la création de zones 30 sont favorisées
- Le développement de voies vertes est favorisé;
- Le réseau cyclable et le réseau piéton sont réalisés de manière complémentaire, afin que l'un ne préterite pas l'autre.

Préteriter:
terme romand d'origine juridique qui signifie:
Léser, causer du tort à, désavantager, omettre, faire un passe-droit.

Outils, moyens

- Adapter les PAMD et les PDCP dans les deux ans.
- Mise en place d'une signalétique cyclable et piétonne dédiée.
- L'Etat alloue un montant annuel d'au moins 40 millions de francs pour la réalisation de ces infrastructures dont au moins la moitié contribuera à la réalisation du réseau piéton.

HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

QUALITE DU BATI - AMENAGEMENTS

L'usage de l'espace urbain



HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

PA4 – Stratégie piéton et d'accessibilité universelle

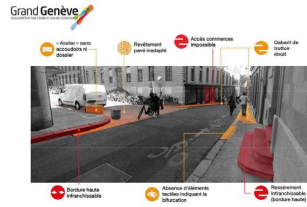
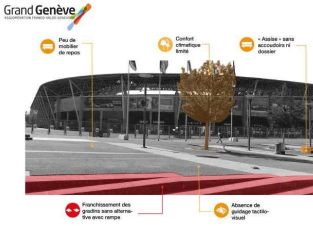


HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

ESPACE PUBLIC - URBAIN

Intégrer les usages dans la construction du domaine public, l'espace piéton lieu de tous les obstacles

Illustrations:
Stratégie piéton – PA4



HAU – FAI – OAC - **la culture de l'accessibilité x HAU** Rencontre du 31 mai 2023

Rapport d'accessibilité des espaces publics



HAU
Association HAU
Handicap architecture urbanisme

Décembre 2018

HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

ESPACE PUBLIC - URBAIN

L'espace piéton discontinu: secteurs infranchissables, secteurs dangereux

Commune de Chêne-Bougeries / HAU

Synthèse et pistes d'actions - espaces publics

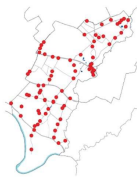
Le tableau ci-dessous recense les 15 problématiques les plus fréquemment identifiées sur le territoire communal sur la base de l'observation de chaque secteur à une des 47 thématiques de l'annexe à la norme VSS 540 075.

#	PICTO	TYPES DE PROBLÉMATIQUE (SÉLON ANNEXE VSS 540 075)	NOMBRE DES SECTEURS	%	IND. ANN.
#1		Bordure de travée non adaptée - infranchissable ou non identifiable à la norme	71	14%	8,1
#2		Changement d'une largeur inférieure à 1,80 m	70	14%	8,1
#3		Bordure de trottoir non identifiable à la norme	54	11%	6,4
#4		Trop de trottoir présentant des dénivelés supérieurs aux 2% admis	42	8%	5,1
#5		Traverse présentant des problèmes d'orientation (non-perpendiculaire) pour les personnes aveugles et malvoyantes	38	8%	4,6
#6		Problème de localisation de la travée pour les personnes aveugles et malvoyantes	26	5%	3,1
#7		Changement sans avertissement identifiable (1,20 m) pour les personnes en fauteuil roulant ou avec une aide à la marche	23	5%	2,8
#8		Configuration problématique du mobilier de repos (benches, accoudoir, distributeur)	22	4%	2,6
#9		Arrêt de transports publics problématique	20	4%	2,4
#10		Absence d'élément de guidage ou élément problématique	39	8%	5,0
#11		Absence de travée Bie en Z20 / Z30 (voir pour les personnes en fauteuil roulant ou utilisant une aide à la marche)	16	3%	2,0
#12		Problème de contacte ou de lumbaire	16	3%	2,0
#13		Problème lié à une décoloration ou à l'irréversibilité des revêtements	16	3%	2,0
#14		État de travée (pelage) problématique	7	1%	0,9
#15		Escalier, grille problématique	5	1%	0,6
#16		Obstacles	5	1%	0,6

26 Rapport sur l'accessibilité des espaces publics et des Equipements de la commune de Chêne-Bougeries / 10.12.2019

HAU / Commune de Chêne-Bougeries

76 secteurs avec des obstacles infranchissables pour les personnes en fauteuil roulant ou utilisant une aide à la marche sur l'ensemble de la commune (bordure, traverse, revêtement, chicanes, etc.).



86 secteurs avec des obstacles infranchissables ou dangereux pour les personnes aveugles ou malvoyantes sur l'ensemble de la commune (bordure, traverse, etc.).



10.12.2019 / Rapport sur l'accessibilité des espaces publics et des Equipements de la commune de Chêne-Bougeries

27

HAU - « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

ESPACE PUBLIC

Analyse et diagnostic de l'espace public existant – une cartographie des obstacles

Commune de Chêne-Bougeries / HAU

2. Secteur «Route de Florissant»

Description

Le secteur «Route de Florissant» se situe dans la partie sud de la commune et fait partie des trois axes de grand rayon de territoire communal sur domaine public cantonal. Le secteur est borné au sud par le secteur «Route de Candolin» et au nord par les secteurs «Cantons-la-Pelle-Paroisse» et «Cantons-Vest-Pied».

Avec un rayon de visibilité élevé, il abrite le centre de Candolin à l'exception rurale de Veyrier et Thoiry, jusqu'au pied du Ballon.

Le secteur est composé des tronçons suivants:

- Route de Florissant 01 (domaine public cantonal): carrefour oblique de Veyrier au chemin Jean Achard ;

- Route de Florissant 02 (domaine public cantonal): chemin Jean Achard au chemin de Pied-Paroisse ;

- Route de Florissant 03 (domaine public cantonal): chemin de Pied-Paroisse au Pont de Siéme.

Le route de Florissant assure l'accès à plusieurs équipements d'importance: écoles, équipement public, etc.

Elle est traversée par la ligne 8 des TPO.

LES PRINCIPAUX PROBLÉMATIQUES D'ACCESSIBILITÉ SUR LE SECTEUR SONT:

- Trottoirs systématiquement en dessous du niveau moyen de 1,80 m et la mise difficile à gérer entre trottoir et cyclable de fait de la bande cyclable décalée sur le trottoir. D'importantes zones de conflits d'usage sont identifiées sur ce secteur.

- La largeur trop faible du trottoir sur la côte nord et le manque important de revêtement.

- L'aménagement des arrêts de transports publics, lesquels ne sont dotés que de bornes d'accessibilité hauteur du quai, abs, signétique, courté d'usage, absence de file d'arrêt, etc.

ÉVALUATION DE L'ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS

CONSTATS DE SÉRIOSITÉ

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

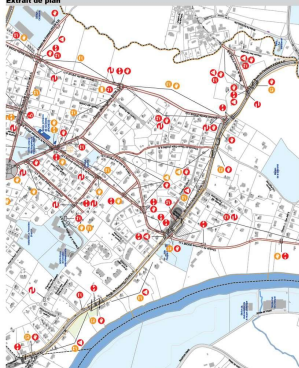
Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

Évaluation globale (niveau de criticité)

HAU / Commune de Chêne-Bougeries

Extrait de plan



10.12.2019 / Rapport sur l'accessibilité des espaces publics et des Equipements de la commune de Chêne-Bougeries

205

HAU - « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

ESPACE PUBLIC - URBAIN

Continuité des espaces - Intégrer les usages dans la construction du domaine public



Illustrations:
Rapport de l'accessibilité des espaces publics et des équipements de la commune de Chêne-Bougeries HAU 2018.

Espaces publics

Symboles **Discontinuité des cheminements**

Espaces

- Obstacles gênant les déplacements ou dangereux pour les PMR



Symboles **Discontinuité des cheminements**

Espaces

- Obstacles gênant les déplacements ou dangereux pour les PMR



Espaces publics

Symboles **Absence d'éléments de guidage et repères identifiables**

Espaces

- Perte d'orientation
 - Aux intersections
 - Accès au TC
- Mise en situation dangereuse des personnes handicapées ou âgées
 - Sécurité routière
 - Objets saillants
 - Risque de chute



Symboles **Absence d'éléments de guidage et repères identifiables**

Espaces

- Perte d'orientation
 - Aux intersections
 - Accès au TC
- Mise en situation dangereuse des personnes handicapées ou âgées
 - Sécurité routière
 - Objets saillants
 - Risque de chute



Espaces publics

Symboles **Discontinuité des cheminements**

Points d'actions

- Prendre les mesures d'équipement de la circulation comme des opportunités d'éclairer les trottoirs au droit des obstacles



Symboles **Discontinuité des cheminements**

Points d'actions

- Prendre les mesures d'équipement de la circulation comme des opportunités d'éclairer les trottoirs au droit des obstacles



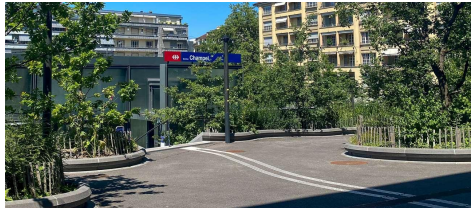
HAU - « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

QUALITE DU BATI - AMENAGEMENTS

Qualité du bâti – infrastructures universelles

Dans l'évolution naturelle d'une ville vers la durabilité, l'accessibilité peut être comprise comme un élément clé, capable de fournir des opportunités à tous les segments de la population qui composent la citoyenneté. L'ascenseur relie le quartier Latsunbe-Berri à la rue Urbietta, mais il estompe également un saut topographique important qui a fracturé le centre de la municipalité d'Hernani. Ainsi, cette infrastructure sert de lien entre la vieille ville et les nouveaux développements de la municipalité à grande échelle, tandis qu'à proximité, elle sert de lien entre le centre sportif municipal et le centre de santé, offrant une accessibilité universelle à ces équipements publics si importants dans la vie quotidienne.

Architectes WAUMM
<http://vaumm.com/>



HAU - « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

QUALITE DU BATI - AMENAGEMENTS

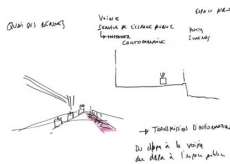
Les lignes de désirs – Axes forts et axes du quotidien



HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

QUALITE DU BATI - AMENAGEMENTS

Les installations ponctuelles, obstacles non construits.



HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

QUALITE DU BATI - AMENAGEMENTS

Les aménagements ponctuels – les chantiers et les obstacles



HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023



QUALITE DU BATI - AMENAGEMENTS

La séparation des usages et la perméabilité



HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023



QUALITE DU BATI - AMENAGEMENTS

Les lieux de rencontre



HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

QUALITE DU BATI - AMENAGEMENTS

La signalétique – la ville expliquée

Signalétique



HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

IN 192

Commentaires sur l'initiative

Objectifs

- L'accessibilité universelle est un champ différent de la mobilité.
- L'espace piéton est continu et relie tout point à tout point.
- Les discontinuités (par obstacles) réduisent le territoire, voir rendent inaccessible des parties du territoire cantonal
- L'accessibilité universelle doit être réalisée.

Réalisations

- Axes forts définis par l'usage
- Faire références aux normes
- Clairement définir les zones à priorité piétons (zones piétonnes, zones 20...etc.) en considérant toutes les personnes.
- Standard: séparation des voies de circulation

Outils, moyens

- Analyse et diagnostic de l'existant.
- Informer tous les usagers et toutes les usagères de l'espace public.
- Concevoir avec les connaissances d'usage des citoyennes et citoyens.

HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

REFERENCES

Normes

Références normatives

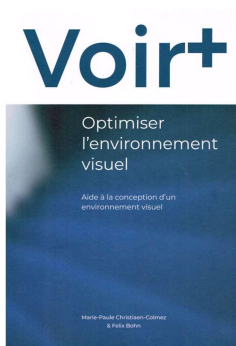
- SIA 500 Constructions sans obstacles et ses annexes (2009)
- VSS 640 075 Trafic des piétons: Espaces de circulation sans obstacles et son annexe (2015)



HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023

REFERENCES

Voir+ Optimiser l'environnement visuel / Guide pour l'aménagement d'aires de jeux inclusives



HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023



Namira Benfriha-Raki
Architecte EPAU - EAUG
Coordinatrice HAU
Architecte conseil HAU

Jose Antonio Garcia Carrera
Architecte ets epfl sia
Président HAU

Handicap Architecture Urbanisme
Association pour une cité sans obstacle
Hau-ge.ch

Genève, octobre 2023

HAU – « Initiative piétonne: pour un canton qui marche » - rencontre du 31 octobre 2023



6t bureau
de recherche



LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ DANS LE CANTON DE GENÈVE

QUELQUES CHIFFRES-CLÉS

6t-bureau de recherche
Rue des Voisins 15 | 1205 Genève
info@6t-cc | www.6-t.co
+41 22 552 02 98

Sébastien Munafò – directeur de la filiale suisse 6t

Commission des transports du Grand Conseil, Genève le 7 novembre 2023

1. INTRODUCTION

- > Un moyen de transport invisibilisé
 - > Alors qu'elle est très massivement pratiquée, **la marche n'est jamais considérée comme un moyen de transport à part entière**
 - > Le **parent pauvre** des démarches de la planification de la mobilité et du territoire
 - ↳ Même lorsque l'on aborde les modes actifs, la marche est invisibilisée par le vélo
- > Des chiffres pour mieux donner à voir l'ampleur de sa pratique
 - > Exploitation du **Microrecensement Mobilité et Transports (MRMT) 2021** : 55'000 personnes interrogées.
 - ↳ Encore marquée par les conséquences du COVID
 - > Des données riches qui permettent d'identifier le rôle central de la marche dans tous nos déplacements



Photo : CC - 6t-bureau de recherche, 2023



Photo : CC - 6t-bureau de recherche, 2023

6t-bureau de recherche
La pratique de la marche dans le canton de Genève



1. INTRODUCTION

> De très nombreux avantages documentés scientifiquement

1. Un mode 100% **décarboné**
2. Aucune **pollution locale** (NOx et PM)
3. Des effets bénéfiques significatifs sur la **santé**
4. Le seul moyen de transport qui **rapporte de l'argent** à la collectivité (480 mio) !
5. Particulièrement **efficace en milieu dense** (37,5 moins de surface qu'une voiture)
6. Des infrastructures **très peu coûteuses**
7. Renforce **l'attractivité commerciale et l'urbanité**
8. Le moyen de transport **le plus inclusif**

Coûts et bénéfices externes totaux des transports en 2022

Total : **14 milliards** dont **9.8 milliards** aux modes routiers (70%)

Coûts et bénéfices externes en millions de CHF	Marche
Coûts externes	445.7
Bénéfices externes	926.9
Bilan (bénéfice-coût)	+ 481.2

Espace nécessaire pour transporter 200 personnes selon le moyen de transport en m²

Moyen de transport	Espace nécessaire en m ²
Voiture	18
Tram	3.4
Bus	2.3
Vélo	2
Marche	0.48

Source : FTV Group mobility <https://blog.ftvgroup.com>



Et-bureau de recherche

La pratique de la marche dans le canton de Genève

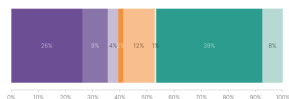
3

2. LES CHIFFRES CLÉS

2.1. Les parts modales

- > La marche constitue de loin **le principal moyen de transport des habitants du canton**. Sur l'ensemble de leurs déplacements, **39% sont réalisés à pied** !
- > En ville de Genève, cette part est encore plus importante et est même majoritaire : **51% des déplacements**.
- > Ces proportions importantes font de Genève la capitale de la marche en Suisse !

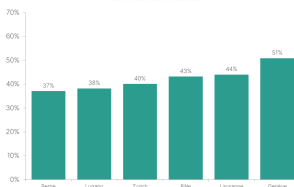
RÉPARTITION MODALE, EN % DES DÉPLACEMENTS
CANTON DE GENÈVE 2021



● Voiture conducteur ● Voiture passager ● 2RM ● Train ● Autres TC ● TMI-TC ● Marche ● Vélo

Et-bureau de recherche
Département de la Région de Genève
Bureau d'opérations de la Région de Genève

PART MODALE DE LA MARCHÉ DANS LES PRINCIPALES VILLES SUISSES,
EN % DES DÉPLACEMENTS



Et-bureau de recherche
Département de la Région de Genève
Bureau d'opérations de la Région de Genève

Et-bureau de recherche

La pratique de la marche dans le canton de Genève

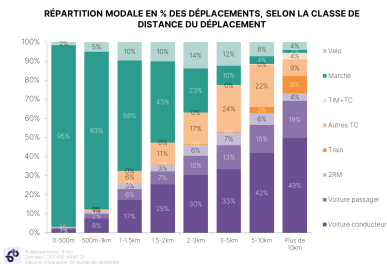
4



2. LES CHIFFRES CLÉS

2.2. Les parts modales par classes de distance

- > La marche est le mode de transport le plus utilisé pour les déplacements **jusqu'à 2 km**
- > Le territoire compact est intrinsèquement lié à la pratique de la marcheet à une mobilité vertueuse !



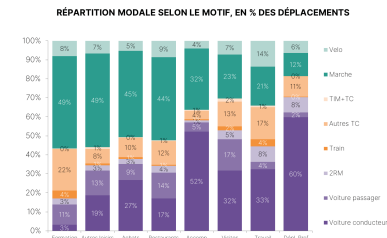
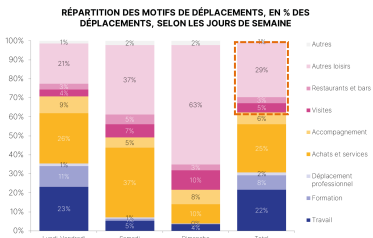
BI-bureau de recherche
La pratique de la marche dans le canton de Genève

5

2. LES CHIFFRES CLÉS

2.3. La pratique de la marche selon les motifs

- > Le **motif travail** ne représentent de loin pas le principal motif de déplacement de la population. Les **loisirs** sont bien plus importants (37%), y compris en semaine (28%).
- > La marche occupe une place centrale pour la **formation** mais aussi les **loisirs** et les **achats** qui se réalisent d'abord dans la proximité. Pour les achats, **1,7 x** plus que la voiture en tant que conducteur



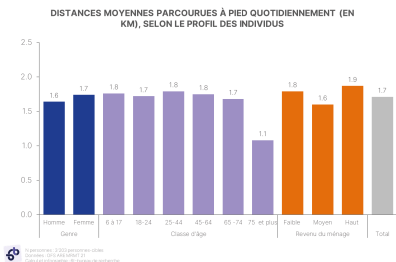
BI-bureau de recherche
La pratique de la marche dans le canton de Genève

6

2. LES CHIFFRES CLÉS

2.4. L'intensité de la pratique et le profil des marcheurs

- > Une moyenne de **1.7 km** parcourus à pied par personne par jour
- > **Tout le monde marche** ! Même les personnes âgées de 75 ans et plus parcourent en moyenne 1,1 km par jour à pied



Et-bureau de recherche
La pratique de la marche dans le canton de Genève

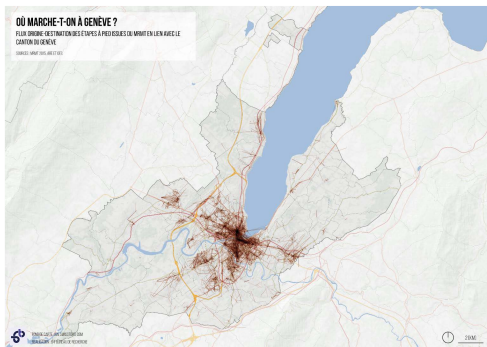
7



2. LES CHIFFRES CLÉS

2.5. Où marche-t'on le plus ?

- > Une pratique très intense dans les **centres**, mais aussi au sein des **communes de couronne** et celles du **périurbain**



Et-bureau de recherche
La pratique de la marche dans le canton de Genève

8



3. LES ENSEIGNEMENTS

> Des constats...

- > La marche est un moyen de transport de masse ;
- > Elle est particulièrement efficace pour répondre à la demande de mobilité sur des distances importantes ;
- > Elle est pratiquée par tous et dans tout le canton;
- > Elle apporte une réponse concrète aux enjeux environnementaux locaux et globaux
- > Elle coûte très peu et à la collectivité et rapporte même de l'argent
- > Elle a des bienfaits sur le bien-être des individus ;
- > Elle favorise l'activité commerciale et l'urbanité ;
- > Genève en est déjà la capitale en Suisse grâce à sa compacité ;

... et une interrogation

- > **comment expliquer qu'elle ne fasse l'objet d'aucune réelle préoccupation et qu'aucune politique ambitieuse dotée de moyens financiers conséquents ne soit menée pour l'encourager et la stimuler davantage ?**



4. L'IN 192 « POUR UN CANTON QUI MARCHE »

> Le contenu de l'IN 192 représente un changement de paradigme et des propositions pertinentes qui sont totalement phase avec les enjeux actuels et futurs de notre mobilité

1. Un maillage d'aménagements piétonniers spécifiques, continus, directs, confortables et sécurisés sur l'ensemble du territoire;
 - ↳ *Une nécessaire prise en compte de la marche dans la planification à l'échelle de tout le canton*
2. La création d'axes forts piétons reliant les quartiers dans les parties denses du canton;
 - ↳ *Le besoin de planifier de manière linéaire > des axes capacitaires et ergonomiques (magistrales piétonnes)*
3. Davantage de zones piétonnes ou à priorité piétonne pour nous déplacer, faire nos courses, nous rencontrer et flâner en Ville, mais aussi dans les autres communes du canton;
 - ↳ *L'urbanité, la rencontre, les commerces au cœur des réflexions, et pas seulement en ville*
4. Des accès facilités aux centralités, gares et interfaces de transports publics pour les piétons-ne-s
 - ↳ *L'indispensable complémentarité avec les transports publics sur le rayon de pertinence d'accès à ces interfaces (500 à 800m)*



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



6t-bureau de recherche

Rue des Voisins 15

1205 Genève

info@6-t.co | www.6-t.co

+41 22 552 02 98



Commission des transports du Grand Conseil
Secrétariat général du Grand Conseil
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
Case postale 3970 - 1211 Genève 3

Lausanne, le 6 novembre 2023

IN192 / IN192A Prise de position de l'association Rue de l'Avenir

La Commission des transports a souhaité auditionner notre association dans le cadre de son traitement de l'IN192 / IN192A. Pour des raisons d'agenda nous n'avons malheureusement pas pu honorer cette invitation et prions la Commission de bien vouloir nous en excuser. Le Secrétariat du Grand Conseil nous a proposé d'adresser en lieu et place à la Commission une prise de position écrite afin de vous permettre d'intégrer notre position dans vos travaux. Vous la trouverez donc ci-dessous.

Nous ne présenterons pas ici notre association, laquelle est déjà connue de la Commission. Au besoin, tous les renseignements utiles peuvent être trouvés sur www.rue-avenir.ch. Nous rappellerons simplement qu'elle est composée de professionnels de l'urbanisme et de la mobilité, qu'elle œuvre à l'échelle romande et qu'elle a pour vocation de diffuser les bonnes pratiques suisses et étrangères en matière d'aménagement de l'espace public dans un esprit de cohabitation des mobilités.

Nous nous déterminons favorablement à l'IN192 pour les raisons suivantes :

- 1) Cette initiative vise à créer des axes forts piétons qui soient rapides, directs, confortables et sécurisés entre les quartiers et les communes dans tout le canton, davantage de zones piétonnes ou à priorité piétonne et enfin des accès facilités pour les piétons-ne-s aux centralités, gares et interfaces de transports publics. Ces objectifs sont **au cœur des valeurs et principes défendus par Rue de l'Avenir** depuis plus de 40 ans. L'espace public vivant, apaisé, inclusif auquel nous aspirons dépend beaucoup des conditions d'accueil faites aux piétons et de la coordination efficace des acteurs de l'aménagement des rues.
- 2) La mobilité piétonne nous concerne tous. L'IN192A cite (p. 8/22) la part de 39% des déplacements dans le canton de Genève, issue du microrecensement suisse de 2015. Chaque Genevois-e parcourt ainsi en moyenne 2,3 km à pied chaque jour ; même pour les plus de 75 ans, cette distance quotidienne reste de 1,7 km. (6-t, *La pratique de la marche dans le canton de Genève*, juillet 2022) . Selon le microrecensement 2021, 51% des déplacements en ville de Genève sont réalisés à pied. La pandémie Covid-19 (et la probabilité d'autres pandémies à l'avenir) ainsi que la crise climatique et ses conséquences accroissent encore l'importance fondamentale de la marche dans la mobilité urbaine.
- 3) Le développement et la mise en oeuvre de politiques publiques propres à stimuler, sécuriser et favoriser la marche comme moyen de déplacement en agglomération, telles que proposée par l'IN192, s'inscrit dans un mouvement général européen et au-delà (voir par exemple <https://mobilitépiétonne.ch/nos-themes/politique-dencouragement-de-la-marche/strategies-pieton/>). Ces politiques (« walkable cities » en anglais) tablent sur la marche pour **soulager**

les réseaux de transport, promouvoir la santé par le mouvement, contribuer à la transition énergétique et participer à l'adaptation des villes aux effets des changements climatiques. Ces objectifs, qui sont également ceux de l'Etat de Genève, justifient de mettre en œuvre une politique cantonale ambitieuse et coordonnée de la marche à pied.

- 4) La marche est au cœur des aménagements des villes et pays qui nous entourent comme le montrent quelques exemples actuels de partenaires français et belges de Rue de l'Avenir :
- En France, le CEREMA (Etablissement public relevant du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires) développe sur tout le territoire les aménagements des villes marchables en mettant plusieurs outils à disposition <https://www.cerema.fr/fr/actualites/dossier-marche-ville>,
 - En France également ont lieu ces jours les 2èmes Rencontres nationale Marche en ville 2023 : Construire de nouvelles urbanité (Reims, 9-10 novembre 2023),
 - En Belgique, la ville de Bruxelles promeut activement la marche qu'elle a inscrit au cœur de son projet de ville durable et de ville de proximité. Elle met l'accent sur le développement d'un réseau piéton efficace et sûr <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/se-deplacer/pieton>.
 - La ville de Pontevedra en Galice, Nord-ouest de l'Espagne est un exemple pour sa politique de mobilité. En 1999, le maire de cette agglomération de 83 000 habitants a entrepris une réforme urbaine donnant la priorité aux piétons. Dans le centre ancien, l'espace public a été requalifié pour favoriser la marche à pied, les commerces et limiter la circulation automobile. Aujourd'hui, 70% des déplacements sont effectués à pied, la pollution a baissé de 61% et la circulation routière a chuté de 90%.
- 5) L'Etat de Genève dispose déjà de bases légales et de planification importantes dans ce domaine, détaillées dans le document IN 192A. Toutefois, nous observons que **la plupart des bases intitulées « mobilité douce » intéressent principalement le vélo**, tandis que les aménagements destinés aux piétons apparaissent souvent au second plan, car traditionnellement considérés comme de compétence communale. C'est par exemple le cas du Plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023, dont les mesures, à l'exception notable des voies vertes, sont orientées vers la mobilité cycliste. Globalement les communes sont laissées à elles-mêmes pour la mise en œuvre de leurs Plans piétons. Or les besoins des piétons et des cyclistes sont fondamentalement différents et chacun d'eux devrait être considéré selon ses caractéristiques propres dans le cadre de la LMCE. A ce titre, les modifications légales proposées par l'IN 192, qui donnent un rôle actif à l'Etat, via la mise en œuvre d'axes forts piétons et un financement nouveau, joueront un rôle essentiel.

En conclusion, notre association partage les buts poursuivis par l'IN 192 et approuve les modifications légales et financières induites, lesquelles nous paraissent pertinentes, raisonnables et bien ciblées. Elle invite chaleureusement le Grand Conseil à en faire de même.

Au nom du comité de Rue de l'Avenir :



Yves Delacrétaiz
Président



ASSOCIATION DE DÉFENSE ET DE DÉTENTE DE TOUS LES RETRAITÉ·E·S ET FUTUR·E·S RETRAITÉ·E·S

25, rue du Vieux-Billard cp 155 1211 Genève

Encourager la marche à pied en ville pour les personnes âgées présente des avantages importants en termes de santé, d'autonomie, de sécurité, d'accessibilité et d'impact environnemental. Cela contribue également à une meilleure qualité de vie pour cette population.

Rappel : 84'000 retraité.e.s aujourd'hui - 100'000 en 2030 !

Quelques arguments en faveur de la sécurité des personnes âgées en milieu urbain et pour favoriser la marche à pied en ville –audition du 14 novembre 2023

1. **Santé physique** : La marche à pied est une activité physique douce qui permet de maintenir une bonne condition physique chez les personnes âgées. Elle favorise la mobilité articulaire, renforce les muscles et le système cardiovasculaire, ce qui contribue à une meilleure santé générale.
2. **Bien-être mental** : La marche à pied en ville permet aux personnes âgées de rester actives, de sortir de chez elles et de rester connectées à leur environnement. Cela favorise leur bien-être mental en évitant l'isolement social et en offrant des opportunités de rencontres et d'échanges avec d'autres personnes.
3. **Autonomie** : La marche à pied en ville permet aux personnes âgées de conserver leur autonomie en se déplaçant librement et en évitant de dépendre d'un tiers pour leurs déplacements quotidiens. Cela permet également de maintenir leur sentiment de confiance en soi et de contrôle sur leur propre vie.
4. **Accessibilité** : Les trottoirs et les aménagements urbains devraient de plus en plus être conçus pour faciliter la mobilité des personnes âgées, avec des rampes, des passages piétons adaptés, des feux sonores, etc. Favoriser la marche à pied permet d'encourager ces aménagements et de sensibiliser les autorités à l'importance d'une ville accessible à tous.
5. **Sécurité routière** : La marche à pied en ville, notamment aux intersections et aux passages piétons, doit permettre de sensibiliser les automobilistes à la présence des personnes âgées dans l'espace public. En encourageant la marche à pied, les personnes âgées deviennent plus visibles et leur sécurité doit être améliorée.
6. **Impact environnemental** : Favoriser la marche à pied en ville permet de réduire le nombre de véhicules sur les routes, contribuant ainsi à la diminution de la pollution atmosphérique et à la préservation de l'environnement. Cela profite à tous les citoyens, y compris les personnes âgées, qui sont souvent plus vulnérables aux effets néfastes de la pollution.

Ueli Leuenberger, Président

ueli.leuenberger@avivo.ch +41 79 254 16 59

Jacqueline Le Coq, responsable de la commission transport-mobilité

jlecoq@gpclimat-ge.ch +41 79 306 78 19

DONNÉES STATISTIQUES SUR LES MOBILITÉS

COMMISSION DES TRANSPORTS
21 NOVEMBRE 2023



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

21.11.2023 Page 1

LA MÉTHODE DU MICRORECENSEMENT MOBILITÉ ET TRANSPORTS (MRMT)

Enquête nationale effectuée en principe tous les cinq ans par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

55 000 résidents suisses interrogés en 2021, dont environ 4 700 personnes à Genève.

Une des sources principales de résultats statistiques sur la mobilité des personnes en Suisse.

Thématiques abordées:

Equipement des personnes et des ménages en matière de transports

Photographie des déplacements sur un jour cible:

- Modes, Motifs, Horaire, Temps de parcours,...

LE RELEVÉ STRUCTUREL (RS)

Elément du recensement fédéral de la population, qui complète les informations des registres avec des statistiques supplémentaires sur la structure de la population. Il est réalisé par écrit auprès d'un échantillon de la population.

Il s'agit d'une enquête par échantillonnage menée à l'échelle fédérale à un rythme annuel auprès de 200'000 personnes au moins dont environ 20'000 dans le canton de Genève avec de nombreuses thématiques dont le niveau de formation, les langues parlées etc.

Pour la mobilité, le RS traite uniquement des modes principaux utilisés (mode le plus fréquent) pour se rendre au travail ou au lieu de formation.

> Les résultats ne sont dès lors pas comparables avec ceux du MRMT qui dresse un portrait déplacements (tous motifs) effectués sur une journée cible.

> L'avantage du RS actualisation des données toutes les années (5 ans pour le MRMT) auprès d'un échantillon plus important (20'000 personnes interrogée vs 4'700 pour le MRMT à Genève).

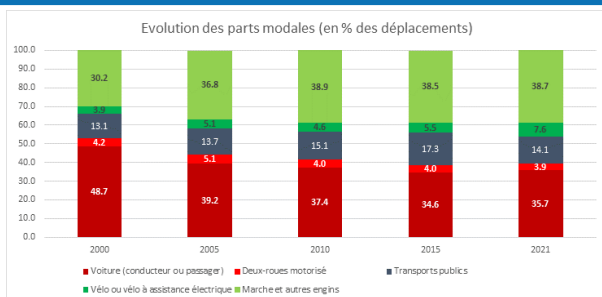
21.11.2023 Page 3

ENQUÊTE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE 2023 (JUILLET 23 – JUIN 24)

- **ETAPE 1 : ORIGINE-DESTINATION (OD) AVEC TOMTOM MOVE**
- **ETAPE 2 : ENQUÊTES TERRAIN**
- **ETAPE 3 : ANALYSE ET RESTITUTION**
- **ETAPE 4 : EXPLOITATION DES DONNÉES VÉLO ISSUES D'APPLICATIONS SMARTPHONE**
- **ETAPE 5 : INTÉGRATION DE LA BASE DE DONNÉES DE L'ENQUÊTE OD-TRANSPORTS COLLECTIFS ET RÉALISATION DE L'ANALYSE MULTIMODALE**



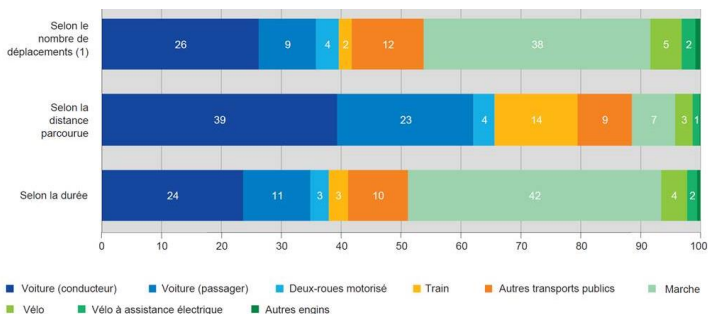
CHIFFRES DU MRMT 2021 COMPARÉ AUX ÉDITIONS PRÉCÉDENTES



Par rapport à 2015, la part des déplacements effectuée en transports publics est en baisse, au profit de la voiture, du vélo et du vélo à assistance électrique. Ce repli des transports publics, observé tant à Genève que dans l'ensemble de la Suisse, vient interrompre une tendance haussière observée auparavant. Il s'explique sans doute en grande partie par la pandémie, qui a engendré un report de certains usagers vers des moyens de transport individuel.

21.11.2023 Page 5

RÉPARTITION MODALE SELON DIFFÉRENTES MÉTHODES DE CALCUL EN 2021



- 66 % des distances est parcourue en TIM
- 23 % en transports publics
- 11 % en mobilité douce.

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS, SELON LE MOYEN DE TRANSPORT ET LE MOTIF EN 2021

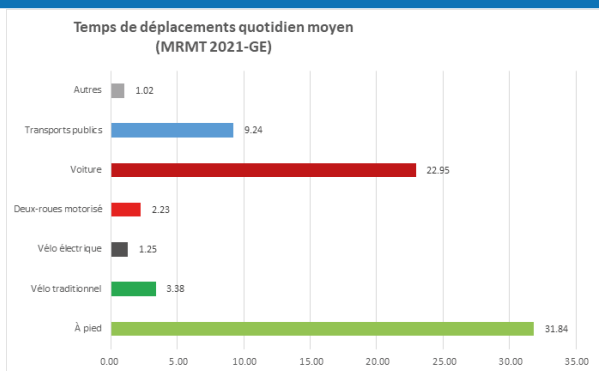


Guide de lecture : les pourcentages affichés représentent la part de l'ensemble des déplacements effectués par les résidents du canton de Genève qui sont effectués avec un moyen de transport et pour un motif spécifiques.

Exemple 1 : 7 % de l'ensemble des déplacements sont des déplacements effectués en voiture (en tant que conducteur ou passager) et dont l'objectif est de se rendre au travail.

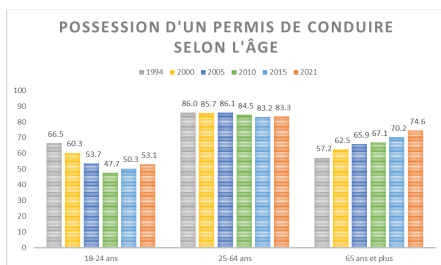
Exemple 2 : 16 % de l'ensemble des déplacements sont des déplacements à pied effectués pour motifs de loisirs.

TEMPS DE DÉPLACEMENT QUOTIDIEN SELON LE MODE DE TRANSPORT



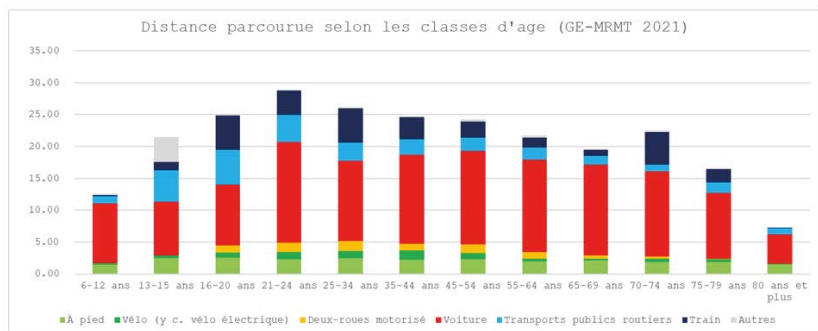
La marche à pied représente en moyenne plus de 40% du temps de déplacement avec en moyenne plus d'une demi-heure par jour. Les déplacements en voiture représentent un peu moins de 30% du temps de déplacement soit 23 minutes par jour.

POSSESSION D'UN PERMIS DE CONDUIRE SELON L'ÂGE



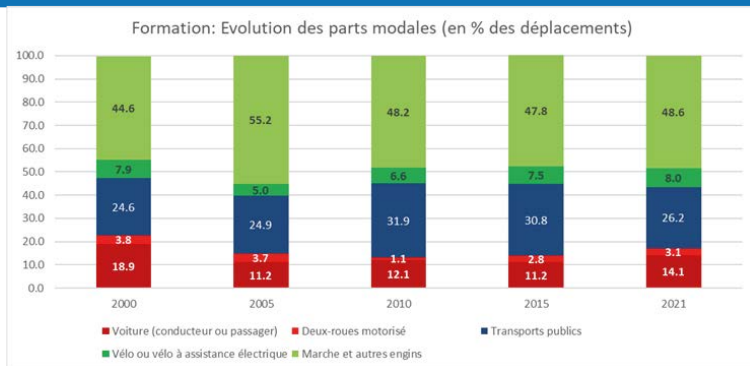
La répartition des personnes âgées de plus de 65 ans en possession d'un permis de conduire a connu une augmentation constante depuis le début du siècle. On note également un léger regain quant à la possession de permis de conduire pour les autres classes d'âge depuis 2015.

PRATIQUES DE MOBILITÉ SELON L'ÂGE



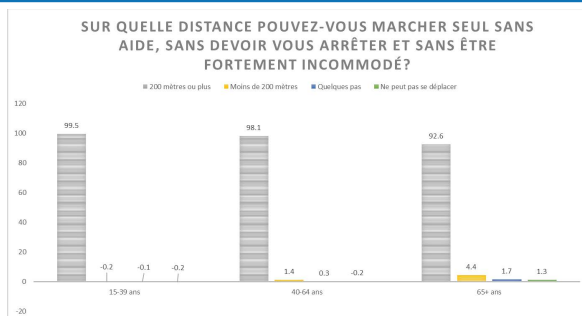
Globalement, les distances parcourues par les jeunes retraités (70 à 74 ans) sont équivalentes aux classes d'âge de la population active (voire plus élevées que la tranche entre 55 et 69 ans). Il est intéressant de constater que les distances réalisées en train pour cette tranche d'âge sont significatives.

DÉPLACEMENTS FORMATION: PARTS MODALES



Les déplacements en mobilité ont connu une croissance constante depuis 2005. La pandémie de COVID-19 a engendré une hausse de la part des déplacements en voiture et une baisse de celle des TC vs 2015 mais avec des évolutions relativement contenues

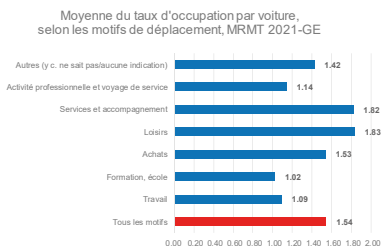
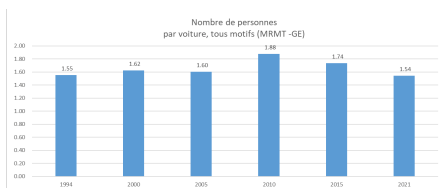
STATISTIQUES PMR



7.4% des genevois âgés de plus de 65 ans éprouvent de la difficulté à marcher plus de 200 mètres
(Source: OFS, Enquête suisse sur la santé, 2017)

Par ailleurs, **8023 cartes de parcage délivrées** par la police aux personnes à mobilité réduite en 2023,

TAUX D'OCCUPATION DES VOITURES, ÉVOLUTION ET MOYENNE PAR MOTIFS



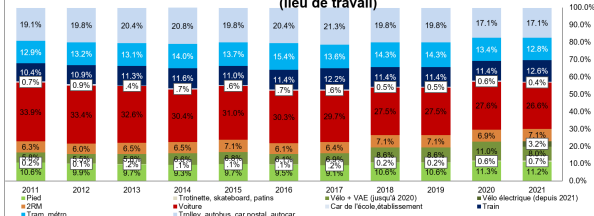
Le taux d'occupation des voitures a connu une baisse depuis 2010 et s'établit en 2021 à une moyenne de 1.54. Ce taux varie très fortement en fonction des motifs de déplacements; à moins de 1.1 personne/voiture pour les motifs pendulaires mais à plus de 1.8 personne/voiture pour les loisirs pour les déplacements d'accompagnement et de service.

MRMT 2021 VS 2015: AUTRES ÉVOLUTIONS

- **Par rapport à 2015, les abonnements de transports publics sont moins répandus en 2021**
 - 26 % des résidants ont un abonnement Unireso (29 % en 2015)
 - 4 % disposent d'un abonnement général CFF (7 % en 2015).
- **En 2021, la mobilité des habitants du canton est marquée par la pandémie de Covid-19.**
 - En moyenne, un Genevois effectue 2,9 déplacements quotidiens, totalisant 23,0 kilomètres pour une durée de 78 minutes. Vs 3,6 déplacements, pour 30,3 kilomètres et 89 minutes en 2015.
- **En 2021, poursuite de la tendance baissière pour la possession de voiture**
 - les ménages résidant dans le canton de Genève possèdent désormais en moyenne moins d'une voiture (0,98 contre 1,14 en 2000).
 - 29 % d'entre eux n'en possèdent aucune (20 % en 2000).
- **Fort attrait pour le vélo à assistance électrique**
 - 15 % des ménages en dispose d'au moins un en 2021, contre 7 % en 2015
- **Stabilité pour les équipements 2RM et vélo**
 - 20 % des ménages ont un 2RM ou un vélo non électrique en 2021

UNE POLITIQUE QUI A COMMENCÉ À PORTER SES FRUITS (RELEVÉ STRUCTUREL)

Répartition modale des déplacements domicile-travail - Canton GE
(lieu de travail)



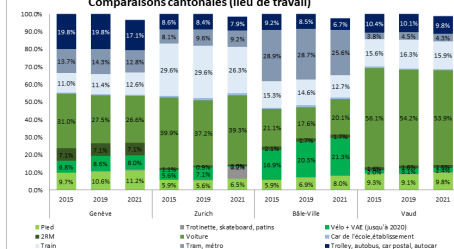
Comparaison 2019 – 2021 (COVID)
 + 0,6 point part modale marche à pied
 + 0,5 point part modale trottinette et autres
 + 2,6 points part modale vélo (avec également VAE)
 - 2,8 points part modale TC mais ferroviaire en hausse (+1.2) (LEX)
 - 0,9 points TIM

Déplacements pendulaires à Genève en 2019 comparaison avec 2011 / 2015

- 5,6 / - 3,5 points part modale TIM
- + 3,1 / + 1 points part modale TC
- + 2,8 / + 1,8 points part modale vélo
- + 0,6 / +1,5 points part modale marche à pied

COMPARAISON AVEC BÂLE, ZURICH ET VAUD (RELEVÉ STRUCTUREL)

Répartition modale des déplacements domicile-travail -
Comparaisons cantonales (lieu de travail)

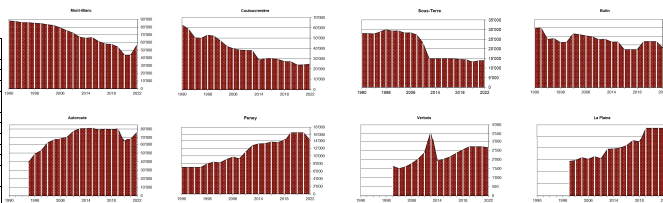


Déplacements pendulaires comparés à Genève 2015-2021

- La plus forte décreue de la part modale voiture
- Le champion de la marche à pied
- Le champion de l'usage des 2RM mais trend stabilisé
- Part modale élevée sur les transports collectifs urbains

TRAFIC MOTORISÉ SUR LES PONTS GENEVOIS

	2010	2022	Evolution 2010-2022
Mont-Blanc	72'300	57'500	-20%
Couloisvassière	38'200	24'900	-35%
Sous-Terre	23'100	14'000	-39%
Total ville de Genève	135'600	107'000	-21%
Bath	56'200	46'500	-17%
Autoroute	77'400	76'500	-1%
Peney	11'100	14'900	32%
Virebois	2'400	2'700	13%
La Plaine	3'100	3'700	24%
Total extérieur ville	150'200	146'800	-3%
TOTAL CANTON	285'800	253'800	-11%

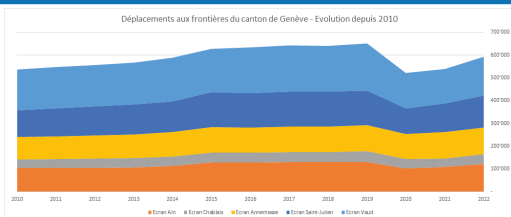


En 2022, le trafic motorisé n'avait toujours pas retrouvé son niveau pré pandémie. Depuis 2010 le trafic a baissé de 21% sur les Ponts du Rhône situés en Ville de Genève et de 3% sur les ponts situés à l'extérieur avec toutefois des différences significatives selon les endroits.

Département des Infrastructures
Office Cantonal des Transports

DÉPLACEMENTS AUX FRONTIÈRES DU CANTON DE GENÈVE

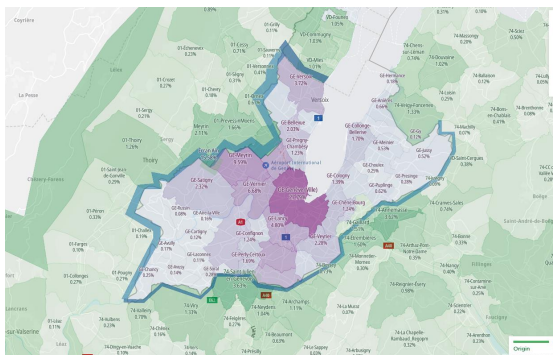
Déplacements aux frontières du canton de Genève - Evolution depuis 2010



Flux aux frontières: parts modales		2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Ecran Ain	TC	12%	10%	10%	12%	12%	12%	12%	11%	11%	5%
	TIM	87%	90%	90%	88%	88%	88%	88%	89%	89%	95%
Ecran Chablais	TC	3%	2%	2%	4%	4%	4%	4%	5%	3%	3%
	TIM	97%	98%	98%	96%	96%	96%	96%	95%	97%	97%
Ecran Annemasse	TC	17%	17%	10%	6%	6%	7%	7%	7%	6%	5%
	TIM	81%	87%	88%	92%	94%	93%	93%	93%	94%	95%
Ecran Saint-Julien	TC	4%	4%	3%	4%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
	TIM	96%	96%	97%	96%	97%	97%	97%	97%	97%	97%
Ecran Vaud	TC	32%	25%	25%	34%	31%	33%	33%	33%	32%	33%
	TIM	67%	75%	75%	66%	69%	67%	67%	67%	68%	67%
Total frontière GE	TC	16%	13%	13%	15%	14%	15%	15%	15%	15%	13%
	TIM	84%	87%	87%	85%	86%	85%	85%	85%	85%	87%

Annemasse : (flux au cordon frontière) : + 11 points de parts modales TC entre 2019 et 2022.

FLUX AUX FRONTIÈRES DU CANTON DE GENÈVE (ORIGINE DESTINATION)



6 Octobre 2021, sur 24H
 En vert: zones d'origine
 En bleu: zone de transit
 En violet: zone de destination

MULTIMODALITÉ : UNE STRATÉGIE DE COMPLÉMENTARITÉ

L'EXEMPLE DE L'AXE TRANSFRONTALIER ANNEMASSE - GENEVE



17'000 voyageurs / jour
 en train (> 70'000 au total)

8'000 cyclistes / jour
 (voie verte : 6'700)

8'000 passagers / jour
 en tram

✓ - **12'500 déplacements TIM / jour** aux douanes du secteur

MERCI DE VOTRE ATTENTION



OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

21.11.2023 Page 21

Date de dépôt : 9 janvier 2024

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Marjorie de Chastonay

L'initiative

Il s'agit d'une initiative législative cantonale qui s'intitule : « Initiative piétonne : pour un canton qui marche » qui tourne autour de 3 lois :

1. la LMCE (loi pour une mobilité cohérente et équilibrée) ;
2. la LMD (loi sur la mobilité douce) ;
3. la LRoutes (Loi sur les routes).

Introduction

« L'initiative piétonne : pour un canton qui marche » vise un moyen de transport :

- 100% décarboné ;
- bénéfique pour la santé ;
- gratuit ;
- et qui favorise l'économie de proximité :
c'est la marche !

Alors que Genève est la capitale de la marche en Suisse, la marche est négligée dans les politiques de mobilité.

Dans notre canton, 40% des déplacements se font à pied. Aucune autre agglomération en Suisse n'enregistre une part de déplacements piétons aussi élevés !

Et pourtant, il y a **très peu de zones piétonnes ou à priorité piétonne**. En plus, les voies piétonnes directes et continues sont quasi inexistantes. A un moment donné, **nous sommes toutes et tous piétonnes ou piétons**.

Et tous les jours, sur notre territoire cantonal propice à ce moyen de transport, les obstacles sont nombreux :

- il y a les voies piétonnes interrompues ;
- l'attente aux passages piétons ;
- des trottoirs minuscules, quand il y en a, etc.

Cette initiative vise notamment la création d'axes forts piétons tout comme il existe en parallèle un soutien politique de ce parlement qui a voté récemment la création d'axes forts vélos (pour plusieurs dizaines de millions de francs).

Une politique de mobilité piétonne, c'est aussi faire en sorte de ne pas empiéter sur les autres mobilités douces, dont le vélo.

C'est **réaliser le réseau cyclable et le réseau piéton de manière complémentaire**, afin que l'un ne prétérite pas l'autre.

C'est aussi prévoir une **signalétique cyclable et piétonne dédiée**.

Il faut améliorer les conflits entre cyclistes et piétons en privilégiant les flux séparés.

L'initiative vise le **respect des flux**. Mais aussi **l'accessibilité universelle**. Ce principe implique un objectif d'équité et une approche inclusive. Dans cette perspective de l'accessibilité pour toutes et tous, pas seulement les personnes à mobilité réduite (PMR), mais aussi les personnes vieillissantes et les familles.

Cette initiative vise aussi **l'accès facilité aux gares** et il y a de la marge d'amélioration. (voir Bilan Gare Ceva et Léman Express de l'ATE)¹.

En conclusion :

Avec le soutien du Conseil d'Etat et de la quasi-majorité des associations auditionnées ainsi que l'ACG, je vous recommande de soutenir cette initiative qui gravite autour de 3 lois fondamentales en termes de mobilité et cette initiative qui marie la mobilité et la santé. Je vous remercie de la renvoyer au Conseil d'Etat.

1. ENVIRONNEMENT

A l'heure de l'urgence climatique, la marche est le seul mode de déplacement 100% sans carbone ! C'est LE mode de déplacement pour faire face aux changements climatiques et en réduire ses effets. La mobilité piétonne ne génère par ailleurs ni énergie grise ni pollution locale. Elle n'émet aucune nuisance sonore ni pollution atmosphérique (NOx et particules fines, pollution des sols, etc.), ce qui renforce la qualité de vie dans notre canton.

2. SANTÉ

Marcher de manière régulière contribue largement à une amélioration de la santé des habitant-e-s et prévient de nombreuses maladies telles que les

¹ https://www.ate-ge.ch/fileadmin/user_upload_sektion_genf/ATE_Bilan_Leman_Express_A4_v4_WEB.pdf

problèmes de poids, les maladies cardiovasculaires, l'ostéoporose et la dépression.

Lorsque les conditions d'accessibilité universelles sont garanties, la marche est le moyen de déplacement le plus inclusif (pour les familles, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, etc.) et permet de garder une autonomie plus longtemps.

3. ÉCONOMIE ET VIVRE-ENSEMBLE

La marche renforce l'attractivité commerciale des commerces de proximité. De nombreuses études démontrent une corrélation nette entre l'accessibilité piétonne et le chiffre d'affaires des petits commerces.

En ville de Genève notamment, on se déplace près de 3 fois plus à pied qu'en voiture pour faire ses achats ! La marche favorise également les rencontres et les échanges informels entre les habitant.e.s. De plus, c'est le seul moyen de transport véritablement gratuit !

4. GAIN POUR LES COLLECTIVITÉS

La marche est le seul moyen de transport qui rapporte de l'argent à la collectivité ! Les infrastructures piétonnes sont très peu coûteuses et requièrent l'espace le plus réduit pour transporter une personne. Par conséquent, ses bénéfices pour la santé et l'environnement se traduisent par une balance positive entre coûts et bénéfices externes. Selon l'Office fédéral pour l'environnement, la marche rapporte plus de 480 millions de francs par année !

5. LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ A GENÈVE

Genève est la capitale de la marche en Suisse, aucune autre agglomération en Suisse n'enregistre des parts de déplacements piétons aussi élevées. 40% des déplacements se font à pied dans notre canton (et près de 50% en ville de Genève) pour une distance moyenne de 2,3 km. Aucun autre moyen de transport n'est autant utilisé par les Genevois.es ! Ceci est dû au territoire du canton de Genève qui est particulièrement compact.

En termes de mobilité, il s'agit d'en tirer avantage !

En termes d'emplois et d'habitant.e.s par m² de surface bâtie, par exemple, la ville de Genève est deux fois plus dense que Berne.

A Genève, contrairement à une idée largement répandue, on se déplace deux fois plus pour se rendre à des loisirs qu'au travail ou pour faire ses achats.

Et près de 50% des déplacements des trajets consacrés à des loisirs (restaurants, café ou autres loisirs) ou pour faire ses achats se font à pied.

En ville de Genève, ces parts sont encore plus élevées. On s'y déplace 2,8 fois plus à pied qu'en voiture pour faire ses courses ou pour aller au restaurant, favorisant ainsi l'économie de proximité.

Plus qu'ailleurs en Suisse, il est possible de faire émerger la ville du quart d'heure à Genève.

Tout le monde marche à Genève ! Même les personnes âgées de 75 ans et plus parcourent en moyenne 1,7 km par jour à pied.

6. LA MARCHÉ, GRANDE OUBLIÉE DES POLITIQUES PUBLIQUES

Souvent rendue invisible dans le terme de mobilité active, la marche est négligée dans les politiques de mobilité. Alors que le territoire cantonal s'y prête particulièrement bien et que nous sommes toutes et tous piéton.ne.s, elle est pourtant systématiquement le parent pauvre des stratégies de mobilité.

Dans notre canton, il existe très peu d'exemples de zones piétonnes ou à priorité piétonne ! Les voies piétonnes directes et continues sont quasi inexistantes et les obstacles à la mobilité piétonne sont légion. Qui n'a pas pesté en raison de l'attente à un passage piéton ? A titre d'exemple, faire le tour du carrefour de la Servette prend jusqu'à 4 minutes !

Avec la popularité croissante de la mobilité cycliste ces dernières années, les voies de circulation mixte vélos/piétons ont montré leurs limites. Il est temps de séparer les flux et de donner également plus de moyens à des infrastructures piétonnes dédiées.

Le canton doit prendre le leadership sur ce sujet, en coordonnant un réseau piéton cantonal et en accompagnant de manière plus prononcée les communes dans leur stratégie de mobilité piétonne.

7. CE QUE DEMANDE L'INITIATIVE

Cette initiative souhaite renverser cette tendance en facilitant le quotidien de nombreux-ses marcheuses et marcheurs via :

- Un maillage d'aménagements piétonniers spécifiques, continu, direct, confortable et sécurisé sur l'ensemble du territoire.
- Davantage de zones piétonnes ou à priorité piétonne pour nous déplacer, faire nos courses, nous rencontrer et flâner.

- La création d’axes forts piétons entre les quartiers et les communes du canton.
- Des accès facilités aux centralités, gares et interfaces de transports publics pour les piéton.ne.s.

Grâce à cette initiative, notre canton serait doté d’axes piétons directs entre tous les quartiers et les localités, permettant à chacun-e de se déplacer rapidement pour se rendre au travail, faire ses courses ou se rendre à ses loisirs. A l’instar des magistrales piétonnes dans la ville de Strasbourg, ces espaces publics bénéficieront notamment d’une redistribution en faveur des piéton.ne.s, de traversées piétonnes favorisées, de trottoirs notablement agrandis, d’une diminution de l’espace dédié à la voiture, de nouveaux éclairages publics, de plantations d’arbres et de nouveaux bancs.

Les zones piétonnes ou à priorité piétonnes seront multipliées, favorisant ainsi l’économie locale et les rencontres entre les habitant.e.s.

Enfin, les accès pour les grandes infrastructures du canton telles que les gares, les interfaces de transports publics ou les équipements publics, seraient facilités pour les piétonnes et les piétons. Genève pourrait enfin se targuer d’être la véritable capitale suisse de la marche !

Conclusion

Genève est la capitale de la marche en Suisse, en dépit d’un manque évident d’aménagements et de soutien politique ! Aucun autre moyen de transport n’est autant utilisé par les Genevois-es : 40% des déplacements se font à pied dans notre canton (et près de 50% en ville de Genève) pour une distance moyenne de 2,3 km par personne et par jour. Les avantages de la marche sont remarquables : 100% décarbonée, aucune pollution engendrée, bénéfique pour la santé, favorisant les achats de proximité et gratuite pour tout le monde. Elle réussit même l’exploit de rapporter de l’argent à la collectivité : 480 millions de francs selon la Confédération. Alors que le territoire cantonal s’y prête bien et que nous sommes toutes et tous piéton-ne-s à un moment donné, elle reste systématiquement le parent pauvre des politiques de mobilité. Notre initiative souhaite remédier à cet oubli des piéton-ne-s en facilitant le quotidien des nombreux-ses marcheuses et marcheurs via : 1. un maillage d’aménagements piétonniers spécifiques, continus, directs, confortables et sécurisés sur l’ensemble du territoire ; 2. la création d’axes forts piétons reliant les quartiers dans les parties denses du canton ; 3. davantage de zones piétonnes ou à priorité piétonne pour nous déplacer, faire nos courses, nous rencontrer et flâner en ville, mais aussi dans les autres communes du canton ; 4. des accès facilités aux centralités, gares et interfaces de transports publics pour les piéton-ne-s.

Quasiment tous les auditionnés ont soutenu cette initiative à l'exception des députés de la majorité de la droite élargie de la commission des transports.

La marche nécessite 37 fois moins d'espace que les voitures. En favorisant les piétons, cela favorisera le désengorgement de la ville. Les distances parcourues en voiture font à 30% moins de 3 km et à 40% moins de 5 km, il faut proposer des alternatives aux gens qui veulent en finir avec la voiture. Il faut plus de fluidité de tous les modes de transport, ce n'est pas interdire ni freiner les voitures en ville. Une augmentation de 5 à 6% de la part modale est possible. En l'activant, cela sera pour une meilleure fluidité du trafic et une meilleure santé de la population. Le Conseil d'Etat est favorable à l'initiative sans contreprojet, l'ACG aussi, et 90% des auditionnés également. Même le magistrat ne voit pas l'intérêt d'un contreprojet.

Pour toutes ces raisons, je vous recommande de soutenir cette initiative qui allie santé, mobilité et économie locale.

Date de dépôt : 9 janvier 2024

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Caroline Marti

L'initiative 192 « Initiative piétonne : pour un canton qui marche » vise à faciliter et encourager les déplacements piétons par :

- la création d'un maillage d'aménagements piétonniers continus, directs, confortables et sécurisés sur l'ensemble du territoire ;
- la création d'axes forts piétons reliant les quartiers dans les parties denses du canton ;
- le développement de zones piétonnes ou à priorité piétonne ;
- l'aménagement d'accès facilités aux centralités, gares et interfaces de transports publics pour les piétons.

L'initiative précise en guise de précaution que le développement des aménagements piétonniers ne doit pas se faire au détriment des aménagements cyclables.

Par ailleurs, la hiérarchie du réseau routier est adaptée aux ambitions et objectifs de l'initiative. Ainsi, le réseau routier secondaire devient prioritairement affecté aux transports publics et à la mobilité douce plutôt qu'aux transports motorisés publics et privés comme défini dans l'actuelle loi sur les routes.

Finalement, pour concrétiser les objectifs de cette initiative, le texte prévoit un financement spécifique de 40 millions de francs par année pour la réalisation d'infrastructures piétonnes.

Situation actuelle et habitudes de déplacements

Les Genevoises et les Genevois sont des adeptes de la marche à pied. En comparaison intercantonale, la mobilité piétonne est nettement plus élevée à Genève qu'ailleurs en Suisse.

En effet, selon le dernier microrecensement de la mobilité¹, à Genève en 2021, 38,7% des déplacements se font à pied. Cette part modale est d'ailleurs en très forte augmentation puisqu'elle ne s'élevait encore qu'à 30% il y a une vingtaine d'années. C'est, et de loin, le mode de déplacement qui connaît la plus forte progression. Ainsi, la population genevoise se déplace à pied en moyenne plus d'une demi-heure par jour pour une distance moyenne de 1,7 km. Contrairement à une idée reçue, les distances parcourues à pied par les retraité-e-s de 65 à 75 ans ne sont pas significativement plus basses que celles parcourues par les plus jeunes générations.

Des idées reçues qui ont la vie dure

Malgré l'omniprésence de la marche dans notre quotidien, et cela s'est une nouvelle fois illustré en commission, la marche à pied est rarement considérée comme un moyen de transport ou un mode de déplacement à part entière. C'est certainement pour cela qu'elle reste le parent pauvre des aménagements de transport. Pourtant la marche à pied est loin de n'être qu'une activité de loisir que l'on pratique le dimanche en famille. De nombreuses personnes optent pour la marche afin de se déplacer sur de relativement longues distances (23% des déplacements de 2 à 3 kilomètres se font à pied). Et même si elle se pratique sur de courtes distances pour des petits déplacements de proximité ou pour rallier un autre mode de transports, la marche est incontestablement un moyen de nous déplacer.

Des aménagements de transports qui ne correspondent plus à la réalité des déplacements dans notre canton

Alors que la majorité des déplacements se font aujourd'hui à pied, la place dévolue aux piétons ne représente pourtant qu'une portion congrue de l'espace public. L'essentiel du réseau routier est accaparé par des voies de circulation automobiles quand bien même la part modale des transports individuels motorisés ne cesse de se réduire. Par ailleurs, les itinéraires piétonniers sont trop souvent étroits, discontinus, mal séparés du flux automobile et inadaptés aux personnes à mobilité réduite. Résultat, nous passons toutes et tous 30 minutes par jour à nous frayer un chemin sur des trottoirs étroits, parfois en plein soleil sous une chaleur écrasante, à respirer des gaz d'échappement et à attendre de longues minutes aux passages piétons. Il est grand temps que l'espace dévolu aux déplacements piétons reprenne une place proportionnée à

¹ <https://statistique.ge.ch/tel/publications/2023/analyses/communications/an-cs-2023-71.pdf>

sa part modale et que les aménagements piétonniers gagnent en qualité et en attractivité.

Un mode de déplacement qui présente de nombreux avantages et doit ainsi être favorisé

La marche à pied, au même titre que les autres modes de mobilité douce, présente de nombreux avantages pour la collectivité et doit donc être valorisée, encouragée et facilitée.

Un mode de transport non polluant

La marche à pied est le seul mode de transport non polluant. Elle n'émet aucun gaz à effet de serre, ce qui contribue à la lutte contre le dérèglement climatique et ne produit ni oxydes d'azote ni particules fines améliorant ainsi la qualité de l'air local.

Un mode de transport peu gourmand en espace

Aujourd'hui en matière de mobilité, la problématique n'est plus idéologique, elle est physique. Dans un espace routier fortement restreint et contraint comme celui que l'on connaît dans les zones urbaines, si on veut fluidifier le trafic, faciliter le transport professionnel et absorber les nouveaux déplacements engendrés par la croissance démographique de la région, il n'y a qu'une solution : faire un usage rationnel de l'espace routier en s'orientant vers les modes de transport les moins gourmands en espace. Or, si les transports collectifs, en comparaison à la voiture individuelle, permettent de déplacer un nombre bien supérieur de personnes tout en utilisant moins d'espace routier, la palme de l'usage rationnel des voies de circulation revient incontestablement à la marche à pied. En effet, transporter 200 personnes à pied utilise 37 fois moins d'espace que si elles se déplaçaient en voiture². Mais pour encourager un nombre plus important de personnes à se déplacer à pied, il faut améliorer et agrandir les espaces de circulation dévolus à ce mode de transport.

Un mode de transport bénéfique pour la santé

Notre mode de vie hautement sédentaire a un impact négatif sur notre santé. Le manque d'exercice physique occasionne une augmentation de diverses pathologies telles que les maladies cardiovasculaires, le diabète et le cancer. Encourager la pratique de la marche comme mode de déplacement permet ainsi

² <https://blog.ptvgroup.com/en/city-and-mobility/simulation-road-space-cars/>

de rompre la sédentarité et d'améliorer la santé globale. Si on peut aisément comprendre que certaines personnes sont limitées dans leurs déplacements piétons par leurs capacités physiques, l'immense majorité de la population est apte à marcher quelques kilomètres, ce qui, dans une ville aussi dense que Genève, permet, en partant de Bel-Air, de rejoindre en moins d'une demi-heure, la quasi-totalité des quartiers de la Ville de Genève.

Un mode de déplacement qui rapporte de l'argent à la collectivité

Par les accidents qu'il provoque, la pollution (atmosphérique et sonore) qu'il engendre, la sédentarité qu'il induit, l'entretien lourd du réseau routier qu'il nécessite, le transport individuel motorisé est extrêmement coûteux pour la collectivité. Il en va de même, dans une moindre mesure, pour les transports publics dont les externalités négatives sont moindres, mais dont le coût de fonctionnement est élevé. En revanche, la marche à pied n'engendre que très peu de coût et induit en nombreux bénéficiaires, notamment en réduisant les coûts de la santé.

Un mode de déplacement qui améliore la qualité de vie des habitant-e-s et façonne une ville dynamique et attractive

La réduction du trafic automobile au profit de la marche permet de réduire drastiquement le bruit routier et les risques d'accident. Les quartiers s'en retrouvent apaisés et reprennent vie. Les habitant-e-s retrouvent une plus grande tranquillité et le commerce de proximité bénéficie de l'augmentation du nombre de passant-e-s. La ville gagne finalement en attrait touristique.

Franchissons le pas...

Bien que nous devions évidemment tenir compte des besoins de déplacement de celles et ceux qui restent et resteront dépendant-e-s de la voiture (transport professionnel, personnes à mobilité réduite...), bien qu'elle soit utilisée majoritairement sur des courtes à moyennes distances, bien que la part modale de la marche soit déjà aujourd'hui élevée en comparaison intercantonale, la marge de progression des déplacements piétons est énorme, en particulier dans les centres urbains. De très nombreux trajets actuellement effectués en TIM ou en transports publics pourraient avantageusement être remplacés par un déplacement à pied. Toutefois, la piètre qualité des aménagements piétons actuels n'engage pas à la marche. Plutôt que de marcher le long d'une route bruyante, en plein soleil, dans un environnement bétonné, nombreux et nombreuses sont celles et ceux qui préfèrent sauter dans un bus ou dans leur voiture pour faire ne serait-ce que quelques centaines de mètres.

Pour faire de Genève un canton qui marche, la création d'aménagements piétonniers continus, directs, confortables et sécurisés ainsi que le développement massif de zones piétonnes ou à majorité piétonne à l'instar de ce qu'a réalisé par exemple la Ville de Bruxelles ces dernières années est indispensable.

C'est ce que propose cette initiative et c'est la raison pour laquelle la minorité de la commission vous recommande de l'accepter. Afin de ne pas édulcorer les ambitions de cette initiative pour la transformer en soupe insipide, la minorité de la commission vous recommande de surcroît de refuser le principe d'un contreprojet.