



*Date de dépôt : 28 janvier 2025*

- a) IN 192-C**      **Rapport de la commission des transports chargée de rédiger un contreprojet à l'initiative populaire cantonale 192 « Initiative piétonne : pour un canton qui marche »**
- b) PL 13583**      **Projet de loi de Murat-Julian Alder, Gabriela Sonderegger, Michael Andersen, François Baertschi, Stéphane Florey, Jacques Jeannerat, Fabienne Monbaron, Souheil Sayegh, Pascal Uehlinger, Céline Zuber-Roy modifiant la loi sur la mobilité (LMob) (H 1 20) (Contreprojet à l'IN 192)**

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

*Rapport de majorité de Murat-Julian Alder (page 8)*

*Rapport de première minorité de Marjorie de Chastonay (page 81)*

*Rapport de seconde minorité de Cyril Mizrahi (page 85)*



**GRAND CONSEIL**  
de la République et canton de Genève

**PL 13583**

*Signataires : Murat-Julian Alder, Gabriela Sonderegger, Michael Andersen, François Baertschi, Stéphane Florey, Jacques Jeannerat, Fabienne Monbaron, Souheil Sayegh, Pascal Uehlinger, Céline Zuber-Roy*

*Date de dépôt : 28 janvier 2025*

**Projet de loi**  
**modifiant la loi sur la mobilité (LMob) (H 1 20) (Contreprojet à l'IN 192)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
décrète ce qui suit :

**Art. 1      Modification**

La loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016, est modifiée comme suit :

**Art. 4, al. 3 (nouveau)**

<sup>3</sup> L'Etat favorise la mobilité des personnes en situation de handicap sur le domaine public. L'aménagement des cheminements piétonniers tient compte des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.

**Art. 2      Modification à une autre loi**

La loi sur la mobilité douce (LMD) (H 1 80), du 15 mai 2011, est modifiée comme suit :

**Art. 1      Principe (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir des réseaux complets et sécurisés au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat établit un plan d'actions des mobilités actives.

**Art. 2, lettres d et e (nouvelles, la lettre d ancienne devenant la lettre f)**

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 :

- d) des magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues, dans le respect de la norme VSS SN 640075 ;
- e) une signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes ;

**Art. 3      Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.



## **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**

<sup>1</sup> 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 préterite 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)**

<sup>1</sup> 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.

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

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

<sup>2</sup> 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

Le 25 janvier 2024, le Grand Conseil a refusé l'initiative populaire cantonale 192 « *Initiative piétonne : pour un canton qui marche* » (ci-après : « l'IN 192 »), tout en acceptant le principe d'un contreprojet. Ce dossier a donc été renvoyé à la commission des transports (ci-après : « la commission ») pour la suite du traitement de ce double objet.

La commission y a consacré neuf séances, soit les mardis 25 juin, 20 août, 3 septembre 1<sup>er</sup>, 8, 15 et 29 octobre, 5 et 19 novembre 2024, sous la présidence de M<sup>me</sup> la députée Gabriela Sonderegger (MCG).

Les procès-verbaux ont été pris et rédigés par M<sup>mes</sup> Lea Di Benedetto et Pauline Ley (SGGC). M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé du département de la santé et des mobilités (DSM), et M. David Favre, directeur général des transports (OCT), ont assisté aux séances.

Au nom de la commission, le rapporteur de majorité remercie l'ensemble des personnes listées ci-dessus de leur précieuse contribution aux travaux.

### 1. Présentation d'un contreprojet par le PLR (03.09.2024)

Le 3 septembre 2024, le rapporteur de majorité a présenté à la commission une proposition de contreprojet.

Il a commencé à rappeler les motifs pour lesquels la même majorité avait refusé l'IN 192, soit :

- le fait que cette initiative aurait irrémédiablement pour effet d'engendrer de nombreuses suppressions supplémentaires de places de parc destinées aux transports individuels motorisés ;
- les coûts annuels à la charge du canton de 40 millions de francs, sans indication précise quant à leur affectation concrète, le seul principe de cette dépense étant explicitement prévu par le texte de l'initiative ;
- la révision inutile et trop détaillée de nombreuses dispositions légales en matière de mobilité, qui relèvent davantage du règlement et de la directive que de la loi, et dont le véritable objectif est une fois de plus de s'attaquer aux transports individuels motorisés.



Le rapporteur de majorité a également rappelé la plus-value qu'avait apportée l'IN 192, soit :

- la mise en lumière de l'insuffisance réelle de l'accessibilité aux infrastructures publiques pour les personnes en situation de handicap, en particulier les personnes à mobilité réduite ;
- la reconnaissance des déplacements à pied comme un moyen de transport à part entière.

Pour plus de détails à propos de l'IN 192 et de la position de la majorité à ce sujet, le rapporteur de majorité prie les lectrices et les lecteurs du présent rapport de bien vouloir se référer au rapport IN 192-B<sup>1</sup>.

L'ambition du contreprojet à l'IN 192 est donc de répondre aux besoins identifiés lors du traitement de cette initiative, tout en y ajoutant une mesure concrète, inspirée d'un projet original qui a vu le jour à Thônex.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de majorité prie les lectrices et les lecteurs de bien vouloir se référer aux annexes 1 à 3 du présent rapport.

A l'issue de cette présentation, la commission a décidé de soumettre le contreprojet (PLR) à toutes les associations et personnes qui avaient été auditionnées au sujet de l'IN 192 par :

**Oui :** 10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

**Non :** 5 (3 S, 2 Ve)

**Abstentions :** –

## **2. Audition du Club en fauteuil roulant et de la FÉGAPH (01.10.2024)**

Le 1<sup>er</sup> octobre 2024, la commission a reçu M. Olivier Dufour, vice-président de la Fédération genevoise des associations de personnes handicapées et de leurs proches (FÉGAPH), et M<sup>me</sup> Corinne Bonnet-Mérier, présidente du Club en fauteuil roulant de Genève, association membre de la FÉGAPH.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de majorité prie les lectrices et lecteurs de bien vouloir se référer à l'annexe 4 du présent rapport.

---

<sup>1</sup> Disponible sous le lien suivant :  
<https://ge.ch/grandconseil/grandconseil/data/texte/IN00192B.pdf>

### 3. Audition de la commune de Thônex (01.10.2024)

Le 1<sup>er</sup> octobre 2024, la commission a reçu M. Bruno da Silva, maire (LC) de la commune de Thônex, co-auteur de la motion communale « pour une meilleure signalétique piétonne »<sup>2</sup>.

Lors de son audition, ce dernier a en substance déclaré :

- se réjouir de l'intérêt porté par la commission pour le projet de signalétique piétonne développé par la commune de Thônex ;
- que ce projet portait initialement sur des lieux qui ne sont pas couverts par la signalétique traditionnelle, incluant des emplacements tels que les hameaux, la mairie, le guichet et les services sociaux communaux, ou encore les espaces dédiés aux loisirs et aux activités culturelles et sportives ;
- qu'une bonne signalisation contribue à développer un réseau d'itinéraires piétons que les citoyens n'emprunteraient pas nécessairement ;
- que ce projet a ainsi permis de faire découvrir à la population locale des parties méconnues du patrimoine communal et des raccourcis souvent boisés, situés hors des axes routiers, tout en encourageant la pratique de la marche.

Sur questions d'un député (PLR), M. da Silva a par ailleurs en substance déclaré :

- que le projet est issu du besoin de mieux signaler les emplacements dans une commune qui connaît un important développement urbain ;
- que le vote de la motion par le Conseil municipal de Thônex a eu lieu à l'unanimité moins deux abstentions le 11 avril 2017, que le concept a été adopté par la commission mobilité de la commune seulement deux mois après, en juin 2017, et que le vote portant sur les emplacements et le type de signalétique souhaités a eu lieu le 11 novembre 2017 ;
- que la commune a adopté un crédit d'investissement municipal de 40 000 francs, avec une dépense réelle de 26 000 francs pour équiper plus d'une trentaine de points de signalétique ;
- que deux arbitrages ont été nécessaires, l'un pour la sélection des sites à signaler, en veillant à ce qu'ils soient complémentaires à la signalétique existante, l'autre sur les emplacements des panneaux, devant être situés sur des axes fréquentés par des piétons et des cyclistes afin d'inciter ces derniers à quitter les grands axes routiers ;

---

<sup>2</sup> L'autre co-auteur est le conseiller municipal (PLR) Florian Wünsche.

- que la population locale a favorablement accueilli ce projet et qu'aucun recours n'a été déposé contre celui-ci ;
- que, ce projet étant conforme aux réglementations en matière de signalétique, aucune critique n'a été formulée à son encontre, ni par l'administration cantonale ni par des tiers ;
- que, depuis 2017, le réseau de panneaux est passé de 20 à 36 panneaux s'adaptant aux nouveaux aménagements et aux besoins exprimés par la population ;
- que la participation des habitants est constructive, des échanges réguliers intervenant à la fois avec les citoyens et les associations telles que Pro Vélo, ce qui permet d'améliorer le projet de manière continue.

Sur questions d'un député (Ve) et d'un député (S), M. da Silva a encore en substance déclaré :

- que les panneaux se présentent comme un rectangle de couleur gris foncé, portant le nom de la destination, ainsi que deux icônes : un piéton et un vélo, accompagnés approximatif du temps de trajet ;
- qu'une carte piétonne élaborée quelques années auparavant pour les Trois-Chêne avait également servi d'inspiration, mettant en valeur certains chemins identifiés sur cette carte ainsi que de nouveaux parcours ;
- qu'à l'origine, le projet avait été conçu pour le public thônésien et qu'aucun emplacement au-delà de la commune n'a été signalé, à l'exception de la mairie de Chêne-Bourg, située à 100 mètres de la frontière thônésienne, et de certains lieux intercommunaux, tels que le centre sportif de Sous-Moulin.

#### **4. Audition de l'OCT (08.10.2024)**

Le 8 octobre 2024, la commission a reçu M. David Favre, directeur général de l'OCT, et M<sup>me</sup> Fabienne Peracino-Rostan, ingénieure.

Par souci de concision et afin d'éviter d'inutiles redites, le rapporteur de majorité prie les lectrices et lecteurs de bien vouloir se référer à l'annexe 5 du présent rapport.

#### **5. Présentation d'un contreprojet par le PS (29.10.2024)**

Le 29 octobre 2024, le rapporteur de la seconde minorité a présenté une autre proposition de contreprojet, se voulant un compromis entre l'IN 192 et le contreprojet (PLR).

En substance, ce contreprojet (S) se distingue de l'IN 192 en ce qu'il :

- renonce à l'inscription du montant de 40 millions de francs s'agissant du cofinancement cantonal et communal des infrastructures de mobilité douce ;
- introduit une nouvelle disposition relative à l'accessibilité universelle des cheminements piétonniers dans la loi sur la mobilité douce, du 15 mai 2011 (LMD, RSG H 1 80), libellée comme suit :

**« Art. 2A LMD Accessibilité universelle des cheminements piétonniers (nouveau) »**

<sup>1</sup> *Les cheminements piétonniers respectent les principes de l'accessibilité universelle.*

<sup>2</sup> *Ils sont conçus et réalisés de manière à en garantir la continuité, l'utilisation aisée et sécurisée par tous les piétons et piétonnes, y compris les personnes qui éprouvent des difficultés à s'orienter, à se mouvoir ou à communiquer, dans le respect de la norme technique VSS 640 075 « Espace de circulation sans obstacles ».*

<sup>3</sup> *Les cheminements piétonniers sont séparés des voies destinées aux autres usagers et usagères de la voie publique. Des dérogations sont possibles dans des cas particuliers.*

<sup>4</sup> *Le revêtement est réalisé conformément à la norme VSS 640 075. Il est fait en sorte que les obstacles et limites du cheminement soient aisément détectables, y compris par les personnes avec handicap visuel. Un éclairage suffisant est prévu.*

<sup>5</sup> *Les associations actives depuis plus de 3 ans dans la défense des intérêts des piétons et piétonnes, des personnes en situation de handicap et des personnes âgées sont consultées sur tout projet d'aménagement ou de modification d'un cheminement piétonnier. »*

En d'autres termes, il s'agit de répondre à l'inquiétude de la majorité de voir inscrite dans le texte même de la loi une dépense annuelle de 40 millions de francs, tout en développant une base légale ambitieuse en matière d'accessibilité universelle, notamment en consacrant la norme VSS 640 075, comme le propose d'ailleurs le DSM.

Pour le groupe (S), à l'instar de la position exprimée par la FéGAPH (cf. [annexe 4](#)), la proposition de contreprojet (PLR) est trop modeste et ne répond pas à l'objectif poursuivi par l'IN 192.

Afin de faciliter le travail de la commission et la compréhension des lectrices et lecteurs du présent rapport, le Secrétariat général du Grand Conseil (SGGC) a préparé un tableau synoptique figurant à l'[annexe 6](#).

Au nom de la commission, le rapporteur de majorité remercie le SGGC de l'élaboration de ce précieux outil.

## 6. Discussions et votes (29.10.2024, 05.11.2024, 19.11.2024)

### Premières prises de position

Le **groupe (Ve)** rappelle que son initiative se fonde sur 5 axes principaux :

1. l'affectation prioritaire du réseau secondaire à la mobilité douce ;
2. l'introduction d'un financement dédié à la mobilité douce à hauteur de 40 millions francs ;
3. la constitution d'un maillage d'aménagements piétonniers continus, directs, sécurisés et confortables ;
4. le fait de favoriser la création de zones piétonnes et de zones 30 ;
5. la création de pôles d'échanges piétons aux alentours des centralités (interfaces TPG, gares, etc.) (modification de la LMCE).

Les Verts étaient disposés à accepter un compromis en renonçant aux deux premiers axes listés ci-dessus à la condition que les trois autres soient maintenus. Toutefois, dans la mesure où aucun de ces axes n'apparaît dans le contreprojet (PLR), les Verts refuseront l'entrée en matière sur ce texte et lui préféreront le contreprojet (S).

Le **groupe (LJS)** estime que la proposition du rapporteur de seconde minorité est davantage constitutive d'une IN 192 « bis » que d'un véritable contreprojet. En effet, l'inscription du montant de 40 millions de francs n'est pas le seul point problématique de l'initiative. Concernant l'accessibilité universelle, le groupe (LJS) estime que le contreprojet (PLR) a le mérite de la clarté et qu'il n'est pas nécessaire d'aller plus loin, sous réserve de la mention de la norme VSS 640 075 comme suggéré par le DSM. Le groupe (LJS) privilégiera par conséquent le contreprojet (PLR).

Le **groupe (UDC)** rappelle qu'il s'oppose à toute modification de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE, RSG H 1 21) dans la mesure où il en demande l'abrogation pure et simple. Il estime que le contreprojet (PLR) a le mérite de la clarté et d'apporter une véritable amélioration de la législation, en particulier pour les personnes handicapées. Il soutiendra donc le contreprojet (PLR) et s'opposera au contreprojet (S).

Le **groupe (PLR)** remercie les groupes (LJS) et (UDC) de leur soutien et maintiendra son contreprojet, en y ajoutant les amendements du DSM qu'il juge nécessaires. Il remercie aussi le groupe (S) de sa tentative de compromis, mais peine à voir dans le contreprojet (S) une grande différence avec l'IN 192.

En particulier, l'affectation prioritaire du réseau secondaire à la mobilité douce est inacceptable pour le groupe (PLR), qui s'opposera donc au contreprojet (S).

### *1<sup>er</sup> débat (vote d'entrée en matière)*

Après consultation du SGGC, la commission décide de se prononcer d'abord sur le contreprojet (PLR), qui est plus éloigné de l'IN 192 que le contreprojet (S). Le cas échéant, le contreprojet écarté sera traité sous la forme d'amendements.

**Mise aux voix, l'entrée en matière sur le contreprojet (PLR) est acceptée par :**

Oui : 9 (1 LJS, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)  
 Non : 5 (3 S, 2 Ve)  
 Abstentions : 1 (1 MCG)

La commission décide donc de se concentrer sur le contreprojet (PLR) et de traiter le contreprojet (S) sous la forme d'amendements.

### *2<sup>e</sup> débat (vote article par article)*

Le contreprojet (PLR) comporte un article 1 (souligné) libellé comme suit (annexe 6, p. 1, 4<sup>e</sup> colonne) :

#### **« Art. 1 Modifications**

*La loi sur l'intégration des personnes handicapées (LIPH) (K 1 36), du 16 mai 2003, est modifiée comme suit :*

#### **Art. 5, al. 5 (nouveau, l'al. 5 ancien devenant l'al. 6)**

*<sup>5</sup> L'Etat favorise la mobilité des personnes handicapées sur le domaine public. L'aménagement des cheminements piétonniers tient compte des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite. »*

Selon une députée (Ve), la LIPH ne traite pas directement des personnes handicapées, mais des institutions qui les accueillent. Elle estime donc qu'il conviendrait de modifier une autre loi que la LIPH. Par ailleurs, elle relève que les termes « personnes handicapées » sont couramment utilisés dans les textes internationaux, mais que les termes « personnes en situation de handicap » seraient aussi acceptables.

Un député (S) rappelle que ces derniers termes ont été choisis dans l'avant-projet de loi cantonal sur l'égalité et les droits des personnes en situation de handicap. Il laisse donc le choix aux auteurs de la proposition.

Afin de tenir compte de ce qui précède et au vu de l'opposition du groupe (UDC) de modifier la LMCE, une députée (PLR) propose tout simplement de modifier la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016 (LMob, RSG H 1 20), en adoptant un nouvel article 4, alinéa 3. Elle consent par ailleurs à remplacer les termes « personnes handicapées » par « personnes en situation de handicap ». Il conviendra donc de modifier également le titre du contreprojet.

La présidente met aux voix le nouveau titre du contreprojet (PLR) :

« *Projet de loi modifiant la loi sur la mobilité (LMob) (H 1 20) (contreprojet à l'IN 192)* »

Mis aux voix, ce nouveau titre est accepté par :

Oui : 9 (1 LJS, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)  
 Non : –  
 Abstentions : 6 (3 S, 2 Ve, 1 MCG)

La présidente met aux voix le nouveau préambule du contreprojet (PLR) :

### **Art. 1 Modifications**

*La loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016 (LMob) (H 1 20), du 23 septembre 2016, est modifiée comme suit :*

Mis aux voix, ce nouveau préambule est accepté par :

Oui : 9 (1 LJS, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)  
 Non : 2 (2 Ve)  
 Abstentions : 4 (3 S, 1 MCG)

La présidente met aux voix l'adoption d'un nouvel article 4, alinéa 3 de la LMob, libellé comme suit :

### **Art. 4, al. 3 (nouveau)**

*<sup>5</sup> L'Etat favorise la mobilité des personnes handicapées sur le domaine public. L'aménagement des cheminements piétonniers tient compte des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite. »*

**Mis aux voix, le nouvel art. 4 al. 3 LMob est adopté par :**

Oui : 9 (1 LJS, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)  
 Non : 2 (2 Ve)  
 Abstentions : 4 (3 S, 1 MCG)

A l'instar de l'IN 192, le contreprojet (S) comporte un article 1 (souligné) libellé comme suit (annexe 6, p. 1 à 4, 3<sup>e</sup> colonne) :

**« Art. 1 Modifications**

*La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 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, lettres g et h (nouvelles)**

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

*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) et lettre g (nouvelle)**

*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 ;*

*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 ».*

Un député (S) annonce que cet article 1 (souligné) est désormais un amendement au contreprojet (PLR) sous la forme d'un article 2 (souligné).

Un député (UDC) fait remarquer que, si cet article 2 (souligné) modifiant la LCME est refusé, alors l'ensemble des modifications proposées par le groupe (S) à cette loi qui sont proposées tomberont.



**Mis aux voix, cet amendement (S) au contreprojet (PLR) sous la forme d'un nouvel article 2 (souligné) est refusé par :**

Oui : 6 (3 S, 2 Ve, 1 MCG)  
 Non : 9 (1 LJS, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)  
 Abstentions : –

Tant l'IN 192 que le contreprojet (S) comportent un article 2 (souligné) (cf. annexe 6, p. 5, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> colonnes), intitulé :

« **Art. 2 Modifications à d'autres lois**

*La loi sur la mobilité douce (LMD) (H 1 80), du 15 mai 2011, est modifiée comme suit : »*

**Mis aux voix par la présidente, cet article 2 (souligné) est accepté par :**

Oui : 11 (3 S, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)  
 Non : 2 (1 LJS, 1 MCG)  
 Abstentions : 2 (2 Ve)

Le DSM propose deux amendements à l'art. 1 LMD (annexe 6, p. 5, 5<sup>e</sup> colonne), libellés comme suit :

« **Art. 1 Principe**

<sup>1</sup> *Les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir des réseaux complets et sécurisés au service des déplacements du quotidien et de loisirs des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.*

<sup>2</sup> *Le Conseil d'Etat établit un plan d'actions des mobilités actives ».*

Les textes soulignés ci-dessus sont les adjonctions proposées par le DSM à l'actuel art. 1 LMD.

Une députée (PLR) ne comprend pas la nécessité de l'amendement à l'art. 1 al. 1 LMD, mais n'a pas d'objection à adapter l'art. 1 al. 2 LMD à la nouvelle terminologie en vigueur.

M. Favre explique que le premier de ces deux amendements a pour but d'anticiper la mise en œuvre par le canton de Genève de la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables (LVS), qui prévoit la création d'un réseau pour le quotidien et d'un réseau de loisirs.

Un député (UDC) estime que ce point dépasse le cadre du contreprojet à l'IN 192 et propose que cette question fasse l'objet d'un PL distinct avec un

exposé des motifs spécifique. Il ajoute qu'un tel amendement aurait pour effet de créer de la confusion au moment du vote populaire.

Un député (S) rejoint ses collègues (PLR) et (UDC) sur ce point.

Un député (PLR) propose une autre solution. L'art. 1 al. 1 LMD ne prévoit actuellement qu'un seul « réseau complet et sécurisé au service des déplacements ». L'amendement du DSM qui propose le recours au pluriel est donc le bienvenu. En revanche, il lui paraît également opportun de supprimer les termes « du quotidien et de loisirs » de cet amendement.

Un député (S) estime que parler de plusieurs réseaux apporte de la confusion et qu'il serait préférable de conserver un seul réseau unique et cohérent.

La présidente met aux voix l'amendement du DSM à l'art. 1 al. 1 LMD, sous-amendé par le groupe (PLR), libellé comme suit :

*« Les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir des réseaux complets et sécurisés au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines ».*

**Cet amendement du DSM à l'art. 1 al. 1 LMD, sous-amendé par le groupe (PLR) est accepté par :**

Oui : 8 (2 MCG, 1 LJS, 1 LC, 4 PLR)  
 Non : 6 (3 S, 2 Ve, 1 UDC)  
 Abstentions : 1 (1 UDC)

La présidente met aux voix l'amendement du DSM à l'art. 1 al. 2 LMD, libellé comme suit :

*« Le Conseil d'Etat établit un plan d'actions des mobilités actives ».*

**Cet amendement du DSM à l'art. 1 al. 2 LMD est accepté par :**

Oui : 7 (1 LJS, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR)  
 Non : 4 (3 S, 1 Ve)  
 Abstentions : 4 (1 Ve, 1 MCG, 2 UDC)

Le DSM propose un amendement à la phrase introductive de l'art. 2 LMD (annexe 6, p. 6, 5<sup>e</sup> colonne), libellé comme suit :

**« Art. 2 Offre de base**

*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, conformément à l'article 19 de la loi sur les voies cyclables du 18 mars 2022 : »*

Le texte souligné ci-dessus est une adjonction proposée par le DSM à la phrase introductive de l'art. 2 LMD actuel. Le texte barré est une proposition de suppression.

Une députée (PLR) estime que cette suppression pourrait inquiéter les rangs de la gauche, même si ce délai est déjà échu. En effet, il s'agit du délai de la LMD telle qu'adoptée en 2011.

M. Favre explique qu'il s'agit là aussi d'amendements ayant pour but d'anticiper la mise en œuvre par le canton de la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables (LVS). En effet, cette dernière prévoit que les cantons disposeront de 5 ans pour préparer un plan pour un réseau de loisirs et un réseau du quotidien, destiné respectivement aux pendulaires et aux déplacements plus lents. La mise en œuvre de cette nouvelle loi doit ensuite se faire sur une période de 20 ans, ce qui justifie la suppression du délai de 8 ans.

M. Favre reconnaît ensuite un écueil historique : comme il s'agit du plan d'action de la mobilité douce prévu par la LMD lors de son adoption en 2011, ce délai de 8 ans peut subsister même s'il est dépassé. Par conséquent, il ne faut pas non plus ajouter la référence à la LVS.

Ces amendements sont donc retirés par le DSM.

Le contreprojet (S) propose de modifier l'art. 2 LMD (annexe 6, p. 6, 3<sup>e</sup> colonne) comme suit :

**« Art. 2, phrase introductive (nouvelle teneur), lettre b (nouvelle, les lettres b à d anciennes devenant les lettres c à e), et 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. »*

**Mis aux voix, cet amendement (S) au contreprojet (PLR) à l'art. 2 LMD est refusé par :**

Oui : 6 (3 S, 2 Ve, 1 MCG)  
 Non : 8 (1 LJS, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)  
 Abstentions : –

Le contreprojet (PLR) propose l'adoption de deux nouvelles lettres d et e à l'art. 2 LMD, l'ancienne lettre d devenant la lettre f (annexe 6, p. 6, 4<sup>e</sup> colonne), libellées comme suit :

- « d) *des magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues ;*  
 e) *une signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes ;* »

Le DSM propose d'ajouter à la let. d les termes « *dans le respect de la norme VSS SN 640075* » (annexe 6, pp. 6-7, 5<sup>e</sup> colonne).

Selon PROCAP, « *la norme VSS SN 640075 « Trafic des piétons. Espace de circulation sans obstacles » définit les règles de construction des infrastructures extérieures pour les personnes avec handicap. Cette norme s'applique à toutes les infrastructures de transport où le trafic piétonnier est admis et qui doivent être construites sans obstacles ou adaptées aux personnes handicapées* »<sup>3</sup>.

**Mis aux voix, le nouvel art. 2 let. d LMD du contreprojet (PLR), tel que sous-amendé par le DSM, est accepté par :**

Oui : 14 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 1 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)  
 Non : –  
 Abstentions : 1 (1 MCG)

Le nouvel art. 2 let. e LMD du contreprojet (PLR) concernant l'établissement d'une signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes est adoptée sans opposition.

Le contreprojet (S) comporte un art. 2A LMD (nouveau) (cf. annexe 6, p. 8, 3<sup>e</sup> colonne), libellé comme suit :

<sup>3</sup> <https://www.procap.ch/fr/prestations/conseil-et-information/construction-sans-obstacles/fiches-techniques-et-contrôle/trafic-des-pietons/>

**« Art. 2A LMD Accessibilité universelle des cheminements piétonniers (nouveau) »**

<sup>1</sup> Les cheminements piétonniers respectent les principes de l'accessibilité universelle.

<sup>2</sup> Ils sont conçus et réalisés de manière à en garantir la continuité, l'utilisation aisée et sécurisée par tous les piétons et piétonnes, y compris les personnes qui éprouvent des difficultés à s'orienter, à se mouvoir ou à communiquer, dans le respect de la norme technique VSS 640 075 « Espace de circulation sans obstacles ».

<sup>3</sup> Les cheminements piétonniers sont séparés des voies destinées aux autres usagers et usagères de la voie publique. Des dérogations sont possibles dans des cas particuliers.

<sup>4</sup> Le revêtement est réalisé conformément à la norme VSS 640 075. Il est fait en sorte que les obstacles et limites du cheminement soient aisément détectables, y compris par les personnes avec handicap visuel. Un éclairage suffisant est prévu.

<sup>5</sup> Les associations actives depuis plus de 3 ans dans la défense des intérêts des piétons et piétonnes, des personnes en situation de handicap et des personnes âgées sont consultées sur tout projet d'aménagement ou de modification d'un cheminement piétonnier ».

**Mis aux voix, cet amendement (S) au contreprojet (PLR) par l'ajout d'un nouvel art. 2A LMD est refusé par :**

Oui : 3 (3 S)

Non : 8 (1 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Abstentions : 3 (1 Ve, 1 LJS, 1 MCG)

A l'instar de l'IN 192, le contreprojet (S) comporte une modification à l'art. 3B al. 2 LRoutes (cf. annexe 6, p. 9, 3<sup>e</sup> colonne), libellé comme suit :

« <sup>2</sup> La loi sur les routes (LRoutes) (L 1 10), du 28 avril 1967, est modifiée comme suit :

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

<sup>2</sup> 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 ».

**Mis aux voix, cet amendement (S) au contreprojet (PLR) est refusé par :**

Oui : 4 (3 S, 1 Ve)

Non : 10 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)

Abstentions : –

L'article 3 (souligné) du contreprojet (PLR) concernant l'entrée en vigueur (cf. annexe 6, p. 10, 4<sup>e</sup> colonne) est adopté sans opposition.

### *3<sup>e</sup> débat*

Le **groupe (S)** déclare que, même si le contreprojet (PLR) a été amélioré, notamment par l'introduction de la norme VSS SN 640075, il ne traite qu'une infime partie de l'initiative, qui portait un projet global pour le développement du réseau piétonnier. En renonçant au volet financier, le groupe (S) estime avoir fait une concession importante. Il continuera donc de privilégier l'IN 192 par rapport au contreprojet (PLR).

Le **groupe (Ve)** exprime sa déception à propos d'un contreprojet qui ne reprend aucun des cinq axes principaux de l'initiative. Il rappelle que toutes les personnes auditionnées, y compris l'ACG et le Conseil d'Etat, étaient à l'origine favorables à l'IN 192. Les Verts sont prêts à faire des concessions, mais trouvent inacceptable de rejeter tous les axes novateurs proposés. Le peuple aura donc le dernier mot.

Le **groupe (PLR)** regrette le maximalisme des initiants et de la gauche. Le contreprojet (PLR) offre une vraie plus-value et une réelle amélioration par rapport à la législation en vigueur. Le PLR déplore par conséquent que l'IN 192, qui ne prévoit strictement rien pour les personnes en situation de handicap et qui aurait pour effet de dépenser 40 millions de francs par année dans le vide, n'ait pas été purement et simplement retirée.

Le **groupe (UDC)** remercie le PLR de son contreprojet très clair et précis qui constitue un grand pas en avant pour les personnes à mobilité réduite. Il s'opposera à l'IN 192 qui va beaucoup trop loin et soutiendra le contreprojet (PLR).

Le **groupe (LC)** se réjouit que l'IN 192 ait pu mettre en lumière l'importance de la marche et de la sécurité des piétons dans un environnement urbain dense. Il estime toutefois que le contreprojet (PLR) a l'avantage d'être cohérent, équilibré et économique, puisque, contrairement à l'initiative, il évitera d'engendrer des dépenses annuelles de 40 millions de francs. Ce contreprojet répond à de nombreuses demandes, notamment des personnes en situation de handicap, ce que l'initiative ne fait pas.

Le **groupe (LJS)** est opposé à l'initiative et dit qu'il votera à contrecœur le contreprojet (PLR).

Le **groupe (MCG)** indique qu'il soutiendra le contreprojet (PLR) dans la mesure où il est vraiment de nature à répondre aux attentes des piétons. Il refusera en revanche l'IN 192.

**Mis aux voix par la présidente en 3<sup>e</sup> débat, le contreprojet (PLR) à l'IN 192, tel qu'amendé, est adopté par :**

Oui :	9 (1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 3 PLR, 2 UDC)
Non :	5 (3 S, 2 Ve)
Abstentions :	–

*Préavis pour la catégorie de débat : II, 60 minutes*

Annexes :

1. *Présentation d'un contreprojet (PLR) à l'IN 192, du 03.09.2024*
2. *Motion « pour une meilleure signalétique piétonne » adoptée par le Conseil municipal de Thônex, du 11.04.2017*
3. *Demande d'un crédit de CHF 40 000.- destiné à mettre en œuvre une signalétique pour la mobilité douce, de la commune de Thônex (2017)*
4. *Papier de position de la FéGAPH à la commission, du 01.10.2024*
5. *Présentation du DSM à la commission, du 08.10.2024*
6. *Tableau synoptique du SGGC à la commission, du 18.10.2024*



INITIATIVE POPULAIRE CANTONALE LÉGISLATIVE

## INITIATIVE PIÉTONNE : POUR UN CANTON QUI MARCHE

# Proposition de contre-projet à l'IN 192

## Commission des transports du Grand Conseil

**Murat Julian ALDER (PLR)**

Genève, le 03.09.2024

## IN 192

### Principaux inconvénients de l'IN 192 selon la majorité :

- nouvelle attaque contre les transports individuels motorisés ;
- coûts annuels à la charge du canton de 40 millions de francs sans précision quant à leur affectation précise ;
- révision inutile et trop détaillée de nombreuses dispositions légales en matière de mobilité.



## IN 192

### Principale plus-value de l'IN 192 selon la majorité :

- mise en lumière de l'insuffisance de l'accessibilité aux infrastructures publiques pour les personnes à mobilité réduite ;
- reconnaissance des déplacements à pied comme un moyen de transport à part entière.

## Bases constitutionnelles

### Art. 16 al. 1 Cst. GE

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

### Art. 209 al. 1 Cst. GE

L'Etat favorise l'intégration économique et sociale des personnes handicapées.

### Art. 190 al. 4 Cst. GE

[L'Etat] encourage la mobilité douce.

## Bases légales

**Loi sur l'intégration des personnes handicapées du 16 mai 2003, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004 (RSG K 1 36, LIPH)**

### **Article 5 Mesures**

<sup>1</sup> L'Etat encourage les initiatives publiques ou privées favorisant l'intégration des personnes handicapées.

<sup>2</sup> En particulier, les institutions s'occupant d'insertion s'efforcent de placer les personnes handicapées dont elles assument la réadaptation professionnelle, tant dans le secteur public que dans l'économie privée.

## Bases légales

### **Article 5 Mesures**

<sup>3</sup> Les services de l'Etat, les communes et les institutions de droit public, ainsi que les concessionnaires de services publics, sont tenus d'apporter leur appui pour le placement dans leurs services des personnes handicapées.

<sup>4</sup> L'Etat soutient le financement de travaux de transformations architecturales visant à rendre les lieux ouverts au public accessibles aux personnes handicapées, en sus de ceux qui doivent être effectués en vertu de l'article 109 de la loi sur les constructions et installations diverses, du 14 avril 1988.

## Bases légales

### Article 5 Mesures

<sup>5</sup> L'Etat encourage l'expression des personnes handicapées et soutient les initiatives visant à intégrer ces dernières dans les activités socio-culturelles.

## Bases légales

**Loi sur la mobilité douce, du 15 mai 2011, entrée en vigueur le 30 août 2011 (RSG H 1 80, LMD)**

### Art. 1 Principe

<sup>1</sup> Les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat établit un plan d'actions de la mobilité douce.

## Bases légales

### Art. 2 Offre de base

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 :

- a) des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sont aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce ;
- 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;

## Bases légales

### Art. 2 Offre de base

- 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;
- d) la régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce.

## Bases légales

### Art. 3 Financement

<sup>1</sup> Le financement est assuré par les autorités cantonales et municipales.

<sup>2</sup> L'Etat participe au financement des aménagements réalisés par les communes, pour autant qu'ils soient inscrits au plan d'actions de la mobilité douce prévu par l'article 1, alinéa 2.

## Plans d'actions

- **Plan d'actions de la mobilité douce 2019-2023**

<https://www.ge.ch/document/17658/telecharger>



## Plans d'actions

- **Stratégie piétons et d'accessibilité universelle du Grand Genève (2020)**

[https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/strategie\\_pietons\\_accesibilite\\_grand\\_geneve\\_decembre\\_2020.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/strategie_pietons_accesibilite_grand_geneve_decembre_2020.pdf)



## Plans d'actions

- **Plan d'actions des mobilités actives 2024-2028 (PAMA)**

<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01592.pdf>



## 10 actions proposées par le PAMA 24-28

1. Développer les réseaux des mobilités actives, en lien avec le contreprojet à l'in 183, en réalisant des aménagements efficaces, confortables et sécurisés pour les piétons et les cyclistes (+ 80 km d'aménagements);
2. participer à la mise en œuvre de la stratégie piétonne et d'accessibilité universelle à l'échelle du Grand Genève;
3. aménager au minimum 2 magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues;
4. améliorer la qualité et la sécurité des itinéraires en traitant les points problématiques, en coordination avec les acteurs de terrain;

## 10 actions proposées par le PAMA 24-28

5. réaliser des actions de sensibilisation et de promotion, notamment en lien avec la santé et la réduction des nuisances;
6. anticiper la réalisation des axes forts vélos au moyen de tests concertés;
7. assurer la continuité des itinéraires cyclables aux points de passage douaniers;
8. développer des titres de transports multimodaux;
9. développer des hubs de mobilité multimodaux;
10. mettre en œuvre une nouvelle concession « Vélopartage » à l'échelle transfrontalière.

## Contre-projet à l'IN 192

**1<sup>ère</sup> proposition** : inscrire dans la législation une disposition pour mettre en œuvre les art. 16 al. 1 et 209 al. 1 Cst. GE en matière de mobilité des personnes handicapées.

### **Art. 5 LIPH, al. 5 (nouveau, l'actuel al. 5 devient l'al. 6)**

L'Etat favorise la mobilité des personnes handicapées sur le domaine public. L'aménagement des cheminements piétonniers tient compte des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.

## Contre-projet à l'IN 192

### **Remarque**

Une consultation publique sur l'avant-projet de loi sur l'égalité et les droits des personnes en situation de handicap est en cours :

<https://www.ge.ch/document/consultation-publique-avant-projet-loi-egalite-droits-personnes-situation-handicap-cours>

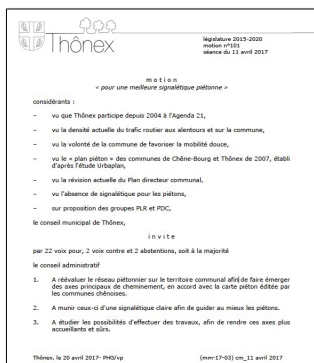
Cet avant-projet ne comporte toutefois aucune disposition spécifique en matière de mobilité des personnes handicapées.



## Contre-projet à l'IN 192

### 2<sup>ème</sup> proposition : ajout d'une action au PAMA 24-28

- Réévaluer le réseau piétonnier sur le territoire cantonal afin de faire émerger des axes principaux de cheminement, au besoin en les rendant plus accueillants et plus sûrs ;
- doter l'ensemble des communes d'une signalétique claire selon le modèle thônésien.



(document à disposition)

## Contre-projet à l'IN 192



(document à disposition)

## Contre-projet à l'IN 192

**3ème proposition** : inscrire dans la législation des dispositions pour mettre en œuvre l'art. 190 al. 4 Cst. GE en matière de mobilité piétonne qui seront concrétisées par le plan d'actions prévu par la LMD.

**Art. 2 LMD, let. d et e (nouvelle teneur, l'actuelle let. d devient la let. f)**

- d. des magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues ;
- e. une signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes ;

## Propositions d'audition

- FéGAPH (qui en fait la demande)
- Commune de Thônex
- Office cantonal des transports (OCT)



Thônex

législature 2015-2020  
motion n°101  
séance du 11 avril 2017

m o t i o n  
« pour une meilleure signalétique piétonne »

considérants :

- vu que Thônex participe depuis 2004 à l'Agenda 21,
- vu la densité actuelle du trafic routier aux alentours et sur la commune,
- vu la volonté de la commune de favoriser la mobilité douce,
- vu le « plan piéton » des communes de Chêne-Bourg et Thônex de 2007, établi d'après l'étude Urbaplan,
- vu la révision actuelle du Plan directeur communal,
- vu l'absence de signalétique pour les piétons,
- sur proposition des groupes PLR et PDC,

le conseil municipal de Thônex,

i n v i t e

par 22 voix pour, 2 voix contre et 2 abstentions, soit à la majorité

le conseil administratif

1. A réévaluer le réseau piétonnier sur le territoire communal afin de faire émerger des axes principaux de cheminement, en accord avec la carte piéton éditée par les communes chénoises.
2. A munir ceux-ci d'une signalétique claire afin de guider au mieux les piétons.
3. A étudier les possibilités d'effectuer des travaux, afin de rendre ces axes plus accueillants et sûrs.

Thônex, le 20 avril 2017- PHG/vp

(mm-17-03) cm\_11 avril 2017



## Exposé des motifs

**Demande d'un crédit de CHF 40'000.- destiné à mettre en œuvre une signalétique pour la mobilité douce**



## 1. Introduction

Le Conseil Municipal a voté lors de sa séance du 11 avril 2017 la motion n° 101 intitulée « pour une meilleure signalétique piétonne ».

Afin de répondre à celle-ci, le service technique a développé un projet faisant l'objet de la présente demande de crédit de réalisation.

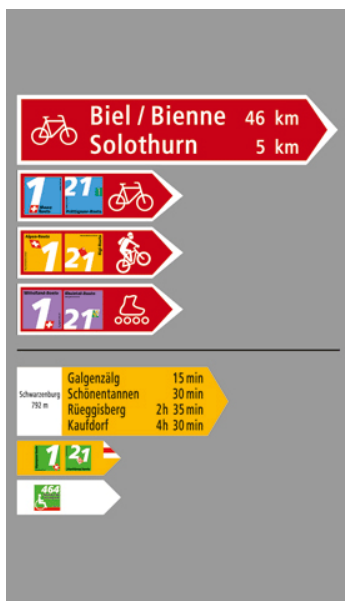
## 2. Approbation par la DGT (Direction Générale des Transports)

Il existe deux types de signaux officiels destinés à guider le trafic de mobilité douce.

Il s'agit :

- d'une part, de ceux prévus dans l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) qui portent des inscriptions sur fond rouge ;
- et d'autre part, des signaux reconnus par les normes fédérales et cantonales pour le guidage des chemins de randonnée pédestre portant des inscriptions sur fond jaune, voire blanc.

Ci-dessous les deux types de signaux officiels :



L'installation des signaux officiels implique une procédure, une responsabilité et des principes de mise en œuvre qui ne correspondent pas à l'intention de ce projet communal.

Ainsi, nous devons admettre une troisième catégorie de signaux qui sort du cadre officiel, et qui vise à créer un jalonnement pour les touristes.

C'est la raison pour laquelle, nous avons obtenu, par courrier du 6 juillet 2017, un accord formel du service cantonal compétent (DGT) qui autorise la Commune à développer ce projet, pour autant que les panneaux ne soient pas posés sur des poteaux supportant déjà une signalisation routière officielle.

Enfin, certains emplacements choisis nécessitent l'accord du propriétaire du fonds pour installer les poteaux d'indications sur leur domaine (domaine public cantonal ou privé). Cette démarche sera traitée dans la phase de réalisation du projet.

### **3. Modèles de signalétique retenu**

#### **3.1 Plaque d'indication**

Il s'agit d'un panneau de tôle en aluminium de 5 mm avec un film « anti-graffiti » et protection UV, non réfléchissant imprimé sur film.



### 3.2 Le totem

Il s'agit du modèle Cyti-Info-System 500 (CIS) avec autocollant DIGIPRINT incluant un traitement « anti-graffiti » et protection UV.



### 3.3 Liste du matériel

Le plan d'emplacement des signaux figure en annexe.

Les 3 totems sont prévus à la Mairie, sur la place de Graveson et au futur centre administratif de l'avenue Tronchet.

#### Récapitulatif de la liste du matériel

Nombre de postes	N° Position	Nouveaux mâts	Nombre de panneaux de directions	Nombre de panneaux de directions recto-verso	Remarques
1	1	0	3	0	
1	2	0	3	0	
1	3	0	3	3	
1	4	0	1	1	1 seule indication : Villette
1	5	1	4	4	Emplacement mât à préciser - demander accord de l'Etat
1	6	0	3	1	
1	7	0	4	4	
1	9	0	2	2	Demander accord CSSM
1	10	1	3	3	remplacer mât existant
1	11	1	4	4	remplacer mât existant
1	12	1	4	4	Demander accord propriétaire
1	13	1	5	5	Demander accord régie
1	14	1	5	5	
1	15	1	6	6	mât à poser sur parapet béton (platine)
1	17	1	1	1	remplacer mât galvanisé existant par un nouveau galvanisé H = 3m
1	18	1	5	5	
1	20	1	3	3	Demander accord régie
1	21	1	6	6	
1	22	1	7	7	
<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>12</b>	<b>72</b>	<b>64</b>	

## 4. Approbation dans les commissions du Conseil Municipal

### 4.1 Commission de circulation du 23 mai 2017

La commission de circulation du 23 mai 2017 a approuvé le principe du projet, moyennant certaines modifications.

### 4.2 Commission de circulation du 5 octobre 2017

La commission de circulation du 5 octobre 2017 a approuvé le projet définitif et voté le crédit d'investissement faisant l'objet de la présente demande.



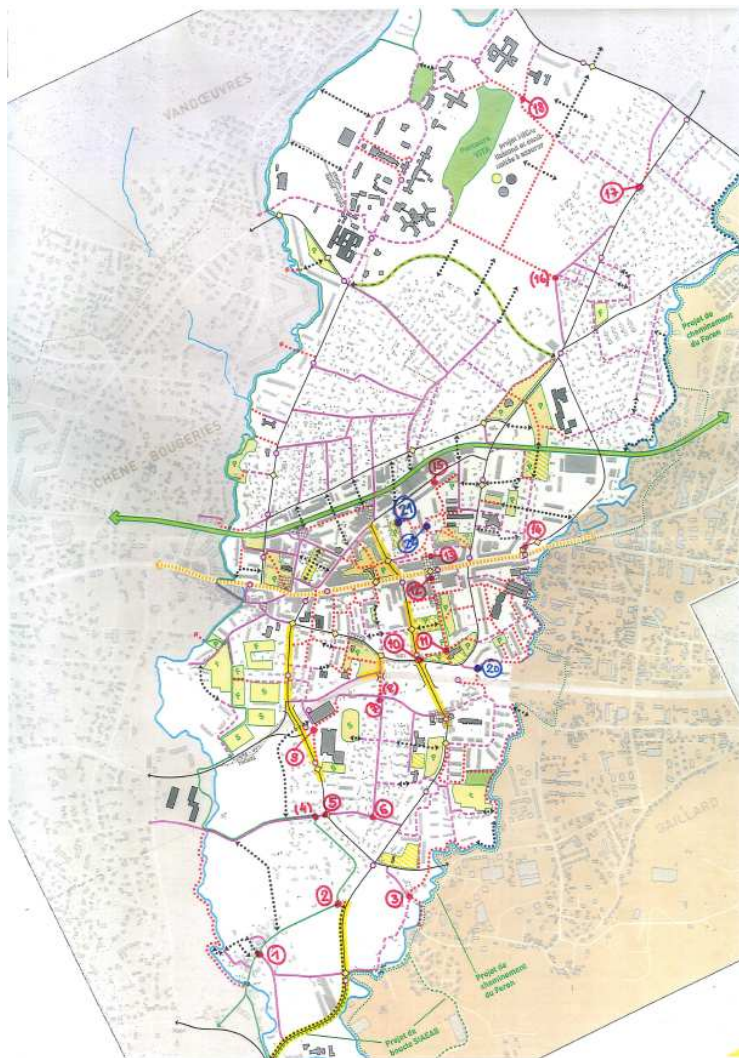
**5. Descriptifs des coûts**

Prix signalétique	26'079.80
3 totems	10'193.10
Total 1	36'272.90
Divers et imprévus ~10%	3'727.10
<b>Total 2 – Montant demandé</b>	<b>40'000.00</b>

Service technique / 12.10.2017

## Annexes:

## Emplacements des signaux



Fégaph IN 192 – Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20241001

# fégaph

Fédération Genevoise des  
Associations de Personnes  
Handicapées et de leurs proches

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

### **Contre-projet**

### **Papier de position** *1<sup>er</sup> octobre 2024*

## **Audition par la Commission des transports du Grand Conseil**

*Rédaction : Olivier Dufour, Vice-président de la fégaph  
et membre du Comité du CFRGe*

**→ Contacts : fégaph : [odufour@fegaph.ch](mailto:odufour@fegaph.ch)**  
*Fégaph : c/o Insieme, rue de la Gabelle 7, 1227 Carouge*

Fégaph *IN 192 – Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20241001*

## Table des matières

1. Position de la fégaph et du CFRGe sur l'IN 192.....	4
2. Travaux, projets et engagements ultérieurs à septembre 2023 .....	5
3. Position par rapport au Contre-projet .....	7
SYNOPTIQUE IN 192 – 18-09-24 complété.....	8
Conclusion.....	17
Présentation de la fégaph.....	18
Références - Bibliographie .....	19

Fégaph IN 192 – Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20241001

## Représentants

Olivier Dufour, Vice-président 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  
Corinne Bonnet-Mérier, Présidente du CFRGe, Présidente a.i. d'HAU

### 1. Position de la fégaph et du CFRGe sur l'IN 192

La fégaph et le CFRGe ont déjà rencontrés votre Commission en septembre 2023.

Nous vous avons alors exposé notre position commune basée sur la large « *expertise utilisateur et utilisatrice*<sup>1</sup> » des associations membres ainsi que sur les besoins particuliers des diverses personnes vivant avec des incapacités. Ceux-ci sont décrits dans divers documents publics et, particulièrement dans la Norme « *Trafic piétonnier, Espace de circulation dans obstacles* » VSS 640075 et 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.

Comme nous l'avions indiqué à votre Commission, l'IN 192 porte la mise en œuvre de plusieurs articles de la CDPH et des législations fédérale et cantonale correspondantes.

Nous ne reprendrons donc pas en détail ces éléments et nos arguments favorables à l'IN 192 que vous trouvez dans l'IN 192-B aux pages 60 à 87 et montrés aux pages 48 à 59<sup>2</sup>. Le document, pages 88 à 101, de l'Audition du Bureau conseil cantonal HAU ajoute des informations techniques importantes.

Nous relevons, toutefois, les points principaux suivant :

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

- a) La marche ? : → Une évidence oubliée et négligée dans l'espace public alors qu'elle est fondamentale et contribue à la socialisation et à la santé, notamment ;
- b) De qui et de quoi parlons-nous ? : → De la vie des personnes vivant avec des incapacités personnes et dont les droits sont garantis par notre constitution cantonale et le droit supérieur ;
- c) Se déplacer alors que l'on est une personne à mobilité réduite, en fauteuil roulant... : → *Des multiples barrières horizontales et verticales rencontrées quotidiennement* ;

2. Espaces publics et situations handicapantes : pour l'accessibilité universelle (AU)<sup>3</sup> :

....Une nécessaire évolution de la mobilité piétonne sur le territoire genevois émerge depuis quelques années ;

3. 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, **point cardinal que le contreprojet ne reprend pas !**

4. Les personnes en fauteuil roulant sont des piétonnes :

Sur la base de l'accessibilité universelle, 3 principes fondamentaux

Sécurité des cheminements

Continuité des cheminements

Confort des cheminements

a) Revêtements des espaces piétonniers et mixtes

b) Qualité des pentes à franchir dans les espaces pour les UMR et UFR est une préoccupation constante ;

c) 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<sup>4</sup>. Il en va de même pour les personnes malvoyantes.

<sup>1</sup> User experience ou UX, [https://fr.wikipedia.org/wiki/Exp%C3%A9rience\\_utilisateur](https://fr.wikipedia.org/wiki/Exp%C3%A9rience_utilisateur)

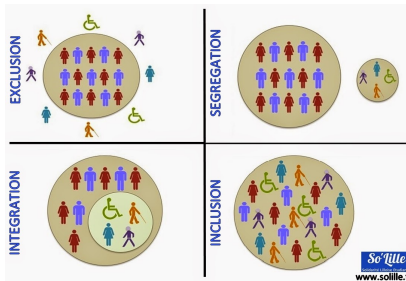
<sup>2</sup> <https://ge.ch/grandconseil/grandconseil/data/texte/IN00192B.pdf>

<sup>3</sup> CDPH, art. 2 : <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2014/245/fr>

<sup>4</sup> VSS 640075 ETSIA 500, chapitre 4, et Annexe D ; VSS 640075 art. 27 et Annexe,

Fégaph IN 192 – Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20241001

Pour les associations représentant les personnes vivant avec des incapacités, la solution c'est l'inclusion...



## 2. Travaux, projets et engagements ultérieurs à septembre 2023

Alors que le Canton de Genève entreprend maintenant de réviser son Plan directeur dans le cadre de la transition écologique de l'agglomération Grand Genève, la ville universellement accessible est la condition de base pour les UMR et les UFR pour des espaces publics sans situations handicapantes.

Depuis septembre 2023, les réflexions et les engagements en faveur de la mobilité piétonne dans le canton, comme dans l'agglomération grand genevoise, ont progressé. Certains de ces travaux sont indiqués dans la Présentation du Contre-projet de Monsieur le Député Alder, que nous remercions pour ce document et ses propositions. Toutefois, nous devons préciser certains points pour dégager une position sur le contre-projet proposé.

### 1. « Plan d'actions des mobilités actives 2024 – 2028 (PAMA) »<sup>5</sup> :

Le PAMA 24-28

a) pose 5 « principes généraux », dont par exemple :

2. Développer une stratégie piétonne et d'accessibilité universelle à l'échelle du Grand Genève ;
4. Développer un réseau interconnecté et favoriser l'intermodalité ;

b) propose des actions, dont par exemple :

2. Participer à la mise en œuvre de la stratégie piétonne et d'accessibilité universelle à l'échelle du Grand Genève ;
4. Améliorer la sécurité des itinéraires en mettant en place un processus de remontées terrain et de traitement des points problématiques.

### 2. « Avant projet de Loi pour l'égalité et les droits des personnes en situation de handicap (LED-H) »<sup>67</sup> »

Art. 7. « Mesure de lutte contre les discriminations et pour la promotion de l'égalité » :

« al. 1. Les entités visées à l'article 3 (notamment canton et communes) prennent les mesures pour prévenir, éliminer ou réduire les discriminations qui frappent les personnes en situation de handicap. Ces mesures sont prises d'office et peuvent ponctuellement être développées spécifiquement pour les personnes en situation de handicap. »

« al. 5 Les mesures recouvrent tous les domaines de la vie, en particulier celui de l'emploi, du logement, de l'éducation et de la formation, de la mobilité, de la santé, de la culture, du sport et des loisirs ainsi que de l'accessibilité physique et informationnelle. »

<sup>5</sup> <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01592.pdf>

<sup>6</sup> <https://www.ge.ch/document/35993/telecharger>

<sup>7</sup> points en relation avec le sujet soulignés par nous

Fégaph IN 192 – Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20241001

**Art. 10 « Accessibilité » :**

*« al. 1 Les entités visées à l'article 3 (notamment canton et communes) prennent les mesures urbanistiques, architecturales, techniques et personnelles nécessaires pour rendre leurs prestations, bâtiments, installations et équipements accessibles aux personnes en situation de handicap. »*

**Art. 11 « Inventaire des barrières à l'accessibilité » :**

*« al. 1 Les entités visées à l'article 3 alinéa 1 (notamment canton et communes), dressent tous les cinq ans un inventaire des barrières, notamment urbanistiques, architecturales ou techniques, dans leurs patrimoines administratifs et financiers respectifs devant être corrigées en priorité. »*

Ainsi, si l'Avant projet LED-H ne comporte pas de mesures spécifiques à la « mobilité », celle-ci fait bien partie des mesures d'accessibilité qui doivent être prises afin que celle-ci ne soit pas discriminatoire.

**3. « Stratégie multimodale transfrontalière 2050 »<sup>8</sup>**

Dans le cadre des travaux de réflexion pour la révision du Plan directeur cantonal et l'élaboration des futurs projets d'agglomération -5 et suivants- le GLCT de l'agglomération francovaldogenevoise a décidé de se doter d'une stratégie multimodale de mobilité, adoptée le 2 juillet 2024.

La mobilité, multimodale, doit faire sa part pour atteindre les objectifs du Plan climat cantonal.

*Il est constaté que « moins de la moitié des déplacements inférieurs à 1 km sont réalisés à pied (50% le sont en voiture) pouvant révéler des lacunes certaines sur le plan des équipements piétons en termes de sécurité, de continuité ou de confort, notamment dans les zones périurbaines et périphériques. » (p.11).*

Trois principes directeurs pour la mobilité active sont posés :

*« orienter l'extension des équipements dédiés aux modes doux et l'appréhension des modalités de gestion du réseau au travers d'une déclinaison centrée sur l'usager ; favoriser les modes actifs pour promouvoir la santé publique et améliorer la qualité de vie et l'environnement ;*

*renforcer et requalifier les liaisons et les aménagements en faveur des mobilités actives en développant des réseaux piétonniers et cyclables complets, efficaces, attractifs et sûrs, notamment pour les usagers les plus vulnérables, ainsi que les espaces publics à forte qualité de séjour. » (p. 60).*

Et plus précisément : « des espaces publics et des espaces piétons sensiblement renforcés.

*Pour soutenir le développement des déplacements à pied au niveau de l'ensemble des polarités qui composent l'agglomération, des mesures fortes doivent être prises afin de garantir l'aménagement d'un réseau piétonnier sans discontinuités (principe de cohérence du réseau piétonnier), offrant des itinéraires directs et minimisant les détours (principe de connectivité) vers les générateurs de déplacements, les centralités, les gares et les arrêts de transports publics, et proposant des cheminements sécurisés, attractifs, conviviaux et confortables pour tous les types d'usagers, à commencer par les plus vulnérables (personnes à mobilité réduite, enfants, personnes âgées, etc.). » (p. 62)*

**4. Programme transfrontalier en faveur de la mobilité piétonne<sup>9</sup>**

Les travaux ayant abouti au document sur la « Stratégie piéton et d'accessibilité universelle »<sup>10</sup>, déjà mentionné, ont débouchés sur diverses autres démarches. La première a été son inclusion dans les annexes du PA 4 déposé en juin 2021. La Confédération, dans son acceptation du PA

<sup>8</sup> juillet 2024, VOIR : [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/03\\_Strategie-multimodale-transfrontaliere\\_annexe\\_20062024.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/03_Strategie-multimodale-transfrontaliere_annexe_20062024.pdf)

<sup>9</sup> juillet 2024, VOIR : [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Feuille-route-mobilites-transfrontalieres\\_2024-2027\\_02072024.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Feuille-route-mobilites-transfrontalieres_2024-2027_02072024.pdf) p.19

<sup>10</sup> définissant 13 secteurs à enjeu ; voir des extraits de leur analyse dans notre Papier de Position remis en septembre 2023. « La mobilité douce (MD) est 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. (...) »



Fégaph IN 192 – Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20241001

4<sup>11</sup>, avait souligné la grande qualité de ces travaux. Elle avait indiqué alors la nécessité de ne pas cantonner le développement d'une stratégie piétonne basée sur l'accessibilité universelle à la seule Ville de Genève et de l'étendre à l'ensemble de l'agglomération.

C'est dans ce cadre que le Groupe de travail thématique (GTT) Mobilités du GLCT du Grand Genève a décidé d'engager la concertation et les travaux pour le développement d'un « *Plan piéton d'agglomération* »<sup>12</sup>, à l'instar du « *Schéma cyclable d'agglomération* ».

Dans ce cadre, trente et une communes -représentant 45% de la population du Grand Genève- se sont engagées dans cette concertation et ce travail.

### 3. Position par rapport au Contre-projet

Au vu de ces divers travaux, projets et engagements complémentaires, d'aucun et d'aucune pourraient affirmer que « *tout va bien* » et que l'IN 192 n'est pas nécessaire.

Suffirait-il d'inscrire dans la législation –LIPH, article 5- « *une disposition pour mettre en œuvre les art. 16 al. 1 et 209 al. 1 Cst. GE en matière de mobilité des personnes handicapées.* » ?

Comme relevé par le Député Alder, le Conseil d'État procède actuellement à une consultation large portant sur un futur projet de « *loi pour l'égalité et les droits des personnes en situation de handicap* ». Cet avant-projet indique notamment que l'actuelle LIPH ne serait plus la loi de référence sur les droits de ces personnes, remplacée en la matière par la nouvelle loi qui, vraisemblablement, sera soumise à votre parlement dans les mois à venir.

Comme nous l'avons relevé plus haut, dans cet avant-projet LED-H, la mobilité –accessible- fait partie des problématiques pour lesquelles des mesures devront être prises par les diverses Autorités cantonales et municipales.

Ainsi se contenter d'une mention, dans une Loi non précisée, exigeant l'application des articles 16 et 209 Cst est insuffisante. En effet, l'exigence est déjà faite par la Constitution de 2012 et... cela n'a pas changé les pratiques ! Le contre-projet contient une seconde proposition, ajouter deux actions dans le PAMA 24-28. À notre avis, le PAMA est déjà clair sur son orientation en faveur du développement de la mobilité piétonne et de l'accessibilité universelle ; de plus il n'a aucune force légale pour sa mise en œuvre.

Il apparaît donc que c'est dans les lois cantonales traitant de la mobilité –LMCE et LMD notamment- que la mobilité piétonne basée sur l'accessibilité universelle doit être inscrite.

Nous avons relevé avec intérêt, dans le texte « IN 192-B » (p. 12), que Monsieur Ziegler, pour la CTD, relève que l'IN 192 « *n'est que la reformulation du droit 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.* »

<sup>11</sup> Confédération suisse, ARE, 2023, *Projet d'agglomération Grand Genève de 4<sup>e</sup> génération, Rapport d'examen de la Confédération*, pp. 6-7

<sup>12</sup> ou « programme transfrontalier pour la mobilité piétonne

**SYNOPTIQUE IN 192 – 18-09-24 complété**

(source : document transmis par le secrétariat de la Commission des transports)

Législation en vigueur	IN 192	Proposition Contre-Projet de M. Alder	Remarques – Propositions de la fégaph
<p><b>Loi sur l'intégration des personnes handicapées (LIPH)</b></p> <p><b>Art. 5 Mesures (...)</b> 5 L'Etat encourage l'expression des personnes handicapées et soutient les initiatives visant à intégrer ces dernières dans les activités socio-culturelles.</p>	<p><b>Loi sur l'intégration des personnes handicapées (LIPH)</b></p> <p><b>Art. 5, al. 5 (nouveau, l'alinéa 5 ancien devenant l'alinéa 6)</b> L'Etat favorise la mobilité des personnes handicapées sur le domaine public. L'aménagement des cheminements piétonniers tient compte des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.</p>		
<p><b>Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)</b></p>	<p><b>Art. 1 Modifications</b></p> <p>La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (H 1 21) du 5 juin 2016 est modifiée comme suit</p> <p><b>Art. 3 al. 2 lettre e (nouvelle teneur)</b></p> <p>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 ;</p>		
<p><b>Art. 3 Infrastructures et services de transport (...)</b></p> <p>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>(...)</p>			<p>L'abandon, dans le contre projet, de toutes les modifications de la LMCE portées par l'IN 192 correspond à laisser les droits des piétons à l'encan, aux bons vouloirs des uns et des autres.</p> <p>Pour les associations représentant les personnes vivant avec des incapacités, qu'elles qu'elles soient, cela n'est pas possible.</p> <p>En effet, la pratique actuelle montre abondamment que, justement, la LMCE et la LMD actuelles ne suffisent pas !</p> <p>Les normes suisses en la matière ne sont pas respectées, voire ignorées.</p>

Législation en vigueur	IN 192	Proposition Contre-Projet de M. Alder	Remarques – Propositions de la féqaph
<p><b>Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone</b></p> <p>1 Par priorisation différenciée, il faut entendre que l'usage de la voirie disponible est attribué en premier lieu à certains modes de transport notamment au moyen de voies dédiées et par la mise en place d'un fonctionnement adaptatif ou coordonné des carrefours favorisant les modes de transport désignés.</p> <p>2 En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics.</p> <p>3 En zone I:</p> <p>a) le département prend les mesures visant à limiter la vitesse à 30 km/h au maximum selon les conditions prescrites par le droit fédéral;</p> <p>b) l'accès à cette zone par les autres modes de transport est restreint;</p> <p>c) certains axes à plusieurs voies seront équipés d'une limitation de vitesse adaptative par des panneaux lumineux. Ces axes seront limités à 30 km/h aux heures de forte demande et à 50 km/h le reste du temps;</p> <p>d) les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées;</p> <p>e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B</p>			

de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont, possibles jusqu'à un maximum de 20%;(2)

f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant.

**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.

4 En zone II:

- a) le trafic de transit est fortement restreint;
- b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé;
- c) des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos;
- 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;
- e) des dérogations au principe de compensation des places de

**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 ;

stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 10%;(2)

f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues régies par le signal « Parcage avec disque de stationnement ».

**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.

5 Sur la moyenne ceinture, des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles selon les conditions des zones contiguës telles que définies à l'article 7, alinéa 3, lettre e, et à l'article 7, alinéa 4, lettre e, de la présente loi.(2).

6 En dehors des zones I et II, des

axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics :

a) la gestion et l'aménagement des pénétantes et des tangentielles structurantes a pour but de maîtriser le trafic entrant dans le canton, d'inciter l'accès aux parcs relais, d'assurer la progression des transports publics et la sécurité de la mobilité douce pour favoriser le transfert modal,

b) lorsque la sécurité des usagers ou la vitesse des transports publics l'exigent, des aménagements propres et séparés pour chacun des modes de transport sont prévus sur ces axes. En dehors de ces axes, le trafic de transit est fortement dissuadé,

c) une limitation à 30 km/h sur les axes primaires et secondaires traversant les localités est favorisée, dans le respect des conditions prescrites par le droit fédéral.

**Art. 7 al. 6 lettre d (nouvelle)**

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

7 L'accessibilité des résidents, du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services est garantie dans les zones I et II, sous réserve des réglementations particulières prises en application de l'article 3, alinéa 4,

<p>de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958.</p> <p><b>Législation en vigueur</b></p> <p>Loi sur la mobilité douce (LMD)</p>	<p><b>IN 192</b></p> <p>Art. 2 Modifications à d'autres lois  <b>1</b> La loi sur la mobilité douce (H1 80) du 15 mai 2011 est modifiée comme suit</p> <p><b>Art. 2, phrase introductive (nouvelle teneur),</b>  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 :</p>	<p><b>Proposition Contre-Projet de M. Aider</b></p> <p>Loi sur la mobilité douce (LMD)</p>	<p><b>Remarques – Propositions de la fégaph</b></p>
<p><b>Art. 2 Offre de base</b>  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>a) des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sont aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce;</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</p>	<p><b>lettre b (nouvelle, les lettres b à d anciennes devenant les lettres c à e),</b>  b) Le réseau cyclable et le réseau piéton sont réalisés de manière complémentaire, afin que l'un ne préterrite pas l'autre;</p>		

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;

d) la régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce.

#### lettres f et g (nouvelles)

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

##### Financement

1 Le financement est assuré par les autorités cantonales et municipales.

2 L'Etat participe au financement des aménagements réalisés par les communes, pour autant qu'ils soient inscrits au plan d'actions de la mobilité douce prévu par l'article 1, alinéa 2.

#### Art. 2, let. d et e (nouvelles, la lettre d ancienne devenant la lettre f)

d. des magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues ;

e. une signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes ;



Législation en vigueur	IN 192	Proposition Contre-Projet de M. Alder	Remarques – Propositions de la fégaph
<p><b>Loi sur les routes (LRoutes)</b></p> <p><b>Art. 3B Organisation</b> (...) 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><b>2 La loi sur les routes (L1 10)</b> du 28 avril 1967 est modifiée comme suit</p> <p><b>Art 3B, al. 2 (nouvelle teneur)</b> 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.</p>	<p><b>Proposition à concrétiser en dehors d'un projet de loi</b> Ajout d'une action au PAMA 24-28</p>	
		<p><b>Propositions, intéressantes, échappent à tout cadre légal. Comme déjà dit, sans un tel cadre, la non prise en compte des besoins des piétons et des piétons continuera. Donc les UMR et UFR des espaces publics continueront à se confronter à des obstacles horizontaux et verticaux.</b></p>	<p>Signalétique commune à l'ensemble des Communes :</p>

			communes –dont Onex-, dans le cadre de leurs PDCP, ont entrepris une telle démarche
<b>Législation en vigueur</b>	<b>IN 192</b>	<b>Proposition Contre-Projet de M. Alder</b>	<b>Remarques – Propositions de la fégaph</b>

Fégaph IN 192 – Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20241001

## 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.

Au nom de quoi, et de qui, l'accessibilité universelle (AU) -et l'application des trois principes « *sécurité-continuité-confort des cheminements piétonniers* »- ne serait pas une politique retenue et appliquée dans la législation cantonale sur la mobilité ? 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 rappelés par l'IN 192, ne sont pas à la base des aménagements, qu'ont été créés des espaces publics villageois ou urbains, dans notre canton, posant divers problèmes d'usages, parfois même posant des problèmes de sécurité pour les UMR et UFR. Les usagères et usagers à mobilité réduite (UMR), comme en fauteuil roulant (UFR) ne sont pas exclusivement les bénéficiaires de l'évolution législative proposée par l'IN 192. En effet, alors que l'on parle beaucoup en ce moment du vieillissement de la population, les personnes âgées, doit-on le rappeler, sont souvent des UMR, voire des UFR !

Pour la fégaph, l'Accessibilité universelle (AU)<sup>13</sup> 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 !

Le principe de la mobilité basée sur l'accessibilité universelle est maintenant repris. notamment par la Canton. Pour autant, cela ne garantit pas sa mise en œuvre systématique. C'est pourquoi les modifications de la LMCE et de la LMD... sont nécessaires... Et modestes comme l'a rappelé Monsieur Ziegler.

Nous réitérons notre demande que le Canton, par son Grand Conseil également, 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 œuvre des divers Plans directeurs notamment piétonniers, les associations les représentants. Cela conformément à l'article 4, al. 3<sup>14</sup> de la Convention des droits des personnes handicapées de l'ONU (CDPH) applicable en Suisse, demandé par le Comité de l'ONU dans ses observations faites au printemps 2022 à la Suisse et inscrit dans l'article 9 de l'avant-projet LED-H. Cela permettra également de respecter la Constitution genevoise, notamment ses articles 16 et 209, comme le souhaite le Député Alder, afin de ne pas créer de nouvelles situations handicapantes.

Ainsi, pour nos associations membres, 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 PA4<sup>15</sup> !

<sup>13</sup> VOIR Note 3

<sup>14</sup> VOIR Bibliographie plus bas

<sup>15</sup> Confédération Suisse, ARE, 2023, op. cité

Fégaph IN 192 – Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20241001

## Présentation de la fégaph

Pour les associations membres de la fégaph, 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 2014<sup>16</sup>. Le droit suisse en vigueur est bien sûr la Constitution fédérale dans son article 8 sur l'égalité<sup>17</sup> et la Loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées » (LHand, et ses diverses ordonnances et règlements d'application, dont les buts devaient être atteints à la fin de 2023<sup>18</sup>). Et, à Genève, les articles 16 et 209, principalement, de notre Constitution cantonale ainsi que la LIPH<sup>19</sup> et la LMD<sup>20</sup> ; s'y ajoute le futur Projet de Loi « sur l'égalité et les droits des personnes en situation de handicap (LED-H) ». Comme nous l'avions indiqué à votre Commission, l'IN 192 porte la mise en œuvre de plusieurs articles de la CDPH, des législations fédérale et cantonale correspondantes.

La situation des droits des personnes vivant avec des incapacités dans notre pays n'est pas bonne. Cela est régulièrement mis en évidence par les organisations représentant les personnes handicapées. C'est confirmé par le Comité de l'ONU en charge de la dite Convention dans ses « Observations finales » publiées au printemps 2022.

La fégaph est active dans la mise sur pied de solutions aux difficultés et problèmes rencontrés quotidiennement par les membres des associations fédérées. 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 »<sup>21</sup>. Nous ne développerons pas ces références et ces divers travaux en détail ici.

Parmi les associations membres, le CFRGe, la FSA et l'ABA sont les plus présentes de longue date pour que l'espace public, les bâtiments et établissements recevant du public (ERP) existants, comme les nouveaux, soient adaptés conformément à la CDPH de l'ONU. Cela basé sur l'accessibilité universelle (AU).

La fégaph et le CFRGe sont membres du Forum d'agglomération du Grand Genève. Elles y sont engagées résolument dans les différents travaux de saisines, particulièrement sur les mobilités actives.

C'est le CFRGe qui est à l'origine des travaux<sup>22</sup> et des interventions du Forum d'agglomération pour développer des mesures piétonnes dans les « projets d'agglomération » du Grand Genève.

Aujourd'hui, concernant la mobilité piétonne, nous participons aux travaux sur le PA 5 et, déjà, à poser les prémices du PA 6. La fégaph et le CFRGe se sont également engagées dans les travaux de préparation du « Plan d'actions des mobilités actives 2024 - 2028 » (PAMA)<sup>23</sup>.

Enfin, la fégaph et le CFRGe sont membres de HAU.

<sup>16</sup> <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2014/245/fr>

<sup>17</sup> <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1999/404/fr>

<sup>18</sup> <https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2003/667/fr#id-1>

<sup>19</sup> RSG K 1 36, LIPH, Art. 5, al.4, <https://silgeneve.ch/legis/index.aspx>

<sup>20</sup> RSG H 1 80, LMD, <https://silgeneve.ch/legis/index.aspx>

<sup>21</sup> <https://www.agile.ch/accueil>

<sup>22</sup> [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/strategie\\_pietons\\_accessibilite\\_grand\\_geneve\\_decembre\\_2020.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/strategie_pietons_accessibilite_grand_geneve_decembre_2020.pdf)

<sup>23</sup> Genève, Grand Conseil, RD 1592, <https://gc.ch/grandconseil/data/texte/RD01592.pdf>

## 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%2fC%2fCHE%2fCO%2f1&Lang=fr](https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=CRPD%2fC%2fCHE%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 les 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 les personnes handicapées*, 151.31 <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20031813/index.html>

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](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://mobilitiepietonne.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/08/Fusswegnetzplanung\\_f.pdf](https://mobilitiepietonne.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/08/Fusswegnetzplanung_f.pdf) ET plus largement les diverses publications de MPS : <https://mobilitiepietonne.ch/publication/>

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

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](http://www.vss.ch)

[https://architecturesansobstacles.ch/normes\\_et\\_publications/sn-640-075-espace-de-circulation-sans-obstacles/](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%5D=facet\\_172\\_stringM%253AActif&tx\\_solr%5Bpage%5D=0&cHash=8f153d67c09524b2009ea7e2aea4919b](http://shop.mobilityplatform.ch/fr/shop/show-item/product/25381/?q=640075&tx_solr%5Bfilter%5D%5B0%5D%5D=facet_172_stringM%253AActif&tx_solr%5Bpage%5D=0&cHash=8f153d67c09524b2009ea7e2aea4919b)

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](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](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/](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

République et canton de Genève, 2012, *Constitution*, [https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg\\_a2\\_00.html](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](https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_k1_36.html)

Fégaph IN 192 – Pour un canton qui marche : audition Grand Conseil - 20241001

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](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](https://silgeneve.ch/legis/data/rsg_l5_05p06.htm)

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*

République et Canton de Genève, 2024, *Plan d'actions des mobilités actives 2024 – 2028 (PAMA)*, <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01592.pdf>

République et Canton de Genève, juin 2024, *Avant-projet de Loi sur l'égalité et les droits des personnes en situation de handicap (LED-H)*, avec Exposé des motifs <https://www.ge.ch/document/35993/telecharger>

Grand Genève, juillet 2024, *Vision territoriale transfrontalière 2050, Stratégie Multimodale transfrontalière 2050*, [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/03\\_Strategie-multimodale-transfrontaliere\\_annexe\\_20062024.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/03_Strategie-multimodale-transfrontaliere_annexe_20062024.pdf)

Grand Genève, juillet 2024, *Feuille de route 2024-2027 pour les mobilités transfrontalières*, [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Feuille-route-mobilites-transfrontalieres\\_2024-2027\\_02072024.pdf](https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/Feuille-route-mobilites-transfrontalieres_2024-2027_02072024.pdf)

Grand Genève, juin 2021, *Projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération Grand Genève, Rapport principal*, [https://www.grand-geneve.org/wp-content/uploads/rapport-principal\\_hd.pdf](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](https://www.grand-geneve.org/sites/default/files/strategie_pietons_accessibilite_grand_geneve_decembre_2020.pdf)

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](https://www.grand-geneve.org/sites/default/files/fichiers/forum-agglomeration/rapport_forum-mobilite_douce_nov2019.pdf)

# PROPOSITION DE CONTRE-PROJET - IN 192 AUDITION DU DSM

COMMISSION DES TRANSPORTS  
8 OCTOBRE 2024



OFFICE CANTONAL DES TRANSPORTS  
DÉPARTEMENT DE LA SANTÉ ET DES MOBILITÉS

08/10/2024 Page 1

## PROPOSITIONS DU CONTRE-PROJET

1. Inscrire dans la législation une disposition pour mettre en œuvre les art. 16 al. 1 et 209 al. 1 Cst. GE en matière de mobilité des personnes handicapées par le biais de l'ajout d'un alinéa dans l'article 5 de la loi sur l'intégration des personnes handicapées (LIPH)
2. Ajout d'une action au PAMA 24-28 visant à réévaluer le réseau piétonnier, le rendre plus accueillant et plus sûr et le doter d'une signalétique claire.
3. Inscrire dans la législation des dispositions pour mettre en œuvre l'art. 190 al. 4 Cst. GE en matière de mobilité piétonne par le biais de l'ajout de deux alinéas dans l'article 2 de la loi sur la mobilité douce (LMD) :
  - *d. des magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues ;*
  - *e. une signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes*

08/10/2024 Page 2

## PROPOSITION 1 - ANALYSE

Inscrire dans la législation une disposition pour mettre en œuvre les art. 16 al. 1 et 209 al. 1 Cst. GE en matière de mobilité des personnes handicapées par le biais de l'ajout d'un alinéa dans l'article 5 de la loi sur l'intégration des personnes handicapées (LIPH) : *Art. 5 LIPH, al. 5 (nouveau, l'actuel al. 5 devient l'al. 6) : "L'État favorise la mobilité des personnes handicapées sur le domaine public. L'aménagement des cheminements piétonniers tient compte des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite."*

→ Cet ajout fait sens, en complément des bases légales déjà existantes :

- LMCE article 5 al. 8 : " L'accessibilité en matière de stationnement, d'infrastructures de mobilité douce et d'équipements des transports publics ainsi que la sécurité sont garanties aux personnes en situation de handicap, aux enfants et aux personnes âgées"
- Routes, article 7, al. 3 : " L'autorisation du département porte sur le tracé, le gabarit, les alignements et les niveaux en veillant à ce que soient pris en compte : les besoins des piétons, valides ou handicapés, des deux-roues, des véhicules des transports publics et des services d'urgence, ainsi que les besoins de l'approvisionnement, des livraisons et de l'accès de la clientèle des commerces et des industries"
- LS (loi santé), article 16, al. 1, lettre j : " Les mesures de promotion de la santé et de prévention englobent en particulier l'intégration des personnes handicapées."
- Avant-projet de loi sur l'égalité et les droits des personnes en situation de handicap : article 7, al. 5 : "Les mesures recouvrent tous les domaines de la vie, en particulier celui de l'emploi, du logement, de l'éducation et de la formation, de la mobilité, de la santé, de la culture, du sport et des loisirs ainsi que de l'accessibilité physique et informationnelle. "

08/10/2024 Page 3

## PROPOSITION 2 - ANALYSE

Ajout d'une action au PAMA 24-28 visant à réévaluer le réseau piétonnier, le rendre plus accueillant et plus sûr et le doter d'une signalétique claire : action 11 (nouvelle action) : *Réévaluer le réseau piétonnier sur le territoire cantonal afin de faire émerger des axes principaux de cheminement, au besoin en les rendant plus accueillants et plus sûrs. Encourager l'ensemble des communes à se doter d'une signalétique claire.*

→ Cet ajout fait sens, en complément des actions du PAMA déjà existantes :

- Action 2 : Participer à la mise en œuvre de la stratégie piétonne et d'accessibilité universelle
- Action 3 : Aménager au minimum 2 magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues.

08/10/2024 Page 4



## PROPOSITION 3 - ANALYSE

Inscrire dans la législation des dispositions pour mettre en œuvre l'art. 190 al. 4 Cst. GE en matière de mobilité piétonne par le biais de l'ajout de deux alinéas dans l'article 2 de la loi sur la mobilité douce (LMD) :

- d. des magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues ;*
- e. une signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes*

→ **Les ajouts font sens et permettent de mieux ancrer la thématique piétonne dans la loi sur la mobilité douce, en complément des bases légales déjà existantes :**

### LCPR Art. 2 - Réseaux de chemins pour piétons

- 1 Les réseaux de chemins pour piétons se trouvent en règle générale à l'intérieur des agglomérations.
- 2 Ils comprennent les chemins pour piétons, les zones piétonnes, les zones de rencontre et les autres infrastructures du même type, judicieusement raccordés. Les trottoirs et les passages pour piétons peuvent servir de jonction. [5](#)
- 3 Les chemins pour piétons desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les lieux de détente et les centres d'achat.

### LCPR Art. 4 - Etablissement des plans

- 1 Les cantons veillent à :
  - a. établir des plans des réseaux, existants ou en projet, de chemins pour piétons et de chemins de randonnée pédestre;
  - b. réviser périodiquement ces plans et au besoin à les remanier.

### LCPR, art. 6 - Aménagement et conservation

- 1 Les cantons : a. pourvoient à l'aménagement, à l'entretien et à la signalisation des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre ;

### LALCPR, art. 1 - But

- 1 La présente loi a pour but d'assurer notamment le maintien, l'accessibilité, la création, la protection, le raccordement, la promotion et la signalisation des chemins pour piétons et des chemins de randonnée pédestre, afin de créer des réseaux cohérents et attractifs de cheminement pédestre et ainsi d'encourager les déplacements à pied

08/10/2024 Page 6

## PROPOSITION 3 - COMPLÉMENTS

**En complément des propositions de modifications de la loi sur la mobilité douce apportées par le contre-projet, les éléments suivants seraient pertinents à intégrer :**

- Intégration de la notion de non mixité, demandée par les associations de mobilités actives.
- Mention de la norme VSS 640 075 – espaces de circulation sans obstacles afin de lui donner plus de poids.
- Lien avec la loi fédérale sur les voies cyclables dont la mise en œuvre nécessitera des modifications de la LMD. Notamment, les notions de réseaux distincts pour les déplacements du quotidien et de loisirs et les questions de délais pour la réalisation des aménagements.

## PROPOSITION 3 - COMPLÉMENTS

**Proposition – sous réserve des modifications complémentaires qui devront être intégrées dans la LMD pour tenir compte des nouveautés introduites par la loi sur les voies cyclables**

CP IN 192	Nouvelle proposition
<p><b>Art.1 Principe</b>            1 Les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.            2 Le Conseil d'Etat établit un plan d'actions de la mobilité douce.</p> <p><b>Art. 2 Offre de base</b>            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 :            a) des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sont aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce;            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 ;            c) des traversées piétonnes attractives et sécurisées sont réalisées en nombre suffisant sur l'ensemble du réseau de routes primaires et secondaires. Des lots sont installés pour permettre une traversée piétonne sécurisée en deux temps ;            d) des magistrates piétonnes sécurisées, balisées et continues ;            e. une signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes            f) (anciennement d) la régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce.</p>	<p><b>Art.1 Principe</b>            1 Les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir <u>des réseaux complets et sécurisés au service des déplacements du quotidien et de loisirs</u> des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.            2 Le Conseil d'Etat établit un plan d'actions <u>des mobilités actives</u>.</p> <p><b>Art. 2 Offre de base</b>            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, <u>conformément à l'article 19 de la loi sur les voies cyclables du 18 mars 2022</u>.            a) des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sont aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce ;            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 ;            c) des traversées piétonnes attractives et sécurisées sont réalisées en nombre suffisant sur l'ensemble du réseau de routes primaires et secondaires. Des lots sont installés pour permettre une traversée piétonne sécurisée en deux temps ;            d) des magistrates piétonnes sécurisées, balisées et continues, <u>dans le respect de la norme VSS SN 640775</u>.            e. une signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes            e. f) (anciennement d) la régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce.</p>

08/10/2024 Page 7

## COMPARATIF - MODIFICATIONS LMCE

Teneur actuelle	IN 192 - propositions de modifications	CP In 192 propositions de modifications
<p><b>Art. 3 Infrastructures et services de transport, alinéa 2, lettre e</b>            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><b>Art. 3 Infrastructures et services de transport, alinéa 2, lettre e</b>            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 <u>et ceci sur l'ensemble du territoire. Leur accessibilité universelle est garantie.</u> Le développement de voies vertes est favorisé;</p>	Sans modifications
<p><b>Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone, alinéa 3 : en zone I</b>            g) article non existant            h) article non existant</p>	<p><b>Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone, alinéa 3 : en zone I</b>            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>	Sans modifications
<p><b>Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone, alinéa 4 : en zone II</b>            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><b>Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone, alinéa 4 : en zone II</b>            d) <u>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;</u>            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>	Sans modifications
<p><b>Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone, alinéa 5</b>            d) article non existant</p>	<p><b>Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone, alinéa 5</b>            d) <u>Une accessibilité piétonne continue, directe, confortable et sécurisée est garantie dans et entre les localités.</u></p>	Sans modifications

08/10/2024 Page 8

## COMPARATIF - MODIFICATIONS LMD

Teneur actuelle	IN 192 - propositions de modifications	CP In 192 propositions de modifications
<p><b>Art. 2 Offre de base</b></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>a) des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sont aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce;</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><b>Art. 2 Offre de base</b></p> <p>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 :</p> <p>a) des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sont aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce;</p> <p>b) le réseau cyclable et le réseau piéton sont réalisés de manière complémentaire, afin que l'un ne préjuge pas l'autre ;</p> <p>c) 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>d) 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>e) la régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce;</p> <p>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 ;</p> <p>g) une signalétique cyclable et piétonne dédiée.</p>	<p><b>Art. 2 Offre de base</b></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>a) des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sont aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce;</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) des magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues ;</p> <p>e) une signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes</p> <p>f) (ancinement d) la régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce.</p>
<p><b>Art. 3 Financement allénié 1</b></p> <p><sup>1</sup> Le financement est assuré par les autorités cantonales et municipales.</p>	<p><b>Art. 3 Financement allénié 1</b></p> <p>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.</p>	<p>Sans modifications</p>

08/10/2024

## COMPARATIF - MODIFICATIONS ROUTES

Teneur actuelle	IN 192 - propositions de modifications	CP In 192 propositions de modifications
<p><b>Art. 3B Organisation</b></p> <p><sup>2</sup> 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><b>Art. 3B Organisation</b></p> <p><sup>2</sup> 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.</p>	<p>Sans modification</p>

## COMPARATIF - MODIFICATIONS LIPH

Teneur actuelle	IN 192 - propositions de modifications	CP In 192 propositions de modifications
<p><b>Art. 5 Mesures</b></p> <p>1 L'Etat encourage les initiatives publiques ou privées favorisant l'intégration des personnes handicapées.</p> <p>2 En particulier, les institutions s'occupant d'insertion s'efforcent de placer les personnes handicapées dont elles assument la réadaptation professionnelle, tant dans le secteur public que dans l'économie privée.</p> <p>3 Les services de l'Etat, les communes et les institutions de droit public, ainsi que les concessionnaires de services publics, sont tenus d'apporter leur appui pour le placement dans leurs services des personnes handicapées.</p> <p>4 L'Etat soutient le financement de travaux de transformations architecturales visant à rendre les lieux ouverts au public accessibles aux personnes handicapées, en sus de ceux qui doivent être effectués en vertu de l'article 109 de la loi sur les constructions et installations diverses, du 14 avril 1988.</p> <p>5 L'Etat encourage l'expression des personnes handicapées et soutient les initiatives visant à intégrer ces dernières dans les activités socio-culturelles.</p>	<p>Sans modifications</p>	<p><b>Art. 5 Mesures</b></p> <p>1 L'Etat encourage les initiatives publiques ou privées favorisant l'intégration des personnes handicapées.</p> <p>2 En particulier, les institutions s'occupant d'insertion s'efforcent de placer les personnes handicapées dont elles assument la réadaptation professionnelle, tant dans le secteur public que dans l'économie privée.</p> <p>3 Les services de l'Etat, les communes et les institutions de droit public, ainsi que les concessionnaires de services publics, sont tenus d'apporter leur appui pour le placement dans leurs services des personnes handicapées.</p> <p>4 L'Etat soutient le financement de travaux de transformations architecturales visant à rendre les lieux ouverts au public accessibles aux personnes handicapées, en sus de ceux qui doivent être effectués en vertu de l'article 109 de la loi sur les constructions et installations diverses, du 14 avril 1988.</p> <p>5 <u>L'Etat favorise la mobilité des personnes handicapées sur le domaine public. L'aménagement des cheminements piédonniers tient compte des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.</u></p> <p>6 (anciennement 5) L'Etat encourage l'expression des personnes handicapées et soutient les initiatives visant à intégrer ces dernières dans les activités socio-culturelles.</p>

MERCİ DE VOTRE ATTENTION !

## BACK UP

### Éléments principaux de la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables

08/10/2024 Page 13

## PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE LA LOI SUR LES VOIES CYCLABLES

### ART 2 RÉSEAU DE VOIES CYCLABLES

- Les réseaux de voies cyclables sont des voies de communication interconnectées et continues destinées aux cyclistes et dotées de diverses infrastructures

### ART 5 OBLIGATION DE PLANIFICATION ET ACCESSIBILITÉ DES PLANS

- Les cantons veillent :
- À l'établissement des plans des réseaux, existants ou en projet, de voies cyclables pour la vie quotidienne et les loisirs.
- Les plans sont contraignants pour les autorités
- Les plans sont publics. Ils doivent être accessibles en version électronique
- Les personnes concernées et les organisations intéressées doivent être associés à la planification

### ART 9 REMPLACEMENT

- Si des voies cyclables figurant dans les plans doivent être supprimées en tout ou en partie, les autorités compétentes en assurent un remplacement approprié

### ART. 19 DÉLAI D'ÉTABLISSEMENT ET DE MISE EN ŒUVRE DES PLANS

Les cantons veillent :

- À l'établissement des plans dans les 5 ans qui suivent l'entrée en vigueur de la loi → délai à fin 2027
- À la mise en œuvre des plans dans les 20 ans qui suivent l'entrée en vigueur de la loi → délai à fin 2043

08/10/2024 Page 14

Législation en vigueur	IN 192	Proposition de contre-projet de M. Mizrahi	Proposition de contre-projet de M. Alder	Amendements du département
<p>Loi sur l'intégration des personnes handicapées (LIPH)  <b>Art. 5</b> Mesures            (...) <sup>5</sup> L'Etat encourage l'expression des personnes handicapées et soutient les initiatives visant à intégrer ces dernières dans les activités socio-culturelles.</p>	<p><b>Art. 1</b> Modifications            La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (H 1 21) du 5 juin 2016 est modifiée comme suit</p> <p><b>Art. 3 al. 2 lettre e (nouvelle teneur)</b>            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;</p>		<p><b>Art. 1</b> Modifications            La loi sur l'intégration des personnes handicapées (LIPH) (K 1 56), du 16 mai 2003, est modifiée comme suit :</p> <p><b>Art. 5, al. 5 (nouveau, l'al. 5 ancien devenant l'al. 6)</b>            5 L'Etat favorise la mobilité des personnes handicapées sur le domaine public. L'aménagement des cheminements piétonniers tient compte des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.</p>	
<p>Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE)  <b>Art. 3 Infrastructures et services de transport</b>            (...) <sup>5</sup> L'Etat encourage l'expression des personnes handicapées et soutient les initiatives visant à intégrer ces dernières dans les activités socio-culturelles.</p>	<p><b>Art. 1</b> Modifications            La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21), du 5 juin 2016, est modifiée comme suit :</p> <p><b>Art. 3, al. 2, lettre e (nouvelle teneur)</b>            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. Leur accessibilité universelle est garantie. Le développement de voies vertes est favorisé ;</p>	<p><b>Art. 1</b> Modifications            La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 21), du 5 juin 2016, est modifiée comme suit :</p> <p><b>Art. 3, al. 2, lettre e (nouvelle teneur)</b>            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 ;</p>		

Législation en vigueur	IN 192	Proposition de contre-projet de M. Mizrahi	Proposition de contre-projet de M. Alder	Amendements du département
<p><b>Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone</b>  <sup>1</sup> Par priorisation différenciée, il faut entendre que l'usage de la voirie disponible est attribué en premier lieu à certains modes de transport notamment au moyen de voies dédiées et par la mise en place d'un fonctionnement adaptatif ou coordonné des carrefours favorisant les modes de transport désignés.  <sup>2</sup> En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics.  <sup>3</sup> En zone I :</p> <p>a) le département prend les mesures visant à limiter la vitesse à 30 km/h au maximum selon les conditions prescrites par le droit fédéral;  b) l'accès à cette zone par les autres modes de transport est restreint;  c) certains axes à plusieurs voies seront équipés d'une limitation de vitesse adaptative par des panneaux lumineux. Ces axes seront limités à 30 km/h aux heures de forte demande et à 50 km/h le reste du temps;</p> <p>d) Les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées;  e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation</p>	<p><b>Art. 7 al. 3 lettre g (nouvelle)</b>  g) des pôles d'échange devant garantir des transbordements de qualité, sécurisés et piétonnisés via un concept d'accessibilité dans un périmètre de 500m autour des centralités, gares et interfaces de transports publics;</p> <p><b>Art. 7 al. 3 lettre h (nouvelle)</b>  h) Des axes forts piétons sont identifiés et développés pour répondre et stimuler la demande piétonne entre les quartiers</p>	<p><b>Art. 7, al. 3, lettres g et h (nouvelles)</b>  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 ;  h) des axes forts piétons sont identifiés et développés pour répondre et stimuler la demande piétonne entre les quartiers</p>		

Législation en vigueur	IN 192	Proposition de contre-projet de M. Mizrahi	Proposition de contre-projet de M. Alder	Amendements du département
<p>rourière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles, jusqu'à un maximum de 20%(2)</p> <p>f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant.</p> <p><sup>4</sup> En zone II :</p> <p>a) le trafic de transit est fortement restreint;</p> <p>b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé;</p> <p>c) des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos;</p> <p>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;</p> <p>e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles, jusqu'à un maximum de 10%(2)</p> <p>f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones</p>	<p><b>Art. 7 al. 4 lettre d (nouvelle teneur)</b></p> <p>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</p> <p><b>Art. 7 al. 4 lettre g (nouvelle)</b></p> <p>g) Des axes forts piétons sont identifiés et développés pour répondre et stimuler la demande piétonne entre les quartiers et les localités</p>	<p><b>Art. 7, al. 4, lettre d (nouvelle teneur) et lettre g (nouvelle)</b></p> <p>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 ;</p> <p>g) des axes forts piétons sont identifiés et développés pour répondre et stimuler la demande piétonne entre les quartiers et les localités.</p>		



Législation en vigueur	IN 192	Proposition de contre-projet de M. Mizrahi	Proposition de contre-projet de M. Alder	Amendements du département
<p>bleues régies par le signal « Parage avec disque de stationnement ».</p> <p><sup>5</sup> Sur la moyenne ceinture, des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles selon les conditions des zones contiguës telles que définies à l'article 7, alinéa 3, lettre e, et à l'article 7, alinéa 4, lettre e, de la présente loi.(2)</p> <p><sup>6</sup> En dehors des zones I et II, des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics :</p> <p>a) la gestion et l'aménagement des pénitentes et des tangentes structurantes a pour but de maîtriser le trafic entrant dans le canton, d'inciter l'accès aux parcs relais, d'assurer la progression des transports publics et la sécurité de la mobilité douce pour favoriser le transfert modal.</p> <p>b) lorsque la sécurité des usagers ou la vitesse des transports publics l'exigent, des aménagements propres et séparés pour chacun des modes de transport sont prévus sur ces axes. En dehors de ces axes, le trafic de transit est fortement dissuadé.</p>	<p><b>Art. 7 al. 6 lettre d (nouvelle)</b></p> <p>d) Une accessibilité piétonne continue, directe, confortable et sécurisée est garantie dans et entre les localités.</p>	<p><b>Art. 7, al. 6, lettre d (nouvelle)</b></p> <p>d) une accessibilité piétonne continue, directe, confortable et sécurisée est garantie dans et entre les localités.</p>		

Législation en vigueur	IN 192	Proposition de contre-projet de M. Mizrahi	Proposition de contre-projet de M. Alder	Amendements du département
<p>c) une limitation à 30 km/h sur les axes primaires et secondaires traversant les localités est favorisée, dans le respect des conditions prescrites par le droit fédéral.</p> <p><sup>1</sup> L'accessibilité des résidents, du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services est garantie dans les zones I et II, sous réserve des réglementations particulières prises en application de l'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958.</p>	<p><u>Art. 2 Modifications à d'autres lois</u></p> <p><sup>1</sup> La loi sur la mobilité douce (HI 80) du 15 mai 2011 est modifiée comme suit</p>	<p><u>Art. 2 Modifications à d'autres lois</u></p> <p><sup>1</sup> La loi sur la mobilité douce (LMD) (H 1 80), du 15 mai 2011, est modifiée comme suit</p>	<p><u>Art. 2 Modification à une autre loi</u></p> <p>La loi sur la mobilité douce (LMD) (H 1 80), du 15 mai 2011, est modifiée comme suit :</p>	
<p><b>Loi sur la mobilité douce (LMD)</b></p> <p><b>Art. 1 Principe</b></p> <p><sup>1</sup> Les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.</p> <p><sup>2</sup> Le Conseil d'Etat établit un plan d'actions de la mobilité douce.</p>				<p><b>Modifications proposées.</b></p> <p>Les ajouts sont soulignés dans le texte. Les suppressions sont matérialisées par du texte barré.</p> <p><b>Art.1 Principe</b></p> <p><sup>1</sup> Les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir des réseaux complets et sécurisés au service des déplacements du quotidien et de loisirs des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.</p> <p><sup>2</sup> Le Conseil d'Etat établit un plan d'actions des mobilités actives.</p>

Législation en vigueur	IN 192	Proposition de contre-projet de M. Mizrahi	Proposition de contre-projet de M. Alder	Amendements du département
<p><b>Art. 2 Offre de base</b> 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>a) des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sur le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce;</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><b>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)</b> 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 :</p> <p>b) Le réseau cyclable et le réseau piéton sont réalisés de manière complémentaire, afin que l'un ne préterite pas l'autre;</p> <p>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 ;</p> <p>g) une signalétique cyclable et piétonne dédiée.</p>	<p><b>Art. 2, phrase introductive (nouvelle teneur), lettre b (nouvelle, les lettres b à d anciennes devenant les lettres c à e), et lettres f et g (nouvelles)</b> 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 :</p> <p>b) Le réseau cyclable et le réseau piéton sont réalisés de manière complémentaire, afin que l'un ne préterite pas l'autre ;</p> <p>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 ;</p> <p>g) une signalétique cyclable et piétonne dédiée.</p>	<p><b>Art. 2, lettres d et e (nouvelles, la lettre d ancienne devenant la lettre f)</b> 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>d) des magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues ;</p> <p>e) une signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes ;</p>	<p><b>Art. 2 Offre de base</b> 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, conformément à l'article 19 de la loi sur les voies cyclables du 18 mars 2022 :</p> <p>a) des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sont aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce;</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) des magistrales piétonnes sécurisées, balisées et continues,</p>

Législation en vigueur	IN 192	Proposition de contre-projet de M. Mizrahi	Proposition de contre-projet de M. Alder	Amendements du département
	<p>Pour répondre à la demande, le Conseil d'Etat développe des axes forts piétons reliant les quartiers et les localités;</p> <p>g) une signalétique cyclable et piétonne dédiée.</p>			<p>dans le respect de la norme VSS SN 640075;</p> <p>e une signalétique piétonne claire dans l'ensemble des communes</p> <p>f (anciennement d) la régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce.</p>

Législation en vigueur	IN 192	Proposition de contre-projet de M. Mizrahi	Proposition de contre-projet de M. Alder	Amendements du département
		<p><b>Art. 2A</b> Accessibilité universelle des cheminements piétonniers (nouveau)</p> <p><sup>1</sup> Les cheminements piétonniers respectent les principes de l'accessibilité universelle.</p> <p><sup>2</sup> Ils sont conçus et réalisés de manière à en garantir la continuité, l'utilisation aisée et sécurisée par tous les piétons et piétonnes, y compris les personnes qui éprouvent des difficultés à s'orienter, à se mouvoir ou à communiquer, dans le respect de la norme technique VSS 640 075 « Espace de circulation sans obstacles ».</p> <p><sup>3</sup> Les cheminements piétonniers sont séparés des voies destinées aux autres usagers et usagères de la voie publique. Des dérogations sont possibles dans des cas particuliers.</p> <p><sup>4</sup> Le revêtement est réalisé conformément à la norme VSS 640 075. Il est fait en sorte que les obstacles et limites du cheminement soient aisément détectables, y compris par les personnes avec handicap visuel. Un éclairage suffisant est prévu.</p> <p><sup>5</sup> Les associations actives depuis plus de 3 ans dans la défense des intérêts des piétons et piétonnes, des personnes en situation de handicap et des personnes âgées sont consultées sur tout projet d'aménagement ou de</p>		

Législation en vigueur	IN 192	Proposition de contre-projet de M. Mizrahi	Proposition de contre-projet de M. Alder	Amendements du département
<p><b>Art. 3 Financement</b></p> <p>1 Le financement est assuré par les autorités cantonales et municipales.</p> <p>2 L'Etat participe au financement des aménagements réalisés par les communes, pour autant qu'ils soient inscrits au plan d'actions de la mobilité douce prévu par l'article 1, alinéa 2.</p> <p><b>Loi sur les routes (LRoutes)</b></p> <p><b>Art. 3B Organisation</b></p> <p>(...)</p> <p>1 Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Leur aménagement est conçu dans ce sens.</p> <p>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>(...)</p>	<p><b>Art. 3, al. 1 (nouvelle teneur)</b></p> <p>1 Le financement est assuré par les autorités cantonales et municipales.</p> <p>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.</p> <p>2 La loi sur les routes (L1 10) du 28 avril 1967 est modifiée comme suit</p> <p><b>Art 3B, al. 2 (nouvelle teneur)</b></p> <p>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.</p> <p>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>modification d'un cheminement piétonnier.</p> <p>***</p>		
			<p>2 La loi sur les routes (LRoutes) (L 1 10), du 28 avril 1967, est modifiée comme suit</p> <p><b>Art. 3B, al. 2 (nouvelle teneur)</b></p> <p>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.</p>	

Secrétariat général du Grand Conseil

18.10.2024

Législation en vigueur	IN 192	Proposition de contre-projet de M. Mizrahi	Proposition de contre-projet de M. Alder	Amendements du département

Législation en vigueur	IN 192	Proposition de contre-projet de M. Mizrahi	Proposition de contre-projet de M. Alder	Amendements du département
		<b>Art.3</b> Entrée en vigueur Le Conseil d'Etat fixe l'entrée en vigueur de la présente loi.	<b>Art.3</b> Entrée en vigueur Le Conseil d'Etat fixe l'entrée en vigueur de la présente loi.	



Date de dépôt : 28 janvier 2025

## RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

### Rapport de Marjorie de Chastonay

Mesdames et Messieurs les député.e.s, l'initiative piétonne des Vert.e.s pour un canton qui marche, IN 192, est une initiative complète et cohérente qui répond aux besoins de la population dont voici les objectifs :

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.

#### **Pour atteindre ces objectifs, l'initiative vise à modifier 3 lois :**

1. La loi sur la mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (H 1 21) (LMCE).
2. La loi sur la mobilité douce, du 15 mai 2011 (H 1 80) (LMD).
3. La loi sur les routes, du 28 avril 1967 (L 1 10) (LRoutes).

#### **Voici les modifications légales concernant la 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 des voies vertes est favorisé.

#### ***Que signifie : accessibilité universelle ?***

**L'accessibilité universelle, c'est l'inclusion de toutes et tous y compris les personnes vieillissantes, les familles, les personnes en situation de**

handicap, avec les PMR par exemple. Les personnes en situation de handicap ne souffrent pas de leur handicap, mais des obstacles qu'elles rencontrent au quotidien. La marche est le moyen de déplacement le plus inclusif.

2. Concept d'accessibilité piétonne dans un périmètre de 500 mètres 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.

### **Rappel des faits :**

Selon une étude du bureau 6t, la marche est le principal moyen de transport des habitants du canton. 39% des déplacements se font à pied. Cela fait de Genève, la capitale de la marche en Suisse.

### **Rappel du contexte général :**

Cette initiative ne concerne pas seulement la mobilité, mais touche notre environnement.

A l'heure de l'urgence climatique, votée par le Grand Conseil, la marche a aussi des effets bénéfiques pour la santé. De surcroît, la marche est un moyen de transport inclusif.

Lorsque les conditions d'accessibilité universelle sont garanties, alors nous sommes toutes et tous des piétonnes et des piétons !

Marcher rapporte de l'argent à la collectivité et c'est efficient dans un milieu dense comme Genève.

C'est un moyen de transport qui nécessite donc des infrastructures peu coûteuses et cela renforce l'attractivité commerciale et le côté agréable des milieux urbains.

### **Contexte du contreprojet :**

L'initiative 192 était soutenue par le Conseil d'Etat de la précédente législature ainsi que par l'ACG et la quasi-unanimité des associations auditionnées en commission. Malgré tout ce soutien, la nouvelle droite élargie, majoritaire à la commission des transports, a tout tenté pour la rabaisser, pour la minimiser. Dans ce contexte, le Grand Conseil a décidé de présenter un contreprojet à cette initiative.

Dans la minorité, les Vert.e.s ont écouté les différentes propositions de la droite élargie. Toutefois, aucun compromis n'a été possible en raison de la faiblesse des propositions et de l'utilisation comme simple prétexte des personnes en situation de handicap. En effet, aucune mesure concrète susceptible d'améliorer de manière concrète la vie des personnes en situation de handicap n'a été proposée. Certes, des propositions faibles, telles que « favoriser » la mobilité des personnes en situation de handicap et « tenir compte » des besoins, ont été formulées. Or, la Convention de l'ONU sur les droits des personnes handicapées (CDPH) et aussi notre constitution tiennent déjà compte de ces principes de base. Rien de nouveau sous les ponts. De surcroît, l'initiative 192 mentionne précisément le principe de l'accessibilité universelle qui implique de facto la prise en considération de toutes les personnes, y compris les personnes en situation de handicap. Donc, rien de nouveau encore.

Malgré des tentatives de négociations ou des propositions de modifications de l'initiative, notamment concernant le financement, aucun accord n'a été trouvé.

Etant donné la faiblesse du contreprojet, la minorité vous propose de le refuser et de soutenir l'initiative. En conclusion : ne ratons pas la marche ! Accepter cette initiative permettra à la marche de devenir une véritable politique publique.

Date de dépôt : 28 janvier 2025

## RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

### Rapport de Cyril Mizrahi

Nous sommes toutes et tous des piétonnes et des piétons ! « L'initiative piétonne : pour un canton qui marche » (IN 192) vise à combler une lacune en mettant en place une véritable politique cohérente en faveur de la mobilité piétonne, assortie des ressources nécessaires.

Notre Grand Conseil a décidé de présenter un contreprojet à cette initiative. La minorité a décidé de participer à cet exercice, dans l'espoir qu'un compromis intéressant pourrait être trouvé et permettrait d'améliorer le sort des piétons et piétonnes. Après tout, c'est en principe le but d'un contreprojet.

Mais il n'en a rien été. La majorité de droite a opté pour un exercice alibi, qui cache pourtant mal la réalité de son hostilité fondamentale envers les piétons et piétonnes, condamnés à rester les parents pauvres de la politique de la mobilité, dans une vision qui ressemble à s'y méprendre aux heures de gloire de la voiture toute puissante à l'américaine, un urbanisme où il est plus facile de commander à manger, de regarder un film ou même d'assister à un service religieux en restant dans sa voiture plutôt qu'en marchant.

Pour cacher cette hostilité envers les humains sans armure mécanique roulante, la majorité s'est soudain intéressée au sort des personnes à mobilité réduite, espérant s'attirer les bonnes grâces des personnes âgées ou avec handicap. Mais au lieu de proposer des mesures concrètes en faveur de ces personnes, la majorité s'en est tenue à une disposition alibi déclarant qu'il faut *favoriser* la mobilité des personnes en situation de handicap et *tenir compte* des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite. A la bonne heure !

Et comment s'y prend-on ? La majorité n'a pas de réponse. En réalité, elle ne fait que reprendre les principes qui figurent déjà dans le droit supérieur, notamment notre Constitution et la Convention de l'ONU sur les droits des personnes handicapées (CDPH), dont les articles 9 et 20 sont notamment plus détaillés. Le nouvel article proposé n'apporte donc rien de nouveau, reste vague et ne garantit aucun droit.

Autre axe « fort » du contreprojet, une « signalétique claire dans l'ensemble des communes » ! On le voit, ce contreprojet se réduit à une peau de chagrin et n'a rien d'un compromis.

Auditionnée une deuxième fois, spécifiquement sur le contreprojet, la Fédération genevoise des associations de personnes handicapées et de leurs proches (FéGAPH) a pourtant fait le même constat sur ce contreprojet, réitérant son soutien à l'initiative.

Ce n'est pas faute pour la minorité d'avoir tenté de corriger le tir. La minorité a travaillé sur deux axes : d'une part, proposer de reprendre les dispositions de l'initiative tout en renonçant au financement volontariste proposé.

D'autre part, prendre au mot la majorité et proposer une véritable concrétisation des beaux principes proposés par la majorité pour les personnes à mobilité réduite. La minorité a notamment proposé de garantir la continuité, l'utilisation, et la sécurité pour toutes et tous. Elle a proposé de séparer les cheminements piétons des autres usagers et usagères, d'appliquer systématiquement la norme technique VSS 640 075 « Espace de circulation sans obstacles », de tenir compte des besoins des personnes avec handicap visuel et de prévoir un éclairage suffisant. Enfin, la minorité a proposé de consulter systématiquement les associations, ce qui n'est pas de trop lorsque l'on voit que de nombreuses places pavées continuent d'être planifiées sans égard aux besoins des PMR.

Qu'est-ce qui a été retenu de tout cela ? A peu près rien. Toutes les propositions ont été refusées. Tout juste la majorité a-t-elle consenti à ce que les « magistrales piétonnes sécurisées » soient conçues dans le respect de la norme VSS 640 075. En tant pis pour les autres cheminements.

Chères et chers collègues, un tel contreprojet n'est tout simplement pas sérieux et n'en mérite pas le nom, à moins de reprendre substantiellement les amendements rejetés en commission, que la minorité propose ainsi à nouveau :

## **Art. 2      Modifications à d'autres lois**

<sup>1</sup> La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) (H 1 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 et h (nouvelles)**

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

- 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 ;
- 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.

\* \* \*

<sup>2</sup> La loi sur la mobilité douce (LMD) (H 1 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 préterite 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. 2A    Accessibilité universelle des cheminements piétonniers (nouveau)**

<sup>1</sup> Les cheminements piétonniers respectent les principes de l'accessibilité universelle.

<sup>2</sup> Ils sont conçus et réalisés de manière à en garantir la continuité, l'utilisation aisée et sécurisée par tous les piétons et piétonnes, y compris les personnes qui éprouvent des difficultés à s'orienter, à se mouvoir ou à communiquer, dans le respect de la norme technique VSS 640 075 « Espace de circulation sans obstacles ».

<sup>3</sup> Les cheminements piétonniers sont séparés des voies destinées aux autres usagers et usagères de la voie publique. Des dérogations sont possibles dans des cas particuliers.

<sup>4</sup> Le revêtement est réalisé conformément à la norme VSS 640 075. Il est fait en sorte que les obstacles et limites du cheminement soient aisément détectables, y compris par les personnes avec handicap visuel. Un éclairage suffisant est prévu.

<sup>5</sup> Les associations actives depuis plus de 3 ans dans la défense des intérêts des piétons et piétonnes, des personnes en situation de handicap et des personnes âgées sont consultées sur tout projet d'aménagement ou de modification d'un cheminement piétonnier.

\* \* \*

<sup>3</sup> La loi sur les routes (LRoutes) (L 1 10), du 28 avril 1967, est modifiée comme suit :

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

<sup>2</sup> 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.



Au vu de ces explications, la minorité vous demande, Mesdames et Messieurs, chères et chers collègues, de bien vouloir accepter ces amendements, et, à défaut d'acceptation, de refuser le contreprojet.