



Piétonnisons Genève !

Proposition de plan piéton de l'ATE

Pour une mobilité
d'avenir



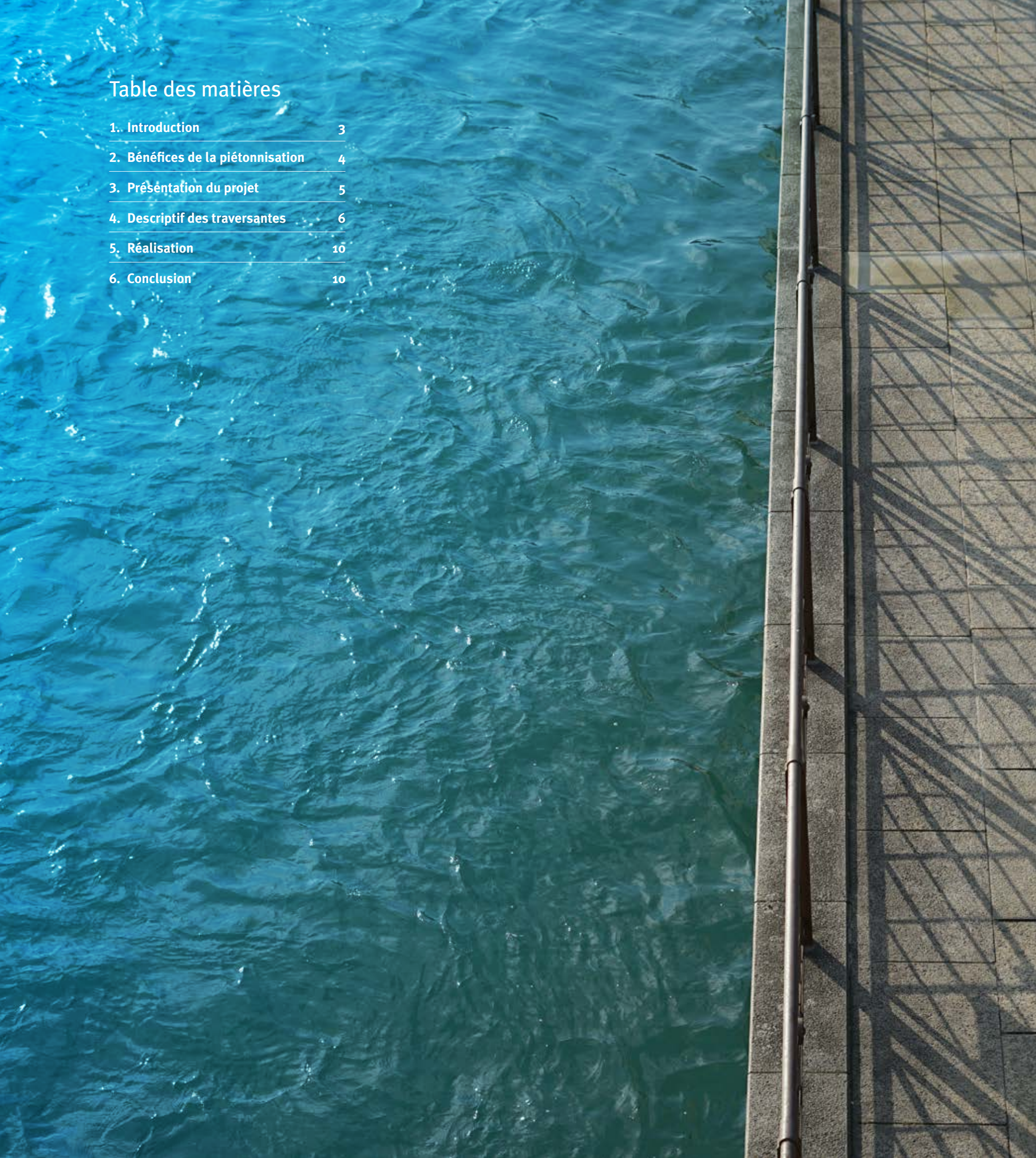


Table des matières

1. Introduction	3
2. Bénéfices de la piétonnisation	4
3. Présentation du projet	5
4. Descriptif des traversantes	6
5. Réalisation	10
6. Conclusion	10

1. Introduction

La ville de Genève est un territoire idéal pour la promotion de la marche. Avec peu de dénivelés et un bâti dense, elle permet à toutes et tous d’avoir accès à des services de qualité proche de son logement et de son travail. Pourtant, depuis de nombreuses années la marche est le parent pauvre des politiques publiques genevoises. Le plan piéton datant de 2004 n’a été réalisé que très partiellement et peu de projets sont envisagés pour sortir de cette léthargie. Le Plan directeur communal, qui mentionnait l’horizon 2010 pour un nouveau plan piéton, n’est même pas respecté!

L’ATE en tant qu’association promouvant la mobilité durable a donc décidé de proposer son propre plan piéton, réalisé en collaboration avec un urbaniste. Un plan qui se veut pragmatique et réalisable, en tenant compte des infrastructures déjà présentes et des spécificités genevoises comme la nécessité de compenser les places de stationnement. L’ATE veut, avec ce plan, relancer le débat autour de la piétonnisation à Genève et permettre de réfléchir différemment à notre façon de nous mouvoir et de concevoir la ville, aujourd’hui premièrement dévolue aux voitures. Ce plan se base sur les trajectoires déjà existantes et vise à former des traversantes piétonnes, permettant de relier les quartiers périphériques (et les autres communes) au centre-ville. L’objectif? Faire que chaque Genevois·e puisse se rendre facilement à pied de son logement à son travail ou à ses lieux de loisirs et d’achats. Une façon différente mais efficace de se déplacer en ville de Genève.

Ce plan a aussi été pensé pour permettre un accès facilité aux transports publics et ainsi relier les principales gares sises sur le territoire genevois, pour pouvoir combiner marche et transports publics quand il est nécessaire de parcourir de plus grandes distances.

Le travail effectué par l’ATE a comme principal objectif de (r)éveiller nos politiques aux bienfaits de la marche et aux avantages de la favoriser en ville. Aujourd’hui, il manque une politique de mobilité durable de grande ampleur au niveau de la Ville et de l’agglomération. Une façon efficace de baisser la pollution atmosphérique et sonore en ville de Genève mais aussi de créer des nouvelles centralités de quartier, dévolues à la rencontre et aux échanges. À nos politiques de jouer, le jeu en vaut la chandelle!

2. Bénéfices de la piétonnisation

- a. **Santé:** les nombreux bénéfices de la marche pour la santé ne sont plus à prouver. En procurant une activité physique régulière, accessible à toutes et tous, elle permet de réduire les problèmes de poids, les maladies cardiovasculaires, et de prévenir l'ostéoporose et la dépression.

b. **Environnement:** créer des artères piétonnes, c'est aussi réduire pollution sonore et atmosphérique en ville. Aujourd'hui, le centre-ville de Genève est, avec les alentours de l'aéroport, la partie la plus polluée de notre canton. En limitant les voitures du centre-ville, nous permettons aussi à la population genevoise de mieux respirer et de pouvoir dormir tranquillement. Un bénéfice non négligeable pour leur santé.

c. **Economie locale:** plusieurs études ont démontré les avantages économiques pour les commerces situés le long d'une rue piétonne. À New York, c'est 49% de vente en plus après la piétonnisation d'une artère¹. Cela s'explique notamment parce que le flux de personnes qui transitent sur une rue piétonne est beaucoup plus grand que le nombre de voiture passant sur cette même rue. Cette proportion est même de six à huit fois supérieure aux heures de pointe²! Une artère piétonne amène beaucoup de passage et donc de personnes et favorise le transit d'un commerce à l'autre. Elle crée aussi de la place pour animer la rue, que ce soit par des terrasses ou d'autres activités. Elle permet ainsi de redynamiser des quartiers entiers, les rendant plus attractifs pour les commerces.

d. **Qualité de vie:** créer des zones piétonnes, c'est aussi requalifier un espace public et en faire des espaces pour se rencontrer au cœur des quartiers. Des facteurs importants pour pouvoir améliorer le cadre de vie d'un quartier et de façon plus large, d'une ville.

e. **Finance publique:** l'aménagement d'infrastructures spécifiques pour les piéton-ne-s est beaucoup moins coûteux que celui pour les transports individuels motorisés. Un moyen intéressant pour les collectivités publiques de faire des économies tout en favorisant une mobilité de qualité.

f. **Sécurité:** les adeptes de la marche sont les plus vulnérables dans le trafic, surtout en ville. Ils ont besoin d'avoir des chemine-ments sécurisés et ce pour tous les âges. Il est notamment impor-tant qu'ils soient continus, pour qu'il soit facile de se rendre, par exemple, de son travail à sa mai-son ou de son école à son lieu de loisir. Investir dans des espaces piétonniers spécifiques accroît la sécurité pour toutes et tous.

g. **Accessible à toutes et à tous:** la marche est un mode de transport accessible, qui ne coûte (presque) rien et qui peut être facilement expérimenté dans les trajets quotidiens. Créer des infrastructures piétonnes c'est aussi offrir un moyen de se mouvoir de façon égalitaire pour toutes et tous.

1 New York City Department of Transporta-tion, *Measuring the Street: New Metrics for 21st Century Streets* (New York, 2012).
2 Global Designing Cities Initiative, *Global Street Design Guide* (Chicago, 2016), p.14

3. Présentation du projet

La proposition de plan piéton de l'ATE consiste en la création de plusieurs pénétrantes piétonnières sur le territoire genevois. Ces dernières relieraient les différents quartiers de la ville de Genève, mais aussi les gares de transports publics du réseau Léman Express (Cornavin, Champel et Eaux-Vives). Ainsi, la population genevoise pourrait se déplacer facilement entre ces différents lieux mais aussi combiner la marche avec les transports publics pour les trajets plus lointains.

Ce plan se veut pragmatique, il reprend les tracés déjà existants et leur rajoute un élément primordial mais absent actuellement des réflexions sur la piétonnisation : la continuité des itinéraires. Pour donner vraiment sa place à la mobilité piétonne en ville de Genève, il est nécessaire d'avoir non seulement une réflexion par opportunité, mais aussi de façon globale, pour créer une ville conçue en premier lieu pour la mobilité douce puis pour les transports individuels motorisés, et non le contraire. Ces traversantes s'arrêtent aux portes de la ville de Genève mais pourraient bien sûr se prolonger sur les communes adjacentes. L'ATE a choisi de se cantonner premièrement à la ville de Genève, pour fournir un plan précis et détaillé, mais les principes généraux peuvent s'appliquer à toutes les communes du canton (et au-delà).

Avec l'arrivée du Léman Express, la mobilité va aussi être redessinée à Genève. Ce plan piéton se veut un accompagnement de ce changement majeur, pour permettre un accès facilité à pied des différentes gares du Léman Express et des trajets simplifiés entre ces dernières et les principaux points d'intérêts de la ville de Genève. Ce plan s'ajoute à des projets de piétonnisation dans les quartiers, pour créer des zones piétonnes.

Ces traversantes ont aussi une vocation touristique vu qu'en revalorisant notamment les rives du Rhône et de l'Arve, elles ouvrent de nouvelles perspectives de marche non seulement utilitaires mais de flânerie qui devraient être valorisées dans un schéma touristique plus large. Elles desservent aussi les principaux points d'intérêts touristiques et les infrastructures de transports. Un vrai plus pour les touristes de passage.

Finalement, une question qui tient à cœur à l'ATE est la signalétique. Avoir des infrastructures est un premier (grand) pas mais encore faut-il une signalisation adéquate, pour que chacun-e puisse s'y retrouver et surtout comprendre la continuité des itinéraires. Avec une signalisation efficiente, nous pouvons parier sur le succès de ce plan piéton.



4. Descriptif des traversantes

A Cheminement du lac

Une traversante qui permet de desservir les quartiers denses de St-Gervais et des Pâquis et de les relier autant au centre-ville qu'aux espaces verts proches du jardin botanique. Elle ouvre aussi de nouvelles possibilités pour rejoindre le lac depuis la gare de Cornavin. Reprenant la volonté des habitants du quartier des Pâquis de créer un «cœur piétonnier», ce cheminement permet d'ouvrir une brèche dans ce quartier très dense et d'offrir un lieu de rencontre pour le voisinage.

B Cheminement des parcs

Un cheminement qui permet un itinéraire facile et agréable du centre-ville à la gare de Cornavin et au quartier du Petit Saconnex. Il est presque entièrement réalisé et passe notamment par les parcs des Crottes et Trembley. Certains tronçons doivent être créés pour avoir une véritable continuité, notamment une rue piétonne dans le quartier des Grottes. Un moyen de créer un lieu de vie et d'échange dans un quartier très dynamique.

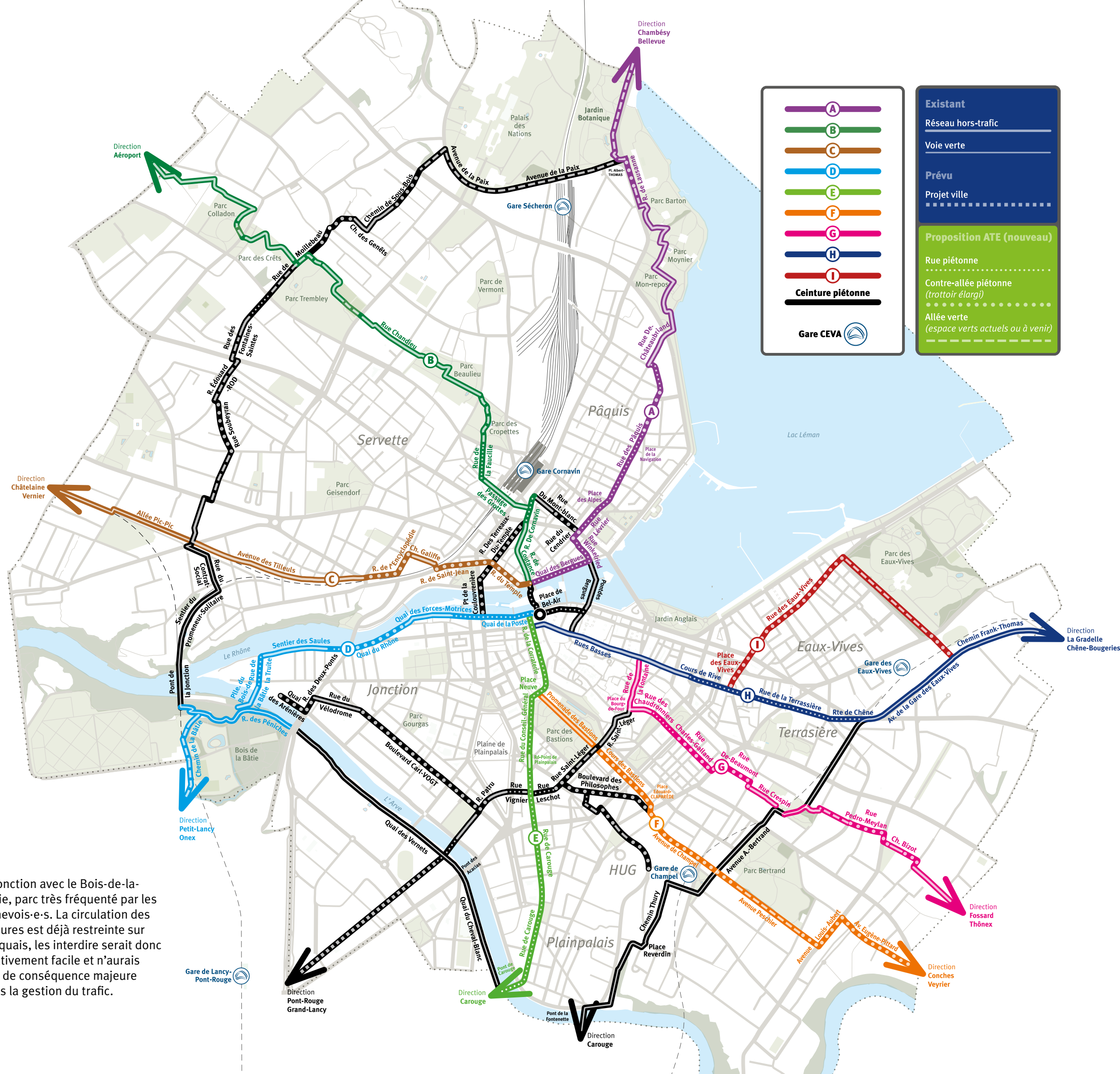
C Coulée verte de Saint-Jean

Une coulée verte qui relie le centre-ville au quartier de St-Jean, en passant par le quartier de St-Gervais. Une grande partie de l'itinéraire existe déjà et passe par la tranchée couverte des voies CFF. Pour pouvoir véritablement en faire un cheminement, il est nécessaire de créer des contre-allées pour les piétons, notamment sur les rues Saint Jean et de l'Encyclopédie, qui vont leur donner plus de place et leur permettre de circuler facilement.

D Cheminement du Rhône

Rendre les quais aux piétons, voici l'objectif de ce cheminement. Le Rhône est un lieu de promenade privilégié et devient une oasis de fraîcheur l'été, nécessaire pour sortir de l'îlot de chaleur genevois. De plus, il ferait

la jonction avec le Bois-de-la-Bâtie, parc très fréquenté par les Genevois-e-s. La circulation des voitures est déjà restreinte sur les quais, les interdire serait donc relativement facile et n'aurait pas de conséquence majeure dans la gestion du trafic.



E Cheminement des anciens pâturages

Après avoir été asséché au Moyen-Âge, la plaine de Plainpalais se couvrit de pâturage d'où le nom de notre cheminement. Il est sûrement le plus ambitieux de notre plan piéton. Il permet d'avoir une nouvelle Voie verte au cœur de l'agglomération, desservant le centre-ville mais aussi le quartier de Plainpalais, un quartier très dense avec peu de réalisations piétonnières et fait la liaison avec Carouge. Ce cheminement a non seulement des avantages pour les piéton-ne-s mais aussi pour les transports publics en créant des voies dédiées.

F Cheminement de la santé

Ce cheminement a comme bénéfice de relier le pôle de la santé genevoise (HUG) à des infrastructures de transports (Gare CEVA de Champel) et des quartiers en pleine mutation comme Champel. L'arrivée du CEVA va grandement bouleverser les possibilités de mobilité de cette partie de la ville et il sera donc d'autant plus intéressant d'offrir des infrastructures piétonnes de qualité. Sortie du parc des Bastions, cette traversante s'articule grâce à des contre-allées piétonnes, permettant de ne pas créer une pression supplémentaire sur le trafic. De nombreuses petites places de quartier pourraient être créées tout au long du tracé, améliorant la qualité de vie des habitant-e-s.

G Cheminement des fleurs

Passant par la Vieille-Ville et desservant le quartier de Florissant, ce cheminement les relie au centre-ville, tout en créant une centralité de quartier bienvenue. Cette traversante tire parti des parcs et autres zones de verdure existantes et les complète par des contre-allées piétonnes qui font le lien entre ces différents lieux végétalisés.

H Cheminement des potiers

Tirant son nom de rue de la Terrassière, où travaillaient les potiers aussi appelés «terraillons», ce cheminement connecte le centre-ville et la Voie verte. Pour permettre cette connexion, la rue de la Terrassière doit être piétonnisée (en conservant le trafic TPG) pour réaliser ainsi le prolongement des itinéraires piétons et cyclistes en site propre. Ce nouvel axe piéton diminuerait aussi la circulation dans ces quartiers extrêmement passants et offrirait de nouveaux espaces pour les magasins présents sur cette artère et un bol d'air frais aux nombreux habitant-e-s du quartier.

I Promenade des Eaux-vives

Cet itinéraire reprend le début du cheminement H avec comme idée de desservir le quartier des Eaux-Vives. Par la réalisation d'une contre-allée piétonne au cœur du quartier, c'est une nouvelle centralité qui est créée et qui relie (encore mieux) le quartier au parc de La Grange.

Ceinture piétonne

Les différents cheminements se retrouvent au centre, à Bel-Air et permettent ainsi de faire le lien entre les différents quartiers. Pour compléter ce dispositif et rattacher les quartiers qui n'ont pas de cheminements, une circulaire piétonne est planifiée. Elle fait le tour de la ville de Genève, de rive en rive, en passant par le Parc des Nations, le Parc Trembley, le quartier de Saint-Jean, les rives de l'Arve et le tracé de la future Voie verte d'agglomération. Une grande partie de cet itinéraire est déjà planifiée depuis de nombreuses années, faisant partie de la prolongation de la Voie verte. Il est maintenant nécessaire de le réaliser sans délais.

Et le vélo dans tout ça ?

Les réalisations proposées dans ce plan sont dédiées principalement aux piéton-ne-s. La réflexion sur les itinéraires vélos doit se faire en parallèle, ces deux modes de transports n'ayant pas les mêmes besoins ni les mêmes infrastructures. Il est donc nécessaire de réfléchir à ces derniers de façon concertées mais comme deux modes différents. L'ATE préconise une séparation des flux piétons et cyclistes clairs. Sa brochure «Davantage de sécurité sur les voies de trafic mixte pour les piétons et les cyclistes»³ en fait un résumé clair, prônant des infrastructures séparées de qualité, pour une meilleure sécurité pour tous les usager-ère-s.

3. https://www.ate.ch/fileadmin/user_upload/2019/Politik/Positionspapier/Positionspapier_A4_Mischverkehr_fr.pdf



5. Réalisation

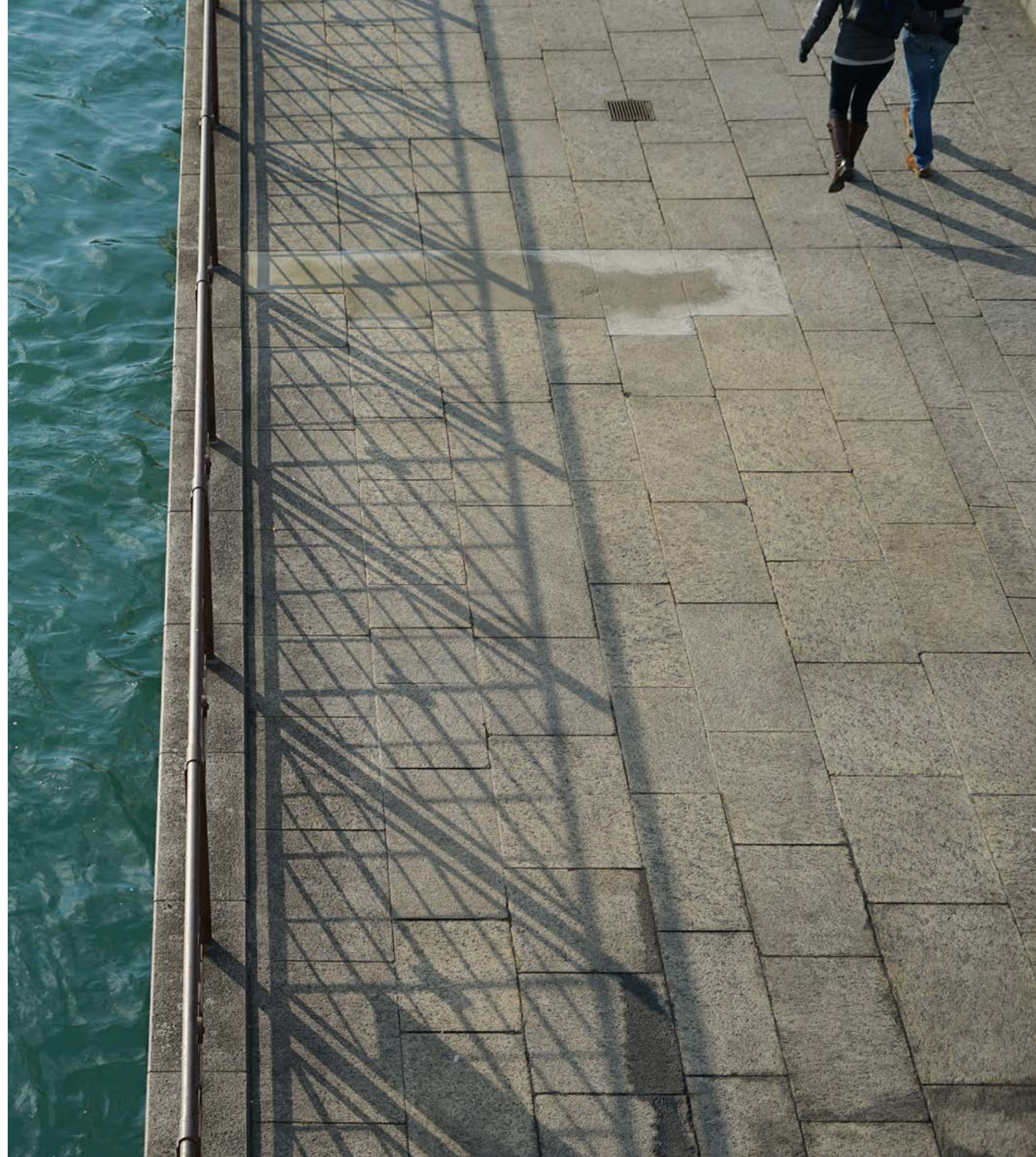
Ces différents descriptifs ont démontré que ces cheminements piétons sont réalisables. La question de la compensation des places de stationnement, qui est un frein important pour les projets de mobilité durable a tout de même été prise en compte, et chaque perte de stationnement pourrait être compensée selon les normes en vigueur. Nous avons aussi pu voir ces derniers mois une volonté politique d'assouplir ce principe de la compensation ce qui pourrait notamment favoriser un plan piéton de grande ampleur.

Pour que ce dernier devienne réalité rapidement, deux conditions doivent encore être remplies en ville de Genève. Premièrement, une concertation efficiente des associations actives dans la mobilité douce mais aussi des associations de quartiers, que ce soit d'habitant-e-s ou de commerçant-e-s doit être mise en place. De nombreux habitant-e-s ont envie de vivre dans un quartier pacifié, avec moins de bruit et de pollution liée au trafic individuel motorisé. La piétonnisation est une solution à leur proposer. Cette concertation permettrait d'avoir des projets portés non seulement par les autorités mais aussi par les personnes actives localement et de calibrer des infrastructures piétonnes au mieux des besoins des habitant-e-s et commerçant-e-s des quartiers.

Deuxième condition, des statistiques précises sur la mobilité durable doivent être réalisées. La question des statistiques disponibles est importante pour pouvoir bien sûr comptabiliser le nombre de piéton-ne-s mais aussi réfléchir à leurs pratiques, à la façon dont ils-elles se déplacent et finalement aux utilisations des infrastructures mises à leur disposition. Des études approfondies sont nécessaires pour pouvoir créer la ville de demain selon les besoins et envies de ces piéton-ne-s et pour éviter de créer des infrastructures inadaptées à leurs pratiques. L'étude de la marche à Genève en est encore à ses débuts et la Ville peut aider à son développement, notamment en créant des outils statistiques fiables pour la marche et la mobilité durable en général.

6. Conclusion

Avec son plan piéton, l'ATE démontre que réaliser des traversantes piétonnes est non seulement faisable mais surtout nécessaire en ville de Genève. Il est maintenant indispensable qu'une politique de grande ampleur à destination des piéton-ne-s et des cyclistes soit réalisée rapidement, avec des responsables au sein de l'administration et des crédits dédiés. Il ne s'agit plus d'attendre alors que l'urgence se fait sentir et que les Genevois-e-s le demandent depuis longtemps. Créer des traversantes piétonnes, c'est aussi créer des lieux de vie au centre des quartiers, diminuer la pollution, favoriser la santé de la population genevoise et l'économie locale. Un projet aux multiples bénéfices et qui changerait la vie de nombreux-ses citoyen-ne-s.



Editeur

ATE Genève,
Rue des Gares 9
1201 Genève
www.ate-ge.ch
info@ate-ge.ch, 022 734 70 64

Vous avez apprécié ce travail ?

**Rejoignez-nous pour défendre la mobilité
durable et devenez membre de l'ATE**

**Pour une mobilité
d'avenir**

