

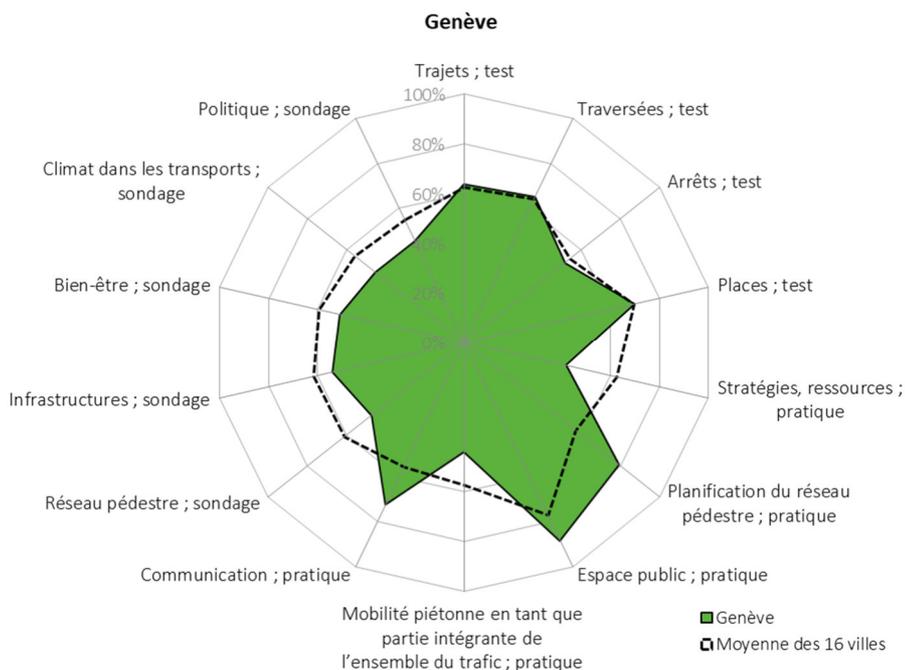
À pied à Genève



L'étude « Marchabilité et santé - comparaison entre les villes » a analysé la marchabilité dans diverses villes suisses. Ont été analysés : la qualité des infrastructures piétonnes, l'importance accordée à la marche au sein de l'administration et des instances politiques (pratique de la planification) ainsi que la satisfaction de la population.

Évaluation de la marchabilité en ville de Genève

Le diagramme en toile d'araignée visualise la marchabilité à l'aide de 14 catégories, avec à chaque fois le pourcentage atteint (en %) du potentiel (en vert) ainsi que la moyenne des 16 villes analysées. Chaque catégorie est un cumul de nombreuses évaluations individuelles. La ville de Genève a atteint au total 58%.



Catégories évaluées :

Infrastructure (test de marchabilité):

- Trajets
- Traversées
- Arrêts de transport public
- Places

Pratique de la planification (importance de la mobilité piétonne)

- Stratégies et ressources
- Planification réseau piédestre
- Espace public
- Mobilité piétonne comme partie de tout le trafic
- Communication

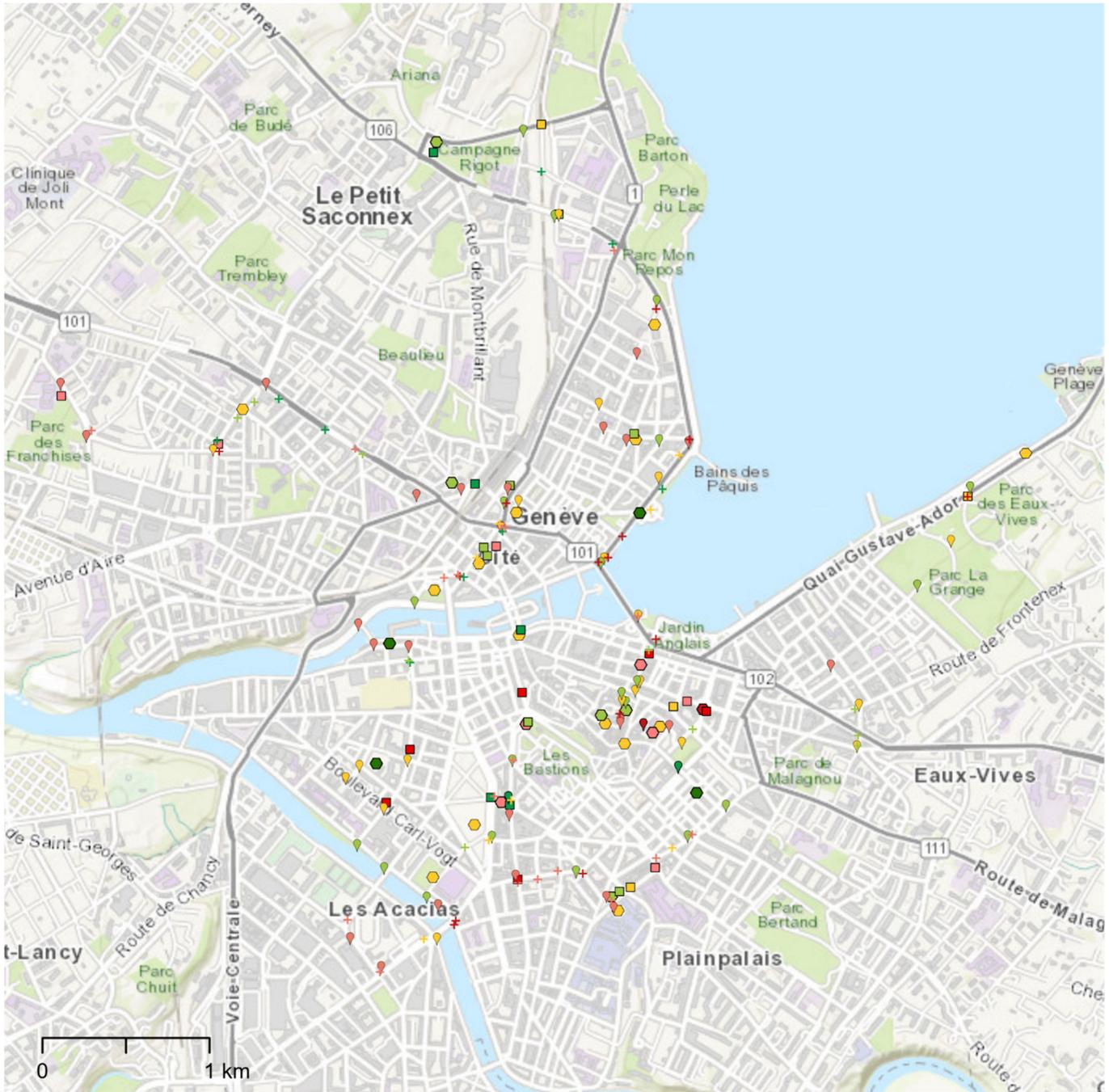
Sondage de la population sur la mobilité piétonne

- Réseau piédestre
- Infrastructures
- Bien-être
- Ambiance des transports
- Politique

Ill. 1 : Synthèse de l'analyse de la marchabilité en ville de Genève

Test de marchabilité – évaluation des infrastructures

En ville de Genève nous avons évalué 66 trajets, 60 traversées, 28 arrêts et 29 places. L'illustration 2 montre les itinéraires parcourus et les éléments évalués. La ville de Genève obtient un score moyen pour le test de marchabilité par rapport aux 16 villes analysées.



Source: Bundesamt für Landestopografie, swisstopo (5704003247)

Traversée	Trajet		Arrêt	Place
60	66	Total des éléments évalués	28	29
Nombre de points qualité atteints				
+	●	Très en dessous de la moyenne	■	●
+	●	En dessous de la moyenne	■	●
+	●	Dans la moyenne (*)	■	●
+	●	Au-dessus de la moyenne	■	●
+	●	Très au-dessus de la moyenne	■	●

(*) Moyenne des 16 villes pour cet élément

III. 2 : Itinéraires parcourus et qualité des infrastructures évaluées

Points forts et qualités au-dessus de la moyenne

- Les places ont obtenu de bons résultats en moyenne pour tous les critères, elles montrent une diversité équilibrée.
- Les bandes podotactiles auprès des arrêts sont certes nombreuses, mais n'existent pas partout. La signalisation avec des bourelets forme une exception et n'est pas usuelle sinon dans les autres villes suisses.
- L'éclairage des traversées piétonnes est satisfaisant.



Assez de place pour des activités et une bonne infrastructure (fontaine d'eau potable et bancs pour s'asseoir).

Points faibles et qualités en-dessous de la moyenne, actions requises

- Les temps d'attente devant les traversées avec feux de signalisation sont beaucoup trop longs. Le risque de trébuchement (entre autres rails de tram) est élevé. Les cyclistes utilisent souvent les traversées avec les piétons : les deux groupes d'utilisateurs-trices sont souvent dérangés par des véhicules à moteur (le plus souvent motos).
- De l'ombre, de l'éclairage et les sièges font souvent défaut autour des arrêts. Les annonces de départ des TP ne sont que peu visibles ou font défaut,
- On observe des conflits avec les accès pour les trajets avec des trottoirs ou avec des véhicules garés illégalement et des vélos. La qualité de séjour des rues de quartier est insuffisante et le bruit du trafic dérange le long des routes principales.



Des arrêts avec peu de possibilités pour s'asseoir et peu d'ombre.

Pratique de la planification – indicateurs sur l'importance accordée à la mobilité piétonne

L'importance accordée à la marche a été évaluée à l'aide de 60 indicateurs. Pour cela, nous nous sommes entretenus avec les responsables des déplacements à pied, avons évalué les conceptions, stratégies et bases de la planification des villes sur la mobilité piétonne, examiné les informations données sur les sites web ainsi que consulté diverses sources statistiques. La ville de Genève obtient un score au-dessus de la moyenne pour la pratique de la planification par rapport aux 16 villes analysées. (cf. III. 1).

Points forts dans la pratique de planification

- Comme le prévoit la législation cantonale, la Ville possède un Plan directeur du réseau piéton (mis en œuvre à 61%, il devrait l'être à 100% en 2020) et un Plan directeur localisé de chemins pour piétons (PDLCP) contraignant pour les privés. Il y a déjà été utilisé pour combler des lacunes du réseau.
- Genève se démarque par ses efforts de requalification de l'espace public : (Vélodrome, Chantepoulet, Place du Rhône, Simon Goulart, Sandale d'or 2018).
- Etudes en cours sur des sujets actuels et importants pour les piétons (genre, climat et nature, espaces résiduels, banc senior).
- Projet de voie verte en cours de réalisation, y compris réaménagement des stations de RER reliées par l'itinéraire.
- La gestion des déviations piétonnes lors de chantiers est définie dans une marche à suivre et la coordination est assurée.
- Genève communique via différents canaux (vidéo, plaquettes, articles, communiqués) et consulte de longue date les représentants d'associations.
- Comptages piétons réguliers depuis 2011 en lien avec des aménagements.
- La Ville de Genève commande un sous-échantillonnage des données du MRT et l'analyse sous l'angle des déplacements à pied.

Points faibles dans la pratique de planification

- Il n'y a pas de stratégie piétonne actuelle (pas de suite donnée au Plan piéton exemplaire de 2000).
- Une ville comme Genève aurait besoin de davantage de pourcentage de poste dédié à tous les sujets liés au réseau piéton.
- Les conflits entre piétons et cyclistes sont nombreux, certains aménagements récents y contribuent.
- Le traitement des coupures du réseau et de la continuité des itinéraires pourrait être poursuivi.
- Un système d'orientation piéton sur l'ensemble du territoire fait défaut dans une ville pourtant hautement touristique.
- La modération (30km) sur les axes principaux devrait être envisagée dans une ville aussi dense traversée par d'important axes.
- Certains comptages piétons pourraient être rendus permanents.

Satisfaction – sondage auprès de la population sur la mobilité piétonne

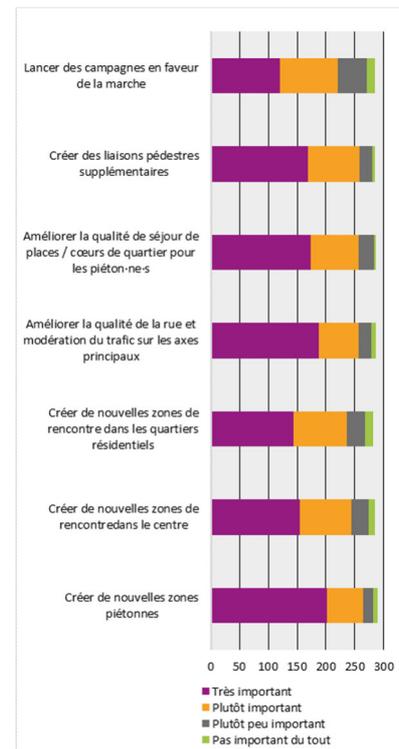
En ville de Genève, 292 personnes ont répondu au questionnaire en ligne, qui comptait 80 questions. De plus, elles pouvaient formuler leurs attentes de manière ouverte. La ville de Genève obtient un score dans la moyenne pour la satisfaction par rapport aux 16 villes analysées.

Points forts : satisfaction de la population

- La ville de Genève obtient le plus de points dans la catégorie de l'espace public (atmosphère), par ex. disponibilité de fontaines publiques.
- Les conducteurs/trices de bus et de tram se comportent avec des égards.
- La population a été très active et envoyé de nombreux commentaires.

Points faibles : insatisfaction de la population - des actions sont nécessaires

- La population est sévère avec la Ville de Genève, celle-ci obtient un score médiocre dans les catégories «politique» et «sécurité». L'engagement de la ville en faveur des piéton·ne·s devrait être en renforcé en général.
- La sécurité sociale pose problème, la population évite ainsi de nombreux tronçons durant la nuit. L'accès aux arrêts ainsi que la disponibilité de raccourcis ne sont pas satisfaisants.
- L'espace minimal accordé à la marche et le bruit du trafic le long des cheminements pédestres sont gênants.
- Les temps d'attente devant les feux de signalisation sont trop longs.
- Des conflits surgissent sur les surfaces mixtes et des voitures sont trop souvent garées sur les trottoirs.

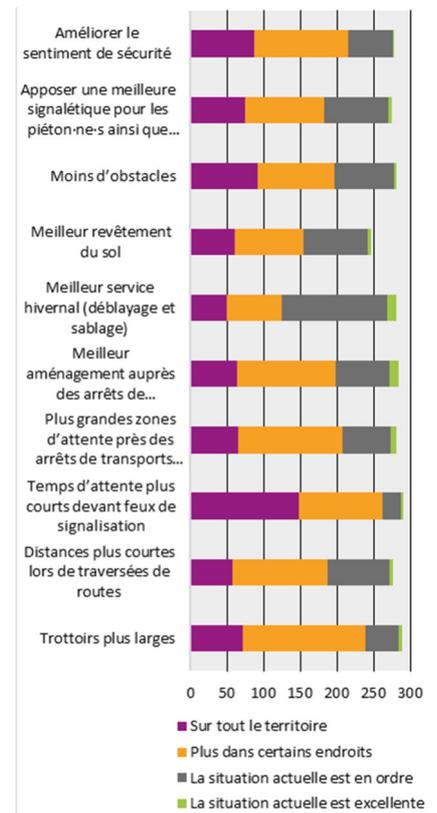


III. 3

Quelles mesures d'amélioration sont nécessaires dans la ville ?

Prise de pouls – remarques ouvertes de la population

- Instaurer une journée par mois de « liberté piétonne » pour des trottoirs sans vélos ni skateboards ou autres engins dangereux, qui ont tendance à vous frôler et vous faire sursauter (émotions cardiaques).
- Créer des ondes vertes pour piéton·ne·s près des arrêts de transports publics et entre les feux.
- « J'ai abandonné l'éducation de mon enfant sur le fait de traverser au vert uniquement. »
- Diminuer la vitesse partout en ville à 30km/h (ex. de nuit).
- Entretien : il arrive que des feux rouges piétons soient défectueux depuis plus d'un an.
- Éclairer et sécuriser les lieux les moins rassurants en ville.
- Trop de tolérance pour le stationnement illicite.
- Augmenter les informations sur les fréquences ou horaires des trams/bus, car tout le monde n'a pas de smartphone.
- Le service d'urbanisme ne s'occupe plus de la communication, comme il l'avait fait avec les dépliants du Plan piéton.
- La Plaine de Plainpalais est une fournaise, elle ne donne envie ni de la traverser, ni de s'y arrêter.
- Amender les voitures garées sur les trottoirs.
- Les trottoirs sont pleins de crottes de chiens.
- Obliger les automobilistes à s'arrêter avant le passage piéton.
- Aux abords des grands axes, le piéton n'a pas de place, ces espaces sont inhospitaliers.
- Créer un guichet unique, une ligne de téléphone unique pour toutes les demandes concernant la vie citoyenne.
- Améliorer les arrêts de bus, qui manquent d'une protection contre la pluie et de bancs.
- Porter une attention particulière sur les itinéraires pédestres lors de chantiers.
- Les pavés irréguliers font mal aux pieds et font perdre l'équilibre.
- Les trottoirs continus ne sont pas sécurisants.
- Indiquer aux arrêts de bus le temps de parcours à pied afin d'inciter à la marche.
- Mieux éclairer les tunnels.
- Interdire l'usage des klaxons la nuit, car ils nous réveillent trop souvent.
- Chaque fois que l'on améliore la vie des piéton·ne·s (comme aux Grottes), c'est une plus-value sociale énorme.
- Bravo pour la voie verte, dommage qu'il n'y ait pas de WC.
- Il faut tout améliorer autour de la gare Cornavin.
- Rendre l'espace à l'humain créera une ville ludique. Pas besoin de campagne pour inciter les gens à marcher : c'est la qualité des aménagements qui leur donnera envie d'aller à pied.



III. 4

Dans quels domaines la devrait-elle intervenir plus activement ?

Marchabilité et santé – comparaison entre les villes

avril 2020

Un projet commun d'actif-traffic, Mobilité piétonne Suisse et la Haute Ecole de Technologie Rapperswil.

Avec le soutien des villes participant au projet, du Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO) / SuisseEnergie, de la Fondation Corymbo, du Canton du Tessin, de la Loterie Romande et de la Loterie du canton de Berne.

Merci de consulter les sites suivants pour des informations plus détaillées : www.actif-traffic.ch / info@actif-traffic.ch / www.ville-pietonne.ch