

Date de dépôt : 13 avril 2017

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Sophie Forster Carbonnier, Jean-Michel Bugnion, Emilie Flamand-Lew, Yves de Matteis, Sarah Klopmann, Frédérique Perler, Boris Calame, François Lefort, Mathias Buschbeck, Delphine Klopfenstein Broggin, Thomas Wenger, Beatriz de Candolle, Patrick Malek-Asghar, Nathalie Fontanet, Céline Zuber-Roy, Olivier Baud, Raymond Wicky, Nathalie Schneuwly, Simone de Montmollin, Patrick Saudan, Jean-Charles Rielle, Isabelle Brunier, Roger Deneys, Salima Moyard, Marion Sobanek, Nicole Valiquer Grecuccio, Gabriel Barrillier, Marie-Thérèse Engelberts, Christina Meissner, Caroline Marti pour que Genève devienne un canton exemplaire en matière de sécurité sur le chemin de l'école

Rapport de M^{me} Salima Moyard

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné la motion 2364 au cours de trois séances – celle des 28 février, ainsi que celles des 14 et 21 mars 2017 – sous les présidences de MM. Pierre Vanek et Bernhard Riedweg. Elle a pu bénéficier de la présence de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du DETA, de M. David Favre, secrétaire général adjoint au DETA, et de M. Alexandre Prina, directeur de la planification au DETA. La rapporteure tient par ailleurs à remercier M. Vincent Moret pour sa retranscription des débats.

Outre l'audition des motionnaires, en la personne de M^{me} Sophie Forster-Carbonnier, la commission a procédé dans le cadre de l'étude de cette motion aux auditions suivantes :

- la Brigade de prévention et éducation routière en la personne du Maréchal Stéphane Monbaron ;
- l'Association des communes genevoises (ACG) en les personnes de M. Thierry Apothéloz, président, et M. Philippe Aegerter, juriste ;
- M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat en charge du DETA ;
- la commune de Meyrin en la personne de M. David Marti, chargé de la sécurité municipale ;
- l'ATE, en les personnes de M^{me} Françoise Lanci-Montant, responsable du Bureau-Conseil et chargée de la campagne des Plans de mobilité scolaire, et de M^{me} Emilie Roux, collaboratrice de projet.

1. Présentation de la motion 2364 par les motionnaires

Présentation par les motionnaires

Les motionnaires expliquent que plus de 60% des élèves en primaire se déplacent en **mobilité douce** pour se rendre à l'école. Les chemins utilisés sont souvent de plus en plus dangereux.

Près de la moitié des **enfants accidentés** en Suisse le sont sur le chemin de l'école. Cette motion vise à prévenir ces accidents et à les réduire. Il semble que la sécurité ne soit pas optimale. En conséquence, afin de protéger leurs enfants, les parents préfèrent les amener en voiture à l'école.

Cette motion s'inspire de ce qui est fait dans le canton de Vaud et du Tessin. Elle vise à **promouvoir l'utilisation des plans de mobilité scolaire** (ci-après, PMS). Ce sont des plans élaborés avec tous les acteurs liés à l'école soit les enseignants, les parents et la police. Il faut dans un premier temps déterminer les chemins qui sont utilisés par les élèves pour se rendre à l'école afin de repérer d'éventuels dangers. Une fois que les problèmes ont été identifiés, les PMS proposent des solutions et ces dernières nécessitent parfois des aménagements routiers. Il est important de faire en sorte que davantage de communes utilisent cet instrument à Genève.

Cependant, après avoir interrogé plusieurs communes, ces dernières étaient parfois réticentes à faire cela car elles estimaient que **le canton ne serait pas assez soutenant**. C'est la raison pour laquelle cette motion a été déposée. Certains estiment que ces plans ne sont pas nécessaires car plusieurs autres mesures sont déjà en vigueur comme la présence de patrouilleuses scolaires. Elle n'estime pas que cette mesure s'oppose à celles qui sont déjà en place. Au contraire, ces mesures sont complémentaires.

Echanges avec les commissaires

Q (UDC) **Qu'est-ce qu'un « PMS » ?** R : c'est un plan de mobilité scolaire établi par les acteurs liés à l'école soit les enseignants, les parents et la police afin d'identifier les chemins utilisés par les enfants. Cela permet d'identifier les dangers sur ces chemins et de proposer des solutions. Une solution peut par exemple être la pose d'un panneau ou la construction d'un îlot de sécurité.

Q (PLR) Quelles sont les **statistiques d'accidents** à Genève ? R : il y a une augmentation de l'accidentalité à Genève contrairement à ce qui se passe dans les autres cantons. Une augmentation de plus de 30% a été observée entre 2012 et 2014.

Q (UDC) **Quand les enfants sont-ils le plus souvent accidentés** (lorsqu'ils sont à pied, à vélo, sur des passages pour piétons ou sur des trottoirs) ? R : les motionnaires n'ont pas ces données mais les enfants de 6 à 12 ans, soit les enfants qui sont à l'école primaire, sont les principales victimes. La plupart des enfants se rendent à l'école à pied plutôt qu'à vélo.

Q (UDC) **Les smartphones ont-ils une influence sur l'attention des enfants se rendant à l'école ?** R : on ne peut généraliser l'âge auquel un enfant a un tel appareil. Cela relève de la responsabilité des parents. Un enfant n'a pas besoin d'un téléphone pour se rendre à l'école primaire. Si un parent décide tout de même de fournir un de ces appareils à son enfant, c'est à lui de lui expliquer les dangers de son utilisation.

Q (UDC) A-t-on **tendance à déresponsabiliser** les enfants lors de leurs déplacements ? R : les dangers se sont accrus sur le chemin de l'école. Un enfant n'acquérant pas tout de suite les bons réflexes, il est nécessaire de l'aider et de sécuriser ses déplacements. Ces mesures permettent justement de responsabiliser l'enfant. En effet, si les mesures instaurées sont efficaces, elles lui permettent de se rendre seul à l'école.

Q (MCG) La police fait de la prévention à la rentrée ; il y a des patrouilleuses scolaires sur les passages pour piétons, il y a des pédibus et l'éducation routière. **Qu'amène cette motion de plus que les mesures existantes ?** R : ce sont des mesures complémentaires. Toutes les mesures citées sont utiles. Néanmoins, le temps de mobilité scolaire est large. Lorsque les enfants rentrent plus tard que la fin des cours suite à une activité parascolaire ou pour une autre raison, ces mesures ne sont plus forcément en place : en effet, les patrouilleuses scolaires travaillent durant un temps déterminé. En plus de cela, le pédibus ne peut pas être organisé dans toutes les communes faute de disponibilité des parents.

Q (MCG) **Ces PMS vont-ils résoudre tous les problèmes ?** R : cela résoudra beaucoup de problèmes. Ces PMS permettent de relever des manques parfois importants.

Q (PDC) La mise en place de PMS est déjà contenue dans le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018. Les autorités communales sont déjà attentives aux remarques des parents ou des associations de parents relativement à des problèmes de cheminement pour les enfants. En plus de cela, de nombreuses mesures sont mises en place notamment par les APM, les patrouilleuses scolaires ou encore les pédibus. Lorsque des magistrats communaux font une demande pour la sécurisation d'un chemin menant à une école, c'est pris au sérieux et traité relativement rapidement. **Quel est donc le but de la troisième invite (soutien actif du canton aux communes par un traitement administratif rapide) ?** R : les magistrats consultés n'avaient pas la même vision des choses. Par exemple, des demandes ont été faites par la commune de Bernex et cela avait pris beaucoup de temps. Plusieurs magistrats estimaient donc qu'un soutien supplémentaire serait le bienvenu. Si les communes sont encouragées à faire quelque chose, il est normal que ces dernières soient assurées que le canton agisse en conséquence.

Q (MCG) **Dans quelles situations les enfants restent tardivement à l'école de sorte à rentrer lorsque les patrouilleuses ne travaillent plus ?** R : ce genre de situation peut intervenir lorsque les enfants restent jouer dans le préau, suivent un cours supplémentaire ou facultatif, ou encore lorsqu'ils ont des répétitions pour un spectacle. Il est donc important d'avoir un chemin sécurisé même en dehors des horaires de travail des patrouilleuses scolaires.

Q (MCG) Les mesures à prendre qui seraient inscrites dans ces PMS relevant du niveau communal, **pourquoi ne pas l'avoir directement proposé aux communes ?** R : il faut inciter les communes à établir un PMS mais il faut également assurer le soutien du canton dans ces démarches. Beaucoup de communes hésitent à s'engager dans ce processus car ils n'ont pas l'assurance que le canton répondra en conséquence.

Q (MCG) **Les associations de parents ont-elles été consultées par les motionnaires ?** R : non. Le travail a été fait avec des associations qui sont en contact avec les parents. Dans l'établissement d'un PMS, les parents font partie intégrante de ce processus et cela leur permet de se prononcer directement sur d'éventuelles problématiques. Il est donc intéressant de promouvoir cet instrument.

Q (S) Quelle est la **proportion des communes qui actuellement ne font rien** ? Des PMS ont été achevés en Ville de Genève et sont en cours à

Meyrin. **D'autres communes se sont-elles déjà engagées ou auraient été freinées ?** R : Meyrin a effectivement pris l'initiative de se lancer dans l'établissement d'un PMS. La Ville de Genève l'a également fait. Meyrin espère que le canton sera davantage réceptif à leurs demandes. Les communes de Versoix et de Satigny ont des doutes quant à la mise en place des mesures préconisées par un PMS.

Q (S) Qui prend l'initiative de créer un PMS et qui pilote le projet ? R : un PMS relève de l'initiative d'une commune. Les communes mandatent souvent l'ATE car cette dernière dispose d'experts pour mener ce travail. Il est possible de travailler avec un autre acteur. L'ATE est une solution mais ce n'est pas la seule. Il n'en demeure pas moins vrai que cette dernière a beaucoup d'expérience pour mener à bien ce travail. Un directeur d'école ne peut pas faire ce travail car il n'a pas de budget pour cela.

Précisions et compléments du département après l'audition des motionnaires

Il existe dans le **plan d'actions** sur la mobilité douce 2015-2018 l'action 6.3 qui prévoit la mise en place de ces PMS¹. A ce jour, 7 écoles ont fait l'objet d'un PMS. Elles sont pour la plupart en Ville de Genève. Deux se situent à Meyrin. L'objectif via le plan d'actions est de promouvoir ce type de démarche. Ces démarches doivent être portées par les communes et, souvent, les aménagements à faire sont situés sur le domaine public communal.

Le traitement administratif des demandes communales par la DGT est souvent critiqué. Il y a effectivement eu des problèmes par le passé mais, dans 95% des cas, les demandes des communes sont instruites dans des délais relativement courts, soit inférieurs à un mois. Ces mesures doivent répondre à des normes en matière de construction et il se peut que les solutions proposées ne soient pas légales. Dans un tel cas, il est demandé à la commune de revoir son projet tout en l'aidant à proposer des mesures en adéquation avec les normes. Il est possible d'inciter les communes à établir ces PMS mais ce n'est pas au travers d'un traitement administratif accéléré vu que ce dernier est déjà établi dans les meilleurs délais. Ce serait plutôt par d'autres moyens nécessitant des ressources dont le département ne dispose pas aujourd'hui.

¹ La fiche 6.3 du Plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018 sur les Plans de mobilité scolaire se trouve en annexe 1 du présent rapport.

Des séances adressées à l'ensemble des magistrats s'occupant de la sécurité routière ont déjà eu lieu. Il est tout à fait possible de porter un message aux communes par écrit sous forme d'un guide méthodologique. Il n'y a pas besoin de nouvelles ressources pour faire cela.

En ce qui concerne le **coût du PMS**, il y a l'expertise en tant que telle faite avec les différents acteurs qui coûte quelques milliers ou quelques dizaines de milliers de francs et cela débouche sur un programme de mesures. Le prix de ce dernier dépend de l'ampleur des mesures de sécurisation à entreprendre.

2. Audition de la Brigade de prévention et éducation routière en la personne du Maréchal Stéphane Monbaron

Présentation de l'auditionné

L'auditionné explique que le canton de Genève a inscrit la sécurité de la mobilité dans ses axes de politique donc ce dernier soucieux de la sécurité de ses citoyens.

Concernant la police de proximité ainsi que la **brigade**, leur travail est d'éduquer les enfants et de les sensibiliser à la sécurité routière. Cela concerne les enfants d'école primaire. Ils se rendent chaque jour dans les classes du canton pour donner des cours d'éducation routière afin d'expliquer aux enfants ce qu'est une patrouilleuse scolaire, une voiture, un passage piétons, etc. Cela fait 50 ans que cette sensibilisation a lieu.

Concernant l'**accidentologie** des piétons, les accidents sont moindres que ceux annoncés dans l'exposé de motifs de la motion. Les chiffres sont donc moins alarmistes que ce qu'il a pu lire.

Les **patrouilleuses** scolaires sont engagées par les communes. Il y a en 210 dans le canton et la moitié de celles-ci travaillent en Ville de Genève. Ces patrouilleuses sont formées par la police de proximité. Environ 80 nouvelles patrouilleuses sont formées par cette police chaque année. Les patrouilleuses en Ville de Genève se rendent également dans les classes de 1P et 2P afin de présenter ce qu'elles font. Un des leurs partenaires essentiels est le service des écoles de la Ville de Genève. Ils sont constamment en partenariat avec ce service. Ils travaillent également avec les associations de parents.

Il y a **deux campagnes d'affichages par année** à proximité des écoles et sur les panneaux d'affichage de tout le canton. Il se passe donc beaucoup de choses sur le plan de la sécurité routière et la situation n'est donc de loin pas catastrophique.

Le PMS (plan de mobilité scolaire) est un **outil fiable mais il coûte cher**. Il faut compter 25 000 F à charge de la commune et entre 12 et 18 mois de travail. Les recommandations émises par l'ATE doivent encore obtenir l'aval du département pour être concrétisées.

Cette motion propose également de s'inspirer des bonnes pratiques en vigueur dans d'autres cantons ou d'autres pays. Ils étudient la pratique du « **coaching à la traversée** » de très près avec la Ville de Genève. En effet, les patrouilleuses scolaires sont bien mais déresponsabilisent les enfants car elles font tout le travail et cela rend les enfants moins attentifs. Il y a notamment eu quelques accidents en dehors des heures de présence des patrouilleuses scolaires. Cette pratique du *coaching* se fait en Valais. Il a personnellement assisté à une telle séance et il estime que c'est une opportunité pour le canton de Genève. Il rappelle également que dans certains cantons, ce sont des enfants qui sont patrouilleurs scolaires et qui prennent la responsabilité de faire traverser d'autres enfants plus jeunes ce qui est intéressant du point de vue de la responsabilité.

Echanges avec les commissaires

Q (UDC) **De plus en plus d'argent est investi dans ce domaine. Où cela va s'arrêter ?** R : les investissements ne changent rien. Les accidents ne concernent jamais un défaut de structure mais souvent un motocycliste, un vélo ou un piéton qui n'a pas respecté les signalisations. Le problème est donc comportemental. Il rappelle que, depuis la mise en œuvre de la Loi sur police, la police routière a organisé plusieurs journées pendant lesquelles ils sanctionnent tous les comportements non conformes à la loi.

Q (UDC) **Les enfants ne sont-ils pas déresponsabilisés avec tous les moyens mis en œuvre pour eux ?** R : oui. Ils doivent connaître quatre points essentiels : s'arrêter, regarder, écouter et traverser. Les patrouilleuses scolaires protègent effectivement les enfants mais leur font oublier ce qu'il faut faire.

Q (PLR) La motion traitée concerne-t-elle **un objet réel ou émotionnel ?** R : le PMS est un élément intéressant mais il n'a du sens que lorsqu'un quartier se construit afin de déterminer quels vont être les flux. Lorsqu'un quartier n'a pas changé, c'est un système qui est redondant et qui est un doublon vis-à-vis de ce qui est fait par le service des écoles de la Ville de Genève. Il n'y a pas besoin d'un PMS pour relever qu'il manque un îlot ou quelque chose d'autre. Le PMS ne va donc pas permettre de régler le problème. Il y a clairement un problème émotionnel dans la sécurité routière. Il y a un sentiment généralisé que Genève est un mauvais élève en la matière.

Or, en comparant avec ce qui se passe dans les autres cantons, ce n'est pas le cas. Tout comme ses homologues d'autres cantons, il constate que les enfants ont été déresponsabilisés par toutes les mesures mises en œuvre pour les protéger.

Q (S) A entendre l'auditionné, il n'y a pas vraiment de problèmes et ce sont plutôt les usagers de la route qui devraient prendre des cours afin de respecter les règles. **Que peut alors améliorer le canton ?** R : tout ne va pas bien car tant qu'il y a un accident, c'est un accident de trop. Il y a plusieurs acteurs dans ce domaine et il ne faut pas les opposer. Aucun ne détient la recette miracle. Ce qui est déterminant de nos jours, c'est le comportement des usagers de la route. On remarque aussi, en se rendant à des passages piétons en civil, que les parents se comportent souvent mal avec leur enfant sur le chemin de l'école. Ce sont parfois ces mêmes parents qui ont signé une pétition demandant plus de sécurité sur le chemin de l'école ou demandant des mesures supplémentaires.

Q (PLR) **Est-il vrai que le DIP a décidé de se passer des services d'intervenants extérieurs afin de confier cela à des enseignants de droit dès la prochaine rentrée ?** R : la Brigade ne se rend pas dans les cycles d'orientation car pendant plusieurs années les policiers en uniformes n'étaient pas désirés dans les CO. Des juristes se rendent dans les classes des cycles d'orientation pour apprendre les conséquences de mauvais comportements sur la route. Effectivement, pour des économies d'argent, ces services-là ne vont plus être confiés à des intervenants. Si c'est le cas, la police de proximité a une carte à jouer pour reprendre la prévention dans les cycles.

Q (S) Quelle forme prend **le partenariat avec le TCS concernant les cours de sensibilisation routière donnés aux élèves à l'école primaire ?** R : la distribution des gilets jaunes TCS a été autorisée par la conseillère d'Etat en charge du DIP. Concernant le petit matériel remis gratuitement aux enfants, l'ACS leur a remis des petits porte-clés et d'autres petits objets. D'autres partenaires, comme l'ATE, donnent aussi parfois du matériel. La brigade est ouverte à toutes propositions pour le bien des enfants. On ne fait bien évidemment pas l'apologie du TCS et l'ACS durant les cours.

Q (S) **Jusqu'où ce genre de partenariat pourrait aller ?** R : les partenaires doivent être actifs dans le domaine de la sécurité routière.

Q (PDC) **Que coûte un PMS ?** R : un PMS est demandé par la commune. C'est donc elle qui le paie. Deux PMS sont en cours à Meyrin. Il ne sait néanmoins pas ce qu'il en plus précisément.

Q (S) **Quel rôle joue la brigade dans l'établissement d'un PMS ?** R : elle n'a eu aucun rôle dans l'établissement des derniers PMS, mais elle pourrait apporter son expérience du terrain notamment concernant les flux.

Q (MCG) **Certaines écoles sont-elles plus accidentogènes que d'autres ?** R : pas qu'on sache.

Q (MCG) **Les deux-roues ont-ils plus tendance à ne pas respecter les règles de circulation que les autres usagers ?** R : Les cyclistes ont un comportement qui est très problématique. Ils ne respectent par exemple même pas les patrouilleuses scolaires qui arrêtent la circulation pour faire traverser des enfants.

Q (MCG) **Les sept PMS établis ont-ils véritablement été utiles ?** R : en Ville de Genève, ces PMS ne servent à rien car le service des écoles est très efficace. Dans des communes moins bien pourvues, cela peut être intéressant.

Q (Ve) **Qu'en est-il des différences avec Bâle et Zurich ?** R : l'auditionné n'a pas un comparatif précis, mais les statistiques affichées dans la motion sont fausses. En 2017, il n'y a pas encore eu d'accident. Les statistiques des autres cantons ne lui sont pas connues.

3. Audition de l'Association des communes genevoises (ACG) en les personnes de M. Thierry Apothéloz, président, et M. Philippe Aegerter, juriste

Présentation des auditionnés

Le président de l'ACG affirme que la sécurité sur le chemin de l'école un souci partagé. Cette motion invite notamment les communes à établir des PMS. **L'ACG est favorable à cela.** Des mesures sont déjà prises par les communes pour encadrer la sécurité sur le chemin de l'école.

Concernant **la deuxième invite**, l'avis de l'ACG est également favorable mais avec une petite considération de réserve. En effet, le souhait de certains magistrats de petites communes est d'éviter de gros mandats pour des situations qui sont relativement bien gérées par celles-ci. Le fait que la motion invite le Conseil d'Etat à encourager les communes à entreprendre ces PMS est bien. Il sera donc possible de faire le point commune par commune.

La troisième invite est également appuyée par l'ACG. L'ACG est en discussion avec le Conseil d'Etat sur des compétences supplémentaires attribuées aux communes dans des réseaux de quartier non structurants. L'acceptation par le Conseil d'Etat dans un premier temps puis ensuite par le

Grand Conseil de ces compétences fait que l'on entre pleinement dans la réalisation de cette troisième invite.

L'ACG a approuvé cette notion à l'unanimité sauf deux abstentions.

Echanges avec les commissaires

Q (UDC) **Le thème de la sécurité sur le chemin de l'école est-il souvent abordé à l'ACG et à Vernier ?** R : non pour l'ACG car ces sujets sont traités au niveau communal ou entre les communes. L'ACG a récemment été consultée par une commune car cette dernière avait de la peine à engager une patrouille scolaire sur son territoire. Leur idée était d'engager une personne d'une entreprise privée. L'ACG a accepté cela pour autant que ce soit temporaire, que l'agent soit formé et que la commune ne se repose pas sur ce système. Spécifiquement à Vernier, les relations du Conseil administratif avec les associations de parents sont régulières. Il a dernièrement travaillé en relation avec les parents et la direction d'un établissement.

Q (UDC) **Quel est le budget consacré à cette problématique ?** R : c'est compris dans le budget du service civil, mais davantage de précisions ne sont pas données.

Q (Ve) **Le fait que ces plans conduisent à des investissements freine-t-il les communes à établir un PMS ?** R : le DETA peut aider des communes qui n'ont pas ou peu de service technique pour les appuyer dans ce processus. Cela n'empêche pas les communes d'agir. C'est un processus de proximité par lequel les parents vont questionner la commune à propos d'un problème de sécurité.

Q (S) **Peu de PMS ont été achevés. Pourquoi beaucoup de communes sont-elles intéressées par cette démarche mais ne la concrétisent tout de même pas ?** R : aucune commune a expliqué ne pas agir faute de moyens. Plein de choses sont faites dans les communes mais pas forcément en réponse à un PMS ou en relation avec la sécurité scolaire. En effet, des travaux en rapport avec la sécurité sur le chemin de l'école peuvent être entrepris sous un autre angle.

Q (PDC) **Certains magistrats rencontrent-ils des obstacles insurmontables à sécuriser les chemins pour se rendre à l'école ?** R : non. Le but des magistrats est de faire connaître ces PMS et de les promouvoir. C'est pour cela que l'ACG a appuyé cette motion.

Q (S) **Certaines communes sont-elles en voie d'entamer un PMS ?** R : les auditionnés ne le savent pas.

Q (S) Les communes souhaitent-elles obtenir plus de compétences ? Un tel transfert pourrait-il favoriser la mise en place de PMS ? R : l'ACG a demandé des transferts de compétences dans trois domaines en particulier (réseaux de quartier non structurants notamment). Le département a fait un gros travail d'analyse concernant les réseaux structurants et non structurants. Des compétences supplémentaires sur les réseaux de quartiers non structurants pourraient leur permettre d'agir plus efficacement.

Q (S) Qui donne l'impulsion à la réalisation d'un PMS ? R : les associations de parents n'attendent pas qu'une commune agisse. Cela peut donc provenir d'une association de parents mais également d'un magistrat. Il n'y a pas d'attentisme réciproque entre les associations de parents et les communes.

Q (PLR) Il y a tellement de choses qui sont faites pour les enfants que cela les déresponsabilise. Cette motion est purement émotive. Ne va-t-elle pas dans le sens contraire de ce qu'il faudrait faire ? R : ce n'est pas une obligation légale de mettre en œuvre des PMS partout dans le canton pour chaque établissement scolaire. Cette motion invite simplement les communes à se poser la question de l'établissement d'un PMS.

4. Prise de position de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat chargé du DETA

Prise de position du département

Le département **n'a pas les ressources financières pour mener ce type d'étude**, mais il peut apporter un soutien logistique et technique notamment pour assurer un traitement rapide des points problématiques identifiés. Il y a un guide de promotion des PMS qui a été réalisé par l'ATE. Des actions de la part du canton pourraient être envisagées, notamment la promotion de cet outil. Par contre, la participation du canton à des projets pilotes de PMS (évoquée dans le guide de promotion de l'ATE) est impossible vu la situation financière du canton. Pour rappel, il donne déjà 30'000 francs par année à pédibus.

Plusieurs mesures sont inscrites dans le cadre du **plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018**. Le but est que le canton agisse là où il est le mieux placé. La sécurisation du réseau cyclable ainsi que la sécurisation des passages pour piétons est en cours de traitement. Ce sont des éléments qui sont liés à cette motion. Dans le cadre des mesures ponctuelles, une synchronisation des feux des passages pour piétons a été mise en place aux heures scolaires au niveau du carrefour du Chemin François Furet et de

l'Avenue d'Aïre. Cette mesure a été sollicitée par une association. Les enfants traversaient en diagonale alors que les flux en diagonale n'existent pas (seules des phases « tous piétons » (vert pour tous les passages piétons d'un carrefour en même temps) existent).

Echanges avec les commissaires

Q (Ve et PDC) **Le département est-il favorable à cette motion ?** R : oui tant que cela ne coûte rien.

Q (PLR) **Qu'en est-il de la déresponsabilisation des enfants du fait de toutes les actions de prévention mises en place pour eux ?** R : tout cela se passe sur le domaine public communal. A Genève, ce sont des patrouilleuses scolaires qui font traverser les enfants alors qu'à Zurich ce sont de jeunes adolescents qui font cela.

Q (S) **Le Département considère-t-il que les chemins pour se rendre à l'école sont sécurisés et qu'il n'y a rien de plus à faire ?** R : il est toujours possible de faire mieux. C'est important de responsabiliser les gens et c'est un gros travail à faire. Le canton peut accompagner les communes pour faire certaines choses. S'il est nécessaire de rajouter un passage pour piétons, le canton le fera volontiers. En revanche, il sera impossible de mettre des patrouilleuses scolaires à tous les carrefours ! Les infrastructures du canton sont quotidiennement améliorées. La situation n'est pas totalement satisfaisante mais il y a beaucoup de choses qui sont mises en place. Suite à une réunion avec des utilisateurs de deux-roues, le canton a installé des doubles barrières de sécurité aux endroits les plus dangereux, alors que la demande de ce groupe est d'en mettre partout. C'est un exemple symbolique de ce qui est demandé aujourd'hui. Il faut agir au cas par cas et là où c'est le plus urgent. L'Etat a un rôle subsidiaire qui est celui d'encourager les communes. Le département n'a jamais écarté un aménagement proposé par une commune destiné à sécuriser le chemin d'une école

Q (PDC) Pourtant, la fiche 6.3 du Plan d'actions de mobilité douce 2015-2018 prévoit que le financement est assuré par le canton et les communes. **Il doit donc y avoir des moyens financiers.** R : on essaie toujours de s'arranger. Généralement, la commune a les moyens pour mettre en place de telles mesures. La fiche 6.3 prévoit effectivement une participation financière du canton à des projets pilotes mais la situation financière actuelle ne prévoit pas de financer des actions en la matière durant ces prochains mois. Le budget de 30 000 F dans les subventions est destiné à Pédibus. Le financement de projets pilotes concernent l'encouragement de l'utilisation du vélo pour se rendre à l'école. Il n'est en revanche pas mentionné que le

canton va financer ou cofinancer les PMS. Les communes n'ont jamais fait cette demande. Si quelque chose doit être fait sur le domaine public cantonal, les travaux nécessaires seront faits.

Q (PDC) Que pense le Département de la **troisième invite** (soutien actif du canton aux communes par un traitement administratif rapide) ? R : cette invite ne pose pas de problème. Si une commune fait monter au département un problème d'insécurité, ce sera traité en priorité.

5. Audition de la commune de Meyrin en la personne de M. David Marti, chargé de la sécurité municipale

Présentation de l'auditionné

Meyrin a trouvé le **bon outil** et la bonne association pour mettre au point ces PMS. Tous les partenaires se sont mis d'accord sur le fait que l'écolier était au centre du débat.

La démarche entreprise avec l'ATE comprenait la prise en charge totale de leur demande et ces derniers ont accompagné l'activation de ce processus.

Le budget d'un PMS est conséquent. Cela coûte **40 000 F par établissement scolaire**. La commune vient de finaliser un PMS pour deux écoles et il a fallu pour cela sonder plus de 750 personnes. Tous les acteurs en relation avec la vie des enfants ont été impliqués, ce qui comprend notamment les parents, les enseignants et les employés parascolaires.

Echanges avec les commissaires

Q (S) **Pourquoi Meyrin s'est-elle engagée dans l'établissement de PMS** alors que presque aucune commune ne le fait ? R : chaque commune est différente. A Meyrin, c'était une volonté d'entreprendre quelque chose pour les écoliers.

Q (S) Quelles sont précisément les **différentes étapes de l'élaboration** d'un PMS ? R : un questionnaire a été élaboré pour les enfants de façon pédagogique afin que les enfants informent de ce qui est positif et négatif sur le chemin de l'école. Ils devaient indiquer cela avec des mots. On a donc d'abord écouté les enfants afin de savoir où ils se sentent le moins en sécurité. Une démarche a également été entreprise auprès des enseignants afin de les encourager à venir autrement qu'en voiture à l'école et auprès des parents qui ont tendance à amener leurs enfants devant l'école. Tous ces différents acteurs ont donc été sondés. Ils ont également travaillé avec un urbaniste de la commune. Des zones 20 km/h et 30 km/h ont été mises en

place dans Meyrin. En plus de cela, des lignes de pédibus vont être créées à Meyrin.

Q (Ve) **Meyrin collabore-t-elle avec la Brigade de prévention de la sécurité routière pour les PMS ?** R : leurs démarches sont transmises à la Brigade. Cette dernière forme les patrouilleuses scolaires et doit donc savoir ce qui se fait à Meyrin. Mais la Brigade n'a pas été invitée à élaborer les PMS ; par contre tous les partenaires essentiels étaient présents.

Q (PLR) **Combien d'établissements primaires** sont concernés ? R : quatre établissements donc huit écoles.

Q (PLR) **Comment ces CHF 40'000.- sont-ils distribués ?** R : une partie est dévouée à l'étude des chemins utilisés pour se rendre à l'école. Des ateliers pour les enfants ont également été mis en place par les enseignants. C'était important de ne pas mettre de côté les enseignants.

Q (PLR) **Sur quel public** (parents, automobilistes, enfants ou commune) **faut-il travailler pour diminuer les accidents ?** R : ce sont les enfants. Tout vient de leur part et de comment ils perçoivent la circulation. Personne ne se met à leur place pour savoir comment ils voient un carrefour depuis leur petite taille. Ils demandent tous de pouvoir être autonomes et aimeraient tous se rendre en vélo ou en trottinette à l'école.

Q (S) Les écoles de Meyrin ont-elles des **parkings à trottinettes ?** R : des vaubans ont été mis en place et cela permet d'y attacher des trottinettes.

6. Audition de l'ATE, en les personnes de M^{me} Françoise Lanci-Montant, responsable du Bureau-Conseil et chargée de la campagne des Plans de mobilité scolaire, et de M^{me} Emilie Roux, collaboratrice de projet

Présentation des auditionnées

L'ATE conduit des **PMS depuis 5 ans** en Suisse et elle s'occupe de sécurité sur le chemin de l'école depuis plus de 30 ans.

L'ATE vise **3 objectifs** avec ces PMS : sécuriser le déplacement des enfants, favoriser les déplacements à pied des enfants et réduire les parents-taxis autour des écoles. L'ATE se concentre sur la sécurité sur le chemin de l'école notamment en raison des statistiques d'accidents. En effet, le BPA a indiqué que la proportion des accidents sur le chemin de l'école n'a pas bougé depuis 1992. C'est donc un lieu qui mérite une attention particulière. Les nombreux problèmes sont dus au fait que les aménagements sont élaborés par des adultes et pour des adultes. Il faudrait donc plus tenir compte des spécificités des enfants.

Au cœur des PMS, il y a également une profession de foi qui est que la mobilité et la sécurité sur le chemin de l'école sont **l'affaire de tous**. Ce travail doit se faire en commun et c'est ce qui est fait. L'élaboration d'un PMS rassemble la commune, la police, les parents d'élèves, les enseignants et selon les cas d'autres partenaires qui sont également concernés.

L'élaboration d'un **PMS se déroule en cinq étapes**².

Premièrement, une **enquête de mobilité** est faite auprès de parents, des enseignants et des enfants. Les taux de réponse sont très élevés. En effet, 84% des enfants et 72% des parents y répondent. C'est une problématique qui intéresse beaucoup de monde.

Deuxièmement, **l'analyse de ces résultats** permet d'obtenir des données chiffrées sur le mode de déplacement des enfants. Elles donnent des informations précises sur les endroits dangereux. En plus de cela, ces données peuvent être réutilisées pour des aménagements qui seront effectués plus tard.

Troisièmement, il y a une étape **d'élaboration des recommandations**. Le BPA est un de leurs partenaires et ce dernier leur envoie un expert qui identifie sur le terrain les points dangereux déterminés suite à l'analyse des résultats. Une bonne partie des mesures concerne l'aménagement. Ils rencontrent souvent de problèmes de visibilité. Il suffit souvent de couper une haie ou de déplacer un bac à fleurs. Des problèmes de signalétiques peuvent parfois intervenir. Suite à l'étude des flux, il est également possible de se rendre compte si une patrouilleuse scolaire doit être ajoutée sur le chemin. Lorsqu'aucun aménagement n'est possible, ils vont regarder s'ils peuvent faire une information aux parents et enfants afin de proposer un autre itinéraire.

Quatrièmement, une **étape d'information et de sensibilisation** intervient³. Cela se déroule principalement auprès des enfants. Des élèves d'une école genevoise avaient par exemple indiqué avoir peur des bus TPG et des ambulances. Ils ont donc organisé une journée avec les TPG et les ambulanciers afin que ces derniers présentent leur métier et leurs véhicules. Cela a permis d'apaiser la situation.

² La brochure de présentation des PMS par l'ATE se trouve en annexe 2 du présent rapport.

³ Un exemple de cette étape dans le cadre du PMS pour les écoles primaires en vieille-ville (écoles Saint-Antoine et Ferdinand-Hodler), soit une brochure d'informations à destination des partenaires, se trouve en annexe 3 du présent rapport.

Finalement, **l'étape de suivi et d'évaluation** intervient. Ils offrent la possibilité aux communes de revenir quelques temps après que ces mesures ont été mises en place afin de faire un bilan.

L'ATE s'est beaucoup inspirée de **ce qui est fait à l'étranger**. Dans les pays entourant la Suisse, c'est utilisé depuis beaucoup plus de temps. Dans la communauté urbaine du grand Lyon, 37 communes sur 57 ont entamé un PMS. En Belgique, Bruxelles Mobilité s'occupe de susciter l'intérêt et de suivre ces PMS. En 2016, 264 écoles ont participé à la démarche ce qui concerne directement un tiers des élèves. Ils travaillent également beaucoup avec l'Italie. Ces PMS ont tellement de succès dans le canton du Tessin que ce dernier a voté un crédit-cadre de 300 000 F. Ils n'ont rien inventé et se sont inspirés des bonnes pratiques des autres pays. En conclusion, leur expérience de terrain a montré qu'un PMS qui est efficace doit être élaboré selon les étapes présentées et qu'il faut également un suivi par la suite.

Une volonté politique est donc nécessaire. Le texte et les invites de cette motion vont dans le bon sens.

Echanges avec les commissaires

Q (PDC) Toutes les communes sont-elles bien informées de l'existence des PMS ? R : toutes les communes ont reçu des informations sur ces PMS. Néanmoins une brochure envoyée aux communes a ses limites et il est difficile de dire si cela a eu un impact. Une telle démarche doit assurément être suivie.

Q (PDC) Combien de communes ont-elles fait appel à l'ATE pour établir un PMS ? R : certaines communes ont contacté l'ATE et l'ATE a souvent entendu de leur part qu'elles n'avaient pas l'assurance d'obtenir les autorisations pour faire les aménagements préconisés.

Q (PLR) Quelles sont les raisons pour lesquelles les parents amènent leurs enfants en voiture à l'école ? R : il faut distinguer deux catégories d'âge. Pour les plus petits, les parents les considèrent comme étant trop jeunes. Pour les plus grands, les raisons sont plus variables. Cela peut par exemple être car le chemin de l'école est trop dangereux.

Q (PLR) Que les enfants préfèrent pour se rendre à l'école ? R : plus de la moitié des enfants désirent aller à pied, en vélo ou en trottinette. Très peu d'enfants veulent venir en voiture.

Q (PDC) Quel est le coût d'un PMS ? R : le coût d'un PMS dépend de la taille de l'établissement. Normalement, ce dernier se situe entre 15 000 F et 30 000 F. Cela a coûté plus cher à Meyrin car ils ont demandé de faire un plan pour piétons en plus. En facturant un PMS, 10% est pris en charge par

l'ATE et par le Fonds de sécurité routière. Des PMS ont été fait en Ville de Genève et sur les hauts de Montreux. Ils peuvent donc être entrepris pour tout type de situation. Les aménagements seront différents en fonction du contexte. Les PMS ont une vision à court, moyen et long terme. En effet, il est possible de faire des actions à court terme avec l'instauration de mesures immédiates avant des travaux d'aménagements par exemple. L'établissement d'un PMS sert également sur le long terme car ils sont encore disponibles pour faire un suivi et utiliser les données à d'autres fins.

Q (PLR) Comment est alimenté le Fonds de la sécurité routière ? R : c'est un fonds alimenté au niveau fédéral. Ce fonds public finance les grosses campagnes de sécurité.

Q (S) Quelle est la part de l'expertise de l'ATE dans le coût d'un PMS ? R : le chiffre avancé ci-dessus (entre 15 000 F et 30 000 F) concerne le travail de l'ATE qui dure environ une année.

Q (PDC) Ces PMS peuvent-ils servir de plan directeur pour les aménagements pour les piétons à long terme ? R : oui. Les aménagements faits pour les enfants sont également bénéfiques à d'autres catégories de personnes.

Q (S) Combien de temps faut-il pour établir un PMS ? R : c'est un processus qui prend du temps. L'ATE présente un budget à la commune et l'informe qu'ils recommanderont possiblement des aménagements qui auront un coût.

Q (S) Les cinq PMS terminés ont-ils permis de mettre en œuvre les mesures recommandées ? R : ils ont fait un PMS en vieille-ville. Les conseils formulés ne concernaient pas des aménagements mais simplement le respect des règles en vigueur. Tout ce qui est conseillé n'est pas forcément suivi. Il y a en moyenne quarante points noirs identifiés par école. Lorsqu'il y a un danger perçu, il est tout de même nécessaire d'y répondre.

Q (S) L'ATE étudie-t-elle les effets des mesures et aménagements mises en place suite à leurs recommandations ? R : c'est à la commune d'évaluer cela. Si la commune le souhaite, elle peut recontacter l'ATE afin d'étudier ces effets. L'ATE recommande que le BPA fasse cela car ils ont des experts dans ce domaine.

Q (S) L'ATE envisage-t-elle d'aller démarcher des communes pour les encourager à lancer un PMS ? R : ce sont plutôt des associations de parents d'élèves qui doivent donner l'impulsion et non l'ATE. Des parents soumettent parfois des problèmes. Ensuite l'ATE se rend sur place ou analyse les photos ou vidéos envoyées. Cependant, il n'y a rarement qu'un seul

problème autour d'une école et, par conséquent, l'ATE conseille souvent d'établir un PMS.

Q (S) L'ATE intervient-elle au moment où la commune doit entrer en contact avec le canton pour faire certains aménagements ? R : la DGT fait partie du groupe d'accompagnement. Généralement, l'ATE reste à disposition et en contact avec la DGT.

7. Prises de position de la Commission

Le groupe Ve relève que cette motion est soutenue par le département tant qu'elle ne coûte rien. Il faut encourager l'établissement de ces PMS. Les Verts voteront cette motion.

Le groupe S affirme qu'il soutiendra cette motion. Cette motion est importante et complémentaire à l'action du DETA. Elle marque l'intérêt du Grand Conseil concernant la sécurité sur le chemin de l'école. Le Département avait indiqué qu'il y avait eu des couacs et des lenteurs par le passé mais que ce n'est plus le cas aujourd'hui. C'est important de continuer dans cet élan.

Le groupe EAG estime que cette motion est intelligente et utile. Les différentes auditions l'ont conforté dans cette position. Il votera cette motion.

Le groupe PDC avait quelques doutes sur la pertinence de cette motion. A la lumière des auditions effectuées par cette Commission, notamment celle d'aujourd'hui, cette motion est importante pour la sécurité de nos enfants sur le chemin de l'école. Au vu également de l'accueil favorable du conseiller d'Etat, le groupe PDC votera favorablement cette motion.

Le groupe PLR est agréablement surpris par la logique de la mise en place de ces PMS. C'est aux communes de faire le principal travail et la motion n'entraînera pas de coûts supplémentaires. Le groupe PLR est néanmoins divisé sur cette question.

Le groupe UDC relève que motion est avant tout émotive. Le contenu de la motion se trouve dans le plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018. La police fait déjà de la prévention. Il y a déjà des patrouilleuses scolaires en suffisance. Il y également de l'éducation routière et ainsi que des pédibus qui sont mis en place. Une fois ces précisions faites, le groupe UDC votera cette motion.

Le groupe MCG estime que quasiment tout est fait au niveau de la sécurité sur le chemin de l'école. Ce qui manque réellement est l'éducation des enfants par les parents. Il estime que l'éducation des parents vaut beaucoup plus que ces PMS. Le groupe MCG s'abstiendra.

8. Vote de la motion

Le renvoi de la M 2364 au Conseil d'Etat est soumis au vote :

Pour : 9 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR, 1 UDC)

Contre : –

Abstentions : 4 (2 PLR, 2 MCG)

Le renvoi au Conseil d'Etat de la M 2364 est accepté.

Au vu de ce rapport, je vous prie, Mesdames et Messieurs les députés, de renvoyer la motion 2364 au Conseil d'Etat, comme proposé par la majorité de la Commission des transports.

Annexes :

1. Fiche 6.3 du Plan d'actions de la mobilité douce 2015-2018
2. Brochure de présentation des PMS par l'ATE
3. Brochure d'informations à destination des partenaires dans le cadre du PMS pour les écoles primaires en vieille-ville de Genève (écoles Saint-Antoine et Ferdinand-Hodler)

Proposition de motion

(2364)

pour que Genève devienne un canton exemplaire en matière de sécurité sur le chemin de l'école

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- que l'Etat doit assurer la sécurité des écoliers ;
- que plus de 60% des enfants romands âgés de 6 à 12 ans vont à pied ou à vélo à l'école ;
- que près de la moitié des accidents d'enfants piétons se produisent sur le chemin de l'école ;
- que Genève est un canton extrêmement dangereux pour les piétons, au regard de l'accidentalité ;
- que le canton de Genève a connu une forte augmentation de l'accidentalité d'enfants piétons sur le chemin de l'école en 2014 ;
- que les projections démographiques augurent une augmentation importante des déplacements dans le canton dans les années à venir et donc un risque accru d'accidents pour les enfants sur le chemin de l'école ;
- que les jeunes enfants ont droit à un itinéraire sûr pour se rendre à l'école ;
- que le plan d'actions pour la mobilité douce 2015-2018 prévoit la promotion des plans de mobilité scolaire auprès des établissements scolaires,

invite le Conseil d'Etat

- à prendre des mesures concrètes pour sécuriser le chemin de l'école, en s'inspirant des bonnes pratiques dans d'autres régions et pays, et ainsi positionner Genève comme un canton exemplaire en matière de sécurité des élèves sur le chemin de l'école ;
- à encourager les communes à réaliser des plans de mobilité scolaire pour leurs écoles primaires ;

-
- à soutenir activement les communes qui améliorent le chemin de l'école, par un traitement administratif rapide et circonstancié lorsqu'une modification de l'aménagement routier doit être envisagée afin de mieux sécuriser le chemin de l'école.

MESURE PAMD 2015–2018 N°6.3

À PIED ET À VÉLO POUR ALLER À L'ÉCOLE

DESCRIPTION DE LA MESURE

Malgré les courtes distances entre domicile et école, le phénomène des parents-taxis peine à être contré et pose notamment des problèmes de sécurité aux abords des écoles, et de manque d'autonomie des enfants sur le chemin de l'école. De plus, au cours des 20 dernières années, l'utilisation du vélo a presque diminué de moitié chez les 6 à 20 ans. Pour contrer ces tendances négative, différentes démarches comme le Pédibus et le DÉFI VÉLO promeuvent de manière originale et ludique la marche et le vélo sur le chemin de l'école et chez les jeunes en général. L'État de Genève soutient ces démarches, menées pour certaines depuis plusieurs années à Genève, et souhaite également encourager la mise en place de plans de mobilité de scolaire dans les établissements scolaires.

Démarche envisagée

- Soutien technique et logistique à la mise en place de nouveaux plans de mobilité dans les établissements scolaires, financement d'études pilotes
- Soutien financier renouvelé pour les lignes de Pédibus dans le canton
- Soutien financier au DÉFI VÉLO
- Coordination cantonale pour les trajets scolaires à vélo ("Vélobus", bike2school, Défi Vélo)

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Promouvoir la mobilité douce chez les enfants et les jeunes, sur le chemin de l'école et en général

INDICATEURS

- Nombre de pédibus en activité
- Progression des cours vélo enfants
- Nombre d'adolescents sensibilisés

MESURES LIÉES

- Mesure PAMD 1.2. Sécurisation du réseau cyclable (points noirs vélo)
- Mesure PAMD 2.1. Sécurisation des traversées et des carrefours pour les piétons (points noirs piétons)
- Mesure PAMD 5.4. Promotion du vélo auprès des nouveaux usagers



NIVEAU D'AVANCEMENT ACTUEL

- Opportunité
- Faisabilité
- Avant-projet
- Projet d'exécution
- Autorisation

PORTEUR DE LA MESURE

- DGT

PLANIFICATION

2015	2016	2017	2018	2019	2020
2015 : Action Pédibus, études Plans de mobilité scolaires					
2016 : Action Défi Vélo Jeunes 14 -18 ans					
2017-2018 : Plans de mobilité scolaires					

PARTENAIRES

- DIP
- DGS (santé)
- Communes
- Associations (ATE, Pro Vélo, Mobilité piétonne)

COÛT ESTIMÉ

- Subvention renouvelée à Pédibus (DGT+DGS)
- Subvention au défi vélo: 10'000 F (DGT)

FINANCEMENT

- Canton
- Communes



Pour une mobilité
d'avenir

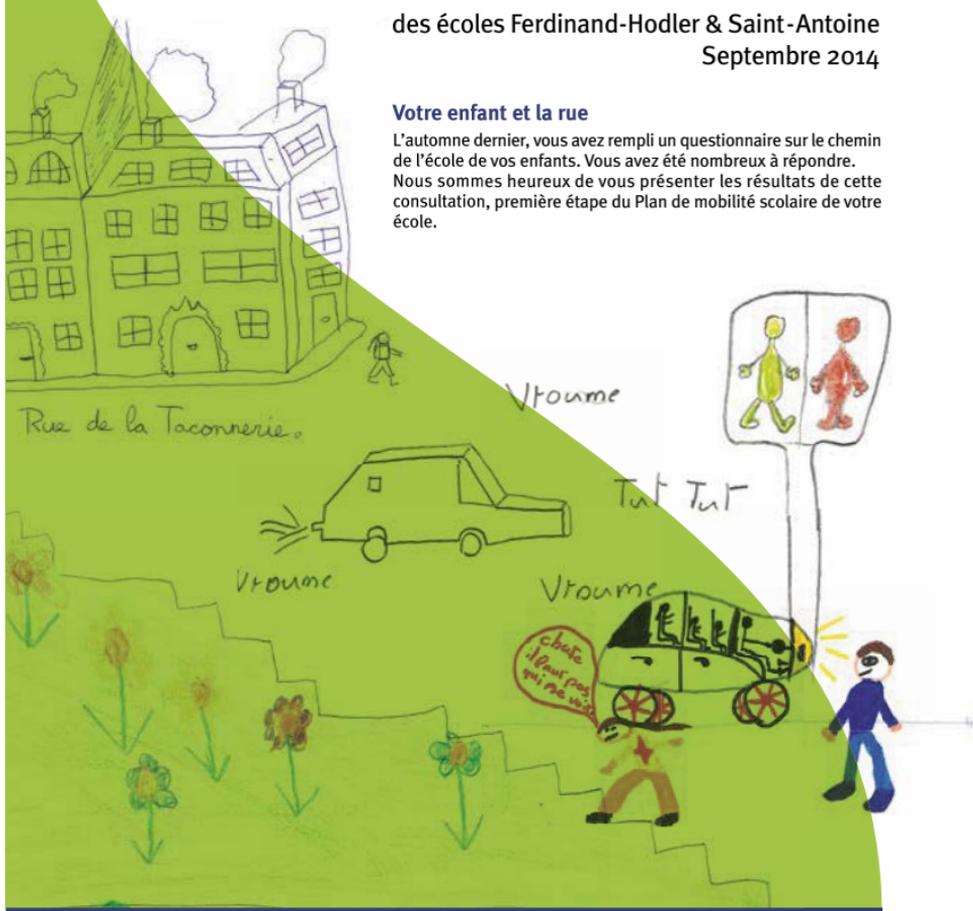


Les Nouvelles du Plan de mobilité scolaire

des écoles Ferdinand-Hodler & Saint-Antoine
Septembre 2014

Votre enfant et la rue

L'automne dernier, vous avez rempli un questionnaire sur le chemin de l'école de vos enfants. Vous avez été nombreux à répondre. Nous sommes heureux de vous présenter les résultats de cette consultation, première étape du Plan de mobilité scolaire de votre école.

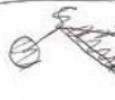


J'adore aller à l'école



le feu vert

Je n'aime pas les vélos
seulement le tricycle



Je n'aime pas le
feu rouge

La ville est conçue par et pour les adultes. L'enfant est le grand absent de l'aménagement urbain. Pourtant, en Suisse, ce sont plus de 700'000 écoliers qui prennent chaque jour le chemin de l'école. Une force joyeuse et dynamique qui mérite que l'on se préoccupe de sa sécurité !

Comment un enfant mesurant moins de 1m20 peut-il se déplacer en sécurité dans un environnement où la signalisation est à hauteur d'adulte, où sa visibilité est masquée par de multiples obstacles et où la voiture a pris le pas sur les autres mobilités ? Bouger, marcher, pédaler, quoi de plus naturel lorsque l'on est un enfant ? Mais se déplacer au milieu des voitures, des bus imposants, des camions, des motos et des vélos pressés, c'est une autre histoire...

Un Plan de mobilité scolaire vise justement à intégrer les besoins spécifiques des enfants dans l'aménagement urbain d'un quartier, en particulier sur le trajet de l'école. Les remarques et les observations des parents et des élèves constituent le point de départ de cette démarche. Nous vous remercions vivement d'avoir participé à cette enquête et d'aider ainsi à rendre le chemin de l'école plus sûr et plus agréable.

Françoise Lanci-Montant
ATE Association transports et environnement



Madame, Monsieur, Chers parents,

Nous devons tous faire un effort pour nous mettre à hauteur d'enfant, voir la ville avec leurs yeux et l'aménager en conséquence. Soucieuse des déplacements des enfants sur le chemin de l'école, la Ville de Genève cherche des solutions pour les sécuriser. C'est ainsi que le Département de la cohésion sociale et de la solidarité a fait appel à l'ATE Association transports et environnement pour réaliser un Plan de mobilité scolaire dans l'établissement de Ferdinand-Hodler & Saint-Antoine.

Avec ses 20 ans d'expérience en la matière, l'ATE propose des solutions adaptées aux déplacements des élèves. En ayant répondu nombreux à son questionnaire, vous contribuez à réduire les risques de la vie en ville. Vous vous impliquez aussi pour inciter les enfants à bouger, pour améliorer la qualité de l'air... bref, pour mieux vivre ensemble.

Nous sommes tous tour à tour piétons, cyclistes, automobilistes... J'en appelle à la solidarité entre tous les usagers pour renforcer la cohésion sociale. Grâce aux efforts entrepris par les uns et les autres, je peux m'engager pour que le chemin de l'école soit un moment de plaisir et de convivialité pour les enfants.

Esther Alder
Conseillère administrative de la Ville de Genève

À PIED, EN TROTT' OU À VÉLO À L'ÉCOLE C'EST BON POUR LA SANTÉ !

Quelle mobilité autour des écoles de Ferdinand-Hodler et Saint-Antoine?

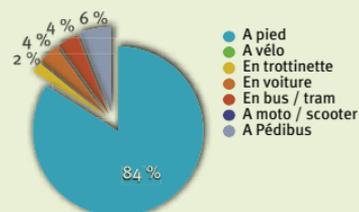
Dans un quartier dense avec des habitations concentrées, les conditions devraient être idéales pour se rendre à pied à l'école. Mais l'établissement Ferdinand-Hodler et Saint-Antoine se situe au coeur d'un trafic de transit intense. Après plusieurs démarches de l'Association des parents d'élèves, le Service des écoles a demandé à l'ATE de réaliser un Plan de mobilité scolaire.

240 questionnaires pour les enfants et les parents ont été distribués dans les deux écoles en novembre 2013. Ce journal vous présente des extraits du rapport détaillé remis au Conseil d'établissement et à la Ville de Genève.

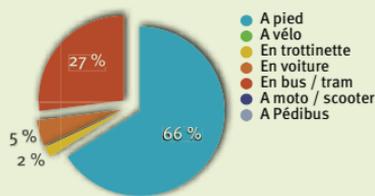
Les questionnaires ont été dépouillés selon deux catégories d'âge, les 4-8 ans (Ferdinand-Hodler et Saint-Antoine) et les 9-12 ans (Ferdinand-Hodler), ce qui permet de faire ressortir les particularités de chaque classe d'âge. 147 questionnaires parents ont été retournés (61%) et 179 questionnaires enfants (75%), à partir desquels les graphiques des pages 3, 4, et 5 ont été élaborés. (Saint-Antoine = SA et Ferdinand-Hodler = FH).

Du côté des parents

Comment votre enfant se rend-il à l'école le plus souvent?

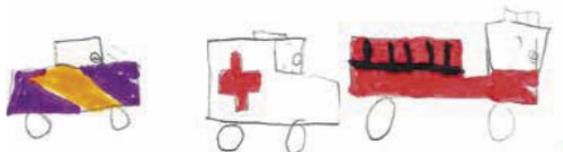


Questionnaire des parents des 4-8 ans, SA



Questionnaire des parents des 9-12 ans, FH

Une très large majorité des élèves se rend à l'école à pied. Parmi les plus petits, les résultats sont identiques pour les deux écoles (90%), en tenant compte du Pédibus de St-Antoine. Les grands sont plus nombreux à prendre le tram ou le bus (27%) et deux tiers viennent à pied (66%). Une toute petite minorité d'élèves est amenée en voiture (4 à 7%).



J'aime le trajet qui est court pour aller de la maison à l'école.



Trajet inadapté aux enfants

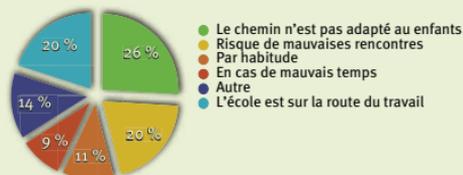
Lorsqu'ils ont entre 4 et 8 ans, près de neuf enfants sur dix sont accompagnés par un adulte (86% à SA et 87% à FH) et 8 à 10% vont avec d'autres enfants. La plupart des parents considèrent que, jusqu'à 8 ans, leurs enfants sont trop jeunes pour aller seuls à l'école. Les raisons évoquées en premier sont que le trajet n'est pas adapté aux enfants ou le risque de mauvaises rencontres.

Les parents de Ferdinand-Hodler sont beaucoup plus inquiets que ceux de Saint-Antoine, tant à propos du trafic (40% à FH et 29% à SA) que du risque de mauvaises rencontres (30% à FH et 14% à SA), probablement à cause de la proximité peu amène du rond-point de Rive.

Un grand sur deux encore accompagné

Parmi les 9-12 ans de Ferdinand-Hodler, un élève sur deux continue d'être accompagné par un adulte. C'est une proportion deux fois plus importante que dans d'autres écoles de la ville. En effet, à Saint-Jean, Geisendorf ou Micheli-du-Crest, c'est un enfant sur quatre ou un sur cinq seulement qui est encore accompagné (21% à Saint-Jean; 22% à Geisendorf; 24% à Micheli-du-Crest).

Vous accompagnez votre enfant parce que...



Questionnaire parents des 9-12 ans, FH

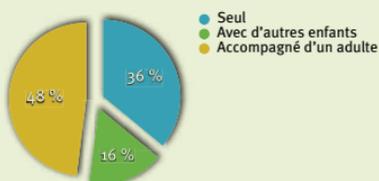


À PIED, EN TROTT' OU À VÉLO À L'ÉCOLE
C'EST BON POUR L'ENVIRONNEMENT !

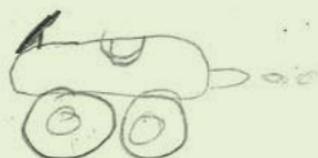
Et pourtant ...

... les premiers concernés, élèves de 9 à 12 ans, espéreraient plus d'autonomie. Ils sont 77% à souhaiter aller à l'école seul ou avec d'autres amis. 23% seulement disent préférer être avec un adulte, soit la moitié de ceux qui sont accompagnés.

Accompagné ou seul, comment préfères-tu aller à l'école ?



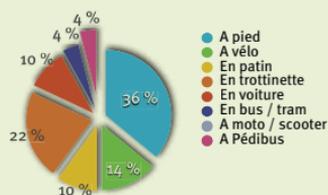
Questionnaire parents des 9-12ans, FH



Du côté des enfants

S'ils avaient le choix, petits et grands confondus, les élèves seraient très nombreux à opter pour la mobilité douce (de 87% à 73%). Si la majorité a envie de venir à pied, ils sont nombreux à s'imaginer venir à vélo, en patins ou trottinette, des moyens qui ne sont pas utilisés (2%). Un élève sur trois parmi les grands choisirait le vélo ou la trottinette à égalité. Parmi les petits, un sur cinq se verrait venir en trottinette.

Si tu as le choix, comment préfères-tu aller à l'école ?



Questionnaire enfants 4-8 ans, SA



Questionnaire enfants 9-12 ans, FH

Une différence est à noter entre les 4-8 ans qui disent vouloir aller non accompagnés à l'école. Ceux de St-Antoine sont plus nombreux à souhaiter faire le trajet avec des amis (38%) que les élèves de Ferdinand-Hodler (24%). L'existence du Pédibus de St-Antoine qu'eux-mêmes ou leurs camarades expérimentent expliquerait peut-être cette envie plus marquée de faire le trajet à plusieurs.

ÊTRE AVEC
MON FRÈRE.



A Ferdinand-Hodler...

Les itinéraires des élèves

La carte ci-jointe illustre les cheminements empruntés par les élèves. Elle a été réalisée à partir des indications de près de 100 parents. Plus le flux d'élèves est important, plus la couleur est foncée et le trait épais. Une moitié des élèves arrive par le bas depuis le rond-point de Rive et l'autre moitié vient d'en haut en passant par le passage-piéton qui traverse la rue Ferdinand-Hodler au pied du Collège Calvin.

Les rares élèves qui viennent en trottinette empruntent des axes rectilignes, par exemple par le boulevard Jaques - Dalcroze ou la rue de la Terrassière. Quant à ceux qui viennent en transport public, ils empruntent le tram 12 ou le bus 8.



Moins d'un quart d'heure

Les enfants qui vont à pied à Ferdinand-Hodler mettent entre 9 et 12 minutes pour se rendre à l'école. Très peu se déplacent à vélo, trottinette ou patins alors qu'un tiers des élèves aimerait utiliser ce mode de déplacement.

L'école et les habitations se trouvent au centre ville, tous les lieux d'intérêt sont facilement accessibles à pied en moins de 25 minutes!



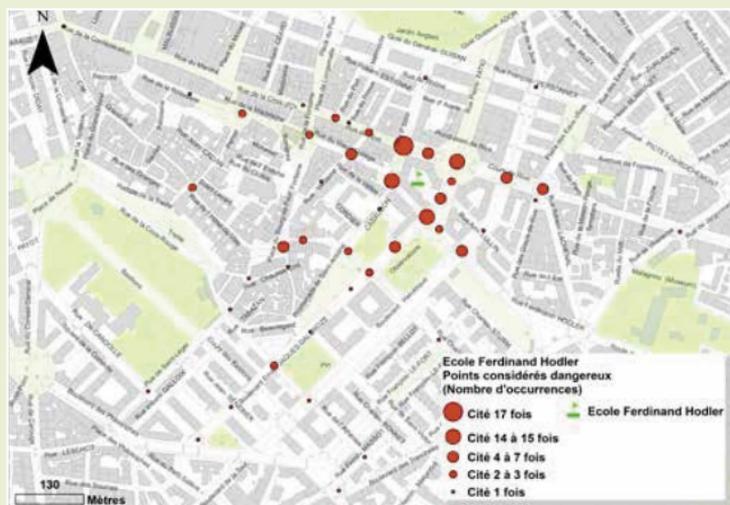
Durée, en minutes, de déplacement à pied d'un enfant depuis l'école Ferdinand-Hodler





Les points dangereux

Les questionnaires des parents ont mis en évidence un total de 45 points potentiellement dangereux autour de l'école. Parmi ceux-ci, quatre sont cités une quinzaine de fois, dont le Rond-Point de Rive et la rue de Rive. Plusieurs des autres points dangereux concernent la zone 20 peu respectée de la rue de la Madeleine ou du Vieux-Collège ou la circulation importante du bd Jacques-Dalcroze.



Les points perçus comme dangereux sont particulièrement nombreux autour de l'école Ferdinand-Hodler. Les commentaires des parents sont systématiquement répertoriés et seront utilisés lorsque l'ATE établira des propositions pour chaque point.

Dans les questionnaires, les enfants ont raconté comment ils perçoivent le chemin de l'école. Ils ont exprimé ce qu'ils aiment ou n'aiment pas sur leur trajet, à travers des dessins ou des mots qui illustrent ce journal. La taille des mots (cf. graphiques-boules) dépend du nombre de fois qu'ils ont été cités par les enfants.

Les 9-12 ans de Ferdinand-Hodler aiment...

...faire le chemin avec leurs amis, discuter, papoter, acheter des bonbons au kiosque, regarder les vitrines, écouter de la musique et aussi que les voitures les laissent traverser



Ils n'aiment pas...

...les mendiants et les gens bizarres, les vélos et scooters qui passent malgré le panneau de la patrouilleuse, les bouchons, le trafic, les ados sur les escaliers du Collège et ils craignent de se faire écraser par les voitures et les camions.



Quand je vais à l'école
 Je suis contente de voir
 mes copines et mes copains
 aller à l'école



A Saint-Antoine...

Les itinéraires des élèves

Réalisée à partir des indications d'une cinquantaine de parents, la carte ci-jointe illustre les cheminement des élèves. Plus le flux d'élèves est important, plus la couleur est foncée et le trait épais. Les voies d'accès principales sont la rue de l'Hôtel-de-Ville, la rue St-Léger et la rue de la Fontaine. La quasi-totalité des enfants termine leur parcours par la rue des Chaudronniers.



Très peu d'enfants viennent en voiture ou en tram.



À PIED, EN TROTT' OU À VÉLO, ÊTRE BIEN
 VISIBLE SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE C'EST UN
 GAGE DE SÉCURITÉ !

Moins de 10 minutes

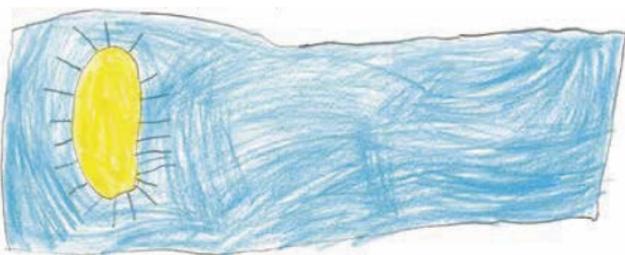
Les enfants qui vont à pied à Saint-Antoine mettent environ 9 minutes pour se rendre à l'école.

L'école et les habitations se trouvent au centre ville, tous les lieux d'intérêt sont facilement accessibles à pied en moins de 25 minutes!



Durée, en minutes, de déplacement à pied d'un enfant depuis l'école Ferdinand-Hodler

J'aime le chemin plat et long à côté de l'hopital
C'est très bien de courir au lieu de la trottoir à côté.



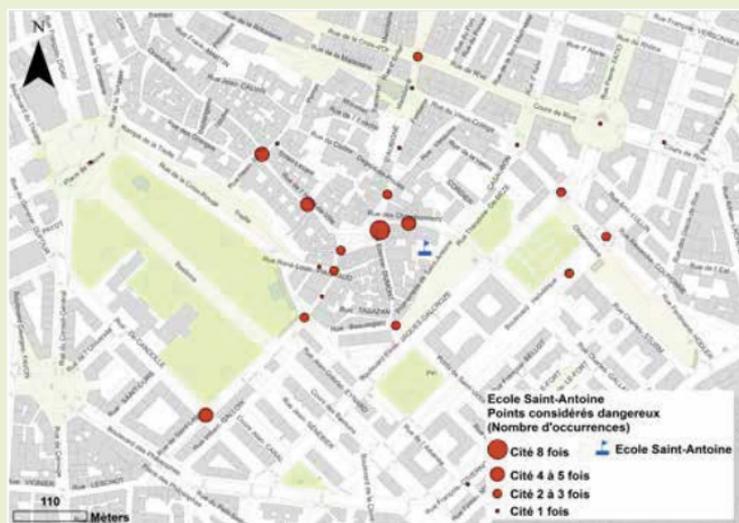
J'aime bien regarder les vitrines.





Les points dangereux

L'analyse des questionnaires des parents a permis d'identifier 24 points potentiellement dangereux. Etant donné que l'école de Saint-Antoine (4 classes) est plus petite que celle de Ferdinand-Hodler, le nombre d'occurrences par point est moins élevé. Parmi les points principaux, les parents citent le Bourg-de-Four et la rue des Chaudronniers, surtout le matin lors des livraisons. Plusieurs points se trouvent sur l'axe de la rue St-Léger, empruntée par le Pédibus, notamment aux abords du pont de St-Léger, ou sur l'axe de la rue de l'Hôtel de Ville.



Les commentaires des parents pour chaque point dangereux sont répertoriés et chaque lieu est discuté avec le groupe de travail, afin d'établir ensuite une fiche qui propose des solutions adaptées à chaque endroit.

A Saint-Antoine, les enfants aiment...

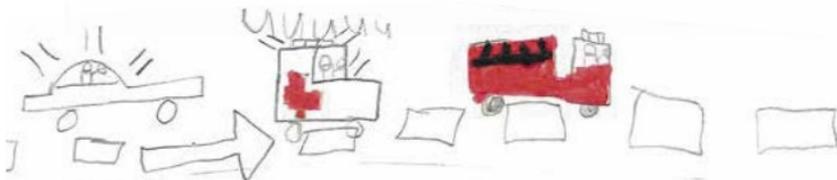
...regarder l'église russe et la cathédrale, rencontrer leurs amis, longer le parc des Bastions et regarder les arbres et les fleurs, passer devant la chocolaterie ou la fontaine.



Ils n'aiment pas...

...les travaux le long du chemin, les motos et les voitures qui les effrayent, les déchets et les camions de poubelle, les montées, arriver en retard, la pluie, les chiens qui aboient.

Des gens qui traînent assis avec des gros chiens et ceux qui demandent de l'argent.
Résultat: je ne me sens pas en sécurité.





Sentiment d'insécurité

Notre enquête montre que les soucis en terme de sécurité sur le chemin de l'école sont particulièrement importants autour de l'établissement scolaire de Ferdinand-Hodler & Saint-Antoine. Le pointage effectué par les parents, le ressenti des enfants, les statistiques des accidents dans le quartier ont permis de constituer une liste fournie des zones problématiques.

Par ailleurs, nous avons consulté, en automne 2013, d'autres partenaires du quartier qui organisent souvent des déplacements avec des enfants et nous avons intégré leurs commentaires : la Crèche de la Madeleine, la Maison de quartier Chausse-Coch, l'Association de parents d'élèves, l'Association des restaurants scolaires et les animateurs du parascolaire, la responsable du Pédibus et la ludothèque.

Dans ce contexte de fort trafic urbain, une nette amélioration de la sécurité est indispensable pour permettre aux enfants d'aller sans danger - et avec plaisir - à l'école.



Un point fort du rapport

Un élève sur deux de 9 à 12 ans est encore accompagné à l'école de Ferdinand-Hodler par un adulte. Dans d'autres quartiers, c'est un élève sur quatre. Ce fait est probablement dû au sentiment d'insécurité entraîné par le fort trafic urbain autour de cet établissement.

Les cinq étapes du Plan de mobilité scolaire

1

Novembre 2013

Enquête auprès des parents, enfants et enseignants.

2

Décembre - Juin 2014

Consultation des représentants de l'école (direction et enseignants), de l'APE et d'associations du quartier.

Dépouillement et synthèse des questionnaires.
Présentation de la synthèse au Conseil d'établissement.

3

Été 2014

Observations sur le terrain, recommandations et remise des propositions à la Ville de Genève.

4

Année scolaire 2014-2015

Discussion avec la Ville de Genève suite aux propositions.
Bilan de l'ATE et suivi des réalisations.

5

Avec les élèves

Activités pédagogiques dans quelques classes.



*La madeline, j'adorer passé devant
la madeline ça me rappelle mon enfance !!*



ET A PEDIBUS C'EST ENCORE MIEUX !

Aller à l'école avec ses amis, sous la conduite d'un parent, c'est la solution joyeuse, saine et sûre qu'offre le Pédibus. Du temps gagné pour les parents et des trajets à pied garantis, avec le Pédibus, on est tous gagnants ! La Coordination Pédibus Genève vous répond et vous aide pour créer votre Pédibus !

Coordination Pédibus Genève / GAPP

geneve@pedibus.ch
Tel. 022 344 22 55
www.pedibus-geneve.ch
www.pedibus.ch



Vous pouvez consulter le rapport détaillé du Plan de mobilité scolaire sur le site du Conseil d'établissement (Etidep) ou sur www.mobilitescolaire.ch

Vous avez des questions, des suggestions, contactez-nous :

www.bureau-conseil@ate.ch
022 734 70 44

Association Transports et Environnement (ATE)

Bureau-Conseil ATE
Françoise Lanci-Montant, responsable
18, rue de Montbrillant 1201 Genève
Tel. 022 734 70 44 bureau-conseil@ate.ch
www.ate.ch / www.mobilitescolaire.ch

Pour une mobilité
d'avenir

ate



Pour un chemin de l'école adapté aux enfants

Le Plan de mobilité scolaire ATE en 5 étapes

Avec le soutien du



Pour une mobilité
d'avenir





Les enfants, des piétons vulnérables

La ville est conçue par et pour les adultes

L'enfant est le grand absent de l'aménagement urbain.

Comment un écolier mesurant moins de 1,20 mètre, avec un champ visuel réduit et un comportement spontané, peut-il se déplacer en sécurité dans un environnement où la signalisation est à hauteur d'adulte, où sa visibilité est masquée par de multiples obstacles et où la voiture a pris le pas sur les autres formes de mobilité ?

Adaptons-la aux enfants

Puisque les enfants ne sont pas adaptables à la circulation, il est indispensable de tenir compte de leurs besoins et de leurs spécificités pour qu'ils puissent se déplacer de manière sûre et autonome.

C'est ce que propose le Plan de mobilité scolaire qui met la vision de l'enfant au cœur de la démarche et de l'analyse des déplacements et des aménagements.

« Les collectivités sont responsables de l'accessibilité de l'école, de sa sécurité et de sa proximité. Si, d'un point de vue objectif, le chemin de l'école n'est pas acceptable, il est de la responsabilité des pouvoirs publics compétents de prendre les mesures qui s'imposent pour le sécuriser. »

Une démarche participative qui :

- Donne une image claire et chiffrée des déplacements scolaires
- Analyse la situation particulière de chaque école
- Fournit des outils et des recommandations à la commune
- Sensibilise enfants et parents à la mobilité douce et à la sécurité des déplacements
- Favorise un dialogue serein autour d'un thème souvent émotionnel
- Se déroule sur une période allant de 12 à 18 mois





Le Plan de mobilité scolaire, comment ça fonctionne ?

Le Plan se déroule en 5 grandes étapes :

1.

Enquête de mobilité

L'ATE recueille les informations clés grâce à un **questionnaire** distribué aux parents, aux enfants et aux enseignants de l'établissement. Elle consulte l'ensemble des acteurs locaux impliqués dans la mobilité scolaire et le comité de pilotage qui rassemble, tout au long de la démarche, les services concernés.

3.

Recommandations

L'ATE procède à une série visant à résoudre, à court, les problèmes identifiés en concertation avec les A chaque problème sa d'aménagement, de signa d'accompagnement ou de

2.

Bilan de mobilité

Le bilan comporte une **analyse** des informations récoltées et un **état des lieux**. Des données chiffrées sur l'accompagnement, le mode de déplacement, les itinéraires empruntés, les dangers perçus et les points dangereux complètent l'analyse. Des cartes et des graphiques illustrent le bilan.



Philippe Gasser

Ingénieur transport et urbaniste, Citec



« Les Plans de mobilité scolaire permettent d'identifier quelles mesures d'aménagement ou d'encadrement prendre pour que l'enfant maîtrise la complexité de l'espace public. Le chemin de l'école est aussi un lieu d'apprentissage des réalités urbaines qui permet à l'enfant de grandir en motricité, en mobilité, en confiance en soi et en socialisation. »



1. Enquête de mobilité

Des questionnaires pour tous

L'enquête effectuée auprès des parents, enfants, enseignants et partenaires de l'école permet de répondre aux questions suivantes :

- Comment les enfants vont-ils à l'école ?
- Pourquoi sont-ils accompagnés ?
- Quels itinéraires empruntent-ils ?
- Comment les enfants souhaiteraient-ils se rendre à l'école s'ils en avaient le choix ?
- Qu'est-ce-qu'ils aiment ou au contraire craignent sur le chemin de l'école ?
- Quels sont les endroits considérés comme dangereux, par les parents, les enfants et les partenaires de l'école ?

Une large participation

La mobilité scolaire et la sécurité des enfants sont l'affaire de tous, comme l'atteste le fort taux de réponses aux questionnaires. Les questionnaires sont complétés par des séances de consultation avec les autres partenaires de l'école et du quartier (conseil d'établissement, associations de parents, maisons de quartiers, crèches, etc).

Caroline Beglinger Fedorova,
Co-Directrice,
ATE Association transports et environnement

Si tu as le choix, comment préfères-tu aller à l'école ?

une seule réponse par question
(coche ta réponse dans un carré)

-  À PIED
-  À VÉLO
-  EN PATIN
-  EN TROTTELETTE
-  EN VOITURE
-  EN MOTO/SCOOTER
-  EN BUS/TRAM
-  À PÉDIBUS

Si vous accompagnez votre enfant, précisez pour quelles raisons ?

- L'école est sur la route du travail
- L'aménagement routier n'est pas adapté aux enfants piétons
- Risque de mauvaises rencontres
- Par habitude
- En cas de mauvais temps

« Le Plan de mobilité scolaire permet d'avoir une représentativité exceptionnellement large. 75% des parents, 80% des enfants et 75% des enseignants, en moyenne, répondent aux questionnaires. »

2. Le bilan de mobilité

État des lieux

En analysant les réponses des parents, de nombreuses données chiffrées sont obtenues sur l'accompagnement des enfants (mode de transport, durée des déplacements, raisons de l'accompagnement) et les itinéraires empruntés.

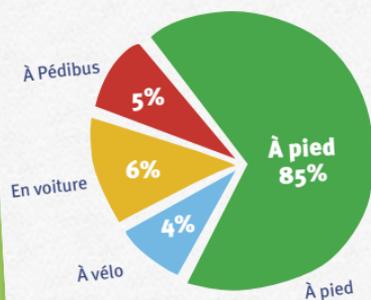
Grâce à toutes les informations récoltées, il est possible de dresser un état des lieux précis et objectif de la mobilité et de la sécurité autour de l'école.



Perception des enfants

La perception et le ressenti des enfants sont également de bons indicateurs de la situation. Les enfants s'expriment sur ce qu'ils préfèrent et apportent des éléments de réponses pour améliorer le chemin de l'école. Leurs commentaires sont aussi utiles lorsqu'il s'agit d'organiser des actions de sensibilisation, de communication, ou pour la réalisation d'activités pédagogiques.

Comment votre enfant se rend-il à l'école?





Des cartes riches en informations

Des cartes de flux et des points considérés comme dangereux synthétisent les informations récoltées. Ces cartes serviront de base d'analyse pour la formulation de propositions et de recommandations visant à améliorer la sécurité du chemin de l'école.

- « Les Plans de mobilité scolaire amènent une véritable complémentarité aux études d'ingénieurs. La prise en compte de l'avis de tous, permet de mieux évaluer les problèmes et d'échafauder des solutions. »

3. Recommandations

Sur la base du bilan de mobilité et des rencontres avec les différents partenaires, l'ATE formule une série de propositions visant à résoudre, à court, moyen ou long terme, les problèmes identifiés par l'enquête.

Les points considérés comme dangereux sont pondérés selon 4 critères :

- Le nombre de citations
- La fréquentation par les écoliers
- L'ampleur du déficit relevé sur place
- L'accidentologie des lieux

Des visites sur le terrain sont effectuées en collaboration avec des experts du bpa - Bureau de prévention des accidents.

La sécurité des itinéraires scolaires et la perception spécifique de l'enfant sont à la base des recommandations.



« Les Plans de mobilité scolaire réalisés par l'ATE apportent à l'ingénieur chargé d'améliorer les infrastructures une définition précise des itinéraires et de leur fréquentation. Plus encore, ils donnent la vision des utilisateurs de ces itinéraires, complément indispensable au point de vue technique »

Les recommandations varient en fonction de la nature du problème.

Elles sont de plusieurs ordres :

- Mesures d'aménagement
- Mesures d'accompagnement
- Mesures de signalisation
- Campagnes de sensibilisation



Les recommandations sont remises à la ville ou à la commune et sont présentées au comité de pilotage.

4. Information & sensibilisation

Une étape indispensable

Tout au long du processus, l'accent est mis sur l'information et la sensibilisation de tous.

Un journal destiné aux parents, des prêts de vélos électriques aux enseignants, des activités pédagogiques en classe et la Journée internationale à pied à l'école sont autant d'occasions pour sensibiliser tous les acteurs à la mobilité douce et à la sécurité autour du chemin de l'école !



Des actions sur mesure

Les différentes actions de sensibilisation et de communication sont définies en début de projet, en fonction de la demande, du contexte spécifique de l'école et de l'intérêt des partenaires locaux.



Diane Mazzotti Clopt,
enseignante primaire,
Ecole Devin-du-Village, Genève



- « Les Plans de mobilité scolaire proposent une démarche pédagogique impliquant aussi bien les parents d'élèves que les élèves eux-mêmes. Les élèves ont été incités à réfléchir sur les différents moyens de transports et leurs conséquences sur l'environnement, en lien avec les objectifs du Plan d'études romand. »



5. Suivi & évaluation

Accompagnement

L'ATE accompagne le mandant lors de la mise en œuvre des recommandations.

Elle reste à disposition pour effectuer une évaluation des mesures mises en places et proposer, si besoin, des actions complémentaires.

Une réflexion plus large

Les enseignements du Plan de mobilité scolaire ont des implications bien plus vastes.

Il peut être le point de départ d'une prise en compte de la mobilité des enfants sur tout le territoire de la commune ou de la ville. Il peut aussi contribuer à un Plan directeur des cheminements piétons.

« Le chemin de l'école n'est pas toujours un long fleuve tranquille pour les enfants de nos établissements. L'ATE, en partenariat avec les parents, identifie les points noirs, sensibilise et fait des recommandations. Grâce à cette démarche, des améliorations visibles permettent de sécuriser le parcours de l'écolier. »



Le Plan de mobilité scolaire en bref:

- Une **démarche participative** qui implique largement la communauté scolaire
- Un **comité de pilotage** qui rassemble les services concernés
- Un **rapport** qui détaille et analyse les déplacements de tous les écoliers
- Des **cartes** qui représentent les flux des élèves, les modes de déplacement et les points dangereux
- Des **activités pédagogiques** et de **sensibilisation**
- Des **propositions concrètes** pour sécuriser le chemin de l'école et favoriser la mobilité douce



Intéressé par un Plan de mobilité scolaire ?

Vous êtes une ville ou une commune, une association de parents d'élèves, une école et vous souhaitez améliorer la sécurité des écoliers, mieux connaître et comprendre les déplacements générés par votre école ou travailler sur la mobilité scolaire ?

L'ATE réalise sur mandat des Plans de mobilité scolaire.

Pour plus de renseignements, contactez-nous :

022 734 70 44
bureau-conseil@ate.ch

Ou visitez notre site internet :
www.mobilitescolaire.ch

Un projet de l'ATE
Association transports et environnement
Bureau-Conseil ATE
18, rue de Montbrillant - 1201 Genève

Avec le soutien du



Pour une mobilité
d'avenir

ate