

Date de dépôt : 9 octobre 2019

Rapport

**de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition :
Rentrer de l'école sans se faire renverser devrait être une
évidence**

Rapport de majorité de M. Stéphane Florey (page 1)

Rapport de minorité de M^{me} Marion Sobanek (page 37)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Stéphane Florey

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des pétitions a étudié la pétition 2069 dans ses séances du 20 mai, 26 août et 2 septembre 2019, sous la présidence de M^{me} Anne Marie von Arx-Vernon.

A également assisté à ces séances, M^{me} Nadia Salama, secrétaire scientifique du secrétariat général du Grand Conseil. Qu'elle soit ici remerciée pour son aide précieuse très appréciée par la commission.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier que le rapporteur remercie pour la qualité de son travail.

1. Audition de MM. Henrique Lima et David Vergari, pétitionnaires

M. Lima prend la parole et déclare que cette pétition a été initiée en novembre 2018 avec une première lettre envoyée à M. Dal Busco dans le but de lui signaler la problématique existante dans le quartier des Marbriers. Ce courrier a été envoyé de manière spontanée par la maison de quartier, à la

suite de quoi le magistrat a pris des mesures à l'égard d'un passage piéton. Il déclare que le groupe qui a ensuite rédigé la pétition s'est alors réunie et a considéré que des mesures plus globales étaient nécessaires, même si la mesure prise par M. Dal Busco a permis d'améliorer quelque peu la situation. Il évoque ensuite le plan directeur du quartier des Marbriers en signalant que 1500 habitations y ont été construites au cours de ces dernières années, en précisant qu'il n'y a pas eu de réflexions plus approfondies à ce jour, puisqu'il n'y a pas de magasins dans le secteur, par exemple. Il explique ensuite qu'une école doit être inaugurée en 2021 dans ce quartier, avec la maison de quartier devant servir d'aula pour cette école. Il précise que le projet prévoit encore une esplanade mais que la route de Saint-Georges traverse l'ensemble du secteur, route limitée à 50 km/h. Il explique également que l'Institut Florimont est à proximité et génère beaucoup de trafic automobile. Il montre alors une vidéo des lieux, enregistrée à 8h du matin. Il répète que les pétitionnaires cherchent à se focaliser sur la globalité, non seulement sur la sécurité mais également sur l'absence de mesures de mobilité douce et sur l'incohérence de l'aménagement. Il constate en outre que le cadastre du bruit routier montre des zones rouges, au-dessus des moyennes requises par la loi. Il évoque alors la maison de quartier en déclarant que l'esplanade actuelle n'est pas utilisée, car les travailleurs sociaux ont peur de la proximité de la route, et il mentionne que les enfants jouent donc entre les deux bâtiments de l'autre côté.

M. Vergari observe que de nombreux parents refusent également d'amener leur enfant à la maison de quartier, car ils ont peur de la proximité de la route, ce qui ne facilite pas non plus la vie de quartier.

M. Lima indique qu'il n'y a pas de passage piéton direct avec la maison de quartier. Il déclare qu'il n'est pas rare que les gens traversent la route hors des passages piétons. Il rappelle alors que la loi indique qu'une dérogation à la limitation générale de vitesse peut être prise si les dangers ne peuvent pas être perçus rapidement. Il répète que le département a déjà pris une mesure, ce qui est un soulagement pour les pétitionnaires. Par contre, la réponse du département à la seconde lettre le laisse perplexe, notamment lorsque ce dernier évoque la pose d'un revêtement phonoabsorbant et la vitesse commerciale des deux lignes de transport collectif. Il pense en l'occurrence qu'il serait nécessaire que les arguments des habitants puissent être pris en considération. Il remarque que le bus – expérience faite la veille à 18h – a pu dépasser le 30 km/h uniquement après le tronçon devant lequel se trouve l'école. Il rappelle que parmi les enfants blessés, 80% le sont grièvement, et ce à 40% sur le chemin de l'école. Il déclare ne pas comprendre le principe de proportionnalité qui est mis en avant lorsqu'il est question de la vie d'un

enfant. Il signale par ailleurs que l'endroit le plus accidentogène de cette route est précisément le tronçon entre la maison de quartier et la future école. Il évoque encore un extrait d'un rapport de la Cour des comptes sur les voies publiques cantonales de 2015. Rapport qui ne mentionne pas la route de Saint-Georges. En comparaison, il indique que la rue de Saint-Jean est considérée comme plus importante que la route de Saint-Georges. Pour finir, il mentionne que rien n'empêche de diminuer la vitesse sur cette route, comme à Satigny où la route cantonale qui traverse le village a vu une diminution de la vitesse à 30 km/h. Il rappelle encore que le Grand Conseil a validé, en janvier 2017, un document (*100 mesures cohérentes et équilibrées*) indiquant que la route de Saint-Georges est une voie de communication relevant du réseau d'accessibilité et non du réseau routier structurant.

Un commissaire MCG demande si les pétitionnaires connaissent le nombre d'accidents et de blessés dans ce quartier.

M. Lama répond par la négative. Il ajoute que le rapport *Simus* ne donne pas d'analyse. Par contre, les statistiques de la Confédération relèvent un certain nombre d'accidents avec blessés sur cette route.

Une commissaire socialiste demande s'il ne faut pas une signalisation spécifique aux abords des écoles.

M. Lima répond qu'il n'y a pas encore d'école pour le moment. Mais il pense que c'est, quoi qu'il en soit, un faux problème, car il y a normalement des patrouilleuses scolaires aux horaires d'école. Ces patrouilleuses sont absentes le reste du temps alors que la maison de quartier draine des enfants. Il répète que c'est tout un quartier qui se construit avec une vie de quartier qui est en train de se constituer. Il rappelle que l'école des Pâquis est entourée de zones 30 km/h, l'école des Ouches et l'école de Saint-Jean étant entourées quant à elles par des zones 20. Il se demande dès lors pourquoi cette future école ne serait pas non plus environnée de zones 30.

Un commissaire socialiste déclare être sensible à cette problématique. Il demande si les nuisances comme le bruit et la pollution représentent également des enjeux pour les pétitionnaires et si d'autres actions spécifiques sont prévues.

M. Lima répond que l'exposé met en lumière l'aspect sécuritaire, mais il remarque qu'il est nécessaire de tenir compte également des nuisances sonores et de la pollution. Concernant d'autres actions possibles, il explique qu'il n'y a pas de plan stratégique pour le moment. Par contre, il est clair que la Ville de Lancy va être concernée par ces projets et que les pétitionnaires vont dès lors approcher la commune, afin notamment de lui proposer de transformer cette route en route communale. M. Vergari ajoute qu'il y a eu

un article dans la Tribune de Genève et que l'ATE s'est rendue sur place et a donné des références juridiques pour soutenir cette cause.

Une deuxième commissaire socialiste demande quelles sont les mesures spécifiques que les pétitionnaires aimeraient voir se réaliser.

M. Lima répond que cette route coupe un quartier en deux et devrait être considérée comme zone 30 km/h. Il ajoute que, dans l'idéal, il aimerait voir les mesures prises à Saint-Jean appliquées ici également. Il répète que le quartier a grandi mais n'a pas été pensé comme un lieu de vie.

M. Vergari ajoute que le plan localisé de quartier proposait déjà de considérer ce quartier comme un lieu de vie.

Un commissaire PLR rappelle qu'une zone 30 km/h signifie qu'il n'y a plus de passages piétons. Il pense qu'il est surtout nécessaire de diminuer le trafic.

M. Lima remarque que la tendance actuelle est de diminuer les déplacements. Dès lors il ne comprend pas que l'on autorise une école comme l'institut Florimont à avoir une influence sur l'ensemble du canton. Il se demande s'il ne faudrait pas prévoir une accessibilité à l'institut du côté du futur garage Amag.

Un commissaire EAG pense que la pétition devrait être également adressée à la commune.

M. Lima répond que le courrier a été adressé à M. Dal Busco, mais qu'une copie a aussi été adressée au DIP, à la commune de Lancy et à M. Hodgers. M. Vergari souligne que la commune a répondu et soutient la démarche des pétitionnaires.

Une commissaire Verte observe que ce quartier devrait faire partie de la zone 2 prévue par la LMCE (loi pour une mobilité cohérente et équilibrée). Elle rappelle alors que l'ATE fait des plans de mobilité scolaire et elle demande si les pétitionnaires ont eu des informations à cet égard.

M. Vergari acquiesce. Il mentionne que cette planification sera envisageable lorsque l'école aura été construite.

Une commissaire MCG pense que le site est effectivement dangereux. Elle se demande s'il ne faudrait pas installer des feux successifs le long de cette route afin de ralentir le trafic et d'ainsi améliorer la sécurité.

M. Lima déclare que les feux ont été réglés pour améliorer la fluidité. Une succession de feux supplémentaires ne résoudrait pas le problème. Plus de feux provoquerait plus d'accélération avec également plus de risques d'accident.

2. Propositions d'auditions

La présidente propose l'audition de M. Dal Busco et de la police de la sécurité routière. Un député UDC propose d'auditionner la commune. Ces trois auditions sont adoptées sans oppositions.

3. Audition de MM. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat chargé du département des infrastructures (DI), et Olivier Caumel, directeur de l'office cantonal des transports (OCT)

M. Dal Busco déclare que le canton va pouvoir proposer des améliorations pour le quartier des Marbriers, certains éléments ayant déjà été réalisés.

M. Caumel explique que le département a été sensibilisé l'année dernière à la route de Saint-Georges, notamment à propos de son caractère accidentogène. Il mentionne qu'un mât TPG a déjà été déplacé afin d'améliorer la visibilité. Il précise que le canton intervient au sein du plan de quartier des Marbriers et qu'il est en l'occurrence possible d'équiper la traversée piétonne existante d'une patrouilleuse scolaire. Il indique que la commune a été sollicitée dans ce sens. Il ajoute que la seconde possibilité à court terme vise à créer un îlot central sur le passage piéton et qu'un marquage au sol avec un kit-école est également envisageable, afin de sensibiliser les automobilistes. Il remarque que ces mesures peuvent être mises en place très rapidement.

Cela étant, il explique que le plateau va nécessiter une attention particulière pour relier ses différentes parties à l'école. Il ajoute qu'une réflexion va être lancée en 2020 pour revoir l'aménagement complet de ce site. Il précise qu'un mandat d'étude sera ainsi proposé avec en perspective un 30 km/h LMCE. Il signale encore que la traversée piétonne risque d'être déplacée sur la ligne naturelle de cheminement des écoliers.

Un commissaire socialiste remarque que les notions d'accidentologie ne lui semblent plus pertinentes, compte tenu des mesures prises par la population pour limiter les dangers. Il observe ensuite que si une patrouilleuse scolaire est une bonne idée, des aménagements pérennes sont véritablement nécessaires au vu de la maison de quartier proche. Il demande dès lors si des mesures rapides ne devraient pas être prises, non seulement dans ce quartier mais également dans les autres quartiers qui présentent des problématiques similaires.

M. Dal Busco répond que la planification a été décalée en raison du PLQ mais répète que des mesures peuvent être prises rapidement.

Selon M. Caumel, un feu tricolore a un effet pervers puisqu'il entraîne une accélération des véhicules. Placer un îlot central est plus intéressant qu'un feu tricolore dans ce contexte.

Le commissaire socialiste pense alors que des solutions innovantes seraient intéressantes, comme une limitation de la circulation durant plusieurs mois, dans l'attente de mesures concrètes. Il aimerait en l'occurrence que la réflexion s'attache à des solutions d'avenir.

M. Dal Busco espère que la LMCE est une solution d'avenir. M. Caumel précise que passer à un 30 km/h LMCE nécessite une expertise avec un dossier complet, une mise en application et un bilan. Il remarque qu'un aménagement futur est envisageable d'ici trois ans compte tenu de l'avancée des autorisations de construire qui concernent l'école.

Une commissaire MCG demande quelle est la différence entre une zone 30 et un 30 km/h LMCE et s'il serait possible de limiter la vitesse qu'à des heures spécifiques.

M. Caumel répond qu'un 30 km/h LMCE porte sur un segment restreint de route et ne nécessite pas d'aménagement particulier, contrairement à une zone 30. Pour ce qui est de la limitation à certaines heures, cette option n'existe pas encore à Genève et il ne sait pas si le droit fédéral le permettrait. Ceci dit, il rappelle que la limitation à 40 km/h n'existe qu'à Genève.

Une commissaire Verte se demande comment expliquer le fait que cette route n'appartienne pas à la zone 2 prévue dans la LMCE.

M. Caumel l'ignore. Cela étant, il remarque que placer un 30 km/h LMCE peut être réalisé sans problème. Il ajoute que c'est un critère de visibilité qui est en l'occurrence déterminant.

Un commissaire PLR demande ce qu'entend faire la commune de Lancy pour régler la situation.

M. Caumel répond que le canton a conseillé à la commune de placer une patrouilleuse scolaire.

4. Audition du major Partick Puhl, chef de la police routière

M. Puhl explique que depuis 2012, il y a eu trois accidents impliquant des piétons sur la route de Saint-Georges. Par ailleurs, il mentionne 33 accidents depuis 2015 sur cette même route, entraînant 15 blessés de peu de gravité, et essentiellement des dégâts matériels. Il signale encore que le 15 avril dernier, un contrôle de vitesse a été opéré avec un radar mobile, révélant un taux d'infraction de moins de 2% alors que généralement le taux oscille entre 20 et 30%. Il observe que le taux est donc très faible et que ce tronçon, aux yeux

de la police, ne nécessite pas de mesure particulière. Il ajoute par contre qu'il serait envisageable de prévoir des patrouilleuses scolaires aux horaires scolaires afin de sécuriser les enfants comme cela se fait habituellement.

Un commissaire PLR mentionne qu'il a été question de créer un îlot afin de franchir le passage piéton en deux fois. Cette mesure semble relativement simple à réaliser, il se demande dès lors si les lieux présentant un aménagement de ce type sont efficaces et s'ils permettent de ralentir la vitesse.

M. Puhl répond qu'un îlot est envisageable si la largeur de la route le permet. Il ajoute que dans le cas de figure, il y a peu d'éléments indiquant qu'un îlot est nécessaire. Il rappelle en outre que les TPG passent également sur cette route, ce qui implique donc des contraintes. Concernant la vitesse, il indique que ces îlots accroissent surtout la visibilité des passages piétons, ce qui est une bonne chose.

Une commissaire PLR évoque les radars et elle remarque que ces derniers influencent le comportement des automobilistes. Elle se demande dès lors quelle a été la procédure utilisée sur la route de Saint-Georges.

M. Puhl répond qu'il s'agissait d'un radar mobile peu visible, et que les taux enregistrés sont un reflet de la réalité.

Un commissaire EAG demande ce que représentent 15 blessés sur quatre ans sur une route.

M. Puhl répond qu'il est question de blessures légères. Il ajoute que cette route est très dense et que ce chiffre n'est pas dramatique dans une zone de ce type.

Une commissaire Verte remarque que la technique a beaucoup évolué entre 2015 et 2019 et que cette route a également largement changé. Elle se demande dès lors si des études d'anticipation sont menées.

M. Puhl répond que c'est l'OCT et le bureau de la mobilité qui réalisent ce genre d'étude. Il ajoute que la police collabore bien évidemment avec ces entités mais ne mène pas seule de telles études.

La commissaire remarque que le statut de cette route pourrait tout de même changer à l'avenir.

M. Puhl acquiesce, compte tenu de la densité de population. Cependant, il mentionne que des choix seront dès lors nécessaires.

Un commissaire socialiste demande durant combien de temps le contrôle du 15 avril a duré. Il se demande également pourquoi avoir choisi ce tronçon.

M. Puhl répond que le dernier contrôle avait été opéré en 2016. Il ajoute que le site a été choisi, car il s'agit d'une ligne droite, plus susceptible de

généraliser des vitesses importantes. Il ajoute que le radar est resté en place durant sept heures.

Le commissaire évoque ensuite les téléphones au volant et demande si de la prévention est opérée à cet égard.

M. Puhl répond que c'est le plus grand fléau actuellement. Il ajoute que cette problématique était même le thème principal de la campagne de prévention, au cours de la semaine précédente.

Un commissaire EAG remarque que la pétition fait part d'une inquiétude liée à l'évolution de ce quartier, au développement de l'habitat et à la présence d'une école. Il se demande dès lors si la transformation de ce quartier ne nécessite pas une réflexion, peut-être avec les autorités communales, afin de prévenir de futurs accidents.

M. Puhl répond que cette réflexion est menée avec l'office cantonal des transports (OCT). Il ajoute que la police a une vision très pragmatique de la sécurité et a peu de marge de manœuvre. Il observe, cela étant, que les mesures qui sont étudiées nécessitent du temps au vu du nombre de modes de déplacements différents qui doivent cohabiter.

Un commissaire UDC demande si de la prévention de l'emploi des téléphones portables est également menée à l'égard des cyclistes, notamment aux endroits où les trottoirs sont séparés en deux avec une partie cyclable et une partie piétonne. Pour sa part, il trouve ce type d'aménagement particulièrement dangereux et conflictuel.

M. Puhl acquiesce en déclarant que les actions sont menées pour l'ensemble des usagers. Il ajoute qu'une action portant sur le franchissement des giratoires est menée avec Pro Vélo au moment même.

Un commissaire socialiste remarque que la dangerosité diffère entre une voiture et un vélo. Il se demande alors combien de piétons et de cyclistes ont été tués en 2018, et quelles sont les principales causes d'accident.

M. Puhl répond qu'il y a eu 5 morts en 2018, trois piétons, un cycliste et un motard. Il indique à cet égard qu'il y a eu deux impacts entre des trams et des piétons. Il observe que l'emploi du portable à vélo est surtout dangereux pour le cycliste lui-même.

Une commissaire PDC demande si des mesures ont été prises sur la route de Saint-Georges, notamment à l'égard de l'aménagement déclaré non conforme en 2010.

M. Puhl répond que les aménagements ont été revus et il observe que les passages piétons respectent maintenant les normes.

La commissaire demande si un îlot serait envisageable à l'endroit qui pose problème sur ce tronçon.

M. Puhl répond ne pas avoir fait cette étude. Il rappelle, cela étant, qu'il est nécessaire de respecter un certain nombre de normes.

Un commissaire UDC demande s'il n'y a pas un îlot uniquement lorsqu'il y a une ou deux doubles voies à traverser.

M. Puhl répond que la norme est d'installer un îlot dans une situation de ce type, mais il mentionne qu'il est également possible de poser un îlot sur une voie simple si le gabarit le permet.

5. Audition de M. Damien Bonfanti, conseiller administratif de la Ville de Lancy

M. Bonfanti déclare que ce lieu est problématique depuis longtemps. Il remarque que le tronçon en question est proche de l'entrée du cimetière de Saint-Georges, dans un quartier qui s'est densifié au cours de ces dernières années. Il ajoute que les enfants qui sont dans le quartier des Marbriers doivent traverser la route de Saint-Georges pour se rendre à l'école, ce d'autant plus lorsque l'école du Plateau sera réalisée. Il signale encore que le plan localisé de quartier (PLQ) portant sur ce quartier n'est pas complètement réalisé, raison pour laquelle tous les aménagements n'ont pas encore pu être réalisés.

Il ajoute que maintes discussions se sont déroulées jusqu'à présent avec les habitants et les associations locales et qu'un mât des TPG a déjà été supprimé afin d'améliorer la visibilité des automobilistes. Il rappelle encore que cette route connaît des flux de circulation importants. Il explique qu'un kit-école va être installé prochainement sur le site. Il signale en outre que l'OCT a demandé à la commune d'instaurer une patrouilleuse scolaire sur les lieux, quand bien même une patrouilleuse scolaire opère déjà à 50 mètres. Il signale encore qu'un îlot central a été envisagé, tout comme l'instauration d'une zone 30 km/h. Il pense, quant à lui, qu'une couleur spécifique pourrait être réalisée dans le périmètre critique afin de signaler aux automobilistes qu'ils se trouvent dans un site sensible. Quoi qu'il en soit, il pense que des mesures doivent être prises et que l'office de l'urbanisme doit intervenir, notamment afin de finaliser le PLQ.

Un commissaire PLR remarque qu'il est question d'un sentiment d'insécurité. Il ajoute que la police a démontré que les voitures ne roulaient pas très vite et que les accidents demeuraient faibles. Il se demande dès lors si le projet de construction d'école ne favorise pas ces craintes et si la pose d'un îlot central suffirait à réduire le problème.

M. Bonfanti répond qu'un îlot permettrait de résoudre un grand nombre de problèmes. Il ajoute que le sentiment d'insécurité est bien réel, il pense que les dangers sont également une réalité. Il répète que la nouvelle école pourrait accueillir quelque 400 enfants, multipliant d'autant plus les risques. Il rappelle qu'une ligne de bus emprunte cette route et pense qu'il est nécessaire, dans ce cas de figure, de déterminer les priorités. Il pense aussi qu'une patrouilleuse scolaire sera également nécessaire, des feux semblant par contre superflus.

Une commissaire socialiste demande ce qu'est un kit-école. Elle demande également si la pose d'un îlot central ne pourrait pas s'avérer gênante à l'égard des TPG.

Sur le kit-école, M. Bonfanti répond qu'il s'agit simplement d'un marquage sur la route qui indique la présence d'une école, tel qu'on les voit aux abords des écoles, ainsi qu'une limitation de la vitesse à 40 km/h. Pour ce qui est de l'îlot central, il informe que les techniciens de l'OCT ont indiqué qu'ils travaillaient sur la question. Cela étant, il préfère que le bus roule plus doucement pour permettre une amélioration de la sécurité.

La commissaire demande ensuite ce qu'il en est des aménagements pour les vélos. Elle aimerait également savoir quel serait le périmètre retenu pour une éventuelle instauration d'une zone 30 km/h.

M. Bonfanti répond qu'il n'y a rien sur la route cantonale. Toutefois, il indique qu'une motion a été déposée dans sa commune pour revoir le réseau cycliste sur le réseau communal uniquement. Pour ce qui est de l'éventuelle zone 30, elle s'étendrait depuis la rue du cimetière jusqu'après l'école. A ce sujet, il rappelle qu'un arrêt du Tribunal fédéral permet à présent d'instaurer des zones 30 km/h sur des routes principales.

Un commissaire EAG remarque que des mesures préventives semblent donc évidentes. Il se demande quelle est la densité de la circulation. Il rappelle que lorsque le trafic est dense, il n'est pas possible de rouler très vite.

M. Bonfanti répond que le flux de circulation de piétons s'effectue dans les deux sens. Il répète qu'un bitume de couleur différente entraîne une réaction chez les automobilistes qui lèvent le pied. Il signale alors que des parents amènent leur enfant à l'école en voiture, craignant pour leur sécurité. Il pense qu'il serait bon de limiter ce nombre de déplacements en proposant des déplacements sécurisés.

Une commissaire Verte se demande si la commune s'est vue proposer des projets de solutions alternatives. Ce à quoi M. Bonfanti répond par la négative.

Un commissaire PLR demande si des limitations de vitesse en alternance sont envisageables.

M. Bonfanti répond que l'alternance à Lausanne se fait de 21h à 8h, et que son but est d'atténuer le bruit. Or, il remarque que la problématique sur la route de Saint-Georges porte plus sur la sécurité que sur le bruit. Il pense dès lors qu'une mesure comme un 30 km/h sur 200 mètres est plus intéressante. Il estime également qu'un test pourrait être réalisé durant quelques mois afin d'évaluer les effets de cette mesure.

6. Discussion et votes

Le groupe UDC déclare que cette pétition est alarmiste et génère de l'anxiété au sein de la population. Il indique également très bien connaître ce quartier. Il rappelle ensuite que le nombre d'accidents, selon les chiffres indiqués par la police, reste relativement modeste et il remarque qu'il existe en tout sept passages piétons sur cette route qui part de la route de Chancy jusqu'à la route de Pont-Butin. De plus, il observe que le gabarit de cette route est étroit et sinueux, ce qui ne permet pas de rouler très vite. Il pense que le seul problème, en fin de compte, relève de l'accélération des voitures qui veulent passer au vert en venant de la route du Pont-Butin. Il évoque ensuite qu'une partie des enfants du quartier se rendent à Tivoli en passant par l'avenue du cimetière, une voie bien plus agréable que la route de Saint-Georges. Il précise en outre que cette dernière est une route cantonale. Il signale par ailleurs que la plupart des villas en bordure de cette route appartiennent soit à la commune soit au canton et que les locataires voient leurs baux renouvelés d'année en année, depuis qu'un projet de réaménagement de cette route a été envisagé – projet qui à la base prévoyait un élargissement de la route et qui est attendu depuis au moins une trentaine d'années. Pour finir, il indique ne pas connaître une seule école dans cette commune qui n'ait pas de patrouilleuse scolaire et il pense qu'il en ira de même lorsque la nouvelle école aura été construite. Il propose donc le dépôt de cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Le groupe des Verts déclare que toutes les auditions ont démontré une analyse similaire et conclut, fort de ces constats, que cette pétition est légitime. Il rappelle que ce quartier évolue et se densifie et que la police a reconnu qu'il était essentiel que les enfants puissent se déplacer seuls. Il propose le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat.

Le groupe socialiste partage cet avis. Il remarque que pour une fois une pétition n'arrive pas après coup. Il pense que ces préoccupations sont réelles et qu'un îlot central serait nécessaire. Il rappelle également qu'avec la

nouvelle école, la circulation va s'intensifier et que créer une limitation de vitesse à 30 km/h serait une mesure judicieuse.

Le groupe PDC relève les propos de M. Caumel, lors de son audition, qui indiquait qu'une réflexion globale devait se mettre en place à partir de 2020. Il remarque que toutes les mesures qui ont été évoquées sont d'ores et déjà envisagées, ce qui permettra de répondre aux attentes des pétitionnaires, raison pour laquelle il votera également le dépôt de cette pétition.

Le groupe EAG mentionne que cette pétition demande aux députés de faire ce qui est en leur pouvoir pour améliorer la sécurité sur ce tronçon. Il pense qu'il serait éminemment négatif de ne pas répondre à la préoccupation de ces parents. Il remarque qu'il est donc nécessaire de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat afin de l'encourager à prendre des mesures. Il estime que des signalisations fortes, un îlot, un ralentissement et des patrouilleuses scolaires semblent des mesures frappées au coin du bon sens.

Le groupe MCG déclare qu'il soutiendra le dépôt sur le bureau de cette pétition. Il reste persuadé que le Conseil d'Etat fera tout le nécessaire en fonction de ce que la route permet.

Le groupe PLR a le sentiment que la commission a fait le tour de la question et a posé le problème. Il ajoute que toutes les parties vont dans le même sens avec un phasage des mesures à prendre. Il pense dès lors qu'il est inutile de solliciter le Conseil d'Etat plus avant.

La présidente passe au vote du renvoi de la P 2069 au Conseil d'Etat :

Pour : 6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Contre : 9 (2 PDC, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Abstention : -

Le renvoi au Conseil d'Etat est refusé.

La présidente passe au vote du dépôt pour information sur le bureau du Grand Conseil de la P 2069 :

Pour : 9 (2 PDC, 4 PLR, 2 MCG, 1 UDC)
Contre : 6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Abstention : -

Le dépôt sur le bureau de la P 2069 est accepté.

La Commission préconise un traitement en catégorie II.

7. Conclusion

Mesdames et Messieurs les députés, persuadée que le Conseil d'Etat prendra toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité des habitants et à la lumière des éléments qui précèdent, notamment sur le fait que les auditions ont démontré que la plupart des demandes des pétitionnaires sont déjà envisagées dans le futur aménagement du quartier des Marbriers, **la majorité de la commission vous recommande de suivre ses conclusions en déposant la pétition 2069 sur le bureau du Grand Conseil.**

Pétition (2069-A)

Rentrer de l'école sans se faire renverser devrait être une évidence

Le quartier du Plateau de Saint-Georges à Lancy est en pleine mutation depuis déjà 16 ans. De nombreux plans de quartier ont été réalisés et d'autres sont à venir. 750 nouvelles familles environ se sont installées ces dernières années et une nouvelle maison de quartier s'est construite. Et ce n'est pas fini, de nouveaux immeubles sont prévus à Surville, à Claire-Vue, aux Marbriers, ainsi qu'une école primaire.

Mais la route de Saint-Georges n'a bénéficié d'aucun aménagement particulier malgré les très nombreux piétons qui la traversent, notamment à la hauteur de la maison de quartier du Plateau et du restaurant la Terrasse, et les alertes transmises à la commune.

- Cette **route cantonale** coupe le quartier en deux.
- Cette route est sinueuse, et présente **peu de visibilité**.
- Cette route n'a **ni ralentisseurs ni feu**.
- Cette route a déjà provoqué de **nombreux accidents**.

IL EST URGENT D'ENTREPRENDRE RAPIDEMENT DES TRAVAUX DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE POUR ASSURER LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS

Comment apprendre l'autonomie à nos enfants en les laissant traverser une route si dangereuse ? Comment les inciter à se déplacer à pied devant tant d'insécurité ? Devons-nous attendre que l'irréparable se produise avant d'agir sérieusement ?

Nous, enfants et parents, élèves, habitants du quartier, usagers de la maison de quartier, demandons aux députés du Grand Conseil de tout mettre en œuvre pour sécuriser la route de Saint-Georges.

N.B. 1 signature¹

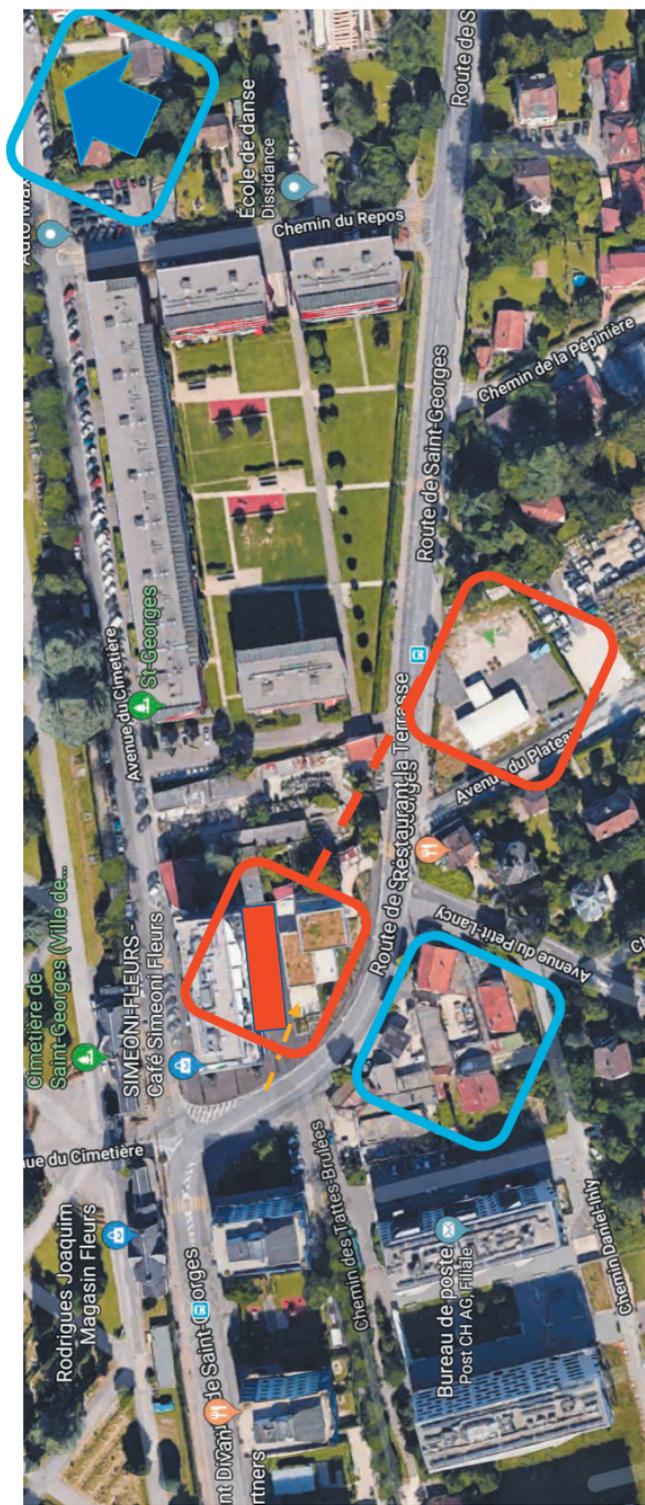
Groupe Pétition Route de
Saint-Georges

p.a. Maison de quartier du
Plateau

86, route de Saint-Georges
1213 Petit-Lancy

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 997 signatures électroniques et d'un courrier d'accompagnement comportant 259 signatures manuscrites.

Une route – un quartier



Jeu 7 Fév - environ 8H00



Quid de la mobilité douce



Cadastre du bruit Routier (Journée) – SITG

SITG | LE TERRITOIRE GENEVOIS A LA CARTE

Carte ▾ Thèmes ▾ Outils ▾

Dev Liens Aide Non connecté ▾

Rechercher un lieu ou des données

Recherche:

Bruit & air & RNI
 Périmètre autorisés (Antennes)
 Antennes téléphone mobile
 Cadastres du bruit
 Bruit trafic routier DIURNE
 Bruit trafic routier NOCTURNE
 Bruit des aéronefs (6 à 6 heures)
 Bruit des aéronefs (6 à 22 heures)
 Bruit des aéronefs (22 à 23 heures)
 Bruit des aéronefs (23 à 0 heure)
 Degrés de sensibilité au bruit OFB
 Carte des secteurs exposés au bruit (carte CPB)
 Air
 Photographies aériennes
 Plan SITG - Niveaux de gris
 Plan SITG - Couleur

Map showing noise levels (Bruit & air & RNI) for the area around the Cimetière de Saint-Georges - Centre funéraire. The map displays buildings and roads, with noise levels indicated by color coding (yellow/orange for high noise, grey for low noise). The map includes labels for 'Jardins Familiaux', 'Rue de Saint-Georges', and 'Chemin du Bac'. A search bar and navigation controls are visible at the top.

Cadastre du bruit Routier (Nuit) – SITG

Carte Thèmes Outils Dev Liens Aide Non connecté

SITG | LE TERRITOIRE GENEVOIS A LA CARTE

Rechercher un lieu ou des données

Bruit & air & RNI
 Périmètre autorisé (Antennes)
 Antennes téléphonie mobile
 Cadastres du bruit
 Bruit trafic routier DIURNE
 Bruit trafic routier NOCTURNE
 Bruit des aéronefs (6 à 6 heure)
 Bruit des aéronefs (6 à 22 heures)
 Bruit des aéronefs (22 à 23 heures)
 Bruit des aéronefs (23 à 0 heure)
 Degrés de sensibilité au bruit OPB
 Carte des secteurs exposés au bruit (carte OPPB)
 Air
 Photographies aériennes
 Plan SITG - Niveaux de gris
 Plan SITG - Couleur

100%

Cimetière de Saint-Georges - Centre funéraire
 Jardins Familiaux
 Route de Saint-Georges
 Chemin du Bac

Trop de poteaux... pas assez d'indicateurs de danger



Ordonnance sur la signalisation routière

- Art. 108 Dérogations aux limitations générales de vitesse
- 1 Pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic, l'autorité ou l'OFROU peuvent ordonner des dérogations aux limitations générales de vitesse (art. 4a OCR310) sur certains tronçons de route.
- 2 Les limitations générales de vitesse peuvent être abaissées lorsque:
 - a. un **danger n'est perceptible que difficilement** ou n'est pas perceptible à temps et ne peut pas être écarté autrement;
 - b. **certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale qui ne peut être obtenue d'une autre manière;**
 - c. cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés;
 - d. de ce fait, il est possible de **réduire les atteintes excessives à l'environnement (bruit, polluants) au sens de la législation sur la protection de l'environnement**. Il s'agira ce faisant de respecter le principe de la proportionnalité

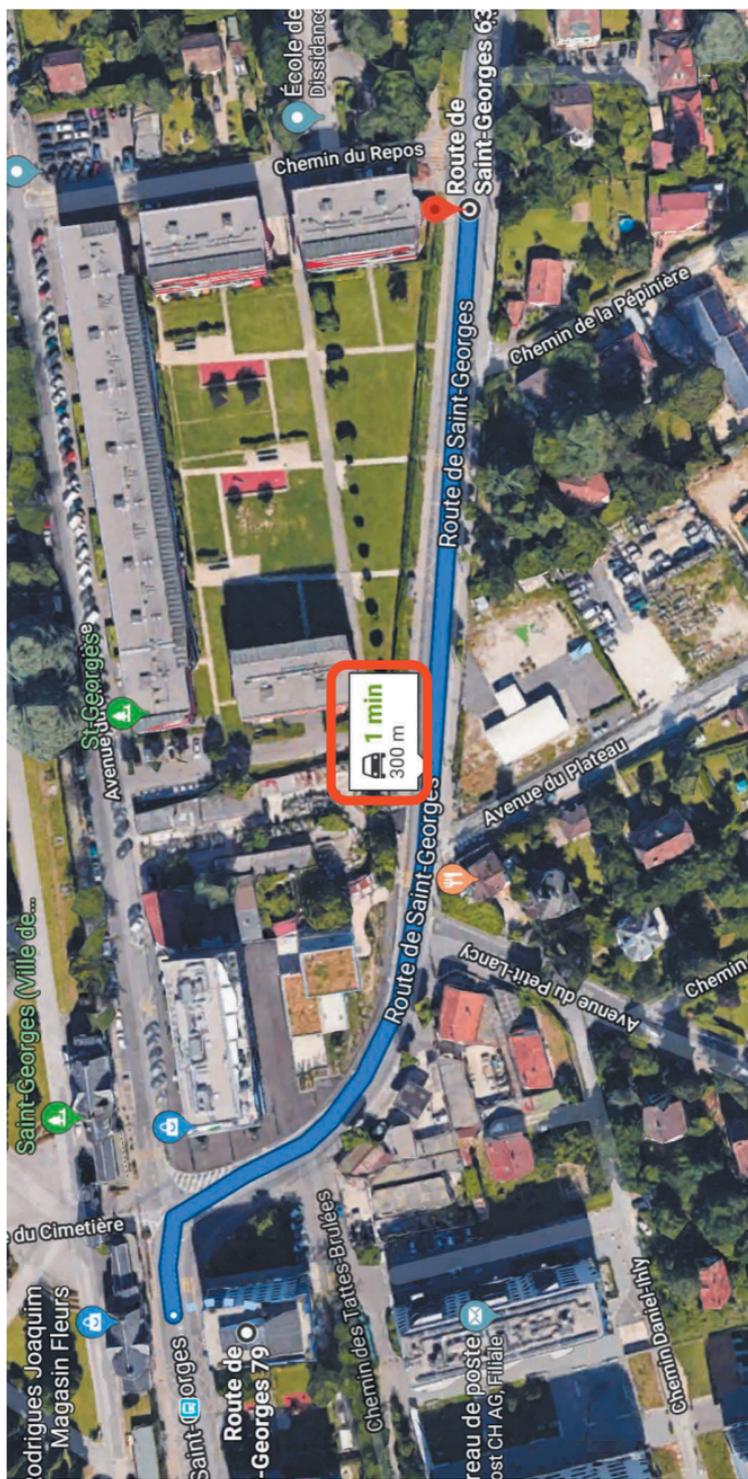
Réponse de Mr le Conseiller d'Etat Serge Dal Busco

(...) une réflexion concernant la réduction de la vitesse à 30km/h n'a pas été prise en considération car cette mesure **ne respecte pas le principe de proportionnalité**, notamment par rapport à la vitesse commerciale des deux lignes de transport collectif qui empruntent cet axe et la moyenne ceinture.

La seule mesure retenue est la pose d'un phono-absorbant qui a été réalisé sur l'ensemble du tronçon en 2002 et 2014 [...] (il) sera renouvelé dans le cadre de l'entretien normal

[...] une **étude relative au traitement de l'espace public cantonal** sera engagée en coordination avec la ville de Lancy et l'OCT d'ici la fin de l'année 2019 [...] **la mise en œuvre d'une mesure d'abaissement de la vitesse ne pourra s'effectuer [...]** qu'à la vue des résultats d'une expertise au sens de l'ordonnance sur la signalisation routière

Principe de proportionnalité - Vitesse commerciale des bus



80% des enfants grièvement ou mortellement blessés sont (...) accidentés à vélo ou à pied, dont 40% sur le chemin de l'école

*Les **refus de priorité** constituent la cause principale des accidents graves en localité (35%). La deuxième cause la plus fréquente est **l'inattention/la distraction** (26%), suivie de la **vitesse** (12%), de **l'alcool** (11%) et de **l'utilisation inadéquate du véhicule** (10%).*

Zone accidentogène



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
En collaboration avec les cantons

Partager

Imprimer

Dessiner & Mesurer sur la carte

Outils avancés

Géocatalogue

Changer thème

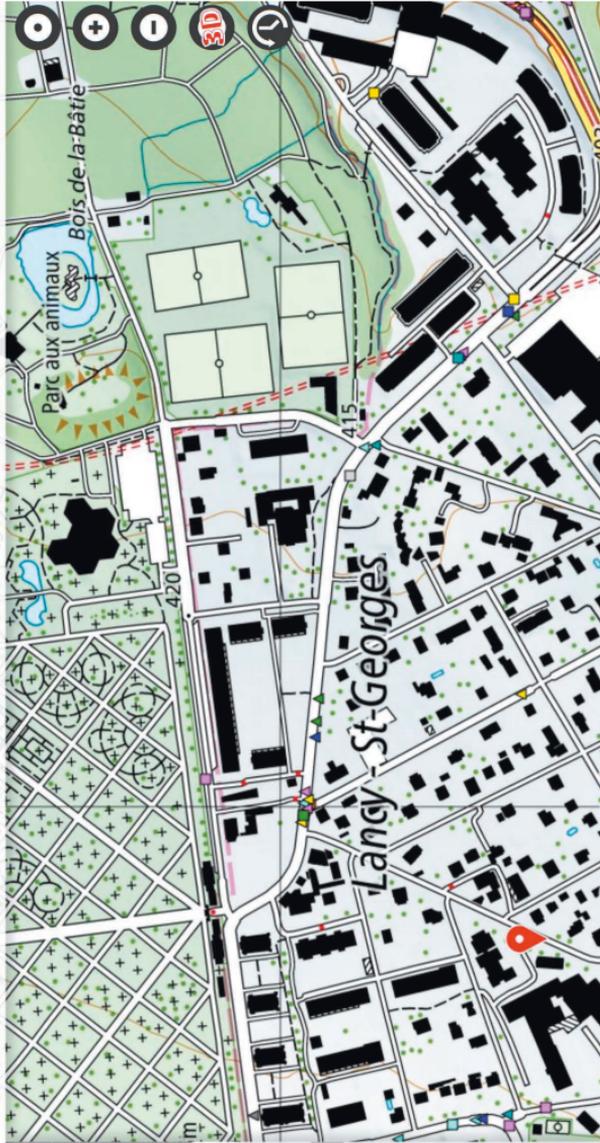
Transport

- Accidents avec dommages corporels
- Accidents avec la part. de motos
- Accidents avec la part. de piétons
- Accidents avec la part. de vélos
- Accidents en comparaison annuelle
- Accidents mortels
- Accidents par habitant
- Accidents par habitant - Alcool

Rechercher un lieu ou ajouter une carte :

Plateau de Saint-Georges (GE) - Lancy

Essayez test.mip.geo.admin.ch Plein écran Annoncer un problème Aide Version mobile DE FR IT EN RM

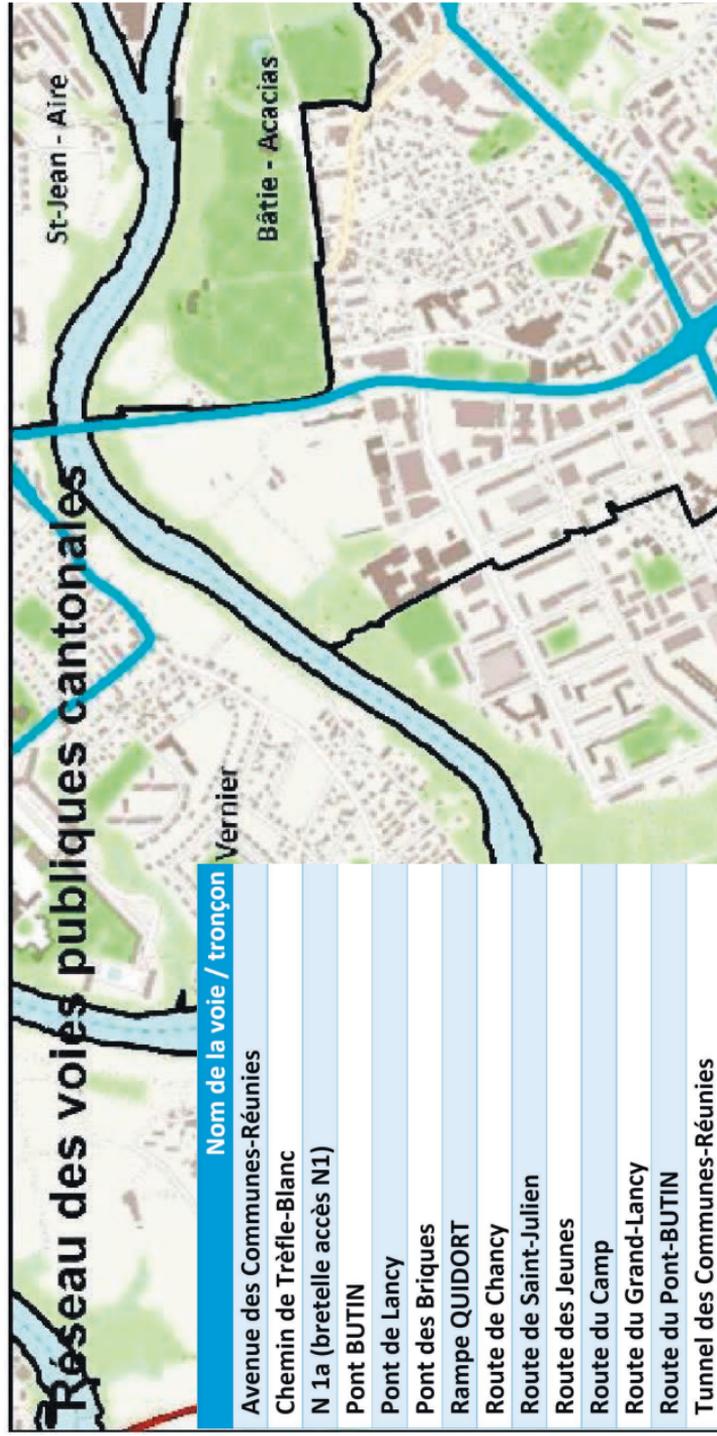


Définition et détermination d'un réseau de voies publiques cantonales –
Rapport final (page 54)

Les **voies publiques cantonales** ont pour rôle :

- d'assurer la **liaison entre les centralités principales et secondaires** de l'agglomération.
- de raccorder les réseaux de routes de niveau supérieur (routes nationales) au réseau routier cantonal.
- de prolonger les réseaux de routes de niveau équivalent, depuis les frontières cantonales, afin de garantir la cohérence du réseau routier de l'agglomération.

Définition et détermination d'un réseau de voies publiques cantonales – Rapport final (page 112)



Exemple de Satigny Une politique cantonale cohérente ?

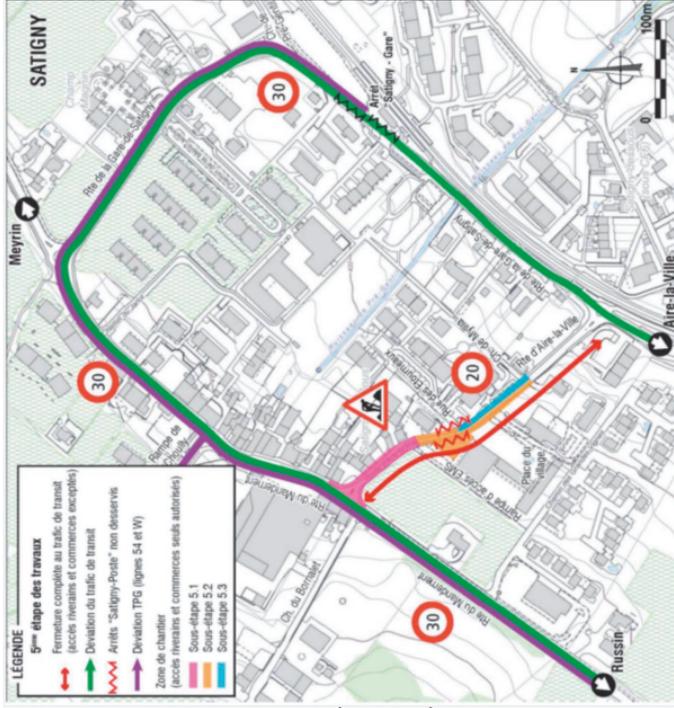
TRAVERSÉE DU VILLAGE DE SATIGNY AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE 30 ET D'UNE ZONE DE RENCONTRE 5^{ÈME} ÉTAPE : DÈS LE LUNDI 1^{ER} AVRIL 2019 – DURÉE 5 MOIS

MODES DE TRANSPORT CONCERNÉS



QUOI, COMMENT ?

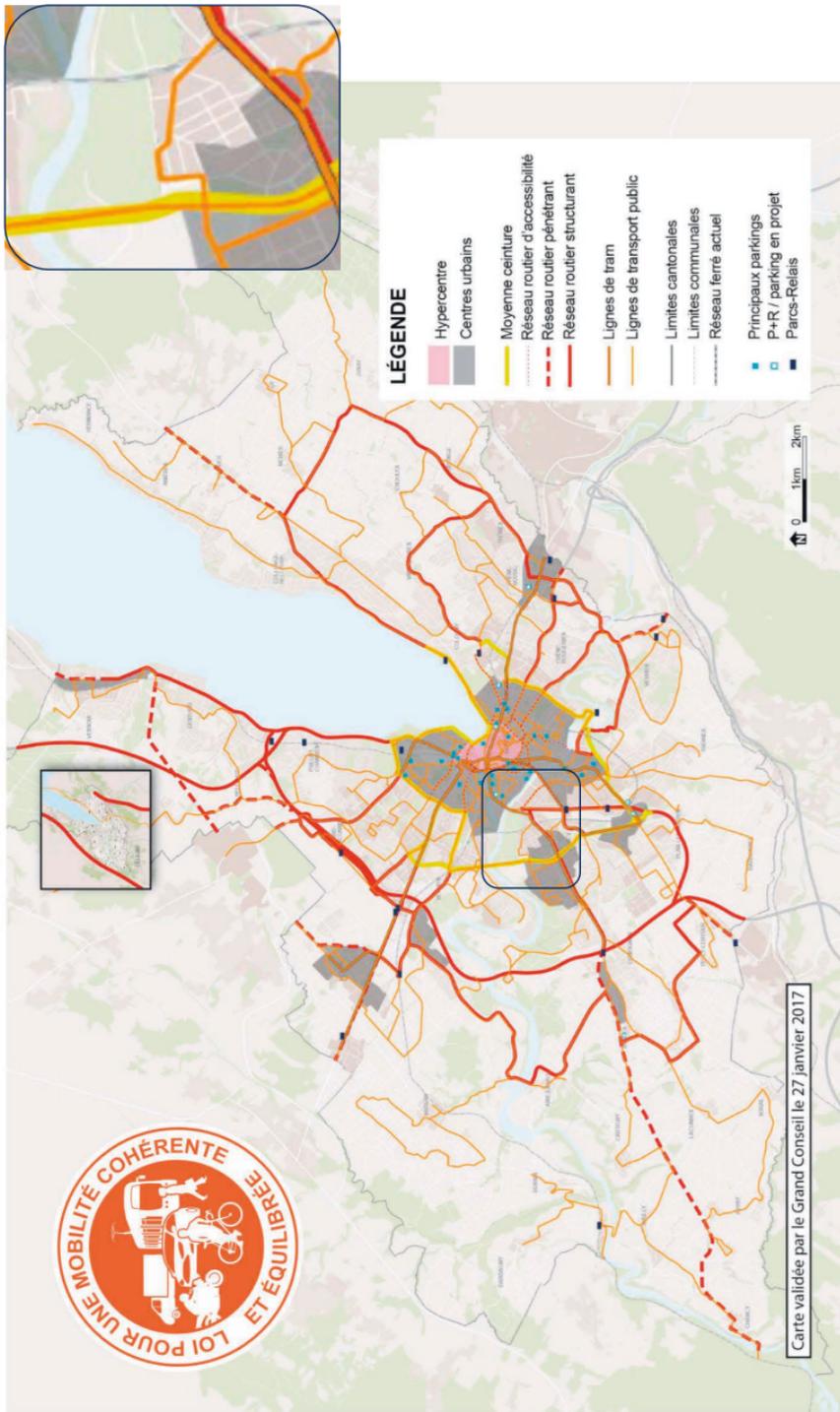
L'office cantonal du génie civil et la commune de Satigny aménagent une zone 30 et une zone de rencontre, assainissent les collecteurs des eaux usées et des eaux claires et installent des conduites de chauffage à distance. Conformément au calendrier annoncé, ces travaux s'achèveront à la fin de cette 5^{ème} étape.



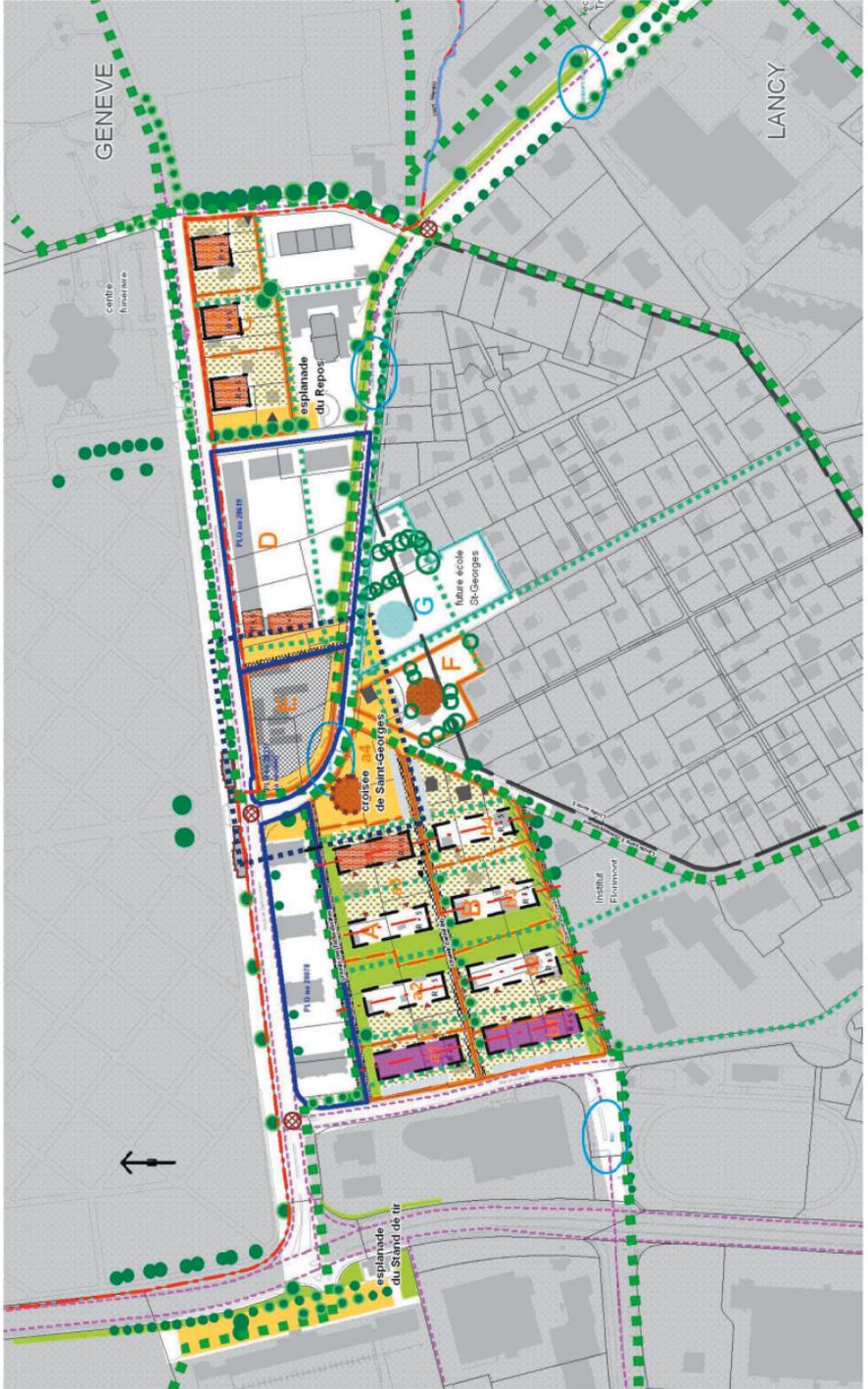
POURQUOI ?

L'ensemble des travaux contribue à améliorer la sécurité de tous les usagers de la route et à aménager des espaces adéquats pour la mobilité douce. Cette mesure figure au catalogue des 100 mesures de mise en œuvre de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, plébiscitée le 5 juin 2016 par près de 68% des Genevois : découvrez le dossier complet sur la Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée sur ge.ch/loi/mce

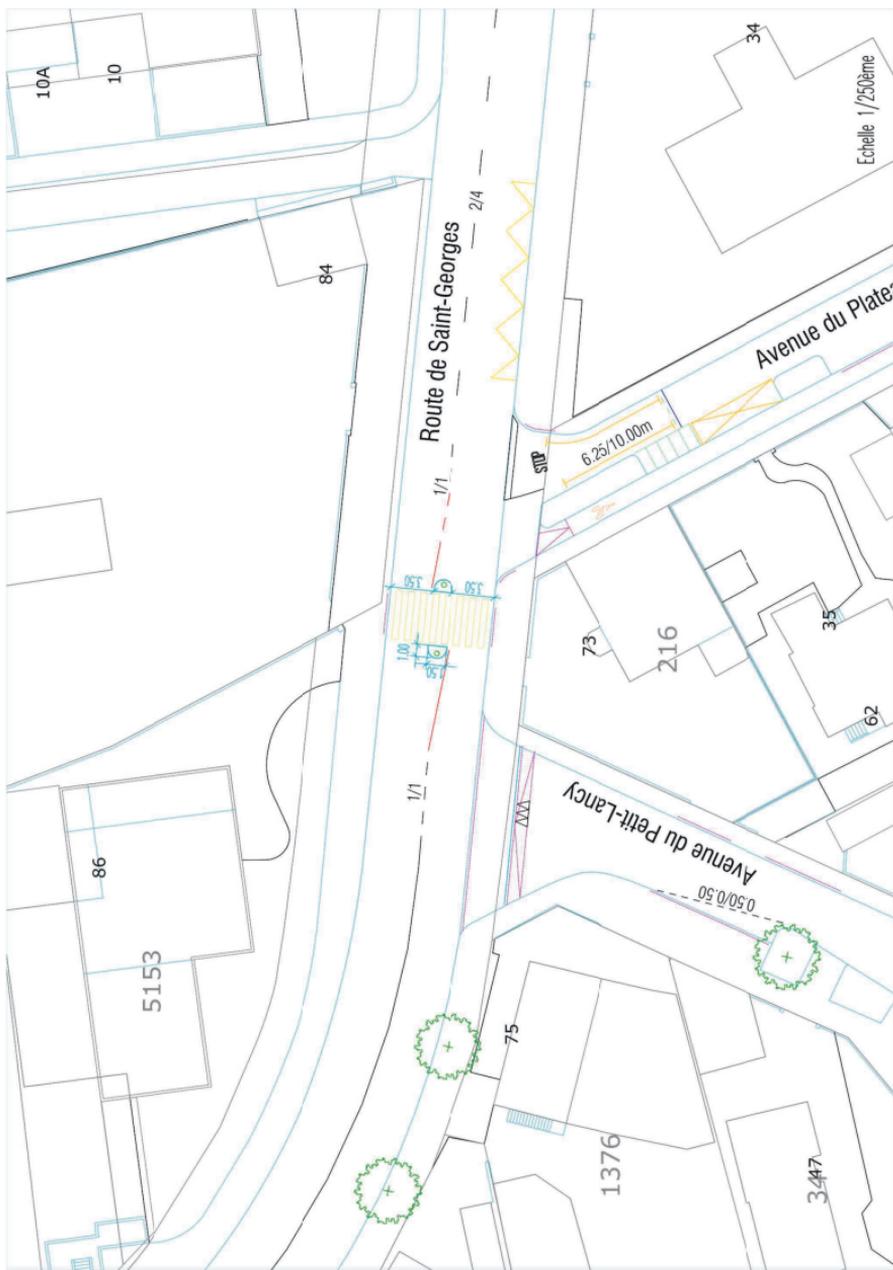
100 MESURES COHÉRENTES ET ÉQUILIBRÉES



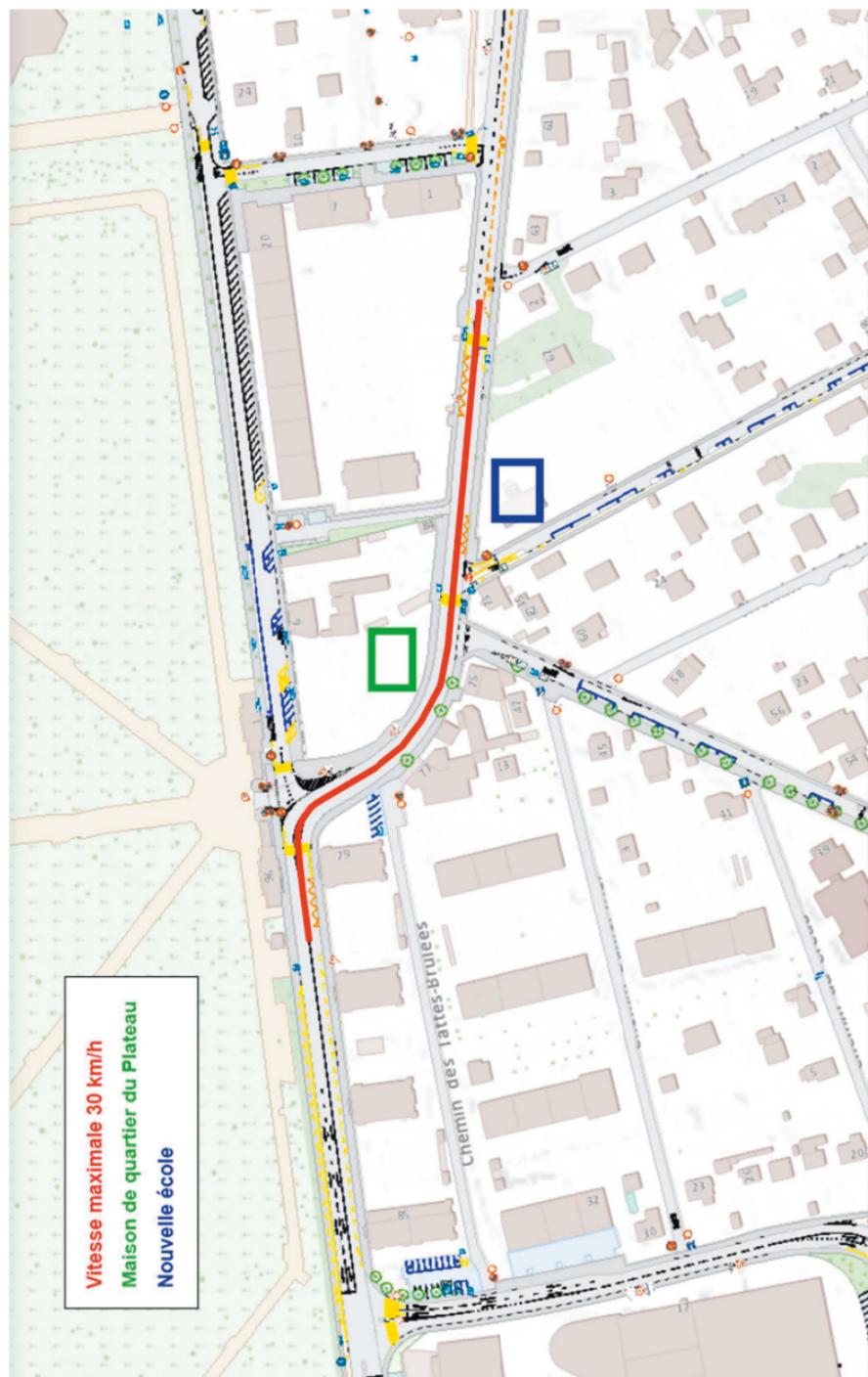
Pièce 1 : extrait plan PDQ Les Marbriers



Pièce 2 : passage pour piétons équipé d'un îlot provisoire



Pièce 3 : tronçon pour une mise à 30 km/h (LMCE)



ROUTE DE SAINT-GEORGES – accidentologie depuis 2015

Contrôle de vitesse

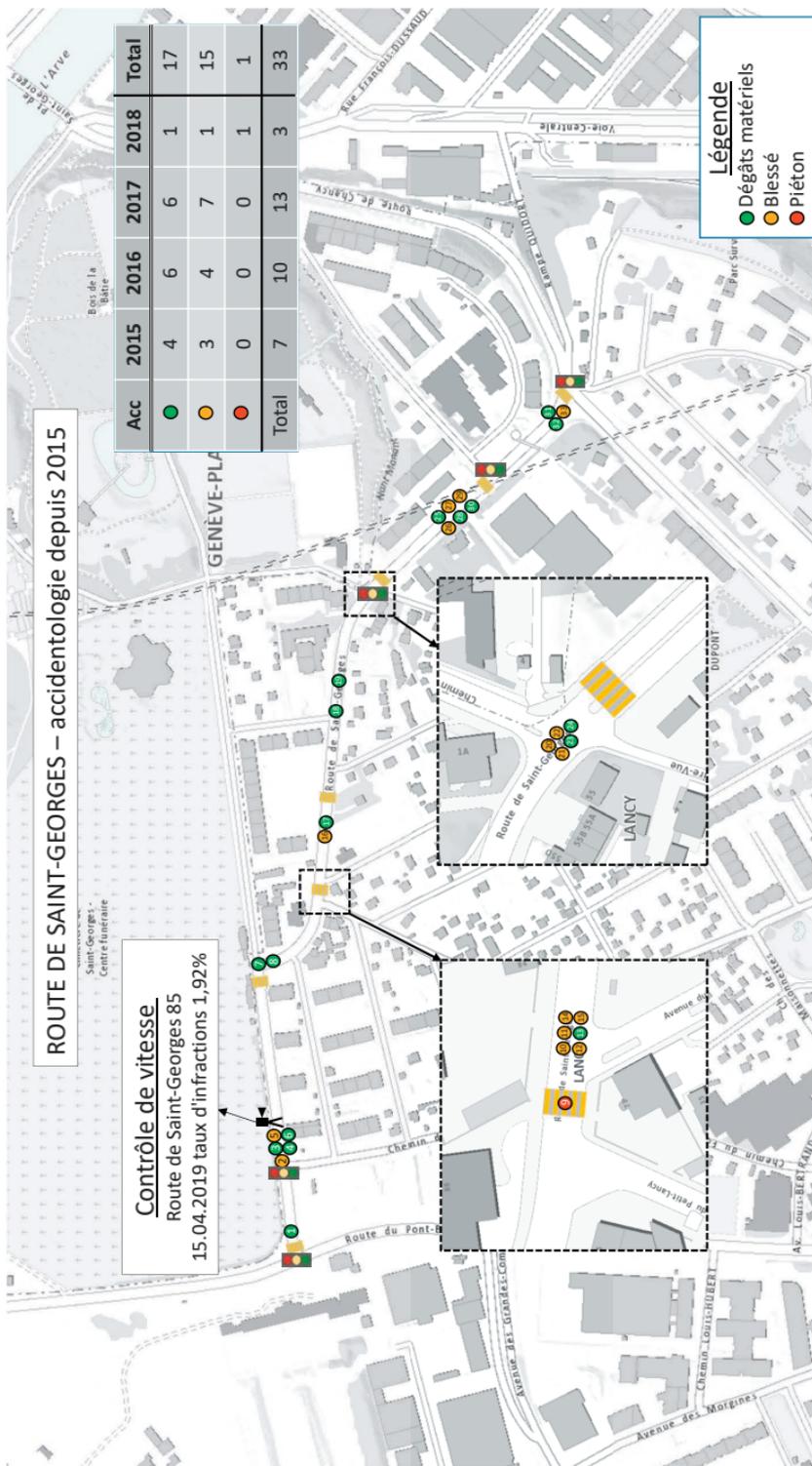
Route de Saint-Georges 85

15.04.2019 taux d'infractions 1,92%

Acc	2015	2016	2017	2018	Total
●	4	6	6	1	17
●	3	4	7	1	15
●	0	0	0	1	1
Total	7	10	13	3	33

Légende

- Dégâts matériels
- Blessé
- Piéton



Date de dépôt : 10 octobre 2019

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Marion Sobanek

Mesdames et
Messieurs les députés,

Qu'avons-nous de plus cher que nos enfants ? La sécurité de leur chemin d'école est l'affaire de tous, indépendamment de l'opinion politique ou qu'il soit effectué à pied ou à vélo. Or, pour les pétitionnaires comme pour la minorité de la commission, cette sécurité n'est pas garantie dans le quartier du Plateau de Saint-Georges à Lancy avec les aménagements actuels. Pour cette raison, nous demandons que cette pétition soit renvoyée au Conseil d'Etat afin que des aménagements garantissant la sécurité soient réalisés. En effet, le PLQ définitif du quartier ainsi que les réglementations en découlant sont encore en cours d'élaboration et les autorités peuvent donc encore intégrer les demandes légitimes des pétitionnaires, représentant la sensibilité d'une grande partie des parents du quartier.

Mais posons-nous la question : c'est quoi, un chemin d'école sûr pour des écoliers âgés de 5 à 15 ans ? C'est un cheminement pédestre sécurisé de la maison vers l'école, pendant les heures de début et de fin de l'école, mais également après l'école pour garantir le cheminement vers les activités dans la maison de quartier ou les activités sportives. Pour celles et ceux qui se déplacent à vélo, cela peut être également une piste cyclable sécurisée. En tout cas, l'enfant ne devrait pas avoir à traverser une route dangereuse seul tant qu'il n'est pas en âge d'anticiper les dangers. Or, dans le quartier des marbriers, beaucoup d'enfants de l'école primaire doivent traverser la route de Saint-Georges, route très fréquentée, étroite et sans aménagements pour les cyclistes.

La maison de quartier, située à l'autre bout de la route de Saint-Georges, doit servir d'aula pour l'école à construire. Il n'y a pas de passage de piétons en face de cette maison de quartier. La tentation de traverser en dehors du passage clouté est bien réelle. Le nombre d'enfants devant traverser la route va sensiblement augmenter avec l'ouverture de cette école du plateau en 2021. Une patrouilleuse ou un patrouilleur peuvent sécuriser la traversée

pendant leurs horaires de travail, mais pendant leur absence, le chemin reste peu sûr. La création d'un îlot central est demandée, car cela augmenterait la sécurité, surtout en cas d'absence de patrouilleuse. Cet aménagement a été évoqué pendant les auditions et n'a pas trouvé d'opposition parmi les auditionnés. Un îlot amène l'automobiliste à davantage d'attention et à réduire sa vitesse. Car ce qui pose en effet problème, c'est bien la vitesse des voitures. Bien que la police confirme, sur la base d'un test de vitesse très limité dans le temps (7 heures, sur un seul jour) qu'il y a peu de dépassements, il reste que la vitesse autorisée sur cette route est de 50 km/h. Un accident avec une voiture roulant à 50 km/h impliquant un enfant ne laisse que peu de chances de survie à ce dernier. D'où l'inquiétude des pétitionnaires. La limitation à 30 km/h sur un tronçon limité donnerait clairement davantage de sécurité, et serait en outre compatible avec la loi sur une mobilité cohérente et équilibrée. Dans le cadre de cette loi, le passage à 30 km/h ne demande pas beaucoup d'aménagements supplémentaires. Rien n'empêche de diminuer la vitesse sur cette route, à l'instar de ce qui a été fait à Satigny où la route cantonale qui traverse le village a vu une diminution de la vitesse à 30 km/h. Cette route coupe un quartier en deux et devrait dès lors être considérée comme zone 30 km/h.

Le tronçon critique peut aussi être signalé aux automobilistes à l'aide d'un bitume d'une autre couleur, demande notamment formulée par le Conseiller administratif de la commune, des études ayant montré que ceci rend l'automobiliste plus attentif. La minorité de la commission soutient ces demandes, également mises en avant par la commune. Les autorités de Lancy ainsi que son Conseil municipal sont très inquiets sur la sécurité routière dans ce quartier. Le département a également été sensibilisé l'année dernière à la route de Saint-Georges, notamment à propos de son caractère accidentogène. En effet, il y a eu plus de 15 accidents en 4 ans sur cette partie de la route de Saint-Georges (33 depuis 2015), heureusement (encore ?) sans trop de gravité, mais la création de plus de 1500 logements et les projets de développement futur du quartier laissent craindre une sensible augmentation du trafic et donc des dangers pour les usagers les plus faibles de la route que sont les enfants. Précisément, l'endroit le plus accidentogène de cette route est justement le tronçon entre la maison de quartier et la future école. Sur les 5 morts du trafic routier l'an dernier, 3 étaient piétons. Le piéton reste le plus vulnérable dans le trafic, d'autant plus lorsqu'il s'agit d'un enfant. Finalement, n'oublions pas que ce sentiment d'insécurité sur le chemin de l'école entraîne encore plus de trafic car bon nombre de parents amènent leurs enfants à l'école en voiture uniquement pour cette raison !

La minorité de la commission vous demande donc, Mesdames et Messieurs les députés, de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat afin que la sécurité des enfants sur ce chemin d'école soit garantie !