

Date de dépôt : 9 février 2021

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier :

- a) P 2099-A Pétition : OUI aux nouvelles bandes cyclables à Genève**
- b) P 2100-A Pétition pour la suppression des mesures d'aménagement des routes à Genève**

Rapport de majorité de Sylvain Thévoz (page 1)

Rapport de minorité de Sandro Pistis sur la P 2100 (page 48)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Sylvain Thévoz

Mesdames et
Messieurs les députés,

P 2099

La P 2099 *OUI aux nouvelles bandes cyclables à Genève* a été traité en 5 séances les lundis 9 novembre, 30 novembre, 14 décembre, 21 décembre 2020 et 11 janvier 2021, sous la présidence de M^{me} Adrienne Sordet. La commission a entendu les pétitionnaires, M^{me} Alice Genoud de l'Association transports et environnement (ATE Genève), MM. Olivier Gurtner de Pro Vélo Genève et Thibault Schneeberger d'actif-trafiC. La commission a également auditionné MM. François Membrez, président du TCS, et Yves Gerber, directeur du TCS, M. Patrick Naef, collaborateur scientifique à l'Université de Genève, M. Brendan Drezen, collaborateur de projet « Les enfants expert-e-s de leurs parcours quotidiens », et M^{me} Françoise Lanci-Montant, responsable Bureau romand de l'ATE. La commission a

également procédé aux auditions de M^{me} Nathalie Hardyn, directrice du département politique de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), M. Nicolas Rufener, secrétaire général de la Fédération genevoise des métiers du bâtiment de Genève (FMB), M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat (DI), M. Gérard Widmer, directeur à la direction régionale Arve-Lac (OCT), M. Olivier Caumel, directeur à la direction régionale Rhône-Arve (OCT), et M. Thierry Messenger, directeur à la direction régionale Lac-Rhône (OCT).

La commission a accepté le renvoi de la P 2099 au Conseil d'Etat par 9 oui (1 PDC, 2 PLR, 2 Ve, 3 S, 1 EAG), 4 non (2 PLR, 1 PDC, 1 UDC) et 2 abstentions (2 MCG). Nous remercions le procès-verbaliste M. Christophe Vuilleumier pour l'excellence de sa prise de notes et la secrétaire scientifique de commission M^{me} Nadia Salama pour son suivi attentif propice à la bonne conduite des travaux de la commission.

Audition des pétitionnaires

17 500 signatures en un mois !

Pour actif-trafiC, il faut souligner que cette pétition a récolté 17 500 signatures durant le seul mois de mai. Cette pétition découle de l'épidémie et du confinement du printemps 2020. A cette période, de nombreuses villes dans le monde ont pris le parti de développer la mobilité douce. Paris a développé 50 kilomètres de pistes cyclables au printemps et a ajouté quelque 10 kilomètres supplémentaires depuis. A Genève, un certain nombre d'aménagements ont été développés. Mais des oppositions se sont exprimées contre ces derniers. Les associations ont alors décidé de les défendre en proposant de les pérenniser et de les étendre à d'autres axes, tout en proposant de veiller à faire des bandes cyclables de véritables pistes sécurisées. La pétition vient appuyer la démarche de l'Etat. Une tribune a également été signée par 50 médecins et les magistrats de 5 grandes communes (notamment Meyrin, Vernier et Carouge). Cette pétition est utile malgré les aménagements qui ont déjà été réalisés. Il est nécessaire de créer encore plusieurs axes cyclables. La Ville de Genève a également accepté cette pétition. Actif-trafiC soutient les efforts du Conseil d'Etat à l'encontre des pendulaires utilisant des véhicules motorisés individuels. Il ne faut pas laisser de places bon marché au centre-ville si l'on veut développer une politique de mobilité cohérente. Plusieurs centaines de vélos en libre-service ont également été proposés cette année. Des infrastructures de qualité sont nécessaires, particulièrement pour les personnes qui sont néophytes de la petite reine. La LMCE stipule que ce sont des pistes qui devraient être

construites sur l'ensemble du réseau primaire et secondaire du canton. Il faut évidemment pérenniser les mesures prises, mais sur le long terme, envisager de véritables pistes cyclables.

Pour Pro Vélo, la LMCE (art. 3) indique que la priorité doit être assurée à la mobilité douce et aux TPG dans les zones 1 et 2. Cette loi a été acceptée par 68% de la population. L'assouplissement apporté sur le nombre de places de parking a également été accepté par la population le 27 septembre dernier. Les voies cyclables fonctionnent bien. Elles ont eu un effet positif avec une hausse de 22% des cyclistes entre l'été 2019 et l'été 2020. Une piste cyclable est un gage de sécurité pour les utilisateurs. La sécurité est le premier critère pour les utilisateurs. Une bande cyclable ne nécessite pas les mêmes processus d'autorisation que les pistes cyclables.

Pour l'ATE, un sondage réalisé par l'Etat en septembre dernier a démontré que 80% des sondé-e-s aimeraient que les bandes cyclables soient pérennisées. 80% stipulent également que la continuité et la sécurité se sont largement améliorées depuis la création des nouvelles pistes. On compte une augmentation de 42% de locations de vélos ! Ce sont des personnes pour qui des infrastructures de qualité sont nécessaires, puisqu'il s'agit d'usagers occasionnels. Dans le canton de Vaud, 300 kilomètres de pistes cyclables sont en cours de réalisation. Il s'agit d'un mouvement de fond dans de nombreux cantons. Il ne faut pas s'arrêter en si bon chemin. La suite de la Voie verte doit encore être réalisée.

Va-t-on couper des arbres pour faire des pistes cyclables ? – Non

A la crainte d'une députée que des arbres soient supprimés pour la création des pistes cyclables, pour les pétitionnaires, il est évidemment préférable de prendre de la place sur la chaussée que de supprimer des arbres, comme cela a été fait sur le quai Wilson ou à l'avenue du Petit-Bel-Air. La place des vélos est sur la route, pas sur les trottoirs, ni à la place des arbres.

Mettre les vélos dans des rues parallèles ? – Non

A la question d'une députée demandant si les cyclistes ne seraient pas mieux dans des rues parallèles, les pétitionnaires répondent que dédier des axes secondaires aux vélos n'est pas possible puisque cela signifierait supprimer des places de parc. Les cyclistes ont tendance à prendre les axes les plus rapides. Il n'est pas judicieux de faire zigzaguer les vélos dans les rues secondaires des quartiers. L'axe de la rue Georges-Favon est aujourd'hui sans doute le plus problématique en termes de sécurité. L'acceptation de cette pétition est à cet égard particulièrement importante.

Des pistes cyclables surdimensionnées ? – Oui... mais non !

A la question d'un député qui se demande quoi répondre à ceux qui pensent que ces nouvelles pistes cyclables sont trop grandes et trop peu fréquentées, les pétitionnaires répondent que les associations n'ont jamais demandé à avoir des pistes de 7 mètres de large. Toutefois, les normes européennes recommandent des largeurs de 3 à 5 mètres. Il faut en tenir compte. La piste du U cyclable sur la rive gauche est déjà trop étroite en été au vu du nombre de cyclistes. Il faudrait également des aménagements permettant les dépassements. Maintenir des demi-voies pour les voitures n'a plus de sens. Le surdimensionnement est du côté de l'espace à disposition du trafic motorisé. L'augmentation de 22% de l'usage du vélo en une année est gigantesque. La pérennisation des infrastructures entraînera encore une augmentation du nombre de cyclistes. Il s'agit d'un véritable boom cycliste que l'Etat doit d'urgence accompagner en termes d'infrastructures. Si des pistes larges et sécurisées sont développées, le nombre de cyclistes va encore augmenter, pour le bien-être de toutes et tous.

Construire des pistes cyclables surélevées ? – Pas une solution

Un député rappelle qu'un groupe a déposé une proposition de motion pour des voies cyclables surélevées. Il se demande si cette option a été envisagée par les pétitionnaires. Pour les pétitionnaires, créer des ouvrages d'art de ce type implique des pentes peu idéales pour de nombreux usagers. Ce sont également des travaux nécessitant beaucoup de moyens. Ce type de mesures semble disproportionné. Les motionnaires estiment que cette mesure permettrait de libérer de l'espace au sol, mais des piliers seraient nécessaires en plus de rampes pouvant occuper beaucoup d'espace. La versatilité du vélo n'est pas non plus prise en compte dans ce projet. La force de ce mode de transport est de pouvoir aller rapidement d'un point à un autre. Des autoroutes suspendues ne semblent pas très utiles. Cette proposition de motion n'est pas perçue comme réaliste. De plus, elle risque de retarder l'établissement d'infrastructures de qualité. Les exemples de ce type qui existent en Scandinavie sont des ajouts à des réseaux cyclables au sol extrêmement denses.

Le TCS et la volonté de défendre le statu quo ante

Lorsque les nouveaux aménagements ont été instaurés au mois de mai, lors de la première vague du Covid, le TCS était resté très prudent en estimant qu'il fallait encourager le vélo au vu de la situation sanitaire. Le TCS n'a par la suite pas appelé à un retour en arrière ni à une pérennisation de ces aménagements, mais a proposé qu'un constat neutre soit réalisé. Le TCS a procédé à de nombreuses observations et constaté que plusieurs

aménagements ne convenaient pas. Le TCS a indiqué dès lors à l'OCT son opinion sur l'usage généralisé des voies de bus ouvertes aux vélos, en estimant que cette mesure était judicieuse dans le contexte de la crise sanitaire. L'adjonction d'une voie cyclable à une voie de bus au détriment d'une voie de circulation pose de gros problèmes de fluidité et d'encombrements avec de multiples conséquences négatives.

Le TCS veut mettre les vélos sur les voies de bus !

Aux yeux du TCS, permettre aux vélos d'utiliser les voies de bus garantirait la sécurité des cyclistes ! Pour le TCS, aucun accident n'a été constaté entre des vélos et des bus, les uns et les autres se respectant plus facilement en comparaison des véhicules privés ! Permettre aux vélos d'utiliser les voies de bus n'entraînerait pas non plus d'effet sur la vitesse commerciale de ces derniers, la vitesse des bus étant surtout, selon le TCS, mise à mal par les carrefours et les bouchons. Un député rappelle qu'un ancien conseiller d'Etat proposait aussi de faire passer les motos sur les voies de bus. Or, maintenir l'interdiction permettait justement de ne pas générer chez les motards un sentiment d'être « dans son bon droit ». En laissant les voies de bus ouvertes aux vélos, tous les utilisateurs risquent de se dire « moi d'abord ».

Cachez ces cyclistes que l'on ne saurait voir

Pour le TCS, ajouter une voie cyclable en parallèle à une voie de bus pose de gros problèmes, par exemple au boulevard des Tranchées. La suppression d'une voie de circulation sur ce tronçon génère des encombrements considérables et donc des nuisances sonores et de la pollution. Ce boulevard est maintenant davantage utilisé puisque la rue de la Croix-Rouge a été fermée dans un sens. Il pense qu'il existe des alternatives pour les axes structurants en remarquant que, si des aménagements spécifiques, comme les espaces réservés aux vélos sur les carrefours, représentent de réels avantages, d'autres aménagements se révèlent médiocres. Le TCS a été surpris d'apprendre que les aménagements sur le boulevard des Tranchées seraient définitifs.

Le TCS cherche la petite bête aux nouveaux aménagements

Pour le TCS, certains aménagements n'atteignent pas leur but. Il montre ainsi des photos en les commentant, et observe que certains aménagements ne sont en effet pas utilisés par les cyclistes alors que d'autres sont utilisés pour d'autres usages, comme pour la sortie des poubelles. Certaines doubles bandes cyclables sont incompréhensibles pour l'ensemble des utilisateurs. Des places de stationnement deux-roues ont été fermées dans certaines rues, notamment à Gustave-Ador. Les vélos pourraient utiliser ces espaces pour y

circuler, mais le canton a choisi de créer une bande cyclable devant ces places en les laissant fermées. Il y a ainsi une vraie incohérence dans les propos et les choix du canton qui impactent le trafic.

Le TCS trouve qu'on en fait trop pour les cyclistes

Pour le TCS, un bon tiers des cyclistes n'utilisent pas le vélo par temps de pluie. L'évolution de la part de modalité cycliste qui est souvent évoquée n'est donc pas réelle, même si la progression du nombre d'utilisateurs semble spectaculaire. Pour le TCS, l'usage du vélo demeure encore très modeste par rapport aux autres modes de déplacement. Si de nombreux citoyens utilisent le vélo, tel n'est pas le cas pour le trafic pendulaire. Selon le TCS, la part modale du vélo serait seulement de 6 à 9% sur le canton. La LMCE fixe un principe d'axes structurants avec une hiérarchie de réseaux. Pour le TCS, il ne faut pas y toucher. Le TCS a déposé deux recours portant sur la rue de la Croix-Rouge et le boulevard Georges-Favon. L'association recommande également que le canton statue sur les aménagements qui ont été réalisés, en concertation avec les associations dédiées à la mobilité. Finalement, le TCS semble estimer que les pistes cyclables devraient être créées uniquement là où elles ne gênent pas les voitures.

Le TCS recommande le rejet des deux pétitions tout en proposant l'étude d'itinéraires bis sur le réseau secondaire. Le TCS ne peut pas soutenir ces deux pétitions qui sont à l'opposé l'une de l'autre et qui sont l'une et l'autre jusqu'au-boutiste.

Présentation des résultats de l'étude de M. Patrick Naef « Les enfants expert-e-s de leurs parcours quotidiens » par l'ATE

Cette recherche a ciblé l'enfant dont le ressenti n'est jamais pris en compte. La démarche a donc consisté à interroger les enfants au travers de dessins, notamment en lien avec les plans de mobilité scolaire. L'ATE avait déjà largement collaboré avec les enfants préalablement à cette étude qui s'est concentrée sur Fribourg, Montreux, Lausanne et Genève. La question posée aux enfants était « qu'est-ce que je n'aime pas sur le chemin de l'école ? », et les enfants devaient répondre par le biais de dessins. Ces dessins ont constitué une base d'analyses sur laquelle plusieurs experts ont travaillé. Les conclusions de ces experts étaient convergentes. Le chemin de l'école est un moment formateur et ne doit pas être forcément le plus court possible. Certains points peuvent être considérés positivement et négativement par les enfants, comme la sociabilité.

Les enfants, ces oubliés de la circulation

Il y a une forte convergence à l'égard de la voiture qui est vue négativement de la part des enfants. Il y a une volonté marquée de leur part d'utiliser le vélo pour se rendre à l'école, seuls 2% d'entre eux se rendant à l'école en bicyclette. Il semble nécessaire de réfléchir à des espaces sécurisés mais pas totalement aseptisés. L'étude a proposé des recommandations, formulées en deux temps, d'une part pour les parents et d'autre part pour les professionnels et les décideurs. La recommandation pour les parents vise à favoriser le chemin de l'école dans l'esprit de leurs enfants. Les recommandations faites aux décideurs visent à laisser des espaces de liberté aux enfants sur le chemin de l'école, et d'imaginer des aménagements de manière tactique avec des îlots de sécurité par le biais d'aménagements spécifiques. L'avis des enfants est important, comme cela a été reconnu par les Nations Unies. La pression du trafic est remarquable dans les dessins des enfants. La recommandation vise donc à diminuer le trafic et la vitesse des véhicules à proximité des écoles.

Les enfants, indicateurs importants dans l'espace public

Les aménagements piétons pour les enfants nécessitent des arbitrages assez fins entre impératifs de sécurité et impératifs de liberté. Les aménagements cyclables pour les enfants doivent être les plus sûrs possible. Cette possibilité représente également un fort potentiel de transfert modal, comme l'illustre le projet de vélo-bus initié dans certaines communes romandes.

L'idée du TCS qui prône l'utilisation des voies de bus par les vélos n'est pas considérée comme judicieuse. Les enfants sont en apprentissage. Des aménagements adéquats sont nécessaires pour eux. Les bandes cyclables sont considérées comme suffisamment larges pour les vélos-cargos.

17% des enfants sondés aimeraient pouvoir se rendre à l'école en vélos et 11% en voiture, les autres préférant aller à pied.

Les foyers qui utilisent la voiture sont en constante diminution. S'il faut amener les enfants à l'école en voiture, il n'est pas forcément obligatoire de les amener jusque devant l'école puisque cela ne leur permet pas d'avoir un espace de liberté.

Le vélo a dépassé le transport automobile au Danemark et en Hollande !

Les aménagements cyclables participent d'un cercle vertueux. Créer des aménagements plus pérennes que de simples bandes de couleur est nécessaire. La communication portant sur ces aménagements a peut-être laissé à désirer au cours de ces derniers mois, mais cela ne doit pas remettre

en cause le fonds de la démarche. Plus les aménagements cyclables se multiplieront, plus le nombre de cyclistes augmentera.

L'ATE a des partenaires à l'étranger et elle observe que des développements plus spectaculaires ont été réalisés en Italie, notamment à Turin, en France et en Belgique durant la période de confinement, en dédiant des espaces publics aux enfants. Des campagnes de communication devraient être entamées auprès des parents pour que ces derniers et les enfants puissent s'approprier les aménagements cyclables.

Audition de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) et de la Fédération genevoise des métiers du bâtiment de Genève (FMB)

La chambre de commerce soutient le libre choix des modes de transport qui avait été plébiscité il y a 25 ans par le peuple. Elle rappelle alors que la LMCE garantit également l'accès et la fluidité du trafic. La chambre de commerce a récemment soutenu le principe de l'assouplissement des places dans le système de compensation, ce qui démontre qu'elle n'est pas une acharnée de la mobilité motorisée individuelle. La chambre de commerce soutient également la piétonnisation qui est prévue par la Ville de Genève et qui sera soumise à un vote au mois de mars prochain avec la perspective d'un parking devant compenser les pertes de places de stationnement en surface.

Pour la chambre de commerce, les aménagements Covid ont été réalisés avec une grande célérité. La chambre de commerce a reçu de nombreuses observations indiquant les paralysies de trafic que ces aménagements entraînaient. Depuis lors, il a été possible de constater tout de même quelques améliorations du côté du boulevard Georges-Favon grâce à un réglage des feux. Mais tel n'est pas le cas du côté de la rue de la Croix-Rouge. Les cyclistes continuent à traverser le parc des Bastions alors que la circulation s'écoule à présent à travers le quartier du consulat de France.

La théorie du ruissellement appliquée à la mobilité

Pour la chambre de commerce, la circulation ressemble à de l'eau, les voitures percolent dans les petites rues lorsque l'on entrave leur flux ! **La chambre de commerce ne soutient pas ces deux pétitions, l'une et l'autre étant excessives.** La Fédération du commerce genevois et le TCS partagent cette opinion. Pour la Chambre de commerce, le point important relève de l'accessibilité et de la fluidité pour la mobilité économique, le respect de la fluidité dans la moyenne ceinture. La Chambre de commerce sait qu'il faut créer des pistes cyclables.

La FMB rappelle que les entreprises qu'ils représentent opèrent des prestations chez des clients nécessitant des déplacements auprès de ceux-ci, sur des chantiers ou chez des particuliers. La suppression des voies de circulation a entraîné une péjoration des conditions de circulation et donc de travail pour ces entreprises. La FMB a d'abord estimé que ce constat répercuté par ses membres relevait d'un ressenti des entreprises confrontées à la situation, raison pour laquelle la fédération a voulu organiser un sondage dont le taux de réponse s'est élevé à 15%. Les entreprises sont extrêmement préoccupées par la situation. Certaines d'entre elles ont renoncé depuis lors à intervenir au centre-ville, d'autres ont diminué le nombre d'interventions journalières de 1 à 2 opérations. Les entreprises qui fonctionnent avec des vélos observent quant à elles que ces aménagements sont péjorant pour leurs employés qui se déplacent à vélo. La situation est donc extrêmement négative. La FMB estime que le trafic professionnel est complètement oublié. La FMB ne comprend pas pourquoi le trafic professionnel ne peut plus descendre la rue de la Croix-Rouge et est complètement englué sur le boulevard Georges-Favon. Cette situation provient du fait que toutes ces mesures ont été imposées sans aucune consultation. Le principe de réversibilité promis par le Conseil d'Etat n'a pas été respecté. Pour la FMB, le Conseil d'Etat travaille sur le seuil de douleur en rendant insupportable la situation pour les automobilistes, partant du principe qu'à terme la situation sera améliorée pour le trafic professionnel.

La situation sanitaire actuelle particulièrement anxiogène et la saison ne favorisent pas le transfert modal vers les TPG ni vers le vélo. Il est de plus difficile pour un peintre de se rendre à son travail à vélo avec ses bidons et son échelle. Ces deux pétitions ne peuvent pas être soutenues dans la mesure où elles n'apportent aucune solution pratique. Le seul message à passer au Conseil d'Etat serait de lui demander d'améliorer les aménagements qui fonctionnent déjà correctement, et de revoir sa copie sur deux aménagements très problématiques. La Chambre de commerce aimerait voir disparaître les aménagements se situant à rue de la Croix-Rouge et sur le boulevard Georges-Favon. Il y a énormément de croisements mal faits entre les vélos, la mobilité individuelle et les TPG avec des sas de dégagement pour les vélos très problématiques.

Un magistrat qui défend sa politique

Pour le magistrat Dal Busco, la situation a largement évolué par rapport à ce qui est dit dans les pétitions P 2099 et P 2100. Des adaptations ont été réalisées avec des ajustements des réglages de feux. Le Conseil d'Etat a annoncé sa volonté d'inscrire ces aménagements dans une certaine continuité, et a émis des actes, comme des autorisations de construire, dans le but

d'inscrire ces réalisations dans les procédures habituelles. Le régime actuel est donc normal avec des autorisations demandées et pour certaines obtenues. Des travaux ont d'ailleurs débuté.

Ces aménagements ont eu l'effet escompté, puisque le nombre de cyclistes a augmenté d'environ 25%. La mauvaise saison n'a pas mis un terme à la pratique du vélo. La mise en place de ces itinéraires cyclables a pu réduire l'utilisation massive de la voiture qui aurait pu être logique compte tenu de la crise sanitaire et des craintes concernant les TPG. Le dispositif respecte donc les attentes. Au vu du contexte actuel, il n'est pas raisonnable de revenir à la situation antérieure.

Le magistrat est très préoccupé par les entraves auxquelles les entreprises peuvent être confrontées. Pour lui, « lorsque le trafic ne peut pas s'écouler normalement, il faut faire en sorte de résoudre le problème à son origine, soit l'utilisation excessive du transport motorisé individuel ». ***Ce ne sont pas les aménagements qui sont à l'origine des engorgements mais bien l'utilisation excessive de la voiture alors que des alternatives existent. Plus de 17 000 personnes ont signé la pétition en faveur des bandes cyclables.***

Pour M. Dal Busco, la commission peut avoir l'avis qu'elle veut, mais il serait curieux qu'elle accepte ces deux pétitions qui sont opposées. Un député observe que chacune de ces deux pétitions répond aux désirs d'une partie de la population et est donc valide en tant que pétition. M. Dal Busco acquiesce, mais rappelle que le législateur est également là pour donner des orientations. Pour M. Dal Busco, si la commission donne une orientation, c'est parfait. Pour lui, la P 2099 respecte la LMCE alors que tel n'est pas le cas de la P 2100. So avis est toutefois de déposer les deux pétitions sur le bureau.

Ces pétitions n'entachent ni ne renforcent la motivation du département qui développe la mobilité douce dans la lettre de la loi.

Le magistrat comprend la P 2099 comme étant un soutien à la politique menée par le Conseil d'Etat. La situation, au printemps, commandait de réagir rapidement. Le département mène de très nombreuses consultations. Le Conseil d'Etat ne reviendra pas en arrière sur les dispositions prises.

Prise de position des groupes

Pour le PDC, la commission doit considérer la P 2099 et la P 2100 pour ce qu'elles demandent. Ces deux pétitions sont excessives. Le PDC craint les répercussions que des bandes cyclables supplémentaires pourraient entraîner sur les arbres. Il serait cohérent de les déposer toutes les deux sur le bureau. Le manque de concertation, évoqué lors de certaines auditions, devrait par contre être relayé dans le cadre du dépôt de ces deux pétitions sur le bureau.

Cas échéant, le PDC mentionne que si ces deux pétitions devaient être renvoyées au Conseil d'Etat, il serait nécessaire d'indiquer qu'une coordination et une négociation devraient être développées.

L'UDC rappelle que plusieurs commissaires se sont concertés et ont décidé de renvoyer les deux pétitions au Conseil d'Etat. Cela étant, l'UDC mentionne avoir été convaincu par l'idée d'un dépôt sur le bureau de ces deux pétitions qui sont antinomiques.

Un député du PLR mentionne que, si les deux pétitions sont déposées sur le bureau, cela revient à indiquer que la commission ne voit pas de problème. Renvoyer les deux pétitions au Conseil d'Etat reviendrait en revanche à se laver les mains de cette problématique. Pour lui, il serait préférable de renvoyer la P 2100 et de déposer la P 2099 pour aller dans le sens du TCS.

Un autre député du PLR déclare que les deux pétitions sont inacceptables pour des parties non négligeables de la population, tout en étant antagonistes. Il pense dès lors que le mieux serait d'accepter ces deux objets et de rédiger un seul rapport en proposant une voie modérée en encourageant la négociation.

Un troisième député PLR dit partager l'opinion du PLR précédent. Déposer les deux pétitions sur le bureau reviendrait à indiquer qu'il n'y a pas de problème. Tout ne va pas bien comme ces deux pétitions le démontrent. La mobilité douce doit être développée. Des solutions intéressantes ont été présentées lors des auditions. Il ne serait pas correct de rejeter ces deux pétitions. Le Conseil d'Etat devrait présenter une stratégie permettant de contenter le plus grand nombre. Les deux pétitions sont extrêmes. Ce député soutiendra le renvoi de ces deux pétitions au Conseil d'Etat avec un seul rapport en demandant une réponse de la part du Conseil d'Etat concernant notamment sa stratégie, tant sur le fonds que sur la forme.

Un quatrième député PLR déclare partager l'avis du troisième, précisant toutefois que, si la population est aujourd'hui clivée, la raison est à chercher dans la stratégie du Conseil d'Etat. Il pense nécessaire de trouver des solutions satisfaisantes. Le Conseil d'Etat doit pouvoir respecter les différents avis en proposant des mesures raisonnables.

Le MCG trouve qu'il n'est pas souhaitable de lier ces deux pétitions. Concernant la P 2100, le MCG observe que les pistes cyclables sont de moins en moins utilisées en raison de la météo alors que les files d'attente de voitures ne cessent de croître. De nombreuses entreprises favorisent le télétravail. Il n'est pas possible de mesurer l'ampleur des répercussions de ces aménagements. Lorsque l'épidémie sera terminée, les bouchons ne feront que s'aggraver avec les frontaliers. Il est nécessaire de trouver des solutions

pour permettre à la population de se déplacer. Le MCG s'abstiendra à l'égard de la pétition P 2099.

Le parti socialiste fait une lecture très différente de ces deux pétitions qui ont recueilli un nombre significativement différent de signatures. La crise climatique entraîne une modification profonde de la société et des modes de transport. La situation actuelle est l'héritière des années 1950 et 1960 qui tablaient sur la voiture. Il faut construire à présent la ville du futur et non la ville du passé. Le nombre d'utilisateurs de vélos est en augmentation de plus de 22%, témoignage de cette évolution. Les bouchons ne datent pas de ces nouveaux aménagements cyclistes. La suppression de 4000 places dans l'hypercentre a été plébiscitée par le peuple. La résistance au changement provient d'une minorité qui crie très fort pour provoquer un retour en arrière.

La P 2099 va dans le bon sens, soit dans le sens de la LMCE, alors que la seconde pétition qui propose de revenir en arrière est excessive. Le PS acceptera ainsi la P 2099 et refusera la P 2100.

La P 2099 demande peu de chose et M. Dal Busco a bien indiqué que le développement futur de ces pistes se ferait de manière cohérente et raisonnée. Il est justement nécessaire de développer ces pistes cyclables pour accompagner les flux frontaliers si l'on veut redonner un peu d'air aux Genevoises et Genevois. Le PS défend également les arbres. C'est pourquoi les pistes cyclables doivent se développer sur la chaussée et non sur les espaces verts.

Les Vert-e-s-renverront la P 2099 au Conseil d'Etat et déposeront la P 2100 sur le bureau du Grand Conseil. Ces deux pétitions ne sont en rien extrémistes, mais expriment des visions différentes et opposées. La P 2099 ne fait que demander l'application de la LMCE. Il faut avoir en tête les dispositions votées par le parlement à l'égard de l'urgence climatique et les objectifs définis pour 2030 et 2050. Renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat est cohérent, tout en demandant une meilleure coordination entre les différents acteurs de la mobilité.

Ensemble à Gauche est partie prenante des associations qui ont déposé la P 2099 qui n'est pas extrémiste. C'est le danger climatique qui est excessif. Des mesures rapides doivent être prises. Les centres urbains doivent s'affranchir de la voiture. Si l'on souhaite conserver des habitants en ville, il est nécessaire de trouver des moyens d'améliorer leur qualité de vie en diminuant la pollution. Il faut prendre la place sur la voie publique pour laisser l'espace suffisant aux transports publics et aux vélos. Ensemble à Gauche est opposé à l'idée de lier les deux pétitions.

Vote

La présidente passe au vote du renvoi de la P 2099 au Conseil d'Etat :

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

Non : 4 (2 PLR, 1 PDC, 1 UDC)

Abstentions : 2 (2 MCG)

Le renvoi de la P 2099 au Conseil d'Etat est accepté.

La présidente passe alors au vote la décision de lier les deux rapports :

Oui : 10 (3 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 1 UDC, 2 S)

Non : 4 (1 PLR, 1 EAG, 2 MCG)

Abstentions : 1 (1 S)

Les deux objets sont liés.**P 2100**

La P 2100 *pour la suppression des mesures d'aménagement des routes à Genève* a été traité en 5 séances les lundis 9 novembre, 30 novembre, 14 décembre, 21 décembre 2020 et 11 janvier 2021, sous la présidence de M^{me} Adrienne Sordet. La commission a entendu le pétitionnaire, M. Majdi Mouzoune. La commission a également auditionné M. François Membrez, président (TCS), et M. Yves Gerber, directeur (TCS), M. Patrick Naef, collaborateur scientifique, Université de Genève, M. Brendan Drezén, collaborateur de projet « Les enfants expert-e-s de leurs parcours quotidiens », et M^{me} Françoise Lanci-Montant, responsable Bureau romand, Association transports et environnement (ATE). La commission a également procédé aux auditions de M^{me} Nathalie Hardyn, directrice du département politique de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), et M. Nicolas Rufener, secrétaire général de la Fédération genevoise des métiers du bâtiment de Genève (FMB), M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat (DI), M. Gérard Widmer, directeur à la direction régionale Arve-Lac (OCT), M. Olivier Caumel, directeur à la direction régionale Rhône-Arve (OCT), et M. Thierry Messenger, directeur à la direction régionale Lac-Rhône (OCT).

Une pétition pour revenir en arrière

Le pétitionnaire déclare avoir rédigé cette pétition seul. Professionnel de la route, livreur, il a été surpris de constater les mesures d'aménagement

provisoires prises par le canton, comme la suppression de places de parking ou la mise en sens unique dans des zones qui étaient déjà saturées. Pour lui, il n'est plus possible de travailler, au point que des livraisons doivent être annulées dans certaines zones. Il a mis une heure entre les Pâquis et la Vieille-Ville pour venir déposer la pétition au Grand Conseil. De nombreuses personnes sont entravées dans leurs activités professionnelles. Les véhicules représentent un outil de travail pour de nombreuses personnes. La suppression d'une voie sur la rue de la Servette ne va pas dans le bon sens, sans compter la pollution que ces mesures entraînent. Le temps de livraison a doublé dans certains quartiers. Le pétitionnaire a une seconde activité en tant que vendeur de voitures. Lorsqu'il doit immatriculer un véhicule, il lui faut bien évidemment s'en servir.

Un député rappelle que le pétitionnaire déplore la suppression de 50 places de parc, mais que le peuple a décidé d'en supprimer 4000 en septembre. Le député lui demande ce qu'il en pense. Le pétitionnaire répond ne pas connaître le nombre d'électeurs, mais il ne croit pas qu'il y ait une forte participation électorale à Genève. Il estime en l'occurrence simplement que la gauche a réussi à mieux mobiliser son électorat que les opposants.

Une piste cyclable : une mesure liberticide ?

Un député fait remarquer que certains commerçants se plaignent des difficultés à se faire livrer et du peu de places de livraisons. Ne faudrait-il pas créer des places de livraisons et avoir une vraie politique pour les professionnels de la route, alors qu'il est fréquent de voir des voitures ventouses rester sur place durant des semaines ? Le pétitionnaire déclare en effet qu'il devrait être possible de laisser les livreurs utiliser les places de livraison. Les mesures prises cette année ont été ressenties avec une certaine violence. Ces mesures sont à ses yeux des bâtons mis dans les roues de nombreuses personnes, alors que la période est très difficile. Ces mesures sont presque liberticides.

La voiture : un droit absolu ?

Une députée demande au pétitionnaire s'il serait prêt à se déplacer en vélo si le trafic en ville était réservé aux professionnels de la route uniquement. Pour le pétitionnaire, c'est négatif. Les mesures qui ont été prises ne lui permettent pas d'envisager l'utilisation des TPG ou d'un vélo. Il n'a pas envie de renoncer à sa voiture en cédant à cette pression. Le déplacement est un droit que les automobilistes payent très cher. Il ajoute que de nombreuses personnes font leurs courses en France où les parkings sont gratuits.

Un député se demande si l'augmentation du nombre de cyclistes est due en fin de compte aux pistes cyclables ou au Covid, puisque l'on sait que les

moyens de transport sont des nids à maladie. Le pétitionnaire répond que le Covid doit certainement jouer un rôle, puisque prendre un bus peut être dangereux. La voiture lui semble bien plus sécuritaire. Pour le pétitionnaire, ces aménagements doivent être repensés. Il n'est qu'un simple citoyen.

Un député déclare ne jamais voir d'enfants de moins de 16 ans sur des vélos à Genève, à l'exception de l'intérieur des parcs. Il demande alors au pétitionnaire ce qu'il en pense, et s'il n'y a pas des publics plus fragiles qui n'osent pas faire du vélo, et pourquoi donc à son avis. Le pétitionnaire pense que réserver des petites artères aux vélos serait bien plus sûre que faire passer les vélos sur les grands axes. Pour lui, les routes sont naturellement plus larges en dehors du centre-ville, c'est là que les vélos peuvent passer.

Pour le TCS, l'association ne rejoint pas entièrement la P 2100 tout en étant d'accord à l'égard de la remarque sur l'objectif de fluidité, celle-ci n'étant plus garantie par le canton.

Vote

La présidente passe au vote du renvoi de la P 2100 au Conseil d'Etat :

Oui :	7 (4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	8 (2 Ve, 2 PDC, 1 EAG, 3 S)
Abstentions :	–

Le renvoi de la P 2100 au Conseil d'Etat est refusé.

La présidente passe au vote du dépôt pour information sur le bureau du Grand Conseil de la P 2100 :

Oui :	11 (2 PDC, 3 PLR, 2 Ve, 3 S, 1 EAG)
Non :	3 (1 PLR, 2 MCG)
Abstentions :	1 (1 UDC)

Le dépôt pour information sur le bureau du Grand Conseil de la P 2100 est accepté.

Conclusions

La majorité de la commission des pétitions vous invite à faire un vrai choix politique en renvoyant la P 2099 au Conseil d'Etat et en déposant la P 2100 sur le bureau du Grand Conseil. La majorité souligne le fait que, si certains aménagements cyclables ont dû être réalisés rapidement du fait de l'impact de la pandémie, il n'en demeure pas moins qu'ils étaient nécessaires et vont dans le sens de l'urgence climatique votée par le Grand Conseil, en accord avec la LMCE. La P 2100 demande un retour en arrière qui n'est pas souhaitable.

Pétition (2099-A)

OUI aux nouvelles bandes cyclables à Genève

Mesdames et
Messieurs les député·e·s,

Nous, habitant·e·s, citoyen·ne·s ou usager·ère·s de la mobilité douce à Genève, soutenons pleinement la démarche de création de nouveaux aménagements cyclables réalisés en urgence ces derniers jours par les autorités cantonales et municipales pour accompagner la sortie du semi-confinement, comme l'ont fait de nombreuses villes à travers le monde (Milan, Paris, Bruxelles, Berlin, etc.).

Créer des espaces plus larges et sécurisés pour la pratique du vélo et de la marche est une demande revendiquée de longue date, mais cette exigence est devenue particulièrement urgente alors que les mesures de distanciation physique empêchent les transports publics de fonctionner à pleine capacité. Afin d'éviter que le report modal sur la voiture n'entraîne un chaos total, nous pensons que la mise à disposition de voies cyclables généreuses, aptes à accueillir l'augmentation prévisible des vélos (avec ou sans assistance électrique) est absolument indispensable.

Non seulement nous soutenons ces aménagements, mais nous appelons les autorités à :

- poursuivre l'effort en équipant d'autres tronçons, notamment sur les routes pénétrantes menant au centre-ville ;
- transformer à moyen terme ces bandes cyclables tracées à la peinture en véritables pistes cyclables afin de créer enfin le véritable réseau dont l'achèvement fait cruellement défaut à Genève et qui existe pourtant dans de nombreuses villes dans le monde.

Ces aménagements cyclables répondent à la volonté populaire. Les citoyen·ne·s ont accepté il y a deux ans l'article constitutionnel fédéral pour encourager le vélo et, il y a neuf ans, l'initiative cantonale 144 « pour la mobilité douce » qui exigeait la création de « pistes cyclables directes, continues et sécurisées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires ».

Nous voyons dans cette démarche une avancée significative (enfin !) dans la mise en œuvre de la volonté populaire exprimée dans les urnes.

N.B. 5 signatures¹

ACTIF-TRAFIC

M. Thibault Schneeberger

35C, avenue de Miremont

1206 Genève

PRO VELO

M. Olivier Gurtner

12, avenue Léon-Gaud

1206 Genève

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 17533 signatures électroniques.

Pétition

(2100-A)

pour la suppression des mesures d'aménagement des routes à Genève

Mesdames et
Messieurs les députés,

Depuis le 12 mai et en cette période extraordinaire que nous traversons, des travaux d'aménagements provisoires nécessitant la suppression de près de 50 places de stationnement pour les voitures, une trentaine pour les deux-roues motorisés et une quinzaine pour les vélos ont démarré à Genève. Des suppressions de mouvements ainsi que de nouvelles limitations à 30 km/h font également partie de ce projet.

L'objectif de ces aménagements vise à encourager un trafic cycliste plus important, au détriment de la fluidité du trafic et de l'environnement, puisque ces nombreuses suppressions et restrictions engendreront davantage de trafic et d'embouteillages sur les grands axes déjà saturés par la circulation routière. Par conséquent, une augmentation de la pollution est à prévoir. Ceci car de nombreux citoyens ne sont pas en mesure d'emprunter les transports en commun ou de faire leurs déplacements à vélo, pour des raisons professionnelles, de santé ou pour des raisons plus pratiques.

C'est afin d'éviter que notre canton se retrouve encore plus obstrué que d'habitude que nous lançons cette pétition. Avec comme objectif que le trafic routier genevois puisse rester aussi fluide que possible sans que les chauffeurs de véhicules motorisés soient pénalisés. Nous demandons également le respect du droit et de la liberté de chacun(e) d'avoir le moyen et la possibilité de choisir le mode de transport qu'il ou elle souhaite, tout en veillant à la fluidité de la circulation routière.

Pour les raisons avancées ci-dessus, nous demandons l'annulation de ce projet d'aménagement des routes à Genève dans sa totalité. Ceci incluant, dans les plus brefs délais, le retour des voies de circulations et des places de stationnement, ainsi que la suppression des nouvelles limitations à 30 km/h et des interdictions de mouvements qui faisaient partie de ce projet. Nous demandons au Conseil d'Etat genevois de permettre un trafic motorisé fluide sur les routes du centre-ville de Genève, sans que cela soit au détriment de quiconque.

N.B. 1 signature

M. Majdi Mouzoune

42, rue Rothschild, 1202 Genève

MOBILITÉ D'AVENIR



**Les enfants expert·es
de leurs parcours quotidiens**

Dessins, analyses, recommandations

Pour une mobilité
d'avenir



Édito

L'ATE à l'écoute des enfants

L'ATE Association transport et environnement réalise depuis près de 10 ans des Plans de mobilité scolaire (PMS) à travers toute la Suisse. Cela avec la certitude que le regard de l'enfant est primordial pour l'aménagement de l'espace public. C'est pourquoi l'ATE attache une importance toute particulière au ressenti, à la perception et aux besoins des écolières et écoliers sur leurs parcours quotidiens.

L'analyse d'une multitude de cheminements scolaires lui a permis de constituer une riche collection de témoignages d'enfants. Illustrés, sur laquelle cette étude porte un regard réflexif. Ce regard, à fleur de sol, est encore trop peu pris en considération par les personnes en charge de l'aménagement et par le monde politique. Principaux usagers et principales Leurs itinéraires quotidiens sont révélateurs de leur pratique de l'espace public.

Les Plans de mobilité scolaire permettent de rendre compte de la diversité des environnements et des parcours vers les lieux d'apprentissage. Les atouts de ces trajets ainsi que leurs inconvénients sont explorés au travers du regard et des dessins des enfants. Ils sont le miroir de leur sensibilité, encore trop peu questionnée.

Pour cette étude, une sélection de dessins a été exposée au regard d'un panel de chercheurs et de chercheurs. L'étude qui suit a pour objectif de faire entendre la voix des enfants et donne des pistes de réflexion pour imaginer des espaces adaptés à leurs besoins. ■



Françoise Lanci Montant,
Responsable du bureau romand, ATE

MOBILITÉ SOLAIRE



© ATE Association transport et environnement
Illustrations réalisées avec l'indication complète de la source

Médiation et coordination

Patrick Nief
Université de Genève
Brendan Drexler
ATE Association transport et environnement

Collaboration ATE

Chargée de projet
Françoise Lanci Montant
Responsable du bureau romand
Grégoire Nardo
Collaboratrice

Crédits photographiques

Nelis Akemann, lunelis.ch

Dessins

Plans de mobilité scolaire 2019-2020

Experts

Sara Campanovo
Philippe Gasser
Agnès Gasser
Julie Schwaemmam
Jean Zornatten

Graphisme

Elisabethienne

Impression

Imprimerie Prestige Graphique
Titre sur papier 100% recyclé
3 jours végétariens

Contact:

ATE Association transport et environnement

Bureau romand

9, rue des Garets

1201 Genève

022 731 79 44

bureau.romand@ate.ch

www.ate.ch

www.mobilitesolaire.ch

ATE Association transport

et environnement

Secrétariat central

Auberge Georges 61

Case postale

1001 Lausanne

021 316 55 58

bureau.romand@verkehrslab.ch

www.verkehrslab.ch

www.mobilitesolaire.schule.ch

Novembre 2020



Sommaire

L'ATE à l'écoute des enfants 3

Donner une voix aux enfants (Schémas d'une méthodologie en 7 étapes) 6

Présentation des chercheuses et chercheurs 8

PARTIE 1

Analyses

1.1 Le chemin de l'école, une place pour les droits de l'enfant? 12

1.2 Un espace de socialisation, de jeu et de contact avec l'environnement 14

1.3 La grande majorité des espaces publics est conçue sans arbitrage en faveur des enfants 16

1.4 Le chemin de l'école: entre camaraderie, découverte et sécurité 18

1.5 Pour un chemin de l'école buissonnière 20

PARTIE 2

Perspectives

2.1 Une perspective sur les droits de l'enfant 27

2.2 Les études internationales sur la mobilité enfantine 29

2.3 Des données chiffrées grâce aux Plans de mobilité scolaire 30

PARTIE 3

Recommandations

3.1 Recommandations aux professionnel·les et décideur·es 32

3.2 Recommandations aux parents 33

Conclusion 34



Patrick Naef

est géographe et anthropologue. Il travaille depuis 2006 pour l'Université de Genève où il a soutenu sa thèse de doctorat. Il a également été chercheur invité de 2014 à 2015 au Centre for Urban and Regional Studies de l'Université de Californie à Berkeley. Il collabore depuis 2016 avec l'ATE où il contribue à créer des synergies entre géographes et urbanistes. Il participe également à la rédaction et participe à des recherches sur la mobilité des enfants et sur le partage de l'espace public.



Donner une voix aux enfants

Les problématiques liées à la mobilité enfantine ont déjà été largement explorées, autant dans le monde académique que chez les praticiens qui conçoivent l'espace dans lequel les enfants évoluent. Toutefois, force est de constater que la voix de ces derniers n'est que rarement prise en compte. De plus, les réflexions sur la mobilité des enfants se concentrent très souvent sur des aspects sécuritaires. Si ce(s)ci sont bien sûr incontournables, bien d'autres éléments entrent en jeu lorsque les enfants se déplacent. En se rendant d'un point A à un point B, les enfants découvrent de nouveaux horizons, socialisent et construisent leur autonomie et leur identité.

Une démarche originale

Basée sur son importante expérience dans la promotion et l'observation de la mobilité enfantine, l'ATE propose dans cette étude de donner une voix aux enfants, entre 4 et 13 ans, en prenant comme cas d'étude le chemin de l'école. C'est par le dessin que les enfants ont été amenés à s'exprimer sur leur mobilité, en illustrant ce qu'ils et elles apprécient, ou au contraire ce qui les repousse lorsqu'ils et elles se rendent vers leurs établissements scolaires. 120 enfants ont répondu par des dessins à deux questions simples, basées sur leur vécu : «Qu'est-ce que tu aimes et qu'est-ce que tu n'aimes pas sur le chemin de ton école ?» Un corpus de 240 dessins a ensuite été analysé par cinq experts – un ingénieur, une historienne, un juriste, une géographe-urbaniste et une spécialiste en pédagogie – à qui il a été demandé de répondre à la question suivante : «Qu'est-ce qui limite ou facilite les déplacements des enfants ?» Par sa logique interdisciplinaire, l'étude a pour objectif d'apporter un éclairage complémentaire basé sur l'expertise spécifique de chacune.

Une analyse multidisciplinaire

Jean Zermatten aborde cette problématique avec son regard de juriste, expert des droits de l'enfant. Il souligne que la prise en compte des besoins des enfants est une obligation au regard de la Convention des Nations Unies relative aux droits de l'enfant. Sara Campomano, doctorante, définit le chemin de l'école comme un espace-temps à part, où les enfants peuvent échanger librement, construire leur identité ou encore développer leur autonomie. Philippe Gasser apporte une vision d'urbaniste et d'ingénieur en transports. Il souligne que pour des enfants, se déplacer n'est pas uniquement un besoin dérivé, c'est un moment riche en expérience. Aurelie Schmassmann, urbaniste et doctorante en géographie, démontre l'importance de

l'environnement, naturel ou bâti, associé au chemin de l'école. Elle note combien les dessins sont révélateurs des problèmes liés à l'aménagement urbain. Comme Sara Campomano, elle insiste sur ce moment à part, où les enfants peuvent jouir de leur liberté loin du regard des adultes. Enfin, Carina Roth, historienne, relève que des éléments tels que la durée du trajet, les animaux rencontrés ou encore l'ambiance avec les amies, peuvent être à la fois libérateurs ou oppressants, selon le contexte et les enfants.

Les analyses sont suivies de deux perspectives complémentaires. La première recense d'autres études de par le monde, liées au chemin de l'école. La deuxième met en exergue deux articles de la Convention relative aux droits de l'enfant de 1989 qui fondent le principe de l'intérêt supérieur de l'enfant ainsi que la participation et la prise en compte de l'opinion des enfants. Enfin, l'objectif final de cette étude est de traduire les besoins des enfants en recommandations pour celles et ceux qui façonnent l'espace public. L'étude s'adresse ainsi aux professionnelles du milieu et de l'espace public (urbanistes, ingénieries et architectes), aux autorités et leurs équipes (magistrats et administrations des communes et des cantons), aux chercheurs et aux associations, mais bien sûr également aux parents et à toute personne intéressée.

L'ATE vous souhaite une bonne lecture et espère que cette étude ravivera certains de vos souvenirs... quand vous vous rendiez à l'école. ■



Présentation des chercheuses et chercheurs



**Jean
Zermatten**

a été juge des mineurs en Valais, fondateur et directeur de l'Institut international des droits de l'enfant.

Il a été membre pendant de nombreuses années du Comité des droits de l'enfant des Nations Unies, un comité qu'il a d'ailleurs présidé.

Actuellement, il conseille plusieurs ONG ou administrations publiques sur les questions liées aux droits de l'enfant.



**Philippe
Gasser**

est ingénieur en transports et urbanisme.

Il est associé et membre de la direction de CITEC, un bureau d'études international spécialisé dans les questions de mobilité depuis plus de 25 ans.

Cette étude est pour lui l'occasion de conforter des observations et des intuitions accumulées dans de nombreux projets d'espaces publics.

Les aménagements que les jeunes ou que les enfants s'approprient ont des caractéristiques bien précises, comment mieux en tenir compte, comment le faire savoir ?



**Sara
Camponovo**

est doctante à la Haute école pédagogique du Valais (HEP-VS) et au Centre interfacultaire en droits de l'enfant de l'Université de Genève.

Le sujet d'étude investigé par l'ATE est proche de sa thèse de doctorat qui porte sur la façon dont les enfants de l'école primaire vivent le chemin de l'école.

Son expertise des diverses pratiques qui se développent lors de ces déplacements, apprentissages et interactions informelles, jeu, expérimentation, bénéfices psychologiques, cognitifs et sociaux, a été mise à disposition pour cette étude.

Des clarifications concernant la recherche participative (avec les enfants) et ses enjeux éthiques ont également été apportées au projet.



**Carina
Roth**

historienne, est rattachée à la Maison de l'histoire de l'Université de Genève, un centre interfacultaire, qui a pour mission de renforcer les liens entre le monde académique et le grand public par le biais d'initiatives consacrées à l'histoire, en particulier le festival Histoire et Cité.

Maman de deux enfants en âge scolaire, elle est directement concernée par la thématique du chemin de l'école.



**Aurélie
Schmassmann**

est assistante-doctorante à l'Institut de Géographie et Durabilité de l'Université de Lausanne.

Géographe et urbaniste de formation, elle a eu l'opportunité de traiter des thématiques de mobilité au sein d'un bureau d'ingénieurs durant trois ans.

Sa thèse, débuté récemment, porte sur la pratique du vélo chez les enfants et adolescents à travers le prisme de la socialisation, des connaissances qui ont été mises au profit de cette étude.

PARTIE 1

Analyses



1.1 Le chemin de l'école, une place pour les droits de l'enfant ?



© Crédit photo: Olivier Maron

Jean Zermatten

juriste spécialiste des questions liées aux droits de l'enfant.

L'examen des dessins, des enfants, la lecture des messages explicites ou parfois l'interprétation libre de traits esquissés ou de commentaires difficilement lisibles, me paraissent constituer une nouvelle démonstration du fait que les enfants ont quelque chose à nous dire, dès qu'ils sont questionnés sur un sujet qui les concerne directement. Y a-t-il un sujet plus commun à tous nos chérubins que celui du chemin de l'école ? Probablement pas ! Et nous toutes et tous, devenus adultes, avons encore des souvenirs assez précis du cheminement que nous avons fait à l'époque, soit accompagnés de plus grands ou de parents, soit seuls, privilège suprême qui marquait les premiers pas d'une indépendance chèrement conquise.

Le chemin de l'école, un espace à part entière

Au-delà de la nostalgie ou du romantisme du chemin d'autan, les messages des jeunes dessinateurs ont été passés aux filtres subjectifs de chacun des experts appelés à « lire » les œuvres enfantines et toutes et tous s'accordent à reconnaître que derrière les réponses claires à des questions directes, les enfants nous font comprendre que le chemin de l'école n'est pas seulement quelque chose de linéaire, de court, de sûr, de direct, mais que c'est aussi – et peut-être surtout – un espace de rencontres, de jeux, de socialisation : dédié aux enfants qu'elle soit aménagée ou non.

Dès lors, la question que je pose aux politiques, aux ingénieurs, aux chefs de d'établissements scolaires, aux paysagistes et autres aménagistes, aux entrepreneurs-ses de génie civil... est : comment entendre la voix des jeunes utilisateurs qui se déplacent de leur domicile (ou d'un point d'arrivée des transports publics) à leur salle de classe ? Et le m'aperçois qu'il y a probablement encore pas mal de chemin (sic) à faire pour que les enfants soient pris en compte en qualité d'acteurs dans la recherche d'un trajet qui soit à la fois plaisant, sûr et propice aux échanges entre condisciples.

Récolter et entendre l'opinion de l'enfant

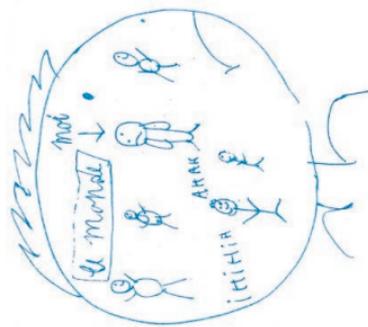
Les préoccupations exprimées maintes fois dans leurs dessins d'enfants ont trait de manière évidente à leur sécurité dans le trajet journalier : besoin de trottoirs, de passages piétons, de patrouilleurs scolaires et les dangers sont clairement identifiés : vitesse trop élevée, irrespect des sémaphores, bruit assourdissant, défaut d'éclairage, absence de contrôle adulte qui permet le harcèlement, les menaces, ou les insultes. Mais les envies de ces mêmes enfants sont tout aussi manifestes : disposer d'espace pour leur permettre de jouer sans retenue des joies de la compagnie des camarades (ou de la solitude, si elle est préférée), de profiter d'un environnement agréable (nature, animaux, météo...), de se distraire par le jeu, la compétition, l'aventure. Cela signifie se froter aux autres, apprendre le danger, dialoguer, parfois se chicaner et grandir.

Ces soucis et ces désirs sont-ils pris en compte de manière sérieuse par ceux/celles qui sont amenés à projeter, dessiner et aménager ces parcours ? Je dois en douter. Pourtant la Convention des Nations Unies relative aux droits de l'enfant¹ impose aux décideurs de recueillir l'opinion de l'enfant, de la prendre au sérieux et de l'entendre, dès qu'une décision qui le concerne doit être prise... Étape que l'on escamote encore et toujours.

Rendre l'enfant acteur, c'est-à-dire lui permettre d'influencer un projet et d'avoir un impact sur sa réalisation, autrement dit c'est privilégier la solution qui favorisera l'intérêt supérieur de l'enfant, but ultime de toute décision, y compris dans l'aménagement du territoire ! ■



Sur le chemin de mon école, il y a bien longtemps, j'ai appris à jouer aux billes, j'ai vécu mes premières bagarres et j'ai maudé des cerises.»



1. Voir la présentation de cette convention à l'ig-ha, en page 28.

1.3 La grande majorité des espaces publics est conçue sans arbitrage en faveur des enfants



Philippe Gasser

est ingénieur en transports et urbaniste. Il est spécialiste des questions de mobilité depuis plus de 25 ans.

Des amitiés très présentes

Cette caractéristique qui revient très souvent montre que se déplacer n'est pas qu'un besoin dérivé, c'est-à-dire un besoin secondaire par rapport à la destination. Se déplacer est en soi un moment riche d'expériences et d'émotions. Il doit compter pour lui-même. Les enfants ont d'ailleurs cité aussi régulièrement l'émouvement du parcours en soulignant l'environnement naturel traversé ou des interactions vivantes (animaux) ou encore le chemin comme espace de découverte et de liberté (les raccourcis).

Un chemin sous tension

A contrario, la pression du trafic est très souvent citée comme un frein. Elle prend la forme de peur, de perception du danger, de difficulté à traverser la route ou à longer, de nuisance de bruit (élément perçu comme très agressif). Au travers des dessins, il est difficile de saisir si le danger constitue un stress par le niveau d'apprentissage élevé que cela représente ou si cela constitue simplement un territoire hostile, voire inhumain qu'il faut franchir, mais que l'on souhaiterait inexistait. En construisant une route ou une rue, il faut se poser la question du niveau de difficulté et de complexité de l'espace public pour l'enfant. Quels aménagements prévoir pour qu'il apprenne à se comporter sans subir un danger insurmontable, frein à son autonomie ?

Une autre caractéristique négative revient très souvent, celle des tensions au sein du groupe d'enfants, bagarre, moquerie, harcèlement. Le regard des autres construit l'enfant (pas seulement l'enfant d'ailleurs). Cette dimension constitue manifestement une autre source de stress dans le développement personnel et le chemin de l'école semble être un des lieux principaux où le harcèlement prend corps.

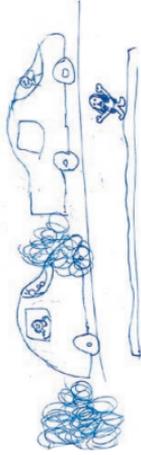


J'habitais très près de l'école. Comme la rue pour y aller était calme, avec les copains, elle était devenue notre terrain de jeu préféré. C'est là, qu'après l'école, nous faisons des courses de patins à roulettes, de trottinettes et de vélos, avec des chutes mémorables et le sentiment que la rue nous appartenait. »

Promouvoir des aménagements de qualité

En synthèse, dans le cas particulier des enfants, le parcours sur le chemin de l'école constitue une phase importante de développement. Pour partir de cet apprentissage, le chemin de l'école doit revêtir des qualités d'aménagement fortes et permettre une expérimentation. Le regard des enfants démontre une fois de plus l'importance d'arbitrer entre les dimensions de socialisation, d'émouvement et les fonctions déplacements (trafic) des espaces publics.

En effet, si l'on analyse comment se conçoit l'espace public, on constate que les besoins des enfants ne sont en général pas pris en compte. Les contraintes de circulation sont presque toujours considérées comme déterminantes. Sécurité (du trafic), fluidité, vitesse sont des paramètres qui pèsent beaucoup plus que polyvalence, mixité, équilibre entre les usages. Il manque une révolution copernicienne pour que la pesée d'intérêt mette la circulation sur le même plan que les autres usages possibles de la rue. ■



Ce qui me semble le plus frappant et le plus caractéristique sur les 240 dessins analysés, c'est l'importance accordée au parcours entre amis-copains (amies-copines) sur le chemin de l'école. Autrement dit, l'importance d'un moment de discussion, d'échange, d'interaction positive et de socialisation.

1.4 Le chemin de l'école : entre camaraderie, découverte et sécurité

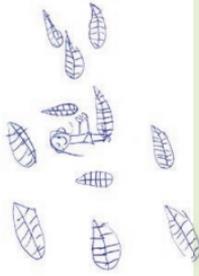


Auréli Schmassmann

assistante-doctorante à l'Institut de Géographie et
Durabilité de l'Université de Lausanne et elle étudie la
pratique du vélo chez les enfants et adolescents.

Parcouru plusieurs fois par jour, le chemin de l'école structure la journée des écoliers. Il leur offre la possibilité de prolonger la journée avec leurs camarades, de renforcer leurs liens sociaux, mais également de bénéficier d'un instant de liberté et d'indépendance, sans la présence de parents, enseignants ou autres représentants de l'autorité.

Le chemin de l'école devient ainsi un lieu d'échanges et de découvertes, où la sécurité reste une condition nééessaire pour permettre aux enfants d'en jouir à sa juste valeur sans entraver leur liberté.



« Je me souviens d'un jour où je rentrais, insouciant, de l'école avec une amie quand sa grande sœur nous retrouve paniquées au milieu d'un champ à cueillir des fleurs... »

« C'est là que j'apprends que ça fait bientôt une heure qu'on nous cherche ! J'adorais faire des détours ou des pauses interminables avec mes ami-e-s... D'abord à pied, puis à vélo, mon chemin de l'école a toujours été un moment de partage important. Que ce soit toute petite ou adolescente, le temps de mes trajets s'est toujours décuplé, au grand désarroi de mes parents ! »

Le chemin de l'école, un lieu d'échanges

Dans les dessins analysés, l'aspect social et le partage s'avèrent être des points très importants sur le chemin de l'école pour les enfants. À travers les témoignages recueillis, nous observons que le trajet domicile-école remplit une fonction bien plus forte que juste un déplacement en tant que tel. La socialisation lors des trajets d'école joue notamment un rôle essentiel dans le bien-être de l'enfant. En effet, c'est à ces âges-là (6-12 ans) que l'enfant se construit et développe sa personnalité, notamment à travers le sentiment d'appartenance et l'acceptation des autres, tant au sein de la famille, de l'école que de ses groupes d'amis-e-s. La compagnie, les discussions, le rire et les confidences ont souvent été représentés positivement par les enfants. Le jeu et la découverte, comme enrichissement du quotidien des enfants, ressortent également dans les analyses. A contrario, la solitude, les disputes, les moqueries et le rejet des autres sont fréquemment mentionnés comme des aspects négatifs du chemin de l'école.

Le chemin de l'école, un lieu d'émerveillement

Le jeu et la découverte, mentionnés plus haut, font également référence à l'environnement bâti et naturel. Il est intéressant de voir à quel point la présence de nature et les animaux rencontrés sur le chemin de l'école peuvent influencer positivement son appréciation. Sensibles à leur environnement, les enfants aiment s'arrêter pour caresser un chat, observer les oiseaux ou cueillir des fleurs. Ils craignent cependant de croiser un chien et n'apprécient pas la présence de déchets. De plus, un chemin de l'école parcouru par une météo ensoleillée sera nettement plus apprécié, tandis que la pluie et l'obscurité hivernale suscitent une certaine insécurité chez les enfants.

Ainsi, les espaces verts présents sur le chemin de l'école sont fortement appréciés par les enfants. Offrant un bot d'air aux écolières-ères, ils invitent au jeu et à la découverte, en opposition avec un environnement plus routier où une attention constante vis-à-vis du danger est nécessaire.

Le chemin de l'école, un lieu de sécurité

L'environnement routier et le trafic motorisé sont négativement perçus par les enfants sur le chemin scolaire. Les enfants n'aiment pas les voitures qui roulent trop vite et ne respectent pas le code de la route (stationnement sur trottoir, non-respect des feux de signalisation, etc.), mais également les cyclistes qui roulent sur les trottoirs et les effraient. Il est intéressant de voir à quel point les enfants sont conscients de ces « infractions » routières.

Outre les usagers de la route, les dessins des enfants révèlent également des problématiques en termes d'aménagement urbain, tels que l'absence de trottoirs ou la présence de chicanes sur le chemin de l'école. Cependant, le point le plus recouru concerne les traversées piétonnes, qui sont absentes, soit considérées comme dangereuses. Ces différents éléments génèrent un certain stress chez les enfants et nuisent à la qualité de leur trajet domicile-école.

De manière générale, nous observons que les enfants ont souvent peur du trafic, ne se sentent pas respectés ni en sécurité sur leur chemin de l'école. Ces aspects négatifs rendent ainsi le chemin de l'école moins agréable et empêchent la découverte de l'environnement par les enfants.

En conséquence, ces dessins soulignent l'importance d'aménager l'espace public de manière sûre et attractive pour les élèves, tout en favorisant les interactions sociales par des lieux d'échanges et un lien plus fort avec la nature environnante. ■

1.5 Pour un chemin de l'école buissonnière



Carina Roth

Historienne, japonologue de formation, travaille à renforcer les liens entre le monde académique et le grand public pour la Maison de l'histoire de l'Université de Genève.

A u-delà du pur plaisir de découvrir par leurs dessins les différentes manières dont des enfants d'âges variés perçoivent le chemin de l'école, le visionnement de ces deux cent quarante dessins, sélectionnés de manière aléatoire, transmet des messages limpides.

Des messages opposés et complémentaires

Qu'ils soient proches de l'abstraction ou au contraire très détaillés, tous les dessins donnent à voir combien ce moment suspendu entre deux lieux fixes est rempli d'impressions, de perceptions et surtout de rencontres. Il était demandé aux enfants de proposer d'un côté une vision positive (levier) et de l'autre une vision négative (frein) du chemin menant de leur maison à leur école. Nous avions donc à disposition une quantité égale de dessins représentant le chemin de l'école comme un moment privilégié et d'images le dépeignant comme un moment problématique.

Or, il ressort de manière peu-être très naturelle que la plupart des thématiques jouant le rôle de «leviers» se retrouvent en miroir du côté des «freins». Ce qu'un enfant perçoit comme solitude est ressenti par un autre comme espace de liberté. Les uns se réjouissent des flaques, les autres attendent le soleil. Les animaux sont plébiscités, mais un chien qui aboie fait peur. Un même trajet peut être trop long ou trop court, le silence est à la fois libérateur et oppressant – c'est l'éternel jeu du Yin et du Yang.

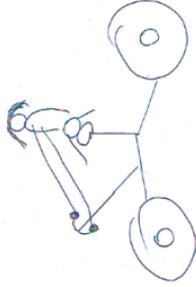


« Bien qu'habitant au centre de Genève depuis longtemps, je me souviens avec plaisir et nostalgie du trajet à vélo depuis Aubonne, où j'ai grandi, jusqu'à la gare d'Allaman, d'où je prenais le train pour aller au gymnase à Lausanne. Tous les jours et par tous les temps, c'était une course contre la montre, mais bien plus encore l'expérience vive du passage des saisons. »

Constantes et récurrences quotidiennes

Toutefois, les constantes sont claires comme de l'eau de roche : le chemin de l'école est un haut lieu de sociabilité et de connexion. De même, il joue un rôle irremplaçable dans le processus d'autonomisation de l'enfant. À une très grande majorité, le dénominateur commun des dessins du côté positif est celui des liens d'amitié, des conversations, des rires. Côté ombre, il y a bien sûr les bagarres et les disputes, comme aussi la peur du regard des autres ou le manque d'égards, mais les relations positives remportent largement la palme. Le goût de la nature et des animaux est lui aussi très nettement présent : arbres, forêts, champs, fleurs, fruits, paysage, chiens, moutons, chats se font la part belle.

Le contraste est d'autant plus fort et violent avec le jugement sans appel décerné au trafic : vitesse inappropriée, voitures mal parkées, signalisation manquante, odeurs, bruit, pollution. Les dessins des enfants révèlent de manière lumineuse la brutalité d'un environnement surmotivé et surbâti dans trop d'instances. De même qu'amitié et bagarre vont de pair, goût de la nature et rejet du trafic sont eux aussi le revers l'un de l'autre.



Un moment charnière

Par-delà les dangers perçus et les inquiétudes qui se font jour, le message transmis est indéfectible : le chemin de l'école est un espace de liberté majeur pour les enfants, un espace qui est le leur, leur appartient en propre. L'image d'un «chemin secret» apparaît au détour de quelques dessins, et vient renforcer l'affirmation des premiers pas vers l'indépendance et l'autonomie. Le chemin de l'école est un moment charnière au sens propre et une articulation fondamentale du quotidien, qu'il s'agit non pas seulement de conserver, mais de favoriser autant que possible.

Ce chemin est évidemment inégal pour les uns et pour les autres, selon que l'on habite en milieu rural, périurbain ou urbain, dans un quartier dense ou au contraire isolé, suffisamment proche de l'école pour que les enfants puissent s'y rendre en marchant ou non, etc. Toutefois, au-delà des aspects purement pratiques et sécuritaires, l'ensemble des dessins montre de manière indéfectible que le chemin de l'école revêt une très grande importance pour la socialisation comme la construction de l'autonomie et de l'indépendance des enfants. Il s'agit d'une problématique tout sauf anodine, à laquelle il convient d'apporter une réflexion et des solutions nuancées. Si la sécurité du chemin de l'école est cruciale, sa malléabilité et son rôle d'espace à découvrir, à structurer et à meubler de manière individuelle l'est tout autant. ■

Raconte ou dessine quelque chose que TU AIMES sur le chemin de l'école



Raconte ou dessine quelque chose que TU AIMES sur le chemin de l'école



Raconte ou dessine quelque chose que TU N'AIMES PAS sur le chemin de l'école



Raconte ou dessine quelque chose que TU N'AIMES PAS sur le chemin de l'école



Raconte ou dessine quelque chose que TU AIMES sur le chemin de l'école



Raconte ou dessine quelque chose que TU AIMES sur le chemin de l'école



Raconte ou dessine quelque chose que TU N'AIMES PAS sur le chemin de l'école

Raconte ou dessine quelque chose que TU N'AIMES PAS sur le chemin de l'école



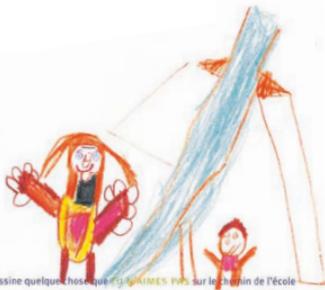
Raconte ou dessine quelque chose que TU AIMES sur le chemin de l'école



Raconte ou dessine quelque chose que TU N'AIMES PAS sur le chemin de l'école



Raconte ou dessine quelque chose que TU AIMES sur le chemin de l'école



Raconte ou dessine quelque chose que TU N'AIMES PAS sur le chemin de l'école



Raconte ou dessine quelque chose que TU AIMES sur le chemin de l'école



Raconte ou dessine quelque chose que TU N'AIMES PAS sur le chemin de l'école



Raconte ou dessine quelque chose que TU AIMES sur le chemin de l'école



Raconte ou dessine quelque chose que TU N'AIMES PAS sur le chemin de l'école



2.1 Une perspective sur les droits de l'enfant



Jean Zermatten

L'expression « droits de l'enfant », devenue familière, fait référence à la Convention des Nations Unies relative aux droits de l'enfant¹; elle recouvre une réalité pas aussi bien connue qu'on ne le pense. Les droits de l'enfant sont un ensemble complexe d'obligations contractées par les États envers les enfants qui vivent sur leur territoire et un texte complet qui touche tous les domaines de la vie où l'enfant est présent. La Convention, ratifiée par tous les États sauf un², est donc un instrument universel dont les définitions, principes et dispositions s'imposent de manière contraignante à tous les gouvernements.

L'enfant sujet de droits

La révolution provoquée par la Convention se concrétise par la reconnaissance de l'enfant comme **une personne**, qui dispose de sa naissance de droits qu'il peut exercer soit de manière autonome suivant son âge et sa maturité, soit par représentation propre, au besoin indépendante de ses parents. Cette affirmation « l'enfant est une personne » n'est pas anodine et marque la différence entre l'enfant historique considéré comme notre bien, propriété de ses parents, ou comme une chose à louer, vendre, échanger, une force de travail à exploiter, un objet sexuel à abuser... Reconnaître l'enfant comme un individu, égal aux autres, modifie le contrat social: avant la Convention, il y avait les hommes, les femmes et l'État; après la Convention, il y a les hommes, les femmes, les enfants et l'État. Position révolutionnaire sans aucun doute!

Si la Convention considère l'enfant comme un destinataire de soins (droit à des prestations: éducation, santé, culture, jeu...) et bénéficiaire de protection (droit d'être protégé contre la violence, l'exploitation sexuelle, le travail, le trafic...), l'innovation majeure réside dans la reconnaissance de l'enfant comme **sujet de droits**, un enfant

nouveau qui marche sur deux pieds, notamment sur le chemin de l'école... Marcher sur deux pieds revient à expliquer les 2 articles suivants qui fondent juridiquement le sujet de droit.

L'intérêt supérieur de l'enfant

L'article 3 par. 1 exprime le principe de l'**intérêt supérieur de l'enfant**, qui est avant tout un droit concret: le droit de chaque enfant pour qui une décision doit être prise de voir sa situation individuelle être évaluée in concreto, de savoir ses besoins propres être analysés et d'exiger du décideur qu'il considère toutes les solutions possibles en relation avec sa situation, afin de choisir la solution qui sera la mieux adaptée comme réponse à ses besoins spécifiques.

Rapporté au chemin de l'école, cela veut dire que ceux et celles qui vont prévoir le parcours entre un point A (départ) et un point B (arrivée = salle de classe) doivent se poser les questions concrètes de sécurité, d'accessibilité (enfants avec besoins spéciaux), de disponibilité d'espaces de jeux et de partage, de possibilité de présence d'adultes, etc... Puis procéder à des arbitrages entre les différents intérêts en présence et choisir le meilleur trajet pour les enfants.

1. Convention des NU relative aux droits de l'enfant, adoptée le 20 novembre 1989, entrée en vigueur le 2 septembre 1990; actuellement ratifiée par 112 États. Complète par 3 Protocoles facultatifs: 1 sur les enfants dans les conflits armés (2000); 2 sur le commerce international d'enfants (2000); 3 sur les enfants victimes de violence (2002).

2. Les États-Unis.

PARTIE 2

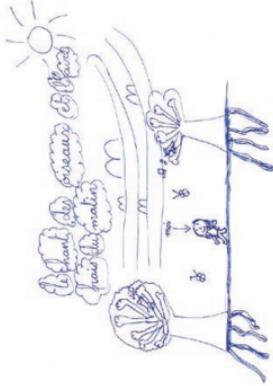
Perspectives

Droit de faire valoir son opinion

L'article 12 de la Convention ou le droit de participation exprime le droit de chaque enfant de faire valoir son opinion dès qu'une décision doit être prise à son égard et impose au décideur de prendre en compte cette opinion de manière sérieuse. De la sorte, on reconnaît que l'enfant est celui qui connaît le mieux sa situation et qui peut s'exprimer à ce sujet de manière pertinente. Ainsi, la Convention lui reconnaît la compétence et la possibilité d'influencer directement son avenir.

Rapporté au chemin de l'école, cela veut dire que les décideurs clés plus haut doivent consulter les enfants sur leurs vœux, souhaits, opinions par rapport au parcours de A à B; ce faisant, ils doivent respecter un certain nombre de règles pour que cette audition ne soit pas seulement un prétexte. Ensuite, ils doivent analyser ces paroles d'enfants et en tenir compte concrètement dans leur projet.

Ces deux opérations ne s'opposent pas, bien au contraire elles se complètent: pour déterminer la solution qui favorisera le bien-être de l'enfant, il est nécessaire de pouvoir l'écouter, puis l'entendre. ■



Extraits de la Convention relative aux droits de l'enfant du 20.11.1989

ARTICLE 3

1. Dans toutes les décisions qui concernent les enfants, qu'elles soient le fait des institutions publiques ou privées de protection sociale, des tribunaux, des autorités administratives ou des organes législatifs, l'intérêt supérieur de l'enfant doit être une considération primordiale.

ARTICLE 12

1. Les États parties garantissent à l'enfant qui est capable de discernement le droit d'exprimer librement son opinion sur toute question l'intéressant, les opinions de l'enfant étant dûment prises en considération eu égard à son âge et à son degré de maturité.

2. A cette fin, on donnera notamment à l'enfant la possibilité d'être entendu dans toute procédure judiciaire ou administrative l'intéressant, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un représentant ou d'une organisation appropriée, de façon compatible avec les règles de procédure de la législation nationale.

2.2 Les études internationales sur la mobilité enfantine

Au niveau européen et international, la plupart des études sur la mobilité enfantine portent principalement sur des questions liées à la sécurité routière et à la santé des enfants. Plus précisément, elles montrent que les préoccupations parentales concernant les principaux risques pour la sécurité concernent la longueur du chemin, le moyen de transport utilisé par l'enfant, le nombre de passages comportant des obstacles ou des difficultés spécifiques (par exemple absence de trottoirs ou de passages pour piétons), l'emplacement des pistes cyclables ou des arrets de bus⁶, toutefois, les recherches mettant en avant la perspective des enfants et s'intéressant à leur vécu et à leurs itinéraires dans la ville, dans les alentours du quartier d'habitation ou sur le chemin de l'école ont montré la plus-value que ces déplacements apportent à l'enfant, tant sur le plan personnel pour la construction identitaire et le développement de nombreuses habilités et compétences, que sur le plan social par l'inclusion de l'enfant au sein de la société et sa reconnaissance en tant qu'acteur et actrice sociale⁷.

C'est en observant leurs pratiques, leur rapport à l'espace et en discutant directement avec les personnes concernées – donc les enfants – que les chercheurs et chercheuses ont découvert qu'ils et elles peuvent retirer de nombreux apprentissages de leurs liens avec l'environnement. Par exemple, des études portant sur la mobilité de l'enfant dans les alentours des quartiers et des villes montrent que grâce à ces déplacements, celui-ci acquiert des habilités spatiales, d'orientation et découvre



Sara Camponovo

des spécificités vis-à-vis de l'environnement plus facilement que les enfants qui utilisent un moyen de transport (voiture ou bus) pour se rendre à l'école⁸. Dans une étude réalisée en Écosse et portant sur les significations du chemin de l'école, Rossy constate la subjectivité du vécu des enfants sur ce chemin. Si pour certains, le trajet d'école représente un lieu de socialisation où peuvent aussi se développer des routines particulières, telles que fixer des rendez-vous avec des ami·e·s, il s'agit pour d'autres d'un moment de solitude, un moment à soi qui permet de se perdre dans ses propres pensées. De manière complémentaire, dans une recherche comparative sur le chemin de l'école parcouru par des écoliers suisses et malgaches, Bing et Monnard⁹ montrent qu'au long du parcours l'enfant joue le rôle d'acteur principal et participe à la création de son monde et de son identité personnelle et communautaire, par ses actions, ses interactions et sa progressive autonomisation.

Pour conclure, les données recueillies par cette enquête montrent que le chemin de l'école représente un espace interstitiel crucial pour l'enfant favorisant la socialisation, les rencontres informelles, l'autonomisation et la liberté, l'exploration le jeu ainsi que la créativité. ■

6. Hernández-Cabrero, M., Villa-González, E. & Chillon, P. (2017). Children's commute to school accompanied have greater autonomy and perceptions of safety than when alone. *Journal of Transport Geography*, 58, 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.jtrigeo.2017.05.005>

7. Smeets, S., Schutjens, R., Bria, C.A., Povelonis, B.M.B., Gullis, K.E. (2012). Parental attitudes towards children walking alone by the school: a multivariate ordered response analysis. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. Consulté sur <http://trj.sagepub.com>

8. Bing, J., & Monnard, M. (2013). Sur le chemin de l'école. *Espace Temps et Ville*, 15(1), 1-12.

9. Svensson Jock, M., Møller-Larsen, M. & Carver, M. (1999). Children's journey to school: Spatial skills, knowledge and perceptions of the environment. *British Journal of Developmental Psychology*, 17, 129-139.

10. Bing, J. & Monnard, M. (2014). *Understanding the Meaning of School Journey and Children's Engagements and Interactions in their Everyday Localities*. *Journal of Transport Geography*, 36, 171-179.

2.3 Des données chiffrées grâce aux Plans de mobilité scolaire

Les Plans de mobilité scolaire, dont sont extraits les dessins analysés dans cette étude, contiennent beaucoup d'autres informations précieuses sur la mobilité des enfants et apportent des enseignements et un éclairage complémentaire.

Les taux de retour très élevés des questionnaires scolaires, en moyenne de l'ordre de 85%, attestent de la représentativité des réponses des enfants sur une thématique qui les concerne directement.

Un autre élément qui ressort de l'analyse des questionnaires des écoliers et des écolières est leur souhait de se rendre à l'école sans un adulte, principalement pour les grands (9-12 ans) (85%). Près de la moitié des plus jeunes (67%), moins autonomes dans leurs déplacements, souhaitent la présence d'un adulte.

Il est aussi marquant de constater, PMS après PMS, le fort désir des enfants de se rendre à l'école avec des modes de transports dits « doux ». Ils plébiscitent la marche, le vélo ou la trottinette. La pratique effective de la marche est en moyenne de 79% chez les écoliers et les écolières. Par contre, le vélo n'est, lui, utilisé que par 2% d'entre eux alors qu'environ 16% souhaiteraient utiliser ce mode de déplacement. Enfin, l'utilisation de la voiture reste bien trop élevée puisque près de 8% des enfants sont encore véhiculés vers l'école, sans possibilité de pratiquer le chemin par leurs propres moyens. D'où le besoin d'insister sur le fait que les modes de déplacements actifs permettent à l'enfant d'apprendre et d'acquiescer les bons comportements et qu'ils sont d'autant plus importants pour eux.

Dans chacun des PMS réalisés, les dessins sont analysés et restitués sous forme de nuages de mots. Ils indiquent de manière très claire que les enfants apprécient tout particulièrement l'aspect social du chemin de l'école ainsi que la proximité avec la nature et la possibilité de jouer. Ces éléments sont fortement mis en avant par les experts. Les enfants n'aiment pas la forte pression exercée et induite par le trafic automobile, la pollution et le bruit, des éléments qui sont également relevés dans cette étude.

Emilie Roux



Pour l'ATE Association transports et environnement, tous ces éléments confirment, par des données chiffrées, la nécessité d'offrir la possibilité aux enfants d'expérimenter le chemin de l'école, à pied, à vélo ou à trottinette. Mais, également de laisser les enfants faire leur propre expérience du chemin de l'école en y cheminant, dès que possible, de manière autonome. Ces données récoltées par le biais des questionnaires des PMS renforcent les grandes lignes de l'analyse des dessins présentées dans cette étude. ■

Ce que les enfants aiment :



Ce que les enfants n'aiment pas :



Source PMS 2019-2020

PARTIE 3

Recommandations

Recommandations de l'association française pour l'école (AFPE) pour les Plans de Mobilité Scolaire

Recommandations de l'association française pour l'école (AFPE) pour les Plans de Mobilité Scolaire

La synthèse des expertises a permis de formuler des recommandations qui répondent aux besoins exprimés par les enfants. Elles sont regroupées selon les acteurs à qui elles s'adressent.

Recommandations aux professionnels et décideurs

urbanistes, ingénieurs, architectes, administrations communales et cantonales...

Le chemin de l'école

Le chemin de l'école doit être perçu et pensé comme un espace de jeu et de liberté et pas seulement comme un trajet utilitaire. Il devrait comporter des îlots de sécurité, des lieux qui favorisent les activités ludiques et de partage ainsi que de vastes espaces verts. Des installations et des aménagements sophistiqués ne sont pas nécessaires : laissons les enfants libres de choisir avec créativité la façon dont elles et ils utilisent l'espace et ses éléments.

L'aménagement du chemin de l'école

L'aménagement du chemin de l'école est un arbitrage entre sécurité et apprentissage. Bien que la sécurité reste le défi majeur du chemin de l'école, ce dernier est aussi le lieu où l'enfant apprend les dangers et la confrontation aux autres.

Le trafic automobile et la vitesse des voitures

Le trafic automobile et la vitesse des voitures sont des préoccupations constantes chez les enfants. Cette pression aux abords des écoles doit être limitée, en réduisant les vitesses de circulation et l'espace dévolu aux voitures.

La conception et le design du chemin de l'école

La conception et le design du chemin de l'école doivent comporter une phase de consultation des utilisatrices – enfants et parents – selon les exemples de bonnes pratiques qui existent. Cette consultation ne doit pas être un exercice alibi, mais doit permettre de prendre en compte les besoins spécifiques des plus jeunes. Les Plans de mobilité scolaire sont un outil participatif qui inclut la voix des enfants.

Recommandations aux parents

Les déplacements actifs

Les déplacements actifs (marche à pied, vélo, trottinette) doivent être privilégiés car ils sont constitutifs du bien-être et de la construction des enfants. Si la distance jusqu'à l'école est trop grande ou le chemin trop compliqué, laissez l'enfant faire au moins une partie du chemin à pied.

Le chemin de l'école

Le chemin de l'école doit rester un espace propre aux enfants et leur offrir des moments de liberté pour converser, jouer, prendre du temps, se détendre, etc. Pour cela, privilégier le chemin le plus épanouissant au plus rapide, en laissant la possibilité à l'enfant de faire des détours. Si besoin, laissez à l'enfant suffisamment de marge pour qu'il y ait une plage de temps libre à l'aller comme au retour.

L'accompagnement

L'enfant doit être accompagné-e dans son processus d'apprentissage. Lui permettre ainsi d'apprendre et d'apprendre à gérer le danger et lui laisser choisir sa mobilité pour se forger sa propre expérience. Dès que possible, laissez l'enfant parcourir seul-e le trajet jusqu'à l'école. Dans ce contexte, le Pedibus et le Vélobus offrent des solutions intermédiaires très adaptées.

Conclusion

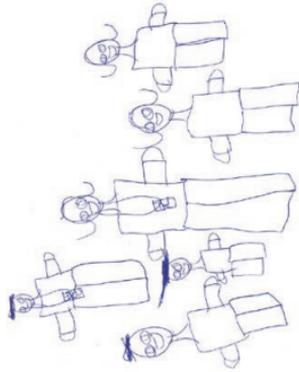


Le chemin de l'école se pratique à l'âge où l'enfant se construit et développe sa personnalité. Il est donc primordial de le concevoir au mieux et d'y apporter une grande attention.

Les conclusions et recommandations des expert-es renforcent et confirment les analyses réalisées dans le cadre de la trentaine de Plans de mobilité scolaire menés ces dernières années par l'AMÉ. L'environnement que les enfants fréquentent doit bien entendu être sûr et leur permettre d'appréhender progressivement les règles du code de la route, mais il doit aussi être considéré comme un espace et un temps précieux entre la maison et l'école, où l'enfant peut profiter d'explorer l'environnement qui l'entoure, entre amis ou en famille. Il est un lieu riche et diversifié d'expression, de jeu, d'exploration, de découverte et d'expérience. Un espace où se créent des liens sociaux et où naissent des passions. Aménager l'espace pour les enfants en étant attentif à leurs besoins spécifiques, revient à leur offrir un espace tiers, particulier. Cet espace éducatif complémentaire est primordial pour leur développement.

Les conclusions des expert-es qui se sont penchées sur ces dessins le montrent : il est plus important que jamais d'aménager les espaces publics en tenant compte des besoins et des ressentis des enfants. Nous devons leur offrir des environnements à la fois ludiques et sûrs, mais qui doivent aussi comporter leur part de mystères afin de leur permettre d'explorer librement le monde qui les entoure et de créer des relations hors du cadre familial. Ce qui est réalisé sur le chemin de l'école doit par ailleurs être effectué dans tous les autres aménagements fréquentés par les enfants.

Les enfants sont à la fois les promoteurs et promotrices de l'appropriation de l'espace public et les indicateurs de leur réussite. À l'heure où des espaces publics plus verts, plus inclusifs, plus accueillants sont aménagés, cette étude est une invitation et un appel pour inclure les enfants dans la réflexion et la mise en œuvre des projets. Nul doute que leurs regards, leurs besoins et leurs désirs nous promettent de belles réalisations. ■



Qu'est-ce qu'un Plan de mobilité scolaire ?





TCS Section Genève

Constat Mesures mobilité Covid-19

30.11.2020



Préambule





Des aménagements absurdes



3



Des aménagements absurdes



4



Des aménagements absurdes



5



Des aménagements absurdes



Double bande cyclable au Bd des Tranchées

6



Des partis pris absurdes



Quai Wilson et Mont-Blanc: capacité TIM max réduite de 20%.
Pas d'augmentation significative des cyclistes pendulaires

7



Des partis pris absurdes

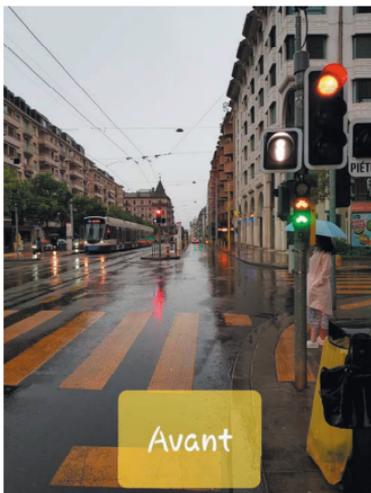


Voie de bus élargie à l'Avenue Mail. **Interdiction d'utiliser les voies de bus à vélo sur de nombreux axes...**

8



Des conséquences fortes sur le trafic



Avant

11 mai 2020 7h35



Après

4 juin 2020 8h09

9



Des conséquences fortes sur le trafic



Terreaux-du-Temple: temps de feu carrefour Place de 22-cantons direction Cornavin: 20' vert, 1'10 rouge

10



Des conséquences nuisibles



Report de trafic provoqué par
fermeture de la rue de la Croix-Rouge:
**+ de 37% des voitures tournent dans les
petites rues**



Bouchon sur Rue De-Candolle

11



Des conséquences nuisibles



Report de circulation sur la rue Liotard: **240 voitures/heure au
carrefour avec rue Antoine Carteret un jour de marché...**

12



Des partis-pris contestables



Bd Georges Favon



Rue Bovy-Lysberg

Les cyclistes exposés aux émissions polluantes, tandis que l'aménagement existant sur le réseau secondaire existe déjà.



Un transfert modal peu sensible pour les pendulaires

Quai Wilson-quai du Mont-Blanc

Nombre de vélos par heure à l'heure de pointe (7h30-8h15):

18 mai : 120

26 mai : 120

4 juin : 72 (sous la pluie)

15 juin: 180

31 août : 160 (102 Wilson et 216 Mont-Blanc)

30 nov. : 102 Wilson

Baisse capacité TIM de 1200 à 1050 voiture/heure max.

Georges-Favon

Nombre de vélos par heure (16h30-17h):

26 mai : 120

2 juin : 180

15 juin: 200

24 août: 186

Pendant ce temps, seulement 120 voitures/heure

Temps de parcours pour les 200 mètres entre Place du Cirque-22 et Pont de la Coulouvrenière: 11 minutes le 26 mai!



Des objectifs qui ratent leur cible

Objectifs communiqués non atteints:

- Limiter le risque d'engorgement du trafic induit par une utilisation accrue de la voiture.
- Eviter une augmentation excessive de la pollution atmosphérique et sonore induite par la reprise du trafic automobile.
- Favoriser le transfert modal vers le vélo pour les pendulaires.

Constat

Les observations montrent que ce sont surtout les citoyens qui ont sorti leur vélo, plutôt que les pendulaires. Ils sont de plus exposés aux émissions polluantes provoquées par les embouteillages puisqu'ils partagent la voie sur les grands axes. En parallèle, le report de trafic sur le réseau secondaire apporte un risque accru en matière de sécurité routière.

15



Des chiffres à mettre en perspective

Hausse du trafic vélo communiquée par le Canton : 22%

Part modale du vélo : de 6 à 9 % selon le motif

En terme de km parcourus par personne et par an, la part des vélos baisse fortement à 3,87 % en ville de Genève et à 2,57 % pour tout le territoire du Canton.

Cette part est insignifiante comparée à la part du trafic automobile (d'environ 65%, tous motifs et zones confondus).

Un simple calcul arithmétique permet d'affirmer que même en doublant la part modale du vélo avec un report à 100% de la voiture vers la bicyclette, la part de Trafic Individuel Motorisé reste suffisamment importante et opportune pour ne pas la négliger dans toutes réflexions liées à la mobilité, y compris urbaine.

16



Conclusions

La conclusion de pouvoir transférer tout le trafic supplémentaire et durant **toute l'année** sur le « mode vélo » nous paraît erronée.

Il n'est pas réaliste d'imposer un seul choix aux usagers et d'ignorer la part supplémentaire supporté par le trafic individuel motorisé (TIM).

Selon le TCS, il est nécessaire de rester attentif aux décisions des usagers dans la réalité et au fait que, contrairement à l'automobile, l'usage de la bicyclette subit une réduction considérable en automne et surtout en hiver.

Il est toutefois nécessaire d'établir un réseau cyclable sûr et continu pour encourager ce mode de transport, en particulier pour se rendre au travail, afin de désengorger les autres infrastructures aux heures de pointe (TP notamment).

17



Position du TCS

Sur la trentaine d'aménagements dédiés à la mobilité douce, deux ont fait l'objet d'un recours du TCS: leur point commun? Ces aménagements sont situés sur des axes structurants. Ils remettent ainsi en cause la hiérarchie de réseau, inscrite dans la LMCE et établie dans la loi cantonale sur les routes.

Les deux pétitions ont chacune une vision extrême diamétralement opposée. Notre association propose d'étudier une voie médiane, qui réconcilie les différentes parties:

- Proposer des itinéraires bis sur le réseau secondaire pour les aménagements «provisaires» situés sur les axes structurants.
- Ne pérenniser que ce qui a fait l'objet d'une analyse circonstanciée «avant-après» ayant trouvé un large consensus auprès des différentes associations liées à la mobilité.
- Travailler de manière concertée sur les aménagements futurs, visant à pérenniser un véritable réseau cyclable sûr et continu.

18

Date de dépôt : 9 février 2021

RAPPORT DE LA MINORITÉ SUR LA P 2100

Rapport de M. Sandro Pistis

Mesdames et
Messieurs les députés,

La pétition 2099 est inutile, parce qu'elle n'apprend rien au Conseil d'Etat et ressemble davantage à un plébiscite tel que les fit Napoléon III, ce qui est peu démocratique. Elle mérite d'être poliment déposée sur le bureau du Grand Conseil.

En revanche, la pétition 2100 est plus intéressante et devrait être renvoyée au Conseil d'Etat afin de mieux comprendre les difficultés engendrées par les mesures de blocage de la circulation orchestrées durant l'année 2020.

Ce ne sont pas moins de 10 167 personnes qui ont signé la pétition 2100 au travers d'un site internet. Son auteur indique qu'il l'a lancée seul réussissant à réunir plus de 10 000 signatures sur internet alors même que des contre-pétitions étaient déposées pour s'opposer à sa démarche.

L'auteur de la pétition 2100, un professionnel de la route, livreur, a été surpris de constater les mesures d'aménagement provisoires prises par le canton, comme la suppression de places de parking ou la mise en sens unique dans des zones qui étaient déjà saturées. Il estime qu'il n'est plus possible de travailler, au point que des livraisons doivent être annulées dans certaines zones. Ainsi, il a mis une heure entre les Pâquis et la Vieille-Ville pour venir déposer la pétition au Grand Conseil.

Il faut être conscient que de nombreuses personnes sont entravées dans leur activité professionnelle alors que les véhicules représentent un outil de travail pour beaucoup. Il relève les effets néfastes de la pollution supplémentaire engendrée par ces mesures prétendument écologiques.

L'auteur de la pétition 2100 relève que le temps de livraison a doublé dans certains quartiers ; par ailleurs, il n'a plus le choix et doit parfois se parquer de manière illégale, comme aux Grottes où les places ont été supprimées. Les automobilistes ne vont tout simplement plus à Carl-Vogt

puisque toutes les places ont été supprimées, ce qui péjore très largement les commerçants de cette rue.

A la question d'un commissaire lui demandant s'il ne pourrait pas utiliser un vélo pour ses différentes activités, l'auteur de la pétition 2100 a répondu que les livreurs en voiture transportent les plats les plus importants ou les plus fragiles, contrairement aux livreurs à vélo. Ce sont également des voitures qui livrent dans les villages du canton en dehors du centre-ville. En conséquence, il ne peut pas changer de moyen de transport. Par ailleurs il a une seconde activité en tant que vendeur de voitures et, lorsqu'il doit immatriculer un véhicule, il lui faut bien évidemment s'en servir.

N'oublions pas qu'il existe un droit constitutionnel qui n'est pas respecté : le libre choix du mode de transport. Très logiquement, l'auteur de la pétition 2100 indique ne pas avoir envie de renoncer à sa voiture en cédant à l'actuelle pression. Les automobilistes payent d'ailleurs très cher ce droit. Et que dire des nombreuses personnes qui font leurs courses en France où les parkings sont gratuits ?

Il est étonnant que des mesures plus intelligentes n'aient pas été prises, alors que ces mesures auraient permis d'accroître le nombre de cyclistes sans créer de désagrément. Dans cette affaire, les grands oubliés sont les piétons, l'auteur de la pétition 2100 évoquant à raison l'exemple de son père. Suite à une modification de trottoir pour les vélos à la route de la Chapelle, celui-ci risque de se faire renverser bien souvent par des cyclistes. C'est la réouverture de la guerre des transports avec de nouveaux conflits vélos-piétons.

Pour l'auteur de la pétition 2100, ces aménagements doivent être repensés, par exemple en rendant les P+R gratuits ou en privilégiant les petites rues pour la mobilité douce.

Durant les débats en commission, des interrogations générales sont apparues. Comment se fait-il qu'en hiver les pistes cyclables soient si peu utilisées en raison de la météo alors que les files d'attente de voitures ne cessent de croître. Il n'est pas possible de mesurer l'ampleur des répercussions de ces aménagements qui, pour certains, sont illégaux. Lorsque l'épidémie sera terminée, les bouchons ne feront que s'aggraver avec les frontaliers et il est nécessaire de trouver des solutions pour permettre à la population de se déplacer.

En 2020, lors des mesures de restriction de circulation au centre-ville, il y a eu un mélange de répression et d'improvisation. Des axes importants ont été brutalement fermés, par pur dogmatisme. Il s'agit là d'écologie punitive, qui consiste uniquement à sévir contre certaines catégories de la population

au lieu d'avoir une politique de bon sens au service tous : piétons, deux-roues, automobilistes, usagers des transports publics.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons, Mesdames et Messieurs les députés, de déposer la pétition 2099 sur le bureau du Grand Conseil et de renvoyer la pétition 2100 au Conseil d'Etat.