



Date de dépôt : 27 février 2023

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour la sécurité sur le chemin de l'école à Sécheron

Rapport de majorité de Stéphane Florey (page 4)

Rapport de première minorité de Sylvain Thévoz (page 37)

Rapport de seconde minorité de Katia Leonelli (page 43)

Pétition (2151-A)

pour la sécurité sur le chemin de l'école à Sécheron

Considérant que :

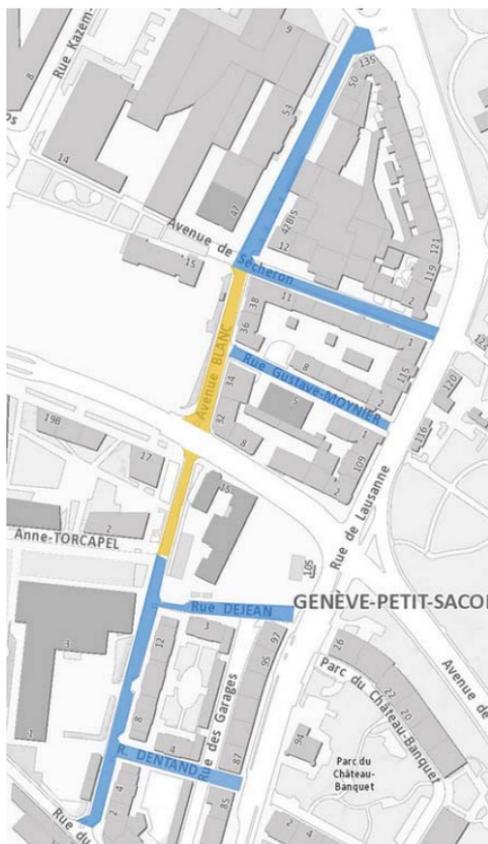
- déjà deux accidents impliquant une voiture contre un enfant ont eu lieu cette année 2022 devant l'école primaire de Sécheron ;
- l'avenue Blanc est traversée chaque jour par un grand nombre de véhicules, ce qui la rend très dangereuse à traverser ;
- cette zone regroupe plusieurs crèches, un EMS, des écoles primaires, un restaurant scolaire, un cycle d'orientation, l'espace de quartier Sécheron, une ludothèque, un parc de jeu, de nombreuses habitations, etc. ;
- les rues de ce quartier subissent un important trafic de transit qui n'a rien à y faire ;
- la régulation des feux au croisement de l'av. Blanc / av. de France est très en défaveur des piétons puisque ceux-ci attendent parfois jusqu'à 2 min 46 sec au rouge pour une phase de vert qui ne dépasse pas 14 secondes, ce qui ne permet pas de traverser en sécurité,

nous demandons :

- la **mise en zone piétonne** de l'av. Blanc sur son tronçon allant de la rue Anne-Torcapel jusqu'au croisement avec l'av. de France puis de ce croisement jusqu'à l'av. de Sécheron ;
- la **mise en zone de rencontre (20 km/h)** du reste de l'avenue Blanc et des rues alentour (rues Gustave-Moynier, Dejean, Dentand et av. de Sécheron – cf. plan) avec mise en place d'aménagements garantissant le respect des vitesses ;
- une **régulation des feux plus favorable aux piétons** au croisement av. Blanc / av. de France.

Ceci afin que nos enfants puissent enfin aller à l'école en toute sécurité et autonomie, que nos aînés puissent traverser les rues sans crainte et que les habitants du quartier puissent se rencontrer.

N.B. 280 signatures¹
M^{me} Mathilde Brenner
9, avenue de Sécheron
1202 Genève



¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 791 signatures électroniques.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Stéphane Florey

La commission des pétitions a étudié la pétition 2151 dans ses séances du 21 novembre, 12 décembre 2022 et du 16 janvier 2023 sous la présidence de M. Alexis Barbey.

A également assisté à ces séances, M^{me} Nadia Salama, Secrétaire scientifique du Secrétariat général du Grand Conseil. Qu'elle soit ici remerciée pour son travail très apprécié par la Commission.

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

1. Audition de M^{mes} Tamara Faundez et Mathilde Brenner et M. Thibault Schneeberger, pétitionnaires

En préambule, M^{me} Brenner indique être urbaniste de profession et maman d'un enfant scolarisé à l'école de Sécheron.

M^{me} Faundez mentionne être pédiatre et être également maman de deux enfants scolarisés dans cette école.

Concernant la pétition, elle explique que ce quartier abrite 6000 habitants et plusieurs écoles ainsi que trois crèches, soit 1530 enfants qui se déplacent dans ce périmètre. Elle signale que deux feux piétons sur l'avenue Blanc sont très défavorables aux piétons avec des temps d'attente très longs de 2 minutes et 46 secondes. Elle ajoute que le vert quant à lui dure 12 secondes. Elle mentionne également que le trafic de transit sur l'avenue Blanc est important et précise que des véhicules stoppent tous les jours sur le passage piéton. Pour ces raisons de nombreux parents n'osent pas envoyer seuls leur enfant à l'école.

Elle déclare ensuite que trois zones à 40 km/h se trouvent devant les écoles avec deux patrouilleuses scolaires et que des campagnes de sensibilisation sont réalisées en début d'année. Les informations sont importantes mais, selon elle, le sentiment d'insécurité demeure. Elle se demande alors pourquoi ne pas sensibiliser les fautifs, soit les véhicules et ralentir les vitesses autorisées. Elle déclare que deux accidents se sont produits en 2022. Elle rappelle qu'en Suisse, 400 enfants entre 6 et 14 ans sont accidentés à cause de véhicules. Elle explique que l'un de ces deux enfants a gardé des séquelles psychologiques.

C'est pourquoi, la pétition demande une régulation des feux plus favorable pour les piétons, la piétonnisation de deux tronçons sur l'avenue Blanc et une réduction de la vitesse à 20 km/h. Elle précise que 4000 véhicules passent par la rue du Valais, 1500 à l'avenue Blanc, 1000 à l'avenue des Garages, 700 à la rue Dentand et 600 à la rue Dejean, 2500 à l'avenue de Sécheron et 400 par la rue Gustave-Moynier ainsi que 6000 par l'avenue de France.

Elle déclare encore qu'il y a 3 places de livraison à l'avenue Blanc ainsi que 22 places côté Nord et 7 côté Sud ainsi que plusieurs places vélos et deux-roues qui se trouvent sur les tronçons que les pétitionnaires aimeraient piétonniser. Elle indique par ailleurs que plusieurs parkings dans le voisinage existent dont celui de Biotech qui est vide.

Pour conclure, elle évoque alors les « Rues aux Ecoles » de Paris qui ont été fermées au trafic, ou celles de Londres qui sont fermées aux heures d'entrée et de sortie des écoles et signale que 84% des parents qui ont été sondés sont favorables à ce principe de « Rues aux Ecoles ». Elle pense que le rôle des parents et des responsables politiques est de protéger les enfants.

Un commissaire UDC remarque que le premier accident évoqué s'est déroulé à 18h sur la chaussée.

M^{me} Faundez répond que l'enfant n'était effectivement pas sur le passage piéton.

Le commissaire demande encore s'il y a des patrouilleuses scolaires tout le long du chemin de l'école.

M^{me} Brenner répond qu'il y a deux patrouilleuses scolaires et M^{me} Faundez précise qu'il manque une patrouilleuse à la Voie-Creuse.

M^{me} Brenner ajoute qu'il n'y a pas non plus de patrouilleuse à la rue du Valais. Elle précise que plusieurs familles ont demandé des patrouilleuses mais n'ont pas eu de réponse jusqu'à maintenant.

Une commissaire PDC demande quelle est la position de la Ville de Genève.

M^{me} Faundez répond avoir été auditionnée il y a deux semaines par la commission des pétitions du Conseil municipal et ne pas avoir encore eu de réponse.

Une commissaire PLR demande si la rue est à sens unique et depuis quand a été mis en place le 40 km/h.

M^{me} Faundez répond qu'elle est partiellement à sens unique. Par ailleurs, elle ignore de quand date le 40 km/h mais précise que seuls trois tronçons situés devant les écoles sont à 40 km/h.

Un commissaire Socialiste demande si les parkings publics sont très fréquentés.

M^{me} Faundez répond que la majorité de ces parkings ne proposent pas de panneau indiquant le taux de fréquentation comme on peut le voir au centre-ville. Il est donc difficile de connaître les taux d'occupation.

Le commissaire demande encore s'il y a des offres pour les parkings publics.

M^{me} Brenner répond qu'il y a surtout des offres pour des places en dehors de la localité mais elle déclare que les montants sont élevés.

M^{me} Faundez précise qu'il est question de 200.- pour une vignette mensuelle alors que le macaron est de 200.- annuellement.

M^{me} Brenner ajoute que les P+R à proximité génèrent également du trafic de transit. Elle pense qu'il serait judicieux que le même traitement soit appliqué pour les habitants de ce quartier.

M. Schneeberger rappelle que les baux des pendulaires vont être résiliés et pense qu'une bonne partie des véhicules pourrait être retenue plus en amont, ce d'autant plus que la desserte en train est efficace. Il pense qu'il devrait être possible de négocier avec le propriétaire du parking de Biotech la vingtaine de places de stationnement qui seraient supprimées en raison de la piétonnisation demandée.

Un deuxième commissaire Socialiste déclare être interpellé par le trafic de transit. Il rappelle que 68% de la population a voté la réduction du trafic de transit. Il se demande alors quelles sont les raisons de cet immobilisme.

M^{me} Faundez déclare que des mesures ont bien été prises mais le trafic de transit demeure. Elle précise que tous les habitants de ce quartier adhèrent à cette pétition.

M^{me} Brenner ajoute que de nombreuses voitures veulent éviter deux feux qui se trouvent sur la rue de Lausanne et passent par le quartier, notamment par l'avenue Blanc. Elle remarque que cette rue est à 50 km/h et que les véhicules y accélèrent.

M. Schneeberger mentionne que l'avenue de France n'a pas pour vocation de rester dans le réseau primaire, contrairement à l'avenue de la Paix et la rue de Lausanne. Il pense dès lors que piétonniser ces tronçons et passer ces rues à 20 km/h permettrait de décourager ces véhicules de transit.

Un commissaire UDC rappelle que les automobilistes qui passent devant l'école de l'avenue Blanc savent qu'ils sont devant une école grâce au marquage au sol. Il demande s'il y a eu des accidents lors des années précédentes.

M^{me} Faudez ne pense pas qu'il faille attendre des accidents plus graves pour réagir. Elle ne peut pas donner de chiffres. Elle mentionne que le quartier a été très touché par l'accident d'un enfant suivi d'un délit de fuite. Elle observe encore que les sentiments d'insécurité sont fréquents dans ce quartier.

Le commissaire acquiesce mais remarque tout de même que les pétitionnaires ont attendu dix ans pour réagir.

Une commissaire PLR se demande si les pétitionnaires se sont entretenus avec le Conseil administratif.

M. Schneeberger répond que la pétition a été déposée devant le Conseil municipal uniquement.

La commissaire demande si un cheminement de trafic a été envisagé si des tronçons étaient piétonnisés.

M^{me} Brenner répond qu'il ne s'agit pas de bloquer les passages des habitants mais bien de décourager le trafic de transit.

La commissaire remarque que la rue Gustave-Moynier serait donc en cul-de-sac. Ce à quoi acquiesce M. Schneeberger.

Un commissaire d'EàG demande ce qu'il en est du soutien des habitants et si les signatures ont été recueillies dans ce quartier. Il se demande aussi si l'association des habitants et l'association des parents d'élèves ont pris position sur cette pétition.

M^{me} Brenner répond que l'association des parents y a même apposé son logo. Elle ajoute que tout le monde a signé lors de la fête de l'école. Elle mentionne que l'école privée de la Découverte a demandé une patrouilleuse il y a deux ans et soutient pleinement les pétitionnaires. Elle remarque qu'il en va de même du collectif des associations de quartier tout comme plusieurs commerçants.

M^{me} Faudez ajoute que le directeur de l'établissement sociomédical a exprimé son soutien oral. Elle répète que le soutien est général, certains craignant simplement une réduction de l'offre de stationnement.

Une commissaire PLR demande si ces piétonnisations interdiraient l'accès à certains logements.

M^{me} Brenner répond par la négative en déclarant que les logements existants sont desservis par d'autres rues.

M^{me} Faudez ajoute que des poteaux sont également envisageables comme en vieille ville pour permettre aux habitants d'accéder chez eux.

Un commissaire Socialiste déclare être touché par la question des enfants qui payent un tribut à un modèle de déplacement archaïque. Il se demande ce qu'il faut penser de la liberté de mobilité des enfants qui sont des citoyens.

M^{me} Faundez répond que les enfants n'ont pas le droit de voter mais ont autant de droits de circuler que les adultes. Elle remarque que c'est un point que sa présentation n'a pas soulevé mais qui aurait pu l'être.

M^{me} Brenner précise que la piétonnisation qui est proposée porte sur un tronçon qui est très utilisé par les enfants qui passent par là pour se rendre à la cantine.

M. Schneeberger mentionne que cet espace semble anodin mais que la situation est vraiment traîtresse. Il rappelle que les enfants ont perdu 91% de leur autonomie dans les espaces publics depuis les années 1950. Il pense qu'il serait temps de respecter la constitution pour rendre cette liberté aux enfants.

Le commissaire déclare que la nécessité d'accompagner les enfants à l'école implique que l'un des deux parents doit sacrifier une partie de son temps de travail et de sa vie professionnelle. Il se demande à cet égard quel est le coût caché de cet accompagnement.

M^{me} Brenner répond que des parents quittent leur travail plus tôt juste pour accompagner leur enfant à travers un chemin.

Une commissaire PLR demande s'il y a un pedibus qui est organisé dans le quartier.

M^{me} Faundez répond que le quartier est tellement petit qu'il n'y a pas de pedibus instauré. Toutefois, les enfants qui viennent de la Voie-Creuse se rendent à l'école ensemble.

2. Propositions d'auditions

Lors de la discussion, la Commission décide d'auditionner le Major Patrick Pulh, chef de la police routière pour obtenir les chiffres sur l'accidentologie de l'ensemble du quartier visé par la pétition. Et en fonction des réponses, la décision sera prise d'auditionner le Département des infrastructures (DI) ou de la sécurité, population et santé (DSPS).

3. Audition du Major Patrick Pulh, Chef de la police routière (DSPS)

M. Pulh prend la parole et déclare avoir préparé une infographie afin de situer les lieux. Il mentionne que deux accidents se sont produits en 2022, le premier impliquant un enfant de 4 ans étant le plus grave avec un engagement de son pronostic vital. Il ajoute que les accidents précédents qui se sont

produits au cours des années antérieures n'avaient pas de lien avec des piétons ou l'école. Il précise que l'un de ces deux accidents s'est déroulé sur un passage piéton non signalé, le trottoir étant masqué par des places de parc. Il remarque qu'il serait possible de revoir l'aménagement de ce lieu pour pallier ce défaut. Il pense que c'est un point qui mériterait une amélioration.

Cela étant, il rappelle que les zones incriminées proches de l'école ou de l'EMS sont déjà à 40 km/h et relativement restreintes en termes d'espace. Il précise que la vitesse n'est en l'occurrence pas excessive sur ces tronçons. Il ajoute que créer une zone de rencontre nécessiterait de revoir totalement le plan de quartier, un projet qui devrait être pris en charge par l'Office cantonal des transports et que les mesures devraient aussi se développer sur l'ensemble du quartier.

Un commissaire UDC demande si ce quartier est réputé dangereux ou si les événements qui s'y produisent sont similaires à ceux des autres quartiers. Il mentionne que les pétitionnaires ont dépeint une situation particulièrement horrible.

M. Pulh répond par la négative en déclarant que les deux accidents de 2022 sont les plus graves qui se sont produits dans ce quartier. Il ajoute qu'il n'y a pas eu de demande de contrôle pour ce quartier. Il précise que ce sont généralement des accidents bagatelles qui ne nécessitent pas de rapports de police.

Le commissaire se demande dès lors si les demandes des pétitionnaires ne sont pas disproportionnées.

M. Pulh répond que cela nécessiterait de revoir complètement le plan de quartier puisque toutes les petites rues seraient impactées. Il ajoute qu'une analyse de fonds devrait également être menée par l'Office cantonal des transports (OCT).

Une commissaire des Verts remarque que l'avenue de France a un débit important et se demande s'il serait possible d'améliorer la sécurité des piétons sur cet axe qui est emprunté par des enfants en augmentant le temps de passage de la phase verte des feux piétons.

M. Pulh répond que l'avenue de France est un axe principal et que la sécurisation optimale des piétons ne dépend guère de l'augmentation de la phase verte mais plutôt de l'accompagnement d'une patrouilleuse. Il remarque qu'une passerelle pourrait être une mesure.

Une commissaire Socialiste demande pourquoi le fait de créer une zone de rencontre sur le tronçon devant l'école devrait impacter le reste du quartier.

M. Pulh répond que certaines rues sont en sens unique et qu'il serait donc nécessaire de revoir les accessibilités.

Un commissaire MCG déclare qu'il y a de nombreux bureaux derrière l'école et remarque que les collaborateurs passent aussi par l'avenue Blanc. Il ajoute que si ce tronçon est fermé, les problèmes qui seront générés seront nombreux puisque les automobilistes devront repartir en direction de la gare.

M. Pulh ne peut dire quel sera exactement l'impact mais mentionne que ce dernier est certain.

4. Discussion

Un commissaire UDC ne souhaite pas d'autres auditions et préconise un vote immédiat. Il pense que la Commission a suffisamment d'éléments pour se rendre compte de la situation. Il ajoute que l'on ne peut que regretter les accidents qui se sont produits dans ce quartier, toutefois au vu de la situation décrite par le Major Pulh, il juge que cette pétition est alarmiste. Il ne croit pas qu'il soit nécessaire de lancer un réaménagement complet du quartier. Il propose le dépôt de la pétition sur le bureau.

Un commissaire d'EàG déclare que le major Pulh a botté en touche lorsqu'il était question de l'aménagement du quartier tout en indiquant qu'il était possible d'améliorer la situation. Il pense dès lors qu'il serait opportun d'entendre l'OCT n'étant pas en mesure de formuler une réponse compte tenu du manque d'informations.

Les groupes PDC, Socialiste et Verts pensent également opportun d'auditionner l'OCT.

Le président passe au vote de l'audition de l'OCT :

Pour : 12 (1 EAG, 3 S, 2 V, 2 PDC, 4 PLR)

Contre : 1 (1 UDC)

Abstention : 2 (2 MCG)

L'audition de l'OCT est acceptée.

5. Audition de M. Thierry Messenger, Directeur régional Lac-Rhône de l'Office cantonal des transports (OCT)

M. Messenger rappelle les considérants de la pétition en indiquant que la police s'est déjà exprimée au sujet des deux accidents qui se sont produits dans ce quartier. Il évoque ensuite la hiérarchie routière du quartier en montrant un plan et en rappelant que la propriété des infrastructures relève de la Ville de Genève. Il mentionne que le réseau de quartier est important et remarque que créer une zone de rencontre, voire une zone piétonne, serait cohérent. Il répète

qu'un tel projet relèverait de la Ville de Genève. Il déclare en revanche que la programmation du feu est de compétence cantonale, feu qui gère différents flux, le tram et les flux piétonniers. Il explique que le carrefour en question, entre l'avenue Blanc et l'avenue de France, a déjà fait l'objet d'une amélioration, ce avant que la pétition soit déposée. Il remarque que ce carrefour est adaptatif, le feu vert étant en permanence sur l'avenue de France ce qui permet au tram de passer immédiatement. Il observe que les véhicules sont quant à eux détectés, tout comme les piétons, ce qui entraîne une phase de feux verts. Il ajoute que la durée du temps de vert, pour les piétons, est de 18 secondes, soit 4 secondes de mieux qu'au préalable, avec en outre un fonctionnement-école qui permet de gagner 5 secondes de plus lorsqu'un enseignant appuie longuement sur le bouton. Il précise que le temps d'attente entre le premier appui sur le bouton et le passage au vert du feu est en moyenne de 55 secondes sur les 1756 demandes enregistrées pendant la première semaine de décembre dernier. Il précise également que dans 2,2% des cas, le temps est supérieur à 120 secondes et une seule fois supérieur à 180 secondes. Il observe qu'un travail est en cours pour supprimer les temps d'attente supérieurs à 2 minutes, des délais très longs inhérents à des trams qui se suivent.

Un commissaire PLR demande si d'autres rues sont équipées de ce bouton-école. Il se demande également s'il n'y a pas des effets en cascade avec une piétonnisation de ces rues.

M. Messenger pense qu'il y a d'autres passages piétons dotés du bouton-école. Il déclare ensuite que la Ville de Genève devra faire une analyse pour estimer les effets d'une piétonnisation dans ce quartier. Cependant il rappelle qu'une piétonnisation a toujours des conséquences.

Une commissaire PLR déclare qu'une partie de la problématique relève donc de la Ville de Genève, alors que la seconde a déjà été améliorée.

M. Messenger acquiesce en mentionnant qu'il reste à résoudre les temps d'attente des piétons qui sont supérieurs à 2 minutes.

La commissaire demande alors quels sont les délais d'attente pour régler ce problème et si cette amélioration répondra aux demandes des pétitionnaires.

M. Messenger espère qu'une solution sera trouvée avant l'été et qu'elle répondra aux attentes concernant ce point.

Pour finir, la commissaire demande ce qu'il faut penser des revendications des pétitionnaires.

M. Messenger répond que l'office de l'urbanisme échange avec les acteurs du quartier et pense que les améliorations à apporter sont envisageables en

mettant les places qui sont en épi en linéaire. Il répète que créer une piétonnisation entraîne des contraintes.

Un commissaire MCG remarque que les feux passent au vert de part et d'autre dans le même temps, ce que M. Messenger acquiesce.

Une commissaire des Verts demande si soutenir cette pétition permettrait de soutenir l'office dans ses efforts pour réduire les temps d'attente des piétons.

M. Messenger ne peut pas présumer des effets de la transmission de cette pétition au Conseil d'Etat. Il ajoute que ce quartier appartient à la zone dont la priorité est donnée à la mobilité douce et au transport collectif, deux modes entre lesquels il faut apporter un arbitrage. Il répète que l'objectif est de supprimer les temps d'attente aux feux supérieurs à 120 secondes.

Un commissaire Socialiste demande si le temps maximal d'attente peut être calculé.

M. Messenger répète que les statistiques indiquent que le temps maximal est dans 2,2% des cas supérieur à 2 minutes. Il ajoute que la solution serait de stopper le second tram qui suit un premier pour éviter des temps d'attente trop longs pour les piétons. Il signale que cette analyse est spécifique à ce feu.

Le commissaire évoque le trafic de transit et remarque que c'est l'un des vœux des pétitionnaires. Il demande quelles pourraient être les mesures envisageables pour supprimer ce trafic.

M. Messenger répond avoir peu d'éléments significatifs et quantitatifs pour ce quartier. Il pense que le premier pas est de réaliser des études pour obtenir des éléments. Cela étant, il mentionne que ce trafic génère son propre trafic compte tenu des activités qui existent dans ce périmètre. Il déclare que fermer l'avenue Blanc serait une mesure radicale mais qu'il faudrait en estimer les effets. Il ajoute qu'il y a donc une pesée d'intérêts à réaliser.

Le commissaire demande s'il y a un lien entre les accidents et les temps de passage.

M. Messenger acquiesce en déclarant que plus les temps d'attente sont longs, plus les risques de voir un piéton violer le feu rouge augmentent.

Une commissaire des Verts déclare qu'il n'est pas possible de traverser ce carrefour lorsque le feu est au rouge. Elle mentionne que le boulevard est important et principal et elle se demande s'il n'y a pas un impact psychologique dans un contexte de cette nature. Elle se demande également comment travailler sur cet aspect psychologique.

M. Messenger répond que cette dimension effrayante permet justement de retenir les piétons de traverser lorsque le feu est rouge. Il remarque que les aménagements de nos jours sont déclinés différemment et que les débats

portent plutôt sur des engazonnements des plateformes des arrêts de tram. Il s'agit là d'un débat purement urbanistique.

6. Discussion et votes

Un commissaire Socialiste propose l'audition des services de M^{me} Perler.

Une commissaire PLR signale que la pétition sera traitée la semaine prochaine en Ville de Genève. Elle se demande dès lors si cette audition est nécessaire.

Le commissaire Socialiste mentionne que la Commission pourrait tout de même apprendre quels sont les projets de la Ville.

Le président passe au vote de l'audition de la Ville de Genève :

Pour : 6 (2 Ve, 3 S, 1 EAG)

Contre : 9 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)

Abstention : 0

Cette demande d'audition est refusée.

Le groupe UDC propose de voter cette pétition et de la déposer sur le bureau du Grand Conseil. Il observe que ce problème concerne la Ville de Genève et ajoute qu'il est surtout question d'un sentiment d'insécurité et de rien d'autre, comme l'a démontré l'audition du Major Pulh.

Le groupe PDC remarque que certaines demandes de la pétition sont pertinentes et que le canton y a déjà répondu. Pour le reste, il constate que cela concerne la Ville de Genève. Il votera également le dépôt de la pétition.

Le groupe des Verts répond qu'il est regrettable de ne pas entendre la Ville de Genève puisqu'il aurait été possible d'avoir une image complète de la situation. Elle remarque que la plupart des invites sont recevables et déclare qu'il votera pour le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

Le groupe Socialiste fait le même constat que le groupe des Verts, sachant que la plupart des aménagements sont réalisés conjointement entre la Ville et le canton. Il rappelle que les inquiétudes sont réelles dans la plupart des quartiers avec des trafics de transit qui peuvent rouler très vite. Il signale que certaines zones ne sont plus praticables pour les piétons en raison du nombre de voitures. Il votera également le renvoi au Conseil d'Etat.

Le groupe MCG votera en faveur du dépôt de cette pétition qui relève de la Ville de Genève. Il estime que le canton a fait ce qu'il devait pour la partie qui le concerne.

Le groupe Ensemble à Gauche mentionne que déposer cette pétition serait un signal malheureux. Il votera également le renvoi au Conseil d'Etat.

Le groupe PLR votera aussi le dépôt de cette pétition. Il ajoute partager les avis qui ont été émis précédemment et pense que la séparation des pouvoirs doit être respectée. Il ajoute constater également que le canton s'est déjà saisi du sujet pour ce qui le concerne.

Le président passe ensuite au vote du renvoi de la P 2151 au Conseil d'Etat :

Pour : 6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Contre : 8 (1 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Abstention : 0

Le renvoi de la P 2151 au Conseil d'Etat est refusé.

Le président passe alors au vote du dépôt de la P 2151 sur le bureau du Grand Conseil :

Pour : 8 (1 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Contre : 6 (1 EAG, 2 Ve, 3 S)
Abstention : 0

Le dépôt de la P 2151 est accepté.

La commission nomme M. Florey comme rapporteur de majorité. M^{me} Leonelli et M. Thévoz annoncent chacun un rapport de minorité. Le délai de dépôt est convenu au 7 mars 2023 et le débat est choisi en catégorie II (30').

La majorité de la commission des pétitions vous invite à faire vôtres ses conclusions et à voter le dépôt de la pétition 2151 sur le bureau du Grand Conseil.

SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE...

PÉTITION «POUR LA SÉCURITÉ SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE À
SÉCHERON»

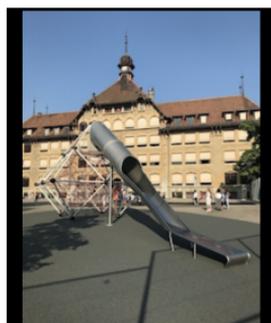
21 NOVEMBRE 2022

PRÉSENTATION PAR MESDAMES BRENNER MATHILDE ET FALINDEZ TAMARA



PLAN

- A. Quartier de Sécheron
- B. Quels sont les dangers?
- C. Témoignages des habitants
- D. Qu'est ce qui est déjà en place?
- E. Demandes de la pétition
- F. Que fait-on ailleurs?
- G. Conclusion



QUARTIER DE SÉCHERON

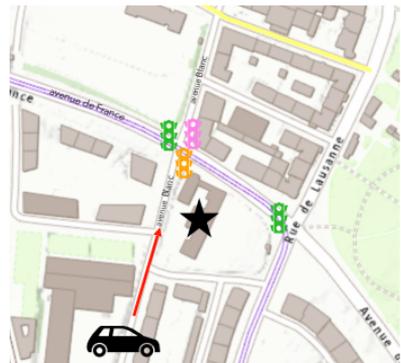
- En 2019: **6000 habitants** dans le quartier *
- Ecoles: CO Sécheron (env. 650 élèves), Ecole primaire Sécheron (env. 400 élèves), Ecole de la Découverte (env. 230 élèves) et 3 Crèches (env. 250 enfants)
= **1530 enfants se déplacent**
- Mais aussi: EMS Stella (60 résidents), une Ludothèque / Espace de Quartier, un restaurant scolaire (74% des enfants) ** = env. **290 enfants** traversent l'av. Blanc chaque midi

* <https://statistiques.ch/2019/04/24/le-quartier-de-sécheron-est-encore-plus-diversifié/>

** <https://www.gare.ch>

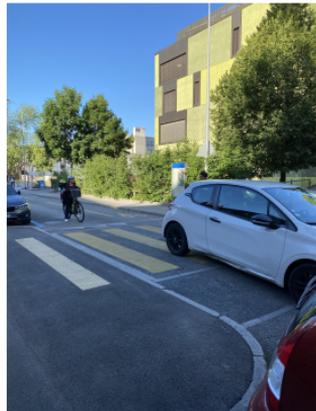
QUELS SONT LES DANGERS?

- 2 feux piétons de l'avenue de France très défavorables aux piétons
 - Rouge entre 50sec jusqu'à 2min46sec
 - Vert pendant 12 secondes
- Trafic de transit **important** dans l'avenue Blanc
- Voitures accélèrent **DEVANT** l'école Sécheron pour passer au vert (très court)
- Voitures tournent depuis l'avenue de France vers l'avenue Blanc avec feu clignotant, sans aucune visibilité



SITUATIONS QUOTIDIENNES

SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE...



TÉMOIGNAGES

« Je n'ose pas envoyer mon enfant seul à l'école parce qu'il y a deux carrefours à traverser.

Les voitures ne respectent pas la priorité des piétons sur les passages. »

— Parent d'élève de 5P

« Les voitures sont parkées de manière à ce que la visibilité est encombrée. Cela est un vrai danger pour un enfant qui passe seul derrière. C'est pour cette raison que ma fille ne peut pas aller seule à l'école, même si elle aimerait bien le faire pour gagner de l'autonomie. »

Mère de fille de 8 ans/ Sécheron.

« Nous irions plus souvent au parc de jeu s'il n'y avait pas autant de trafic! »

— Habitants des immeubles de la rue Dentand

« On n'arrive jamais à traverser le passage piéton avant qu'il ne commence à clignoter... »

Mon plus petit se plaint que je doive le tirer par le bras à chaque fois qu'on traverse! »

— Maman d'élève de 3 P et âge pré-scolaire

« Les véhicules parfois ont un délai de freinage trop court... et lorsque la voiture s'arrête elle est beaucoup trop proche de nous. »

— Fille de 5P et son petit frère de 1P

« J'ai failli être renversé par une voiture qui a accéléré quand j'allais récupérer une livraison de l'autre côté de la route »

— employé d'un café de l'Avenue Blanc

« Ce passage piéton juste devant l'école est souvent le lieu où mon fils cadet retrouve son meilleur ami. Avec l'excitation des retrouvailles ils oublient parfois d'être prudents et les chauffeurs arrivent habituellement très vite malgré le ralentisseur. Ce serait un soulagement pour moi si cette rue pouvait devenir piétonne. »

— Papa élève de 5P

MESURES EXISTANTES

– Limitation à **40 km/h** avec ralentisseurs (3 zones):

- ★ Ecole Primaire Sécheron
- ★ Ecole La Découverte
- ★ C.O. Sécheron (av. Blanc)

(**50 km/h** presque partout ailleurs)

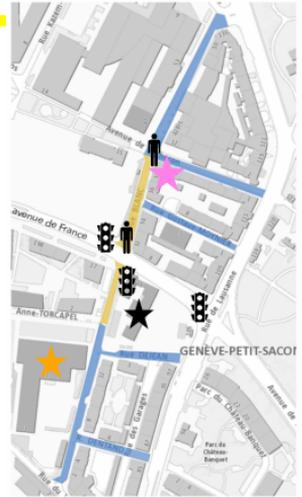


– Patrouilles scolaires lundi au vendredi :
7h35-8h50 / 11h30-11h55 / 13h05-14h05 / 16h-16h25

- croisement avenue de France - avenue Blanc
- croisement avenue Blanc - avenue de Sécheron



– Feux piétons = av. France et av. Blanc



CAMPAGNES DE SENSIBILISATION

• Campagnes de prévention Sécurité sur le Chemin de l'Ecole (campagne BPA)

• La Police dans les classes

• Pédibus (prévention ATE)

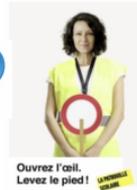
• Présentation des patrouilles scolaires

• Dépliant TCS



Beaucoup d'informations pour les enfants mais quel est le vécu quotidien?

- Reste un sentiment d'insécurité
- On sensibilise les victimes ou lieu de limiter le champ d'action des responsables
- Pourquoi ne pas ralentir les voitures?



POURQUOI LANCER CETTE PÉTITION ?

2 ACCIDENTS DEVANT L'ÉCOLE SÉCHERON (AV. BLANC) EN QUELQUES MOIS

- **Hiver 2022: une jeune fille de 12 ans traverse vers 18h et une voiture la heurte**
 - Conséquences: plus de peur que de mal. Ambulance sur place
- **Mars 2022: un enfant de 4 ans traverse sur le passage piéton avec son père, heurté par un minibus**
 - Conséquences: ambulance et Police sur place, une nuit d'hôpital et des blessures légères mais beaucoup de peur et un enfant encore perturbé plusieurs mois après



Chaque année, en Suisse, quelques **400 enfants entre 6 et 14 ans sont accidentés** sur leur trajet scolaire. **80 d'entre eux sont grièvement blessés et 2 décèdent.**

Source: Spa - Bureau de prévention des accidents

EXTRAITS DE « LA TRIBUNE DE GENÈVE » DU 18 OCTOBRE 2022
TÉMOIGNAGE DE LA MAMAN DE GRANIT, 4 ANS

« J'ai vu mon fils allongé sur le trottoir, il était conscient, il pleurait beaucoup. L'ambulance est arrivée très vite. **Je n'entendais plus rien, les minutes ont été très longues jusqu'à ce qu'on me dise qu'il allait bien...** »

« Il a eu beaucoup de chance! C'est un miracle! Le plus dur cela a été à la maison ensuite, de **le voir en souffrance, le refus de manger, le refus de jouer.** On m'a dit que c'était normal. »

« Mon mari me dit que dès qu'il ferme les yeux, **il revoit l'accident...** »

COMBIEN DE VÉHICULES?

CHIFFRES TRANSMIS PAR L'AGCM * DATANT DE 2015

Sécheron SUD :

- Rue du Valais ~ 4'000 véhicules/jour
- **Avenue Blanc ~ 1'500/jour**
- Rue des Garages ~ 1'000/jour
- Rue Dentand ~ 700/jour
- Rue Dejean ~ 600/jour



* : SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU GÉNIE-CIVILET DE LA MOBILITÉ



COMBIEN DE VÉHICULES?

CHIFFRES TRANSMIS PAR L'AGCM * DATANT DE 2015

Sécheron NORD :

- Avenue Blanc ~ 3'500/jour
- Avenue Sécheron ~ 2'500/jour
- Rue Gustave-Moynier ~ 400/jour



PARKINGS ALENTOURS

- Parking P+R Sécheron: 412 places
- Parking CO Sécheron: 53 places
- Parking Butini: 563 places
- Parking Wilson: 89 places
- Zones avec macaron « habitant »
 - zone L : Pâquis ou zone N : Sécheron



1: https://www.geneve-parking.ch/fr/PARKINGS/PS_SÉCHERON

PARKING VISIBLEMENT VIDE

PARKING CAMPUS BIOTECH (9 CHEMIN DES MINES)



PHOTOS PRISES DEPUIS AVENUE BLANC 32



LES «RUES AUX ÉCOLES»

Paris : 168 « rues aux écoles »

(dont 114 créées depuis l'été 2020)

– avec barrières amovibles

(accès véhicules d'urgence et de voirie)

– sans barrières

(accès parkings riverains ou livraisons)

Effets observés:

- Augmentation de la marche et vélo pour aller à l'école
- Diminution bruit et pollution
- Meilleure autonomie des enfants
- Réduction du trafic motorisé



Paris, rue Charles-Baudelaire, 12^e arrondissement

LES «RUES AUX ÉCOLES» TEMPORAIRES

Fermeture au trafic motorisé **aux heures d'entrée et sortie de classe**

Londres : 500 « school streets »

(dont 400 créées depuis 2020 !)

Mêmes dispositifs à Lille (F), Périgueux (F), Bruxelles (BE), etc.

- Point faible: soir, week-end et vacances: pas d'amélioration de l'autonomie des enfants



Londres

LES «RUES AUX ÉCOLES» PLÉBISCITÉES

SONDAGE NATIONAL EN FRANCE (OCT. 2022)

- **84%** des parents y sont favorables
- **81%** des parents qui déposent leurs enfants en voiture y sont favorables
- **72%** favorables à une loi impose les rues scolaires aux abords des écoles
- **79%** des parents qui déposent leurs enfants en voiture sont prêts à se garer plus loin et à marcher davantage
- **65%** se déclarent prêts à utiliser un moyen de transport moins polluant

Source: Rousseau S, Cazorla C, Dimitrova Y, Ricard E. Les rues scolaires : une solution pour contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air, plébiscitée par les parents. Bull Epidemiol Hebd. 2022;(19-20):343-9.



Paris, rue de la Bienfaisance, 8^e arrondissement

CONCLUSIONS

POURQUOI SOUTENIR NOS DEMANDES ?

- Cette pétition reflète les **préoccupations des habitants** du quartier de Sécheron (plusieurs demandes concernant la sécurité sur le chemin d'école sont parvenues aux Autorités de la part d'habitants: demande d'augmenter la patrouille scolaire, ralentir le trafic, ...)
- **La vie de nos enfants**, leur autonomie doit faire partie de **nos priorités**
- Rôle des parents et des responsables politiques = **protéger les enfants**
- Arrêtons de faire croire aux enfants que **le plus fort aura toujours raison** = la voiture, le vélo, la trottinette électrique...
- Le trafic doit être **au service de l'homme** et non l'inverse
- N'attendons pas **l'accident fatal** pour réagir!
- **Deux accidents** en 2022 c'est déjà trop!

FUTUR VISAGE?

Voici une illustration de ce à quoi pourrait ressembler l'Avenue Blanc si ce projet voyait le jour...

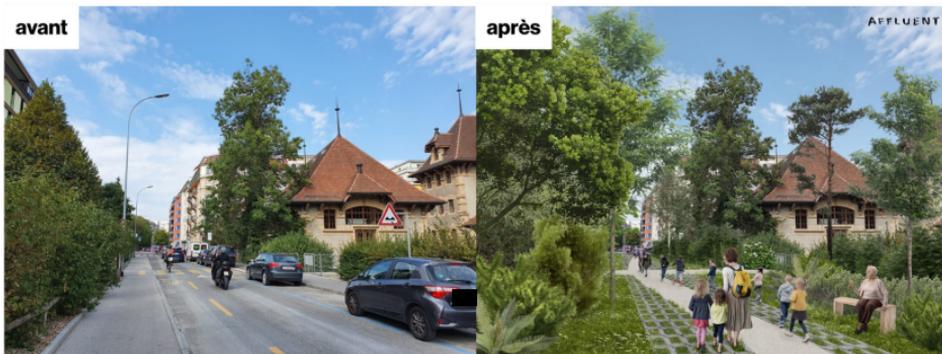


ILLUSTRATION: COLLECTIF AFFLUENT

MEDIAS



Tribune de Genève, 24H, Radio Lac, 20 minutes, Radio Cité...

<https://www.lfta.ch/apres-deux-accidents-voiture-contre-enfant-secheron-se-mobilise-233895663813>

<https://www.lfta.ch/la-pied-rue-des-ecoles-595129753342>

<https://www.radiolac.ch/actualite/geneve/plus-de-1000-signatures-contre-le-traffic-autour-de-lecole-de-secheron/>



Bonjour, je m'appelle mila j'ai 9 ans et je vais à l'école de Sécheron. Je trouve que le feu pour les piétons de l'avenue de France est trop court car je dois courir pour être sûr de traverser au vert. Le passage piétons sans feu de l'avenue Blanc (derrière l'école) a besoin d'avoir une vue dégagée car je ne peux pas aller sur la route pour voir s'il y a une voiture.

Merci de votre attention
Mila

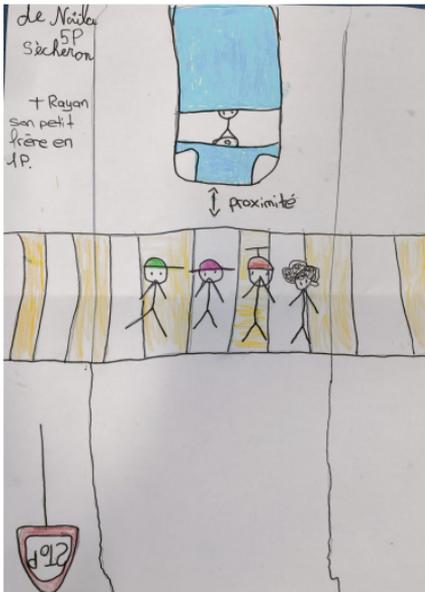
« Bonjour, je m'appelle Mila, j'ai 9 ans et je vais à l'école de Sécheron.

Je trouve que le feu pour les piétons de l'avenue de France est **trop court** car je dois **toujours courir pour être sûr de traverser au vert**.

Le passage piétons sans feu de l'avenue Blanc (derrière l'école) a besoin d'avoir une vue dégagée car **je'ai besoin d'aller sur la route pour voir s'il y a une voiture**.

Merci de votre attention, Mila»





Infrastructures

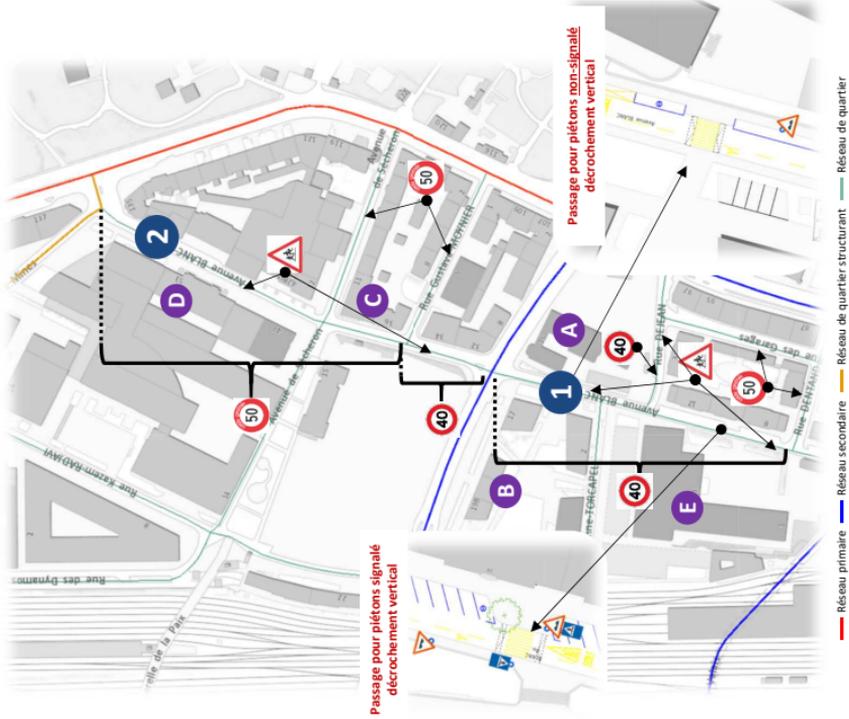
- A** Ecole primaire de Sécheron
- B** EMS Foyer de Sécheron
- C** Ecole "la Découverte"
- D** Institut scolaire "Atlas"
- E** CO Sécheron

Détails des deux accidents 2022

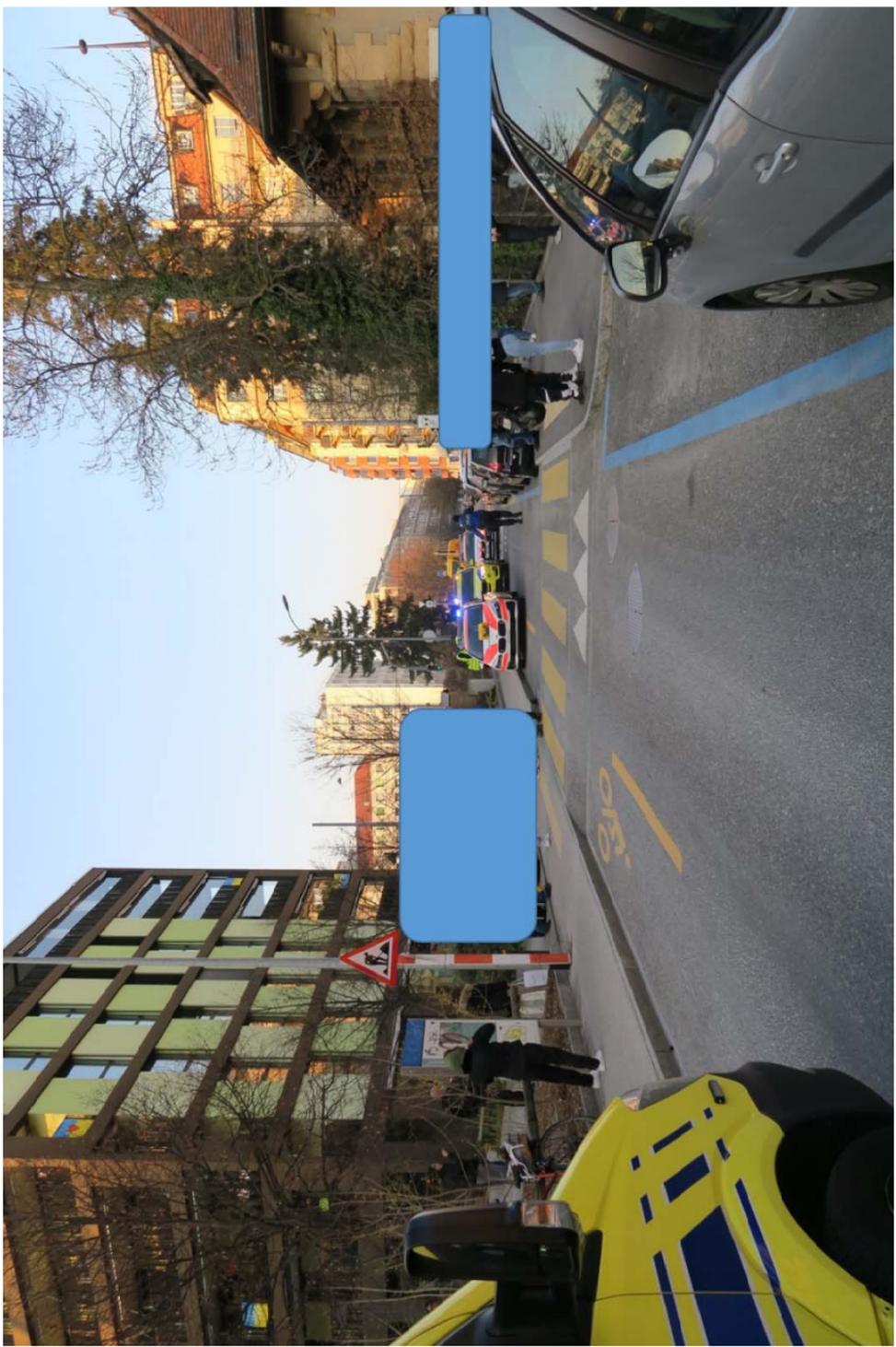
- 1** **Mardi 08.03.2022 à 17h07 à l'avenue Blanc 15**
Accident voiture / piéton – pronostic vital engagé
Enfant de 4 ans qui traversait sur le PPP en drapsienne accompagné de son père.
- 2** **Mercredi 11.05.2022 à 10h00 à l'avenue Blanc 48**
Embarquée d'un motocycle - légères douleurs à l'épaule
Le conducteur a évité un ballon et l'enfant qui suivait, sur la chaussée.

Rétrospective 2019 – 2021

2019	6 accidents - DM	<ul style="list-style-type: none"> • 1 marche arrière imprudente • 2 collision en stationnement • 2 manque d'attention • 1 accident en dépassement
2020	5 accidents - DM	<ul style="list-style-type: none"> • 1 attitude fautive en lien avec une priorité • 1 collision en stationnement • 3 manque d'attention
2021	4 accident - DM	<ul style="list-style-type: none"> • 2 non-respect du signal STOP • 1 collision en stationnement • 1 non-respect du signal Cédez le passage



ANNEXE 3



PÉTITION POUR LA SÉCURITÉ SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE À SÉCHERON P2151

COMMISSION DES PÉTITIONS
AUDITION DU 16 JANVIER 2022



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

16/01/2023 - Page 1

CONSIDÉRANTS

Considérant que :

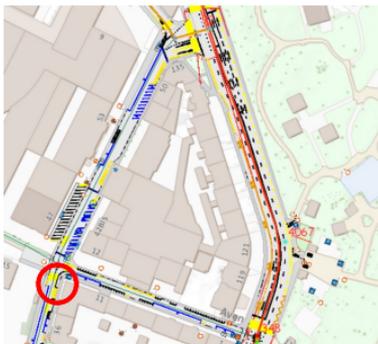
- déjà deux accidents impliquant une voiture contre un enfant ont eu lieu cette année 2022 devant l'école primaire de Sécheron ;
- l'avenue Blanc est traversée chaque jour par un grand nombre de véhicules, ce qui la rend très dangereuse à traverser ;
- cette zone regroupe plusieurs crèches, un EMS, des écoles primaires, un restaurant scolaire, un cycle d'orientation, l'espace de quartier Sécheron, une ludothèque, un parc de jeu, de nombreuses habitations, etc. ;
- les rues de ce quartier subissent un important trafic de transit qui n'a rien à y faire ;
- la régulation des feux au croisement de l'av. Blanc / av. de France est très en défaveur des piétons puisque ceux-ci attendent parfois jusqu'à 2 min 46 sec au rouge pour une phase de vert qui ne dépasse pas 14 secondes, ce qui ne permet pas de traverser en sécurité,

CONSIDÉRANTS

– déjà deux accidents impliquant une voiture contre un enfant ont eu lieu cette année 2022 devant l'école primaire de Sécheron ;

- Accident le mardi 8 mars 2022 à 17h07 au numéro 15 de l'Avenue Blanc :

⇒ Accident entre une camionnette et un enfant de 4 ans sur le PPP,
 ⇒ L'enfant en draineuse vu sa petite taille n'a pas été vu par le chauffeur.



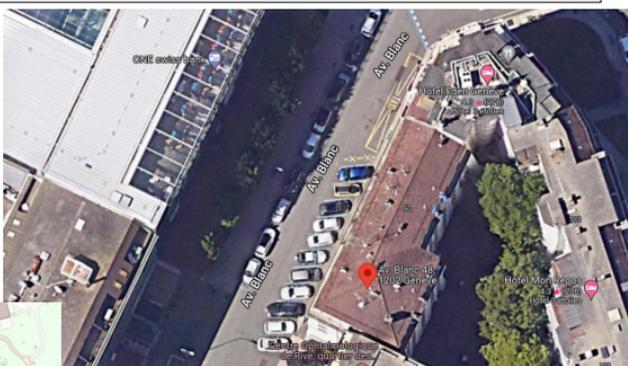
16/01/2023 - Page 3

CONSIDÉRANTS

– déjà deux accidents impliquant une voiture contre un enfant ont eu lieu cette année 2022 devant l'école primaire de Sécheron ;

- Accident le mercredi 11 mai 2022 à 10h au numéro 48 de l'Avenue Blanc :

⇒ Motocycliste est tombé en évitant un enfant qui est sorti en courant entre deux voitures pour rattraper son ballon,
 ⇒ Motocycliste tombé seul en évitant l'enfant



16/01/2023 - Page 4

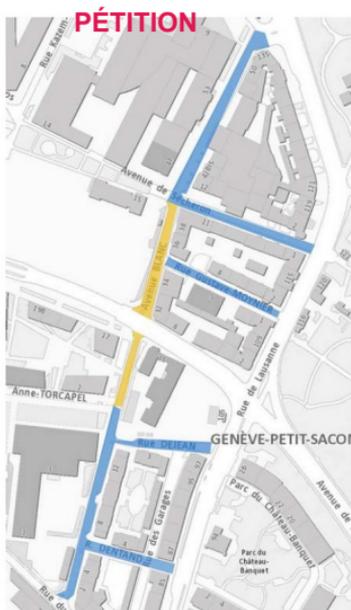
DEMANDES

nous demandons :

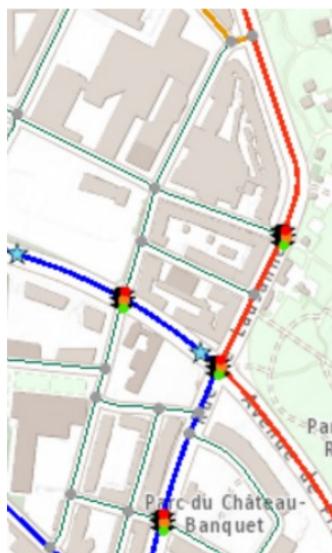
- la **mise en zone piétonne** de l'av. Blanc sur son tronçon allant de la rue Anne-Torcapel jusqu'au croisement avec l'av. de France puis de ce croisement jusqu'à l'av. de Sécheron ;
- la **mise en zone de rencontre (20 km/h)** du reste de l'avenue Blanc et des rues alentour (rues Gustave-Moynier, Dejean, Dentand et av. de Sécheron – cf. plan) avec mise en place d'aménagements garantissant le respect des vitesses ;
- une **régulation des feux plus favorable aux piétons** au croisement av. Blanc / av. de France.

16/01/2023 - Page 5

HIÉRARCHIE DES RUES CONCERNÉES



HIÉRARCHIE ROUTIÈRE



16/01/2023 - Page 6

CARREFOUR FRANCE / BLANC

- Nouvelle programmation : août 2022 (réglages de paramètres en novembre 2022); objectif = amélioration vitesse commerciale des trams
- Fonctionnement adaptatif :
 - Avenue de France vert permanent
 - Mouvements antagonistes sur demande
 - Durées des temps de vert TIM variables en fonction de la demande.
- Priorité maximale offerte aux trams dans les deux directions (le tram ne doit pas s'arrêter);
- **La Traversée piétonne sur l'avenue de France**
 - **durée de vert de 18 secondes** (très confortable);
 - **fonction école** (maintien du bouton-poussoir pendant 5 secondes) : **durée de vert de 22 secondes**

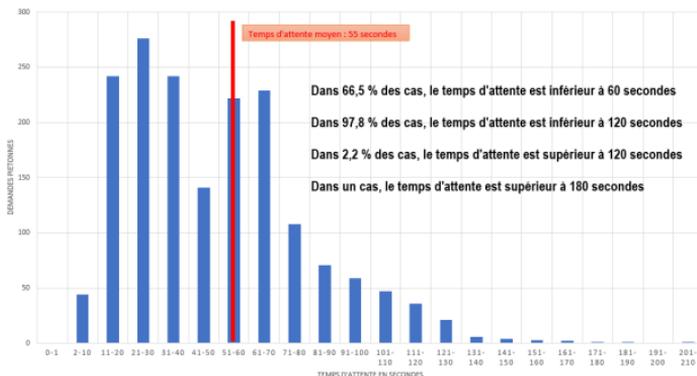


16/01/2023 - Page 7

TEMPS D'ATTENTE DE LA TRAVERSÉE PIÉTONNE

- Une analyse des temps d'attente de la traversée piétonne de l'avenue de France a été réalisée sur la base d'un enregistrement durant la période du 15 au 21 décembre 2022.
- Le temps d'attente entre le premier appui sur le bouton poussoir jusqu'au passage au vert de la traversée piétonne a été mesuré.
- 1756 demandes traitées sur une semaine (la traversée piétonne passe au vert 1756 fois en une semaine).

CLASSIFICATION DES TEMPS D'ATTENTE DE 1756 DEMANDES SUR LA TRAVERSÉE PIÉTONNE SUR L'AVENUE DE FRANCE



16/01/2023 - Page 8

CARREFOUR FRANCE / BLANC - SYNTHÈSE

Depuis les relevés des temps d'attente et des temps de vert par les pétitionnaires, la programmation a été adaptée. Il apparaît alors que les adaptations réalisées répondent aux demandes des pétitionnaires :

Données	Temps
Durée de vert de la traversée piétonne	18 secondes
Durée de vert de la traversée piétonne si demande école	22 secondes
Temps d'attente moyen	55 secondes
Dans 66,5 % des cas le temps d'attente est inférieur à :	60 secondes
Dans 97,8 % des cas le temps d'attente est inférieur à :	120 secondes

Compte tenu de la priorité quasi absolue offerte aux trams et sous certaines conditions (passages de trams dans un sens puis dans l'autre), il est possible mais rare que le temps d'attente soit exceptionnellement trop long (attente supérieure à 2 minutes)

➔ **Travail en cours en vue d'éviter ces attentes supérieures à 2 minutes**

16/01/2023 - Page 9



16/01/2023 - Page 10

Date de dépôt : 6 mars 2023

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Sylvain Thévoz

Comment pourrait-on accepter que des enfants risquent leur vie sur le chemin de l'école du fait d'un trafic de transit envahissant ? Qui pourrait accepter cela comme une fatalité, alors que selon la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), il faut protéger les quartiers du trafic de transit et de ses nuisances et donc les habitantes et habitants, particulièrement les plus vulnérables ?²

Introduction : alerte vampire !

Mesdames et Messieurs les députés, les pétitionnaires nous ont clairement rappelé que ce quartier abrite 6000 habitants, plusieurs écoles ainsi que trois crèches, pour un total de 1530 enfants qui se déplacent dans ce périmètre. Le trafic de transit sur l'avenue Blanc est important. Des véhicules stationnent tous les jours sur le passage-piétons. De nombreux parents n'osent pas envoyer seuls leur enfant à l'école. Deux accidents se sont produits en 2022. L'un des deux enfants touchés a gardé des séquelles psychologiques. Pour rappel, en Suisse, 400 enfants entre 6 et 14 ans sont accidentés à cause de véhicules chaque année. La vie d'enfants est quotidiennement mise en danger et la réaction politique se fait attendre.

Dans ce quartier, trois zones à 40 km/h se trouvent devant les écoles, avec deux patrouilleuses scolaires. Des campagnes de sensibilisation ont lieu en général en début d'année, mais le sentiment d'insécurité demeure. Prendre des mesures structurelles ne peut plus être indéfiniment repoussé. De plus, deux feux piétons sur l'avenue Blanc sont très défavorables aux piétons avec des temps d'attente très longs, ce qui entrave la mobilité et la fluidité de la marche. Le constat dressé par les habitantes et habitants est clair, malgré la LMCE est la volonté exprimée en votation populaire (68% en 2016) d'empêcher le trafic de transit, celui-ci continue de vampiriser l'existence du quartier et menacer la vie des habitantes et habitants.

² <https://www.ge.ch/document/23723/telecharger>

Une pétition équilibrée et raisonnable

La pétition P 2151 demande une régulation des feux plus favorable pour les piétons, la piétonnisation de deux tronçons sur l'avenue Blanc et une réduction de la vitesse à 20 km/h. Devant la menace que fait peser un trafic motorisé sur la vie des habitant-e-s cela est une moindre mesure qui s'apparente à une mise en conformité.

Selon les pétitionnaires, 4000 véhicules passent par la rue du Valais, 1500 à l'avenue Blanc, 1000 à l'avenue des Garages, 700 à la rue Dentand et 600 à la rue Dejean. C'est gigantesque. De plus, 2500 véhicules passent par l'avenue de Sécheron, et 400 par la rue Gustave-Moynier. 6000 véhicules passent par l'avenue de France, ce qui est également totalement démesuré et en contradiction avec la LMCE. Plusieurs parkings existent, dont celui de Biotech, qui est en général vide. Il est possible de faire mieux pour la mobilité dans ce quartier. C'est ce que pensent 84% des parents qui ont été sondés et sont favorables à un principe de « Rues aux Ecoles » afin de protéger la vie des enfants.

Des piétons toujours plus exposés à des comportements sauvages

Le 21 décembre 2022, à Zürich, vers 8 h 15, un passant a trouvé un enfant inanimé dans le Ve arrondissement de Zurich, il a prévenu la centrale d'intervention de la police municipale. Lorsque les secours sont arrivés sur place, ils n'ont pu que constater le décès du garçon. Cet enfant a été victime d'un accident de la circulation avec délit de fuite.³ La place où est survenu l'accident ayant coûté la vie à un garçon de 5 ans avait fait l'objet de nombreux signalements auprès des autorités qui avaient toujours répondu en balayant les arguments de la dangerosité. La famille de la victime était consciente que l'enfant devait emprunter ce dangereux passage pour se rendre au jardin d'enfants. En 2018, elle avait déjà sollicité le service de la circulation de Zurich à ce sujet. Nous sommes à Sécheron placé devant le même genre de situation où la population, les parents d'enfants alertent sur la dangerosité de parcours, sans effet véritable à ce jour. Faudra-t-il encore un drame pour agir ?

Des solutions simples pour préserver la vie

Non, il ne faut pas encore attendre des accidents plus graves avant de réagir. Le quartier a déjà été très touché par cet accident avec délit de fuite. Il n'est pas envisageable de ne rien faire et d'attendre le prochain accident en affirmant

³ <https://www.20min.ch/fr/story/un-passant-trouve-le-corps-sans-vie-dun-enfant-580577657779>

« on ne savait pas » ou en se renvoyant la balle. Le Grand Conseil a une occasion de donner un message pour protéger la vie des enfants à Sécheron et dans nos quartiers. L'avenue de France n'a pas pour vocation de rester dans le réseau primaire, contrairement à l'avenue de la Paix et la rue de Lausanne. Piétonner ces tronçons et passer ces rues à 20 km/h permettra de décourager ces véhicules de transit et préserver la vie des habitants.

Un soutien marqué de tout un quartier à cette pétition

L'association des parents soutient cette pétition. Plusieurs centaines d'habitant-e-s l'ont signée lors de la fête de l'école. L'école privée de la Découverte a demandé une patrouilleuse il y a deux ans et soutient pleinement les pétitionnaires. Il en va de même du collectif des associations de quartier tout comme plusieurs commerçants. Le directeur de l'établissement médico-social a également exprimé son soutien oral. Le soutien est général et massif dans le quartier. L'accident qui a failli coûter sa vie à un enfant du quartier a agi comme un électrochoc invitant à l'action.

Quelle place pour les enfants dans la ville ?

Les enfants n'ont certes pas le droit de voter mais ils ont autant de droits à se déplacer en sécurité que les adultes. La droite se plaît à rappeler que la liberté du mode de transport est inscrite dans la constitution genevoise (art. 190 alinéa 3), certes, mais cela devrait valoir pour toutes et tous. Elle oublie également de rappeler que ce droit est régulièrement bafoué pour les plus vulnérables, qui se voient entraver dans leur mobilité même... et que l'article 190 énonce également que l'Etat : « facilite les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés. » (alinéa 2) et qu'il « encourage la mobilité douce. » (alinéa 4). Les pétitionnaires ont rappelé que les enfants ont perdu 91% de leur autonomie dans les espaces publics depuis les années 1950 à cause du trafic motorisé. Il est grand temps de faire respecter la constitution pour rendre cette liberté aux enfants. La piétonnisation proposée dans cette pétition porte sur un tronçon qui est très utilisé par les enfants qui passent par là pour se rendre à la cantine. Elle vise à les protéger.

Coût économique de l'encadrement défensif des enfants

La nécessité tactique d'accompagner les enfants à l'école implique que l'un des deux parents sacrifie une partie de son temps de travail et de sa vie professionnelle. Des parents quittent leur travail plus tôt uniquement pour

accompagner leur enfant à traverser un chemin, car ils craignent pour sa vie entre l'école et la maison. Cela a un coût pour les entreprises, l'économie. Sécuriser des passages pour les enfants permettrait de libérer du temps pour les parents, les employeurs y gagneraient également.

La police en renfort

La police a rappelé que deux accidents se sont produits en 2022, le premier impliquant un enfant de 4 ans étant le plus grave avec un engagement de son pronostic vital. L'un de ces deux accidents s'est déroulé sur un passage piéton non signalé, le trottoir étant masqué par des places de parc. Il est possible de revoir l'aménagement de ce lieu pour pallier ce défaut. Il est établi que c'est un point qui mérite une amélioration. Créer une zone de rencontre nécessiterait de revoir totalement le plan de quartier, un projet qui devrait être pris en charge par l'office cantonal des transports (OCT). Les mesures devraient ainsi se développer sur l'ensemble du quartier.

L'office cantonal des transports en faveur d'une zone de rencontre ou piétonne

Pour l'office cantonal des transports, créer une zone de rencontre, voire une zone piétonne, serait cohérent. Un tel projet relèverait prioritairement de la Ville de Genève. Concernant les temps d'attente au feu pour les piétons, un travail est en cours pour supprimer les temps d'attente supérieurs à 2 minutes, mais ce sont des délais très longs inhérents à des trams qui se suivent. L'OCT affirme échanger avec les acteurs du quartier et pense que les améliorations à apporter sont envisageables en mettant les places qui sont en épi en linéaire. Créer une piétonnisation toutefois entraîne des contraintes. Ce quartier appartient à la zone dont la priorité est donnée à la mobilité douce et aux transports collectifs, deux modes entre lesquels il faut apporter un arbitrage. Selon l'office cantonal des transports, les mesures envisageables pour supprimer le trafic de transit seraient déjà de réaliser des études pour obtenir des éléments. L'office désigne clairement la Ville de Genève pour cela. Un peu facile, non ?

La Ville de Genève est la ville où la marche à pied est le premier mode de déplacement de Suisse. L'objectif est de protéger le plus faible, soit le piéton. On constate que plus les temps d'attentes sont longs pour les piétons, plus les risques de voir un piéton violer le feu rouge augmentent. De plus, pour les personnes âgées, devoir faire des centaines de mètres pour trouver un passage piéton est un facteur de risque, tout comme pour les enfants d'ailleurs, si les passages piétons ne sont pas judicieusement situés.

Refus d'auditionner les services de la Ville de Genève !

La majorité de droite (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG) a refusé l'audition des services de M^{me} Perler, Conseillère administrative en charge du Département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité en Ville de Genève contre l'avis des partis de gauche (2 Ve, 3 S, 1 EAG) qui ont plaidé contre l'argument qu'il s'agissait principalement d'une prérogative relevant de la Ville et que cela ne concernait pas le canton. Il y a évidemment besoin que le Canton et la Ville ensemble, trouvent des solutions pragmatiques pour améliorer la situation. Il va de soi que de nombreuses décisions de la Ville liées à la mobilité se heurtent au refus du Canton. Un signal politique est donc important pour donner des impulsions novatrices. Malheureusement, la majorité de droite se trouve toujours des excuses pour se déresponsabiliser et maintenir le statu quo néfaste de l'emprise des véhicules motorisés individuels dans les quartiers. Jusqu'à quand ?

Conclusions

La plupart des aménagements sont réalisés conjointement entre la Ville et le canton. Il est faux de laisser entendre, comme l'a fait la majorité de droite de la commission des pétitions, que le Canton n'est pas impliqué dans la recherche de solutions ou que la Ville pourrait en décider sans l'accord du Canton.

Aujourd'hui, les inquiétudes sont réelles dans ce quartier. Avec un trafic de transit vampirisant les quartiers et menaçant la santé et l'existence des habitantes et habitants. Il est inquiétant de voir que le Canton ne semble pas se soucier du trafic de transit ni vouloir le quantifier, rejetant sur les communes la responsabilité de faire des études. Pourtant, si la mise en œuvre de la LMCE est un échec, c'est évidemment au Canton d'en tirer les conclusions. La stratégie de passer le réseau en zone 30 s'est heurtée à un tir de barrage réactionnaire de la droite et des associations provoitures. Faut-il se résigner à ce blocage pour de longs mois, voire plusieurs années, de l'application du plan de modération de la vitesse dans le canton ?

Aujourd'hui, certaines zones publiques ne sont plus sûres en raison du nombre de voitures ou de leur vitesse. Il serait jugé totalement inconscient de laisser des enfants sans surveillance à proximité de certains axes. Ces interdits entravent leur développement et leur autonomie. A cause du trafic motorisé et de ses risques mortels certains quartiers deviennent infréquentables.

Chaque semaine, en Suisse, une quarantaine de personnes sont grièvement blessées ou tuées alors qu'elles se déplacent à pied. Chaque semaine trois piétons perdent la vie, une quarantaine sont blessés grièvement et environ 130

légèrement blessés. Cette moyenne a peu changé durant 10 ans. La relative baisse globale de blessés et tués sur les routes est moins marquée que pour le trafic motorisé qui a lui bénéficié de progrès « technologique » de taille (plus gros, plus lourd, plus puissant) dont les plus fragiles font les frais.

Pour 75% des heurts impliquant un piéton entre 2011 et 2020 c'est la personne au volant d'un véhicule – voiture, camion, deux roues- qui est responsable de l'accident ! Pour rappel, 72% des conducteurs sont des hommes, ce qui devrait inviter à prendre en cause la dimension viriliste et la culture machiste (plus vite, plus fort, plus imposant) dans la prévention routière.

Les piétons ont dix fois plus de chance d'être heurtés par une voiture que par un vélo. Et quand il y a un choc, c'est évidemment monstrueusement plus dangereux en raison du poids et de la vitesse des véhicules motorisés.⁴

Nous voulons protéger les enfants et protéger les plus vulnérables. Dans une Ville et un canton à taille humaine, la marche et les transports en commun devraient s'imposer d'eux-mêmes. Malheureusement la vampirisation des transports individuels motorisés l'empêche encore.

En 2021, Genève s'est révélé le canton le plus dangereux pour les piétons. Avec 2,7 accidents de la route impliquant des personnes à pied pour 10 000 habitants, il se positionne devant Zurich (2,5) et Nidwald (2,5) ! La carte interactive de l'OFROU sur les accidents de la circulation montre qu'en 2021 Genève était le canton le plus dangereux pour les piétons.⁵

Mesdames et messieurs les députés, pour toutes ces raisons, nous vous invitons à renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat afin que nos enfants soient protégés, que la marche à pied soit respectée et que les habitantes et habitants de Sécheron, les parents d'élèves, puissent sans crainte laisser aller leurs enfants à l'école sans risquer la furie de flots de véhicules de transit déboulant dans des quartiers sans égard ni respect pour leurs habitantes et habitants.

⁴ <https://www.tdg.ch/les-pietons-sont-les-oublies-de-la-securite-routiere-361205903079>

⁵ <https://www.20min.ch/fr/story/geneve-un-canton-dangereux-pour-les-pietons-574915553385>

Date de dépôt : 7 mars 2023

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Katia Leonelli

La présente pétition demande la mise en zone piétonne de l'Avenue Blanc sur le tronçon allant de la rue Anne-Torcapel jusqu'au croisement avec l'av. de France puis de ce croisement jusqu'à l'av. de Sécheron ainsi que la mise en zone de rencontre du reste de l'avenue Blanc et des rues alentour (rues Gustave-Moynier, Dejean, Dentand et av. de Sécheron – cf. plan) avec mise en place d'aménagements garantissant le respect des vitesses. Elle demande pour finir une régulation des feux plus favorables aux piétons au croisement av. Blanc / av. de France.

Les demandes des pétitionnaires font suite au constat que les rues de ce quartier font face à un important trafic de transit ; un grand nombre de véhicules traversent chaque jour les rues occupées par des écoles primaires, des crèches, un restaurant scolaire, un cycle d'orientation, un EMS, ainsi que de nombreuses habitations. Les habitants constatent aussi de très longues périodes d'attente pour les piétons au feu du croisement de l'av. Blanc/ av. de France. Ils attestent devoir parfois attendre au rouge jusqu'à 2min 46 pour finalement avoir moins de 15 secondes pour traverser. Ces constats ainsi que deux accidents de la circulation impliquant des enfants en bas âge en 2022 ont décidé les habitants à déposer cette pétition auprès de notre parlement ainsi qu'à la ville de Genève.

Mesdames et Messieurs les députés, même les plus libéraux d'entre vous seront d'accord pour dire qu'on ne peut pas s'en remettre à la responsabilité individuelle de chacun pour éviter les accidents impliquant des enfants en bas âge. Aujourd'hui, les patrouilleuses sont devenues nécessaires mais plus suffisantes pour aller à l'école en sécurité. Combien d'accidents devons-nous attendre pour prendre des mesures structurelles en faveur de la sécurité des usagers de la chaussée les plus vulnérables ? Les enfants sont aussi des citoyens et ils n'ont pas à payer le prix d'une société organisée autour des véhicules individuels motorisés. Leur génération payera déjà suffisamment cher à plus large échelle lorsque les conséquences du dérèglement climatique se feront sentir de manière plus importante encore qu'aujourd'hui. Si d'ici là, ils pouvaient éviter de risquer leur vie sur le chemin de l'école – parce que

c'est bien de cela qu'il s'agit ici – en raison des aménagements incohérents et dangereux de l'état et de la Ville, ils vous en seraient reconnaissants. Une des pétitionnaires avait soulevé durant son audition que les enfants n'avaient peut-être pas le droit de voter mais ils ont le droit de circuler autant que les adultes.

Chers et chères collègues, combien d'entre vous allaient à l'école tou-te-s seul-e-s ? Combien de vos enfants allaient à l'école seuls ? Et à partir de quel âge ? Depuis les années 1950, les enfants ont perdu 91% de leur autonomie dans les espaces publics. Comme l'a rappelé un autre pétitionnaire, il serait temps de respecter la constitution et de rendre cette liberté aux enfants. Que signifie cette perte d'autonomie pour les parents ? Elle signifie que jusqu'à un âge avancé chez l'enfant, un des deux parents devra prendre sur son temps de travail ou ils devront engager un ou une accompagnant-e. Là encore, ce n'est pas aux parents de payer le prix plein pour un aménagement qui ne fait que favoriser le trafic de transit au sein de rues de quartier.

Pour rappel, comme cela nous a été expliqué par les pétitionnaires, ce quartier abrite 6000 habitants dont 1530 enfants qui se déplacent chaque jour dans ce périmètre. Il n'est structurellement pas possible de maintenir l'aménagement actuel au vu de la vie qui occupe ce quartier. Le 40 km/h devant les écoles et l'EMS n'est de toute évidence pas une mesure suffisante car un fort sentiment d'insécurité subsiste. Durant son audition, l'OCT nous a rappelé que, selon la hiérarchie routière du quartier, la propriété des infrastructures relevait de la Ville de Genève mais a déclaré, je cite » [...] que le réseau de quartier est important et il remarque que créer une zone de rencontre, voire une zone piétonne, serait cohérent. ». Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, la minorité de la commission a estimé que piétonniser le tronçon de l'avenue Blanc en question et mettre en zone de rencontre le reste de l'avenue Blanc et des rues alentour (avec mise en place d'aménagements garantissant le respect des vitesses) semblait une mesure raisonnable et proportionnée.

Pour finir, la troisième invite de cette pétition demande une régulation des feux plus favorables aux piétons au croisement av. Blanc / av. de France. Mesdames et messieurs, avez-vous déjà attendu presque 3 minutes à un feu de circulation en tant que piéton ? Selon la minorité, cette situation relève d'une véritable négligence de la part des autorités puisque des temps d'attente aussi longs favorisent les prises de risques de la part des piétons. L'OCT nous a rappelé que le canton était en charge de la programmation du feu de circulation. Ils nous ont assuré que des mesures avaient déjà été prises mais que la situation peut encore être améliorée. Durant son audition l'OCT nous a fait part d'un système de prolongement du temps du feu vert prévu pour les classes,

lorsqu'un enseignant appuie longuement sur le bouton. Je me permets de prendre l'occasion de ce rapport de minorité pour demander au Conseil d'Etat et les services de l'état en charge d'améliorer la communication sur ce type de dispositif qui n'est certainement pas connu de toutes les personnes concernées.

Au vu de toutes ces raisons, le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat semble tout à fait légitime à la minorité de cette commission. Les pétitionnaires ayant déposé le même texte à la ville, nous sommes convaincus que les autorités cantonales et municipales seront capables de travailler en synergie et de donner une réponse cohérente à cette pétition.