

**Rapport de la commission des pétitions chargée d'examiner la
pétition du 4 octobre 2022: «Pour la sécurité sur le chemin de
l'école à Sécheron».**

12 avril 2023

Rapport de M. Valentin Dujoux.

Cette pétition a été renvoyée à la commission des pétitions le 4 octobre 2022. Elle a été traitée, sous la présidence de M. Rémy Burri, les 7 novembre 2022, 30 janvier, 27 février ainsi que le 20 mars 2023. Les notes de séances ont été prises par M^{me} Aurea De Toro, que le rapporteur remercie pour la précision des notes et la qualité du travail.

Texte de la pétition

(Voir annexe.)

Séance du 7 novembre 2022

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

En introduction, les trois pétitionnaires se présentent. M^{me} Brenner est architecte et a un garçon de 9 ans qui va à l'école de Sécheron. M^{me} Faundez est médecin urgentiste-pédiatre, habite dans le quartier depuis plus de dix ans et a deux enfants en âge d'aller à l'école primaire de Sécheron. M. Schneeberger est membre de l'association actif-trafiC. Il est annoncé que l'association actif-trafiC a été contactée par les habitant-e-s qui ont lancé la pétition. Aux côtés de l'ATE Genève, de l'école de la Découverte, du collectif Sécheron et de l'association des parents d'élèves, l'association actif-trafiC fait donc partie des organisations qui ont soutenu cette pétition.

M^{me} Faundez débute avec une présentation pour introduire la discussion. Sécheron représente 6000 habitant-e-s avec plusieurs écoles: l'école primaire, l'école de la Découverte, trois crèches et un cycle d'orientation. Ce quartier regroupe environ 1530 enfants qui s'y déplacent chaque jour pour aller à l'école. Il y a aussi un EMS, un espace de quartier, une ludothèque, un restaurant scolaire (avec une fréquentation de 54% des enfants scolarisés à l'école primaire de Sécheron), ce qui amène à ce que 290 enfants traversent l'avenue Blanc chaque midi pour prendre leur repas.

Concernant les dangers perçus dans le quartier, la pétitionnaire montre la position du quartier sur un plan avec la présence de deux feux piétons sur l'avenue de France. Il y a aussi un feu rouge qui peut durer jusqu'à 2 min 43 d'attente pour un temps au vert de 12 secondes selon les organisations pétitionnaires. L'avenue de France est relativement grande avec une voie de tram et deux voies pour les voitures. En complément, il est noté un trafic de transit de voiture tout au long de l'avenue Blanc avec un feu rouge qui est très bref et donc une accélération des voitures devant l'école primaire de Sécheron pour passer rapidement le feu menant sur l'avenue de France. Les voitures tournent ensuite sur l'avenue Blanc depuis l'avenue de France. A cet endroit, c'est un feu clignotant qui régule la circulation afin que les piétons puissent traverser l'avenue Blanc.

Pour poursuivre et au sujet des situations quotidiennes que vivent les enfants en allant à l'école, celles-ci sont caractérisées par des voitures sur le passage piéton, des voitures roulant vite, des «parents taxis» (parents qui véhiculent leur enfant en voiture et stationnent brièvement à proximité immédiate de l'école) qui se mettent sur la piste cyclable... Des témoignages d'habitants (enfants compris) sont présentés aux membres de la commission.

Les pétitionnaires insistent ensuite sur les mesures existant dans le quartier. Ils font savoir que la vitesse est de 40 km/h sur trois zones avec des ralentisseurs devant les trois écoles. Dans le reste du quartier, il reste possible de circuler jusqu'à 50 km/h. En complément, il y a des patrouilleuses scolaires du lundi au vendredi, sur l'avenue Blanc, devant l'école de la Découverte et au croisement entre l'avenue Blanc et l'avenue de France. Les patrouilleuses terminent la journée à 16h25. En complément, il y a des campagnes de sensibilisation à la rentrée des classes faites par la police, le Bureau de prévention des accidents, le pédi-bus, la présentation des patrouilles scolaires aux enfants et des dépliants du Touring Club Suisse (TCS). Pour les pétitionnaires, les enfants reçoivent beaucoup d'informations, alors que les efforts de sensibilisation devraient aussi être tournés vers les automobilistes. Il s'agirait, selon les auditionnés, de limiter plutôt le champ d'action des responsables au lieu de sensibiliser les victimes de la situation. En complément, les pétitionnaires indiquent que cette pétition a été lancée à la suite de deux accidents survenus début 2022 sur l'avenue Blanc. Ceux-ci ont concerné une fille de 12 ans et un garçon de 4 ans. Le second accident a nécessité l'hospitalisation du jeune garçon. Ces accidents représentent des traumatismes. Chaque année, le Bureau de prévention des accidents recense, en Suisse, 400 enfants entre 6 et 14 ans accidentés sur le trajet de l'école, 80 d'entre eux sont grièvement blessés et 2 vont décéder.

Maintenant, après la situation présentée, les pétitionnaires reviennent sur les enjeux et demandes de leur pétition. Les pétitionnaires indiquent avoir obtenu plus de 1000 signatures en quatre mois. Les objectifs sont les suivants: réduire

la vitesse des véhicules dans le quartier (en mettant des zones de rencontre à 20 km/h), rendre piétons deux tronçons de l’avenue Blanc et implémenter une régulation des feux qui soit plus favorable au piéton de tout âge. En agissant de la sorte, les effets attendus sont de réduire le trafic de transit sur l’avenue Blanc, une augmentation de la sécurité sur le chemin de l’école et une amélioration de l’autonomie des enfants. Les pétitionnaires espèrent favoriser un échange entre les habitant-e-s et développer une vie de quartier. Finalement, cela permet aussi de réagir au changement climatique en faisant une zone moins minéralisée dans le quartier en lien avec le projet Cool City.

Pour compléter ces propos, M^{me} Faundez présente des projets qui se font ailleurs. Cela s’appelle les «Rues aux écoles» à Paris avec des accès uniquement aux riverains ou aux livreurs. Avec ces mesures, il a été constaté que cela augmentait la marche et le vélo pour ce qui est du transport pour aller à l’école, une diminution du bruit et de la pollution et une réduction du trafic motorisé devant les écoles. Il y a également eu d’autres exemples de «Rues aux écoles» mais elles avaient un caractère temporaire avec une fermeture au trafic motorisé uniquement lors des heures d’entrée et de sortie des classes. Pour les pétitionnaires, le point faible de la «Rue aux écoles» temporaire est qu’il n’y a pas vraiment d’améliorations et de sécurité, les aménagements n’étant que limités à quelques heures.

Pour conclure sa présentation, M^{me} Faundez insiste sur le fait que cette pétition reflète la préoccupation des habitant-e-s du quartier. Il y a plusieurs demandes déposées dans les derniers mois par ces derniers afin d’augmenter la sécurité sur le chemin de l’école. La vie des enfants et leur autonomie doivent faire partie de la priorité des élu-e-s. Leur rôle en tant que parents et notre rôle en tant que responsables politiques est de protéger les enfants selon les pétitionnaires.

Le président remercie M^{me} Faundez pour cette présentation très complète.

Questions des commissaires

Une commissaire remercie les trois auditionnés pour le travail fait sur la pétition. Elle est habitante du quartier et partage leurs constats. Dans un souci de transparence, elle indique aussi avoir signé la pétition et l’avoir fait circuler. Pour pratiquer cet espace de manière quotidienne, elle se demandait si on ne pouvait pas aller plus loin, avec par exemple le fait de mettre une limitation des voitures à un usage aux riverain-e-s et aux commerces.

M^{me} Faundez répond que cette pétition a été centrée sur le chemin pour aller à l’école. Elle complète en indiquant qu’à partir du moment où on bloque une partie de l’avenue Blanc, l’idée de pouvoir réduire le reste de l’avenue serait plus optimale.

Le président avance que la demande de zone de rencontre à 20 km/h répond déjà un peu à la problématique soulevée.

La même commissaire indique qu'on ne peut pas déjà aller plus vite que 20 km/h car la visibilité est réduite en raison de chicanes créées par le stationnement.

Un commissaire demande à connaître l'emplacement où l'accident du mois de mars 2022 s'est produit.

M^{me} Faundez montre que cela a eu lieu sur le passage piéton en face de l'école. Elle est d'ailleurs intervenue lors de cet accident en tant que médecin urgentiste-pédiatre.

Le même commissaire a lu dans les médias que cet enfant était avec une draisienne. Il se demande comment cela se fait qu'un enfant de 4 ans soit tout seul avec une draisienne pour traverser la route dans ce secteur.

M^{me} Faundez répond qu'il était accompagné de son père. Ils traversaient et étaient à la moitié du passage piéton. Un minibus est passé derrière et a embarqué l'enfant qui était en léger décalage par rapport au père.

Le commissaire indique que M. Schneeberger avait exposé qu'il y aurait des aménagements visant une nette restriction de la circulation. Il avait alors demandé s'il serait opportun, dans certains cas, de faire des tunnels ou des ponts, notamment à cet endroit.

M. Schneeberger avait évoqué ce passage piéton mais cela ne signifiera pas qu'il y aura une forte réduction de trafic. A l'avenir, la moyenne ceinture pour le trafic motorisé doit passer par l'avenue de la Paix et la rue de Lausanne. L'avenue de France va changer car la route de Ferney va être fermée pour le tram qui partira des Nations. Ainsi, cet axe n'a plus vocation à être un grand axe sur lequel transitera beaucoup de trafic. Cela ne veut pas dire qu'il y aura d'office un projet d'aménagement prévu, mais si on veut réguler différemment le feu piéton dont il est question ici, cela ne poserait pas de problème puisque cette rue n'a pas vocation à être un axe prioritaire pour le trafic motorisé.

Le commissaire comprend donc qu'on pourra améliorer la situation.

M. Schneeberger indique qu'il ne devrait pas y avoir d'opposition de la part de l'Office cantonal des transports.

Le même commissaire poursuit et demande si sur la partie devant l'école, il n'y aurait pas d'obstacles à la piétonnisation.

M^{me} Faundez indique que comme accès important, il y a une zone 20 km/h sur la rue. L'EMS est au-dessus et ils ont besoin d'un accès notamment pour

les ambulances et les livraisons. L'école de Sécheron et les cuisines scolaires se trouvent aussi dans ce bâtiment. Un accès pour les véhicules de secours est donc nécessaire. Du coup, la piétonnisation pourrait se faire depuis la rue Anne-Torcapel, avec la possibilité d'avoir un tourner-à-gauche.

Un commissaire avance que les Vert-e-s ont déposé des textes en Ville qui vont dans le sens de la pétition. Sur l'état actuel, il souhaite avoir la confirmation qu'il y a des patrouilles scolaires et une présence de la police municipale sachant que le problème de cet espace est connu et qu'il y a déjà eu certaines difficultés. Il demande aussi aux auditionné-e-s si elles et ils ont fait une évaluation des places de stationnement et s'il y avait une possibilité de les compenser avec des infrastructures existantes.

M^{me} Brenner indique qu'il y a une patrouille scolaire près de l'école de la Découverte (à la demande de l'école) et une deuxième se trouve entre l'avenue de France où il y a le passage piéton et le feu tricolore. Souvent, la patrouilleuse se trouve plutôt sur l'avenue Blanc où se trouve la problématique des voitures qui tournent et ont peu de visibilité. Après l'accident de 2022, il y a eu des demandes pour avoir une nouvelle patrouille sur le passage derrière l'école. Cela n'a pas été retenu. En complément, il y a eu des demandes de la part des autres habitant-e-s entre la rue du Valais et l'avenue Blanc où le trafic a été modifié il n'y a pas longtemps. M^{me} Brenner informe aussi qu'il y a eu une demande de patrouille aussi pour cet endroit mais que pour l'instant, cela n'a pas été mis en place. Pour le parking, il y a quelques éléments de réponse étant donné qu'il y a plusieurs parkings existants: le Park and Rail de Sécheron avec 400 places, le parking Butini sur la rue de Lausanne de 500 places et le parking des Nations. La pétitionnaire montre également sur le plan une grande surface qui appartient au Campus Biotech d'une dimension d'au moins sept terrains de football. Selon elle, le parking est occupé à 10% actuellement par les voitures. Elle ne sait pas les arrangements entre le Campus Biotech et la Ville. Cela pourrait être une réponse donnée aux automobilistes pour une place de parc.

Le même commissaire demande si la police municipale est présente aux abords de l'école.

M^{me} Brenner voit souvent à certains endroits des policiers pour contrôler les voitures, mais pas forcément aux abords de l'école. M^{me} Faundez complète et pense qu'ils contrôlent le feu rouge sur le côté latéral de l'école. Leur présence est constatée vers 16h, soit lorsque le trafic est fluide. A partir de 16h30-17h, l'avenue de France est si saturée qu'il est obligatoire de rouler au pas. Au final, les contrôles sont plutôt pour les voitures descendant de l'avenue de France.

Une commissaire se dit choquée d'entendre, dans les témoignages énoncés au début de la présentation, qu'une petite fille puisse dire que le feu vert est trop

court afin de traverser. Cela pose question et la commissaire souhaite savoir si les enfants sont traumatisés par les deux accidents. Elle se demande aussi ce qu'il en est pour les personnes âgées.

M^{me} Brenner indique que si on marche normalement, on n'arrive jamais à passer quand c'est totalement vert. Avant la fin de la traversée, le feu clignote. Il est aussi vrai qu'elle ne voit pas beaucoup de personnes âgées ou quand elle en voit, elles sont à la moitié du passage piéton lorsque le feu devient rouge.

Un commissaire relève que la différence de temps de passage au feu vert et le temps d'attente à l'avenue de France paraissent spectaculaires. Il demande aux pétitionnaires s'ils sont sûrs de leurs chiffres.

M^{me} Brenner précise que si on n'appuie pas pendant longtemps sur le bouton, on peut attendre jusqu'à 2 minutes et 42 secondes. Ce sont les extrêmes qui ont été présentés, même si cela traduit malgré tout une situation très déséquilibrée.

Le même commissaire demande combien de temps il faut attendre si on appuie.

M. Schneeberger répond que c'est entre 45 et 50 secondes. Il informe les commissaires que l'association Mobilité piétonne suisse recommande qu'on n'attende pas plus de 30 secondes, et pas plus de 7 secondes si on appuie. Le problème est que les feux rouges piétons trop longs incitent les enfants à traverser au rouge et à se mettre en danger. C'est une question de sécurité de ne pas faire attendre le piéton. Il ajoute qu'il y a des trams, mais ce ne sont pas les trams qui empêchent les piétons de passer. Les trams passent assez fréquemment, mais pas assez souvent pour être responsables.

Un commissaire les remercie pour la présentation. Il se demande si on ne pourrait pas imaginer un passage sur ou sous les voies de tram entre le croisement de l'avenue de France et l'avenue Blanc pour améliorer la situation.

M. Schneeberger répond que l'avenue de France ne doit, à terme, pas être un axe principal. Elle va perdre de son importance avec la fermeture avec le tram des Nations. Il n'y a donc pas de raison de faire monter les piétons afin de passer la route si cette dernière n'est pas prioritaire. Les passages souterrains créent des soucis de sécurité et d'odeurs, tout en étant chers. Ce n'est pas ce qui est recommandé par les pétitionnaires.

Le même commissaire relève qu'en réalisant les aménagements demandés, ce sentiment de sécurité qu'on pourrait créer de part et d'autre de l'avenue de France pourrait inciter les enfants à se sentir en sécurité pour traverser en faisant moins attention au tram.

M^{me} Faundez indique qu'on pourrait faciliter avec un passage. Il reste qu'il y a une problématique dans tout le quartier puisque toutes les rues sont petites ou

étroites, qu'il y a beaucoup de parkings de chaque côté, des rues à sens unique et avec un trafic de voiture qui peut rouler jusqu'à 50 km/h. Pour situer. Les automobilistes traversent le quartier alors qu'ils ne sont pas riverains. Le trafic de transit n'a rien à faire dans un tel quartier dans lequel il y a une densité d'écoles importante sur trois rues. On peut imaginer rendre les feux plus favorables aux piétons. Cependant, en dehors de faciliter cela, il faut sécuriser de manière générale en réduisant le trafic de transit et les voitures qui n'ont rien à faire dans les rues du quartier.

M. Schneeberger parle également de la hiérarchie du réseau routier qui veut qu'on ait des axes primaires, des axes secondaires et des réseaux de quartier (structurants et non structurants). Toutes ces rues (à part l'avenue de France et la rue de Lausanne) sont des rues de réseaux de quartier non structurant. Il y a une nouvelle délégation donnée par le Canton aux communes. Si la Ville souhaite agir sur ces rues-là, c'est là qu'elle a du pouvoir.

Le même commissaire comprend cette demande. Il n'y a pas vocation qu'on roule à 50km/h aux abords d'une école. La question était vraiment de savoir si une passerelle souterraine ou en surface ferait sens, étant donné qu'on ne pourra pas garantir une traversée sécurisée de l'avenue de France rapidement. Ce croisement semble être un nœud qui n'est pas près d'être défait malheureusement.

M. Schneeberger indique qu'une meilleure régulation du feu pourrait se faire.

Le président a relevé que les auditionnés ont également envoyé leur pétition au Grand Conseil et il leur demande s'ils ont déjà été auditionnés.

Les auditionnés répondent par la négative.

Une commissaire indique qu'elle a cherché sur le Registre foncier à qui appartenait le grand terrain peu occupé vers le Campus Biotech. Elle a relevé qu'il est privé et donc c'est peut-être l'une des raisons pour lesquelles il est dans cet état.

M^{me} Faundez confirme et indique qu'il appartient à la Fondation Bertarelli.

Les commissaires n'ayant plus de questions, les pétitionnaires sont remercié-e-s.

Discussion

Un commissaire indique que comme la loi les contraint, il souhaiterait auditionner M^{me} Perler sur cet objet.

L'audition de M^{me} Perler est acceptée à l'unanimité.

Un commissaire aimerait par cette audition savoir ce qui sera prévu notamment.

Un commissaire parle du problème des feux qui est vraiment important et il propose d'auditionner une personne du service de la mobilité pour parler du réglage de ces derniers.

Un commissaire lui demande s'il souhaite entendre quelqu'un de la Ville ou du Canton.

Un commissaire répond qu'il souhaiterait entendre quelqu'un du Canton.

Une commissaire du Centre rappelle que la pétition a aussi été envoyée au Grand Conseil. Elle se demande donc si cela vaut la peine d'auditionner le Canton.

Le président indique que l'intérêt d'entendre le Canton est d'apprendre des choses pour ce qui est des temps minimaux pour traverser.

L'audition de l'Office cantonal des transports, pour avoir des informations sur la gestion des carrefours, est acceptée par 7 oui (2 Ve, 3 PLR, 1 UDC, 1 MCG) contre 6 non (1 Ve, 4 S, 1 EàG) et 2 abstentions (LC).

Séance du 30 janvier 2023

Audition de M^{me} Frédérique Perler, conseillère administrative, accompagnée de M. Nicolas Betty, chef de service au département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, ainsi que de M. Leviez, adjoint de direction à l'AGCM

En introduction, M^{me} Perler indique qu'avant que la pétition soit déposée, il y avait déjà un programme d'études entre son département et celui de M^{me} Kitsoos pour sécuriser les abords des écoles car c'est une demande récurrente des habitant-e-s. S'agissant de la demande concernant l'école de Sécheron, la magistrate y est favorable, car il est trop complexe pour les enfants de se rendre seuls à l'école en toute sécurité. Avec ses services, ils vont exposer ce qui sera mis en place à court terme et à plus long terme pour des choses qui impliqueront des consultations avec le Canton concernant les chemins de circulation.

M. Betty rappelle ensuite les attentes de la pétition avec la mise en place d'une zone piétonne sur un périmètre déterminé. Le premier périmètre demandé part depuis la rue Anne-Torcapel jusqu'au croisement de l'avenue de France. Le deuxième périmètre concerne l'avenue de France jusqu'au croisement de l'avenue de Sécheron. Ensuite, la seconde attente est de mettre en zone de rencontre les rues en bleu sur le plan projeté. Enfin, le dernier point est d'améliorer la traversée piétonne au croisement entre l'avenue Blanc et l'avenue de France, en facilitant et en allongeant le temps de traversée pour les piétons, car il est très court.

En ce qui concerne les projets en cours dans le secteur concerné, il est fait mention du réaménagement de la rue Anne-Torcapel. Il y a le Cycle d'orienta-

tion de Sécheron sur lequel le Canton porte un projet de réaménagement de l'ensemble des espaces et les autorités cantonales ont approché le Département pour aménager la frange du cycle mais aussi la rue en elle-même. L'idée du Canton est de créer un lien entre la rue et le cycle afin qu'il n'y ait plus la séparation existante. Cela a été accepté et une convention a été établie entre le Canton et la Ville. Ce dossier est piloté par le Canton qui déposera une autorisation de construire et a un projet de loi pour financer ces aménagements, y compris une partie des aménagements sur la rue Anne-Torcapel. Ce projet répondra en partie à l'une des attentes des pétitionnaires.

Le deuxième projet est que le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM), dans le cadre de la stratégie OPB et du développement de zones 30, a un dossier de création d'une zone 30 sur l'ensemble du secteur, appelée «zone 30 Sécheron». Les autorisations de construire sont en force. Le financement a été voté par le Conseil municipal en même temps que le dossier de la «zone 30 Vermont-Sécheron». Ils sont en train de préparer les soumissions et envisagent un début des travaux au printemps 2023. Le périmètre qui fait l'objet de la pétition est couvert par cette zone 30. Toutes les rues qui font l'objet de la pétition sont concernées. L'objectif de la zone 30 est d'apaiser les vitesses et faire en sorte que les véhicules roulent réellement à 30 km/h. Ils ont regardé plus attentivement la demande des pétitionnaires et ils proposent d'intégrer sans attendre, dans le cadre de la création de la zone 30, une zone piétonne entre l'avenue de France et la rue Gustave-Moynier. Dans les faits, il s'agira de déposer un arrêté de circulation qui nécessitera l'avis de l'Office cantonal des transports, car on obstrue un axe structurant qui relève de la compétence cantonale. Pour le Département, cela semble faisable et cela ne nécessitera pas de remanier la circulation de manière conséquente, notamment sur la rue Gustave-Moynier et l'avenue de Sécheron.

Cela aura pour effet immédiat de couper la circulation sur l'avenue Blanc qui est empruntée comme un raccourci en lieu et place de la rue de Lausanne. M. Betty poursuit en disant que pour étendre la zone piétonne depuis la rue Anne-Torcapel à la rue Dejean, il faut revoir la circulation. A l'angle de la rue Dejean, il y a une école et un carrefour qui ne sera pas évident à remanier si on doit remettre les doubles sens. On peut imaginer plusieurs possibilités: un régime de zone piétonne, un autre entre l'avenue de France et la rue Gustave-Moynier, une zone de rencontre et une zone 30. Il faut qu'ils fassent des études plus approfondies de circulation sur cela, afin de ne pas résoudre un problème tout en en créant d'autres. Ils proposent de lancer des études détaillées dans ce sens-là et réfléchissent aussi à une demande de crédit d'études au Conseil municipal pour la sécurité aux abords des écoles en Ville de Genève. Aujourd'hui, il y a au moins trois écoles pour lesquelles il y a des demandes récurrentes et fortes. Cela ferait donc sens de déposer un premier crédit d'études. Pour la dernière demande, le Département la relaie à

l'OCT (Office cantonal des transports) pour modifier le feu entre l'avenue Blanc et l'avenue de France afin de donner plus de temps de vert aux piétons.

Questions et remarques des commissaires

Un commissaire aimerait amener un élément par rapport à l'avenue de France. Les temps mentionnés représentent le feu qui passe au vert si on n'appuie pas sur le bouton, ce qui est peu représentatif. On a entendu parler sur plusieurs objets que la circulation à l'avenue de France sera fortement réduite. Le commissaire souhaite savoir si les auditionnés ont des informations à ce sujet à transmettre aux membres de la commission.

M. Betty explique que la diminution de la circulation aura deux raisons: la première est que la moyenne ceinture n'empruntera pas l'avenue de France mais arrivera depuis les quais Mont-Blanc/Wilson, empruntera l'avenue de France, puis la rue de Lausanne, ira jusqu'au carrefour de l'avenue de la Paix, remontera l'avenue de la Paix, contournera la place des Nations et prendra l'axe Nations-Charmilles. C'est la ceinture urbaine ayant pour objectif d'apaiser la circulation dans les quartiers. En complément, le plus gros élément qui réduira la circulation à l'avenue de France est l'extension du tram. Aujourd'hui, il s'arrête à la place des Nations et demain, il ira jusqu'à l'aéroport et en France voisine. C'est un projet déposé par le Canton auquel le Département participe. La circulation de la route de Ferney va être réduite, car sur un petit tronçon, il n'y aura plus de continuité pour les véhicules motorisés sur cet axe-là. La desserte se fera en boucle uniquement pour le quartier. C'est l'élément majeur qui devrait réduire le trafic qui arrive depuis le Grand-Saconnex.

Le commissaire poursuit et demande s'il y a un changement de hiérarchie pour devenir du domaine municipal. M. Betty répond qu'ils n'en sont pas encore à ce stade-là.

Un commissaire comprend que la demande concernant les feux de circulation ne dépend pas de la Ville, mais elle se demande s'il y a une oreille attentive au niveau du département cantonal.

M. Betty répond qu'il y a une oreille attentive au niveau politique. Au niveau des homologues techniques, ces derniers prennent en compte de nombreux facteurs et ensuite, c'est une pesée d'intérêts qui est réalisée. Le département municipal défend qu'on doive donner la priorité à la mobilité douce, aux piétons, aux vélos, ensuite aux transports publics et après au trafic individuel motorisé. Il n'y a pas toujours le même point de vue entre eux et leurs homologues du Canton.

Un commissaire trouve intéressant de voir comment ils avancent. Elle se pose quelques questions. La zone piétonne prévue sur l'avenue Blanc jusqu'à la

rue Gustave-Moynier servira une seule école, soit celle de la Découverte, mais on ne règle pas la question de Sécheron. Sur le deuxième plan, il y a une zone piétonne qui s'étendrait à l'école de Sécheron. Elle se demande pour quand cela serait fait. En outre, cela ne règle pas le souci de la traversée de l'avenue de France et la commissaire souhaite savoir à quelle date il y aura un accès sécurisé à l'école de Sécheron. Habitante du quartier, elle voit bien la raison pour laquelle les gens prennent ces petites rues. La rue de Lausanne est bien aménagée pour les voitures. Selon elle, mettre une zone à 30km/h ne changera pas énormément, car les gens ne vont déjà pas à 50 km/h sur l'avenue Blanc, car ce n'est pas possible. Fondamentalement, le trafic est déjà plus ou moins à 30 km/h. Elle s'interroge sur la pertinence d'avoir une zone 30 km/h et pourquoi pas une zone de rencontre.

M. Betty rappelle que le projet de mise en place de la zone 30 km/h est autorisé. Ils sont convaincus qu'il y a le besoin et que cela garantit que les voitures aillent à 30 km/h. Dans le cadre de ces aménagements, on améliore aussi les proximités des écoles. Leur objectif, même s'il n'y avait pas la pétition, est de réaliser cette zone 30 km/h dès que possible. Et dès que possible pour eux, c'est à partir du printemps 2023. Il y a une chose facile à faire, soit la mise en zone piétonne de l'avenue Blanc entre l'avenue de France et la rue Gustave-Moynier avec un arrêté de circulation à prendre et quelques adaptations qu'on sait intégrer dans les travaux prévus. Cela aura quand même l'effet de couper l'axe de circulation. Pour le reste, il faut réfléchir de manière globale. Ils sont favorables à mettre en place de la zone 20 ou de rencontre, mais comme dit précédemment, si on ne fait pas des aménagements pour dire que les piétons ont la priorité, l'objectif ne sera pas atteint. Cela sous-entend qu'on doit être dans une logique d'aménagement de façade à façade. C'est pour cela qu'ils proposent d'agir dans un second temps et de lancer des études; ils solliciteront un crédit auprès du Conseil municipal et ensuite ils viendront avec un projet d'aménagement et solliciteront un crédit de travaux. Ce n'est pas le même horizon temps que l'aménagement de la zone 30 km/h et de la piétonnisation de l'avenue Blanc.

Un commissaire rebondit sur la question du délai, car ce n'était pas très clair. S'il n'y a pas trop d'oppositions, quel est l'horizon pour la mise en œuvre? Il est étonné par le manque d'ambition sur certains points. En effet, on pourrait peut-être mettre des potelets comme en Vieille-Ville ou comme à la place des Grottes. Il aimerait avoir plus d'éléments techniques et la raison du manque d'ambition.

M. Betty répond que rien n'empêche de le faire au niveau technique, mais il faut prendre un peu de recul sur comment faire fonctionner ces rues. Si on met des contrôles d'accès, il faut se demander comment on les gère et notamment qui sont les personnes concernées. Cela pose pas mal de difficultés, car il y a beaucoup de casse et beaucoup d'entretien en lien avec les potelets. Ils vont d'ailleurs pro-

poser d’avoir un fonctionnement différent en Vieille-Ville prochainement. Même s’il y a des bornes, il faut qu’il y ait un respect des vitesses et des aménagements.

Le même commissaire demande ce qu’il en est du délai.

M. Betty répond qu’ils vont lancer une étude cette année sur l’opportunité de gérer la circulation. Ce qui est évoqué ce soir peut être pris en compte (contrôle d’accès). Ensuite, ils vont déposer un crédit d’études pour des études détaillées de l’ensemble des aménagements. Cela veut dire à peu près une année et demie d’études après le vote et une année et demie après, une demande d’autorisation de construire et un dépôt de la demande de crédit de travaux.

Le commissaire poursuit et comprend que l’on parle de l’horizon 2028.

M^{me} Perler dirait plutôt 2025, s’il n’y a pas de recours. C’est toutefois plus compliqué que cela car il y a la moyenne ceinture. Les bornes coûtent cher, elles sont abîmées ou vandalisées. La magistrate demande à M. Betty combien coûte une borne.

Ce dernier répond qu’une borne coûte entre 60 000 et 80 000 francs la pièce.

La magistrate reprend et insiste sur le fait que c’est un quartier qui va être modifié et le Canton veille à ce que la circulation soit préservée même s’il y a l’ambition de moins 40% de circulation en ville. Elle espère que l’ambition va tenir après les élections cantonales d’avril 2023. L’administration ne suit pas forcément les ambitions politiques. Les fonctionnements des collectivités n’ont pas forcément suivi l’urgence de devoir apaiser ce quartier et il y a toute une série de recours possibles. Il y a un temps long, un peu désespérant, mais c’est une réalité avec laquelle il faut composer. Le temps qu’un crédit soit soumis et traité, en moins de six mois, est intenable.

M. Betty ajoute que l’OCT va être attentif qu’on ne vienne pas perturber la circulation sur la rue de Lausanne. C’est pour cela qu’il faut faire une analyse un peu plus fine de l’accessibilité pour définir où est-ce qu’on bloque et comment on bloque.

M^{me} Perler pense que mieux on réfléchit en amont, plus on a de chances d’aboutir au niveau des services cantonaux.

Un commissaire se rappelle que cette pétition a été lancée après deux accidents sur un passage piéton. Concernant le projet projeté par les auditionnés, on peut se demander si c’est nécessaire pour le trafic de transit. En effet, il y a semble-t-il une obligation de tourner à droite depuis l’avenue Blanc pour monter en direction de la route de Ferney. Or, si ces dernières n’aboutissent nulle part, on ne devrait plus avoir de trafic. Le problème réside dans les automobilistes qui évitent la queue au croisement entre la rue de Lausanne et l’avenue de France.

Ce raccourci sans feu devrait nettement diminuer si l'avenue de France ne mène nulle part.

M. Betty répond qu'elle va toujours déboucher à l'angle de la place des Nations et on pourra toujours récupérer la moyenne ceinture. Il y aura une baisse de trafic, c'est certain. Cependant, ce ne sera pas la même efficacité si on ferme ce tronçon à la circulation.

Le même commissaire demande s'ils ont procédé à un comptage du trafic de transit.

M. Betty répond par la négative.

Le président de la commission rappelle que dans la pétition, il y a la mention de la durée des feux. Il leur demande s'ils savent que le feu est dit «école» et lorsque l'enseignant ou l'enfant appuie de manière prolongée, il gagne 5 secondes. En outre, la pétition est aussi envoyée au Canton. Il se demande quand est-ce qu'ils se mettent autour d'une table pour en discuter.

M^{me} Perler reprend en disant que la pétition a effectivement été envoyée au Canton. Elle sera auditionnée la semaine prochaine et espère que les deux instances voteront la même chose. Dès que la pétition sera votée, et si elle est soutenue par les autorités respectives, le Canton se mettra en relation avec la Ville et inversement. Du point de vue technique, Ville et Canton se réunissent toutes les semaines selon le nombre de projets.

Le président de la commission a compris qu'il y aurait deux bouts qui seraient piétons sur l'avenue Blanc. Il souhaite connaître les distinctions entre une zone piétonne et une zone de rencontre. En effet, on pourrait imaginer qu'à la fin de ces deux tronçons piétons, il y ait un cul-de-sac sur l'avenue de France, ce qui conduirait *de facto* à une nouvelle zone piétonne. Dans le fond, le président indique qu'il y aura des aménagements qui empêcheront tout accès motorisé, alors que du côté de l'école, il faut garder des modalités d'accès pour les personnes, les véhicules de secours ou encore des personnes à mobilité réduite. Le président s'interroge donc sur le mobilier urbain qui pourrait être posé.

M^{me} Perler rappelle que ses services souhaitent éviter les bornes rétractables. Ils feront en sorte que cela soit fait par un marquage.

M. Betty informe qu'à court terme et sur les premiers tronçons, ce seront des potelets mais pas des bornes automatiques.

Le président de la commission poursuit et relève qu'une zone de rencontre qui aurait un cul-de-sac serait également possible.

M. Betty confirme.

Une commissaire résume ce qui vient d'être dit: on ferme l'avenue Blanc, donc il y aurait un cul-de-sac. Pour ce qui est de la rue en face de l'école, on peut aller tout droit ou à droite. Ce petit bout, à partir de la rue Anne-Torcapel jusqu'à l'avenue de France, soit on descend à droite, soit on va tout droit, mais on ne peut pas aller à gauche.

Le président de la commission répond que oui, on peut aller à gauche.

La commissaire se demande quelle est l'origine de ce trafic.

M. Betty répond qu'il s'agit du trafic de desserte des écoles et des véhicules qui viennent rechercher l'avenue de France.

La commissaire comprend que l'idée serait de les renvoyer sur la rue de Lausanne, soit sur la rue qui passe sous le pont. Donc, elle en conclut qu'on pourrait fermer ce bout dès maintenant.

M. Betty pense qu'il faut étudier la partie en question, car le carrefour est assez compliqué avec la rue Dejean et l'avenue Blanc et il mérite un peu d'études avant de le fermer.

La même commissaire poursuit et demande pourquoi le carrefour est pénible.

M. Betty indique que c'est un trafic qui vient à destination du quartier.

M. Leviez ajoute que cela bougerait un sens de circulation afin de remettre à double sens.

M^{me} Perler insiste sur le fait que l'idée est de ne pas créer des problèmes autre part lorsqu'on résout une problématique à un endroit.

La commissaire trouve dommage de passer complètement à côté de l'accès de l'école publique de Sécheron.

Un commissaire souhaiterait savoir si le crédit global de sécurisation des écoles en Ville de Genève comprend toutes les écoles.

M^{me} Perler répond que non, que ce sera sur une sélection d'écoles pour lesquelles cela pourra être fait rapidement (notamment si des travaux sont prévus).

Le commissaire demande s'ils ont une estimation du nombre d'écoles concernées.

La magistrate répond que sur une soixantaine d'écoles en Ville, il s'agira d'une vingtaine, au mieux.

Le commissaire termine son intervention et demande si cela sera fait avant les vacances.

M^{me} Perler pense que cela sera fait avant les vacances d'automne 2023.

Séance du 27 février 2023

Audition de M. Thierry Messenger, directeur régional Lac-Rhône à l'Office cantonal des transports (OCT) au Département des infrastructures (DI)

En introduction, M. Messenger indique que la pétition a également été déposée au Grand Conseil. Il fera la même présentation à la commission des pétitions du Conseil municipal qu'à la Commission des pétitions du Grand Conseil. Il y a des éléments de compétences cantonales et communales.

Concernant les accidents, il est indiqué qu'on évoque des accidents ayant eu lieu, la fréquentation de l'avenue Blanc, la difficulté de la traversée, l'important trafic de transit dans le quartier et la régulation du feu entre l'avenue Blanc et l'avenue de France, en défaveur des piétons avec un temps d'attente de 2 minutes et 46 secondes au rouge pour une phase de vert qui ne dépasse pas 14 secondes. Sur l'aspect des accidents, ils ont des accès restreints à l'accidentologie. Un accident a eu lieu le mardi 8 mars 2022, au numéro 15 de l'avenue Blanc, entre une camionnette et un enfant de 4 ans sur un passage piéton. L'enfant n'a pas été vu par le chauffeur. Le deuxième accident a eu lieu le 11 mai 2022. Il s'agissait d'un motocycliste qui est tombé en évitant un enfant sorti en courant entre deux voitures pour rattraper son ballon. Ce sont les informations dont il dispose.

Sur les demandes de la pétition, il y a une mise en zone piétonne de l'avenue Blanc sur son tronçon allant de la rue Anne-Torcapel jusqu'au croisement de l'avenue de France et une demande de zone de rencontre, dans laquelle circule des voitures, des vélos et des piétons qui sont prioritaires. Pour qu'une zone de rencontre fonctionne, il faut que l'aménagement incite la modération de la vitesse.

En rouge, sur le plan présenté aux commissaires, M. Messenger montre le réseau primaire, c'est un réseau de trafic de transit. En bleu, c'est un réseau de trafic secondaire. Quand il n'y a rien du tout, c'est qu'il s'agit du réseau de quartier. C'est du domaine public communal mais qui a une fonction différente en fonction de la hiérarchie. Il montre, en orange, un niveau hiérarchique introduit lorsque le Canton a délégué sa compétence aux communes (le réseau de quartier structurant). Le Canton est compétent pour prendre les décisions en matière de circulation sur le réseau primaire, sur le réseau secondaire et sur le réseau de quartier structurant. Sur le reste du réseau, c'est une compétence communale depuis que le Canton a délégué ses compétences aux communes. On est sur du réseau de quartier dans le cadre de la pétition. Le seul bémol est le petit bout de réseau de quartier structurant en haut de l'avenue Blanc, car il y a des transports

publics qui font qu'il y a ce découpage. Pour les objets de la pétition concernant la zone 30 et la zone de rencontre, ce sont des réseaux qui peuvent faire l'objet de ce type de projet. La loi cantonale dit que la modération de trafic se fait principalement sur le réseau de quartier. On peut dire que si la volonté du propriétaire est de mettre en place ce type d'aménagement, ce serait compatible avec la hiérarchie de ces voies.

Avant que la pétition ne soit déposée, l'Office cantonal des transports a reçu une interpellation d'un commissaire au Grand Conseil. Ils sont déjà intervenus sur le carrefour à feu en août 2022, avec un réglage en novembre 2022. Le fonctionnement du carrefour est dit adaptatif. Cela veut dire que sur l'avenue de France, on est toujours en feu vert; ainsi, le tram n'a pas besoin de s'arrêter. S'il y a une demande de mouvement opposé à la circulation de l'avenue de France, comme sur l'avenue Blanc, le détecteur détecte la présence des véhicules ou piétons et met un feu rouge pour la circulation provenant de l'avenue de France. C'est efficace pour le tram, car s'il n'y a pas de demandes, le feu est toujours vert. Concernant la traversée piétonne, le feu vert dure 18 secondes à présent (la pétition faisait état de 14 secondes). Il a une fonction dite école, si on maintient le bouton pendant plus de 5 secondes, alors le feu reste vert durant 22 secondes. Ils ont utilisé un outil d'analyse du temps d'attente des piétons. Du 15 au 21 décembre 2022, il y a eu 1756 demandes. M. Messenger montre un graphique qui catégorise le temps d'attente. Le temps d'attente moyen est de 55 secondes, avec dans 66% des cas un temps d'attente de moins d'une minute et dans 97,8%, le temps d'attente est inférieur à 2 minutes. Il y a eu des cas plus rares liés à des «trams suiveurs» (à savoir le fait que deux trams se suivent de près et entraînent une attente plus longue pour les piétons). Le programme a été adapté, le temps de vert est de 18 secondes et 22 secondes en modalité école. Ils essaient aussi de réduire ces temps d'attente identifiés et supérieurs à 2 minutes. De leur point de vue, ils répondent au maximum de ce qu'ils peuvent faire aux demandes de la pétition pour ce qui est des feux.

Remarques et commentaires des commissaires

Un commissaire indique qu'il faut préciser que le temps d'attente de 2 minutes et 46 secondes, c'est si on n'appuie pas sur le bouton. Il comprend que les temps longs sont dus aux transports publics.

M. Messenger ajoute que si on n'appuie pas, on n'obtient pas la traversée.

Le commissaire demande si les temps d'attente de plus de 60 secondes, c'est pour donner la priorité aux transports publics.

M. Messenger indique qu'on voit qu'il y a 2,2% des cas où le temps d'attente est supérieur à 2 minutes et dans 66,8% des cas, il est inférieur à 1 minute. C'est

de toute façon dû à la demande sur cet axe composé de transports publics, de mobilité douce et de transport individuel. Le fait d’avoir choisi de mettre le vert permanent, c’est une manière de privilégier le transport collectif.

Une commissaire ne comprend pas très bien les différences de temps de traversée.

M. Messenger explique que le temps de traversée est calculé à partir du moment où le feu piéton devient vert et le temps qui s’écoule jusqu’à ce qu’il devienne rouge. Ce temps correspond à 18 secondes. C’est toujours le même temps. C’est un temps légal. On doit calculer le temps pour que la personne puisse arriver jusqu’au bout. Ce qui varie, c’est le temps d’attente pour demander le vert et le moment où le feu passe au vert. C’est ce temps qui varie entre 2 et 180 secondes. Grâce au graphique exposé, dans plus de la moitié des cas, on voit qu’on attend moins d’une minute et dans la quasi-totalité des cas, on n’attend pas plus de 2 minutes.

La même commissaire comprend que ce temps d’attente est lié à la problématique des trams suiveurs.

M. Messenger répond que, dans leur analyse, la problématique des trams suiveurs correspond au temps supérieur à 2 minutes. Ils vont régler ce problème en agissant au carrefour en amont pour limiter ce phénomène.

Un commissaire remarque qu’on parle d’un temps d’attente moyen de 55 secondes. Si on simplifie, on laisse 55 secondes au trafic sur la route, qui n’est pas piéton. Face à cela, on a 18 voire 22 secondes pour des enfants en bas âge qui font en moyenne du 1 ou 2 km/h. Il se demande si cela est cohérent et suffisant pour un enfant afin qu’il traverse. Il demande si cela n’est pas choquant que les piétons aient un tiers du temps disponible par rapport aux autres usagers.

M. Messenger répond que le temps de traversée est confortable. Il rappelle qu’il y a du temps supplémentaire possible, notamment pour les groupes d’enfants. On est dans les normes et dans la fourchette haute. Il explique que dans la configuration du carrefour, on a un réseau secondaire et un réseau de quartier. Le but n’est pas d’inciter au transit dans le réseau de quartier, cela paraît logique pour le trafic individuel seul de prioriser l’axe bleu plutôt que l’axe de quartier. Il y a quand même des trams qui illustrent le report modal. Il s’agit vraiment de faciliter la vitesse commerciale du tram, ce n’est pas quelque chose qu’ils souhaitent remettre en cause. Ils sont en bon équilibre entre la sécurité des piétons et les transports publics, dans le cadre de la hiérarchie routière.

Une commissaire comprend que tout le réseau en vert, sur le plan projeté, c’est de la compétence de la Ville. Si elle voulait tout piétonniser sans consulter le Canton, elle pourrait le faire. L’auditionné confirme.

La même commissaire rappelle que le problème est aux abords des écoles: il y a celle de la Découverte et l'école de Sécheron. La Ville pourrait piétonniser la rue devant l'école de Sécheron. Les considérations pour le report de trafic, ce n'est pas à la Ville de les régler.

M. Messenger a cherché des éléments quantitatifs sur le trafic, il en a peu trouvé. Il ne peut pas dire de quel trafic on parle, quelle est la nature du trafic. C'est à la Ville de mener ces enquêtes pour savoir d'où vient ce trafic, dans le sens aussi de s'intéresser au trafic généré par le secteur. Avant de décider de piétonniser, il faut s'intéresser de savoir comment fonctionne l'accessibilité de ce secteur et si c'est acceptable ou pas, pour le secteur en lui-même. La loi fédérale sur les zones 30 et les zones de rencontre a été assouplie. Il n'y a plus besoin de faire un rapport préalable. Sur la piétonnisation, on ne veut plus de trafic. C'est possible, mais cela s'étudie. C'est à la Ville de porter un projet sur ce secteur.

La même commissaire poursuit et indique qu'il n'y a aucune voiture qui va à plus de 30km/h dans le secteur, car ce n'est pas possible. Qu'est-ce qui empêcherait de faire une zone de rencontre? Et quelle est la différence notable entre la zone de rencontre et la zone 30?

M. Messenger répond que la zone 30 a une vitesse limitée à 30 km/h et qu'on doit réaliser des aménagements induisant cette vitesse. En principe, il n'y a pas de passages piétons, sauf devant les écoles et les EMS et on est en régime de priorité de droite. Le piéton n'est pas prioritaire dans la zone 30. En revanche, pour la zone de rencontre, on doit réaliser un aménagement de façades à façades, on n'a pas de trottoirs, le piéton est prioritaire sur tous les autres modes de transport. On est dans deux concepts différents d'aménagement.

Un commissaire demande si l'impossibilité de mettre un îlot central sur l'avenue de France proviendrait du fait du passage du tram.

M. Messenger indique que ce serait une souplesse pour les véhicules car le piéton ne traversera pas forcément en une seule fois. Le mieux est de traverser en une seule fois. Pour l'îlot central, il faudrait reprendre le tracé du tram. Il n'y voit pas d'intérêt.

Le même commissaire demande si les temps d'attente au feu mentionné sont dans les mêmes proportions que les temps d'attente au feu entre l'avenue de France et la rue de Lausanne. L'auditionné indique n'en avoir aucune idée.

Un commissaire apprend avec satisfaction qu'ils ont pu régler ce feu et donner la priorité au tram. Il était étonné que ce ne soit pas systématique. Il se demande si on peut en conclure que partout en Ville de Genève c'est le cas ou si c'est toujours cette problématique de feu cantonaux et municipaux.

M. Messenger informe que l'ensemble des feux sont de compétence cantonale. La propriété est cantonale. Tous les carrefours ne donnent pas forcément la priorité au tram comme dans cette configuration. Dans certains carrefours, si on le faisait, cela entraverait la bonne marche des transports publics. Par exemple, à la place des Vingt-Deux-Cantons, il y a un croisement de tram et une priorité entre les Transports publics genevois qu'il faut administrer en plus du trafic individuel.

Le même commissaire parle du trafic venant de l'avenue Blanc et continuant sur l'avenue de France. Les pétitionnaires pensent qu'il y a des accidents, car le temps de vert pour les voitures est trop court et du coup les voitures accélèrent au maximum. Il a compris que le temps pour le piéton a augmenté mais il se demande si c'est aussi le cas pour la voiture.

M. Messenger rappelle que les accidents relevés se situent loin des intersections citées. Quand on donne plus de temps au vert, théoriquement on donne plus de temps aux voitures.

Le même commissaire poursuit et constate que les demandes des pétitionnaires sont remplies. Il demande à M. Messenger s'il y a la nécessité d'introduire une zone 30 comme demandé.

M. Messenger indique que, d'un point de vue cantonal, pour la régulation, ils estiment avoir répondu en diminuant le temps d'attente de la traversée et en augmentant le temps de la traversée. Dans les autres sujets, on est dans une compétence municipale. Cela fait partie du réseau de quartier, dans lequel la LMCE prévoit (en zone II dans laquelle est située sur l'avenue Blanc) que «la création de zones 30 est favorisée, selon les conditions prescrites par le droit fédéral» (article 7 alinéa 4, point d), alors que la LMCE prévoit en zone I que «les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées» (article 7 alinéa 3, point d).

Un commissaire reprend la problématique de l'avenue Blanc entre la rue de Lausanne et l'avenue de France, en disant que pour autant que le trafic de transit soit avéré, il se demande quelles seraient les mesures efficaces pour éviter que les voitures n'évitent le feu.

L'auditionné indique qu'il faudrait travailler sur les sens de circulation et faire en sorte qu'il ne soit pas possible d'éviter le feu par du réseau de quartier. A un moment sur notre trajet, il y a un contresens et donc ce n'est pas attractif. Ce type de projet induit, pour l'accessibilité, des détours. Les gens doivent choisir: soit ils passent tout droit pour aller chez eux et donc il y a du trafic de transit qui passe devant chez eux, soit ils font des détours et il y a moins de trafic de transit. C'est une pesée des intérêts qu'il faut faire.

Séance du 20 mars 2023

Discussion et prises de position

Une commissaire socialiste souhaite saluer l'effort fourni par les pétitionnaires pour élaborer la pétition. Elle a découlé de deux événements tragiques qui étaient des accidents entre piétons et voitures. Il faut avoir en tête le quartier et sa configuration. Pour la circulation, que ce soit sur l'avenue Blanc ou la rue de Lausanne, ce sont des gros axes qui génèrent beaucoup de trafic. La situation est complexe. Quand M. Messenger, de l'OCT, est venu lors de la séance du 27 février, il a indiqué que ces petites rues de quartier, dont l'avenue Blanc, sont de la prérogative de la commune, soit la Ville. Le département de l'aménagement et de la mobilité a d'ailleurs fait plusieurs propositions. Le Parti socialiste souhaite le renvoi de la pétition au Conseil administratif assortie de deux recommandations:

- la première est d'établir une équité entre le projet de piétonniser entre l'avenue Blanc et la rue Gustave-Moynier pour accorder le même privilège aux écoliers qui traversent entre l'avenue Blanc et la rue Anne-Torcapel. Le Parti socialiste souhaite demander au Conseil administratif de fermer à la circulation ce petit morceau;
- la deuxième est de proposer que l'avenue Blanc entre le chemin des Mines et la rue Gustave-Moynier ne soit pas à 30 km/h, car *de facto*, aujourd'hui, on ne peut pas aller plus vite. Au lieu de la passer à 30 km/h, la recommandation serait de la passer en zone de rencontre à 20 km/h.

Un commissaire des Vert-e-s indique que son parti salue également le travail des pétitionnaires qui mettent le point sur un quartier qui connaît des difficultés en matière de déplacement avec une sécurisation des accès aux écoles. Il s'agit d'un sujet qui fait l'objet de la motion M-1660, déposée par son parti et qui vise à rendre de l'autonomie aux enfants dans leur cheminement scolaire. Les Vert-e-s soutiennent la pétition. A la vue des deux recommandations proposées par les socialistes, elles et ils les soutiendront aussi.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois indique qu'il faut faire attention aux relations de cause à effet. Il n'y a pas de détails concrets sur les accidents. Concernant l'accident sur la rue Gustave-Moynier et l'avenue de Sécheron, il s'agissait d'un enfant qui courait derrière un ballon. Concernant l'autonomisation des enfants, le premier accident a eu lieu devant l'école; il ne faudrait pas, selon lui, laisser un enfant en bas âge sur une trottinette sur le domaine public. Piétonniser est compliqué et avec le reste, on revient sur du trafic de transit.

Un commissaire libéral-radical pense que cette pétition ne pose pas de problème. On ne ferme pas une rue. Cependant, le Parti libéral-radical ne soutient pas les recommandations socialistes.

Le commissaire socialiste qui a pris la parole en amont revient sur les propos de son collègue du Mouvement citoyens genevois. Sa question fait l'objet de la première recommandation proposée par le Parti socialiste: fermer à la circulation l'avenue Blanc entre la rue Anne-Torcapel et l'avenue de France. Elle rappelle la deuxième recommandation qui serait de mettre une zone de rencontre entre l'avenue Blanc, le chemin des Mines et la rue Gustave-Moynier. En outre, elle avance que les enfants, avec les draisiniennes, représentent toujours des risques. Ils ont toutefois le droit de circuler sur le domaine public. Si on veut fermer à la circulation entre l'avenue Blanc et la rue Anne-Torcapel, elle conseille au commissaire du Mouvement citoyens genevois de voter la première recommandation.

Le commissaire d'Ensemble à gauche pense que les pétitionnaires avaient étayé leur argumentation sur les accidents ayant atteint les enfants. Elle soutient fortement la pétition ainsi que les recommandations du Parti socialiste.

Une commissaire du Centre soutient le renvoi de la pétition au Conseil administratif, sans suivre les recommandations.

En conclusion et avant de passer au vote, la commissaire socialiste rappelle les deux recommandations: fermer à la circulation l'avenue Blanc entre la rue Anne-Torcapel et l'avenue de France (1^{re} recommandation) et une zone de rencontre à l'avenue Blanc, dans sa portion entre le chemin des Mines et la rue Gustave-Moynier (2^e recommandation).

Votes

La première recommandation est mise au vote. Elle est acceptée par 10 oui (1 EàG, 4 S, 3 Ve, 1 UDC, 1 MCG) contre 5 non (2 LC, 3 PLR).

Le président met au vote la 2^e recommandation, qui est acceptée par 10 oui (1 EàG, 4 S, 3 Ve, 1 UDC, 1 MCG) contre 5 non (2 LC, 3 PLR).

Le président met au vote la pétition avec les deux recommandations votées, qui est acceptée à l'unanimité des membres de la commission.

PROJET DE RECOMMANDATION I

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de fermer à la circulation l'avenue Blanc entre la rue Anne-Torcapel et l'avenue de France.

PROJET DE RECOMMANDATION II

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif de créer une zone de rencontre à l'avenue Blanc, dans sa portion entre le chemin des Mines et la rue Gustave-Moynier.

Annexe: pétition P-475

Pétition

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

à l'attention du Conseil Municipal de la Ville de Genève
et du Grand Conseil de la République et Canton de Genève

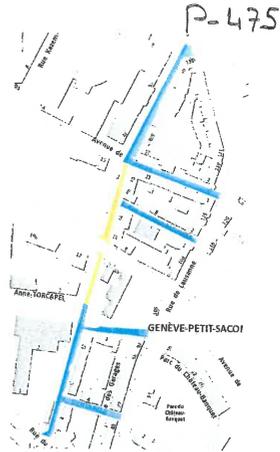
Considérant que :

- 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 2min 46sec au rouge pour une phase de vert qui ne dépasse pas 14 secondes, ce qui ne permet pas de traverser en sécurité



Zone de rencontre

Ecole primaire



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 (20km/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. 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.

Feuille à renvoyer (même incomplète) au plus vite mais **avant le 8 septembre 2022 au plus tard** à :
actif-traffic - rue des Savoises 15 - Case Postale - 1211 Genève 8



Association des
parents d'élèves de
Sécheron
(APEPS)

COLLECTIF SÉCHERON
Sécheron - Suisse romande

actif-traffic
En avant toute !

Pour une mobilité
d'avenir



LA
DÉCOUVERTE