

Rapport de la commission de la cohésion sociale et de la jeunesse chargée d'examiner la motion du 12 septembre 2018 de M^{mes} et MM. Alfonso Gomez, Laurence Corpataux, Omar Azzabi, Uzma Khamis Vannini, Marie-Pierre Theubet, Delphine Wuest, Hanumsha Qerkini et Antoine Maulini: «Pour la mise en place d'un plan de mobilité scolaire en Ville de Genève».

Rapport de M^{me} Corinne Goehner-da Cruz.

Cette motion a été renvoyée à la commission de la cohésion sociale et de la jeunesse le 17 avril 2019. La commission s'est réunie le 28 novembre 2019 ainsi que les 30 janvier et 12 mars 2020 sous la présidence de M^{me} Laurence Corpataux. Les notes de séances ont été prises par MM. Sacha Gonczy et Nohlan Rosset, que la rapporteuse remercie pour la qualité de leur travail.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- qu'une grande partie des écoliers de notre Ville de Genève se rendent seuls à l'école, à pied, à trottinette, à vélo ou en bus, et que selon les aménagements ou les circonstances (travaux par exemple), le chemin menant à l'école peut s'avérer dangereux (passage pour piétons avec peu de visibilité, véhicules sur les pistes cyclables, arrêts de bus mal sécurisés);
- qu'en mai 2016, le Grand Conseil a adopté la motion M 2364 visant à faire de Genève un canton exemplaire en matière de sécurité des écolières et des écoliers sur le chemin menant à l'école, par un outil qui s'est avéré particulièrement efficace, soit le plan de mobilité scolaire (PMS);
- qu'il incombe aux communes de développer les plans de mobilité scolaire pour augmenter la sécurité des enfants;
- que les PMS se basent sur les résultats des avis et remarques récoltés par l'ensemble de la communauté scolaire et visant à diagnostiquer les problèmes rencontrés par l'enfant sur son chemin entre la maison et l'école;
- qu'une fois que les points noirs sont identifiés, la commune et le Canton sont invités à prendre des mesures pour améliorer les aménagements routiers;
- que l'article 1, alinéa 1 de la loi sur la mobilité douce (LMD, RS-GE H 180) établit la compétence du Canton et des communes qui se doivent de développer des aménagements cyclables et des cheminements piétonniers, afin d'offrir un réseau complet et sécurisé des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines;

- que l'article 3, alinéa 3 de la loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LaLCPR RS-GE L 160) prévoit que les chemins piétonniers desservent notamment les écoles;
- le rôle des communes dans le domaine de la sécurité des écoliers sur le chemin de l'école;
- qu'en 2017, encore 564 accidents ont eu lieu en Suisse sur le chemin de l'école (selon les statistiques des accidents de la route 2017, p. 32¹),

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de développer des plans de mobilité scolaire pour les établissements du primaire et du secondaire situés sur la commune de Genève;
- de mettre en œuvre et, le cas échéant, de faire mettre en œuvre par le Canton les recommandations émanant du bilan et cela le plus rapidement possible.

Séance du 28 novembre 2019

Audition de M. Alfonso Gomez, motionnaire

M. Gomez explique qu'un plan de mobilité scolaire va améliorer la sécurité des enfants et va dans le sens des patrouilles scolaires. Il y a plusieurs structures actuellement (pédibus, parcours futé) qui visent à favoriser l'autonomie des déplacements des enfants. Le plan de mobilité est une démarche participative qui doit être menée en concertation avec tous les acteurs (établissements scolaires, services de la Ville, services du Canton, police, parents d'élèves, etc.). Actuellement il y a 40 points noirs qui ont été identifiés, plus ou moins dangereux. Cette démarche de plan de mobilité avec plan similaire existe dans bien des pays d'Europe. Le Grand Conseil avait accepté la motion M 2364 qui va dans ce sens, et a été déposée après une forte accidentalité des enfants qui vont à l'école. De nombreuses communes ont par la suite créé des plans de mobilité; elles ont dépassé les clivages politiques. Il rappelle qu'en 2017, il y a eu 584 accidents sur le chemin de l'école; 50% des accidents de piétons touchent les enfants qui sont sur le chemin de l'école. L'objectif est également de favoriser l'exercice physique: 19% des enfants sont en surpoids; 7% des garçons et 5% des filles sont obèses. Cela bénéficiera aussi à une meilleure qualité de vie: apaisement des parents et impact sur l'environnement. L'idée est de débiter par une enquête, puis un bilan, des recommandations, un suivi, des évaluations, comme pour tout objet. Il peut s'agir d'aménagements légers ou d'interventions auprès des enfants ou des parents. Il peut s'agir également de la création d'espaces pour les piétons, les cyclistes et les trottinettes. Sans compter les aménagements, il souligne qu'un plan de mobilité scolaire tourne autour des 15 000 à 20 000 francs. Des travaux

¹ www.astra.admin.ch/astra/fr/home/documentation/donnees-des-accidents-de-la-suisse/analyses-statistiques/statistique-standard-2015.html

plus lourds demanderaient plus de financement. Il est possible de faire des plans de mobilité économes qui améliorent sensiblement la sécurité des enfants.

Il n’y a que deux ou trois établissements scolaires qui ont des plans de mobilité; le but serait de généraliser cette pratique. La Ville a insisté sur des parcours futés qui ne permettent pas un changement structurel pour la sécurité des enfants. La Ville a été décrétée comme amie des enfants, label décerné par l’Unicef. Il s’agit d’aller plus loin sur ce chemin.

Deux commissaires demandent quelles sont les collaborations envisageables avec les Pédibus et les patrouilleuses scolaires sur les chemins de l’école avec des infos sur les points noirs à éviter.

M. Gomez répond que les enfants, au bout d’un certain âge, ne sont plus accompagnés. Il s’agit vraiment de voir par où les enfants passent et comment améliorer les circuits, en les incitant, aux travers d’aménagements, à préférer ces endroits sécurisés et plus attractifs.

La présidente demande s’il s’agit d’effectuer un plan par école.

M. Gomez répond positivement en mentionnant que si deux écoles sont proches un plan suffira.

Une commissaire demande si la démarche de la Ville intégrerait tous les partenaires par école. Elle s’interroge sur la collaboration avec le Canton, vu que les aménagements de la circulation sont aussi du ressort cantonal.

M. Gomez répond que la Ville devrait cadrer les démarches (Service des écoles et institutions pour l’enfance (ECO). Le Canton doit effectivement être présent dans les démarches.

Une commissaire comprend qu’il s’agit d’un budget de 795 000 francs minimum pour le plan mobilité. Elle demande si le Canton participerait à une partie du financement.

M. Gomez répond que le but est de donner un message politique, puis ce sera à l’administration de donner des solutions avec les financements pour la mise en place des plans de mobilité.

Un commissaire est intrigué par la motion M 2364 du Grand Conseil lancée par les Verts et demandant au Conseil d’Etat d’encourager les communes à réaliser des plans de mobilité scolaire autour des écoles primaires. Il demande ce que le Canton a réalisé dans le cadre de cette motion.

M. Gomez ne sait pas si cette motion a donné lieu à des outils pour les communes. La particularité du système suisse est que les communes ont un rôle à jouer différent que les Cantons. Il ne sait pas quelles mesures le Canton a prises

en charge, la motion M 2364 date de 2016 et a été accompagnée d'actions dans certaines communes. A la Ville de Genève de passer le message pour mettre en place cette démarche.

Le même commissaire remarque que la motion M-1369 prend également en compte les écoles secondaires, ce qui n'était pas le cas de la motion du Grand Conseil, pourquoi ce choix a été fait.

M. Gomez répond que la tâche est plus délicate dans le secondaire, où les jeunes viennent parfois de très loin. La priorité reste les écoles primaires où les élèves viennent à pied.

Un commissaire remarque que la Ville est en retard par rapport à d'autres villes et demande quelles pourraient être les mesures d'urgences.

M. Gomez lui répond qu'il n'y a pas beaucoup de plans de mobilité dans les villes de Suisse alémanique. Sur le site de l'Association transports et environnement (ATE) on voit surtout des communes de Suisse romande. Il est possible que la circulation soit plus apaisée en Suisse alémanique. Pour les mesures d'urgence cela peut être résolu par une patrouilleuse scolaire, ou un passage clouté à un endroit dangereux.

Discussion et votes

Un commissaire du Parti libéral-radical indique qu'il est prêt à voter ce soir, le texte étant clair.

Une commissaire du Parti libéral-radical indique qu'elle aura un amendement.

Un commissaire d'Ensemble à gauche propose l'audition d'un directeur d'école.

Un commissaire du Parti démocrate-chrétien propose que le département concerné soit auditionné, trouvant problématique de voter l'objet sans auditionner les principaux concernés.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre souhaiterait savoir ce qui a été entrepris suite au vote de la motion au Grand Conseil et désire auditionner M^{me} Alder.

Une commissaire du Parti socialiste souhaite auditionner l'ECO avec le Canton pour connaître la stratégie à mettre en place.

Vote de l'audition de M^{me} Alder.

Par 10 oui (1 Ve, 3 S, 2 EàG, 2 PDC, 1 UDC, 1 MCG) et 3 abstentions (PLR), l'audition est acceptée.

Vote de l'audition d'un directeur d'école.

Par 8 non (1 Ve, 1 MCG, 1 UDC, 3 PLR, 2 PDC) contre 1 oui (EàG) et 4 abstentions (1 EàG, 3 S), l'audition est refusée.

Séance du 30 janvier 2020

Audition de M^{me} Esther Alder, conseillère administrative en charge du département de la cohésion sociale et de la solidarité (DCSS), accompagnée de M^{me} Isabelle Widmer, cheffe du Service des écoles et institutions pour l'enfance (ECO)

M^{me} Widmer explique le fonctionnement actuel en place: les patrouilles scolaires sont une compétence déléguée du Canton aux communes. Il s'agit d'un dispositif global, consistant en une série de mesures prises pour assurer la sécurité des enfants. Ce sont en effet 73 emplacements sécurisés par 120 patrouilleurs, des mesures de coaching où des patrouilles sont présentes sur les passages piétons pour apprendre aux enfants à traverser seuls mais sans faire la traversée elles-mêmes, des visites dans les classes de première et deuxième primaires par les patrouilleuses pour expliquer leur rôle aux enfants et comment traverser, des actions de sensibilisation dans des endroits très tendus avec de la musique, les parents et la police pour sensibiliser les usagers de la route, des parcours futés choisis avec les partenaires scolaires et qui sont plus sécurisés, beaucoup de mesures d'analyses et de veilles gérées par les collaborateurs du service et la brigade d'éducation et de prévention routière (BEP) et encore des mesures d'aménagement faites par le Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM) et finalement des plans de mobilité scolaires (PMS) qui occupent le service aujourd'hui. C'est donc une préoccupation importante du service qui va au-delà de la sécurité de l'enfant sur le chemin de l'école car un enfant emprunte quatre fois par jour le chemin de l'école 150 jours par an, mais ce n'est pas grand-chose si l'on considère les nombreuses fois où un enfant est seul dans l'espace public en dehors de l'école. La réflexion vise à apprendre aux enfants à être dans l'espace public en sécurité et comment l'on peut sensibiliser les adultes, en termes d'aménagements et de comportements, à cette présence des enfants dans l'espace public.

Elle ajoute que concrètement au niveau des plans de mobilité scolaire, cinq ont été conduits entre 2013 et 2015 dans les écoles de Saint-Jean, Devin-du-Village, Geisendorf, Ferdinand-Hodler et Saint-Antoine, Micheli-du-Crest, Seujet et Nacker. Les choix de ces lieux découlent du constat que l'on n'arrivait pas à les faire bouger. On voyait que la sécurité n'y était pas bonne et que les relations entre les compétences cantonales et communales y étaient complexes. Notamment dans le fait que quand on tombe d'accord sur les mesures, il faut les financer, les faire voter et les mettre en place. Ces problématiques sont souvent longues et chères

alors qu'un enfant va à l'école aujourd'hui ce qui engendre donc un problème de calendrier. D'autre part, un accident grave a eu lieu à Geisendorf avec un enfant qui allait à l'école. Autrement, il s'agissait de lieux où des parents étaient très préoccupés et faisaient remonter beaucoup d'informations aux services. L'expérience des PMS est d'une manière générale très positive, ces démarches sont participatives et mettent tout le monde dans la réflexion, même les enfants. Ce faisant, des effets de prévention massifs sont exécutés.

Le premier plan de ces projets est de parler de la sécurité qui n'est pas une thématique facilement prise en compte. L'ATE qui conduit les PMS est plein d'outils multiples et variés, ludiques et interactifs qui marchent bien. Par contre une difficulté réside au niveau de la mise en œuvre entre le Canton et les communes, les budgets et les délais. Ce qui suscite énormément d'attentes et génère de la frustration chez les parents qui se demandent pourquoi faire tout cela si le résultat tarde. A l'époque, l'AGCM (qui était encore l'aménagement urbain) affirmait ne pas avoir la capacité d'absorber cinq plans de mobilité aussi vite et ne pouvait en assumer que deux pour être sûr de pouvoir accompagner pleinement les enfants. Cette démarche est intéressante, constructive, constitue un très bon outil de prévention mais sa réalisation est difficile.

Pour 2020 un PMS sera lancé à la Jonction, quartier dense qui bouge beaucoup, où d'une manière générale les enfants vont de plus en plus jeunes seuls à l'école. De plus il y existe un gros réseau de partenaires mobilisés et mobilisables. En tirant les leçons des premiers PMS, le service va essayer de mettre à bord tout de suite la police cantonale (BEP) et l'aménagement au niveau cantonal et municipal. Elle se dit que si, dès le départ tous les acteurs sont ensemble, des solutions seront plus facilement réalisables. Elle ajoute qu'une autre démarche a été initiée car certaines actions mises en place sont éphémères. Le vecteur le plus fort pour sensibiliser les enfants sont les enseignants. Si ces derniers demandent aux enfants de leur raconter comment ils viennent à l'école, par quels chemins, etc., la sensibilisation marche. Un groupe de travail a donc été créé avec les directeurs, les enseignants et les associations de parents d'élèves (APE) pour réfléchir à comment fédérer les écoles dans ce processus et autour de cette problématique.

Elle conclut en affirmant être ouverte aux PMS, mais ajoute que ses services n'ont pas la capacité d'absorption massive. Toutes les écoles ne peuvent être traitées en même temps. Il faut donc que le système se développe progressivement. Elle ajoute que ce sont aussi des budgets à allouer car un PMS coûte entre 12 000 et 20 000 francs.

M^{me} Alder poursuit et affirme être ouverte en avançant quartier par quartier car le département n'a pas les forces pour s'occuper de la Ville dans son ensemble. Elle ajoute que beaucoup de choses existent déjà et que l'on voit en règle générale que les enfants ou les jeunes ont des parcours intuitifs. Elle pense

qu'il est nécessaire de suivre et de voir comment font les enfants, les plus grands et les plus âgés et éviter que les gens ne respectent pas les passages piétons, les feux et les patrouilles. Avec la densification au niveau des quartiers, la circulation est dangereuse et ces programmes sont donc nécessaires pour assurer la sécurité des enfants.

M^{me} Widmer ajoute qu'une grosse augmentation des incivilités a été ressentie par les patrouilles scolaires.

M^{me} Alder avance que les choses prennent souvent du temps, notamment lorsqu'elles impliquent autant d'acteurs à coordonner, mais que des endroits souffrent de plus de nécessité que d'autres, comme la Jonction qui est un quartier populaire où les enfants sont souvent seuls. Il y a donc aussi des réalités différentes en fonction des quartiers qu'il faut prendre en compte rapidement.

M^{me} Widmer fait circuler les plans des PMS.

Une commissaire aimerait savoir quelles écoles étaient prioritaires à l'heure actuelle.

M^{me} Widmer répond que les quartiers qui bougent sont compliqués en règle générale, mais que tout ce qui se trouve vers le haut des Eaux-Vives sont des quartiers en mutation donc difficiles, qu'il y a eu des gros problèmes résolus par le placement de patrouilleuses à l'école des Allières, etc. Elle ajoute qu'une grande difficulté découle des travaux qui sont généralement annoncés mais pas tout le temps. Elle termine en affirmant que la priorité actuellement est à la Jonction.

M^{me} Alder répond qu'une centaine de patrouilleurs sont disponible, mais que si la décision est prise d'augmenter le dispositif sécuritaire dans certains quartiers, d'autres postes doivent être créés avec les conséquences budgétaires que cela implique. De plus, elle ajoute que ces postes ne sont pas faciles et que partiels: 28% de temps de travail avec un salaire d'environ 2000 francs par mois.

Une commissaire lit les invites et met en avant le fait qu'à entendre M^{me} Widmer tout est déjà fait. Elle demande ce que cette motion apporte de plus et ce que le département de la cohésion sociale et de la jeunesse attend de plus.

M^{me} Alder rétorque que la motion est plus ambitieuse que ce que le département arrive à faire aujourd'hui. Comme l'a dit M^{me} Widmer, il faut agir quartier par quartier, ce qui prend du temps alors que les motionnaires souhaitent un PMS à l'échelle de la Ville dans son entier, ce implique des moyens très conséquents.

M^{me} Widmer répond que les quartiers bougent et évoluent. Il faut donc toujours repenser les trajets des enfants. De plus, les enfants sont toujours des nouveaux, en termes d'information et de prévention, l'accompagnement doit toujours être repensé. Un parcours futé mis en place touche un certain groupe

d'enfants, mais deux ans plus tard un nouveau groupe arrive et ne se l'est pas approprié, il faut donc recommencer le travail.

La même commissaire lui demande ce qu'elles imaginent comme charge supplémentaire en termes de ressources humaines, de temps et de budget pour que la Ville puisse répondre aux projets des motionnaires.

M^{me} Widmer répond qu'aucun service ne peut absorber le traitement de toutes les écoles. Elle avance qu'il serait intéressant de pouvoir en traiter trois par an sur une base régulière et systématique. Au niveau du service, cela ne représenterait pas plus de travail mais une manière plus systématique avec plus d'outils pour faire ce qu'il fait déjà. L'enjeu toucherait aussi l'AGCM car les mesures de réalisation sont longues et compliquées. Elle ajoute qu'une volonté politique au niveau du Canton doit être formulée car la circulation et la mobilité sont étroitement liées aux compétences cantonales qui elles aussi prennent du temps. Elle a l'impression que la sécurité sur le chemin de l'école n'est pas prioritaire.

Une commissaire se demande si dans les observations déjà faites, le service a été confronté aux zones 20 et 30.

M^{me} Widmer répond que les zones de rencontre sont difficiles. Car légalement une patrouilleuse doit être sur un passage piéton; dès lors où il n'y en a plus, il a fallu inventer des choses pour les placer quand même. Elle ajoute qu'étonnamment les zones 30 ne sont pas toujours simples pour des questions d'aménagement, de périmètre et d'où arrivent les enfants, où ils attendent, etc.

Séance du 12 mars 2020

Discussion et vote

La présidente affirme avoir une proposition d'amendement suite à l'audition de la magistrate et de la cheffe de service. Elle propose de modifier la première invite: «développer trois plans de mobilité scolaire par année». Elle est donc favorable à cette motion du groupe des Verts pour la sécurité.

Une commissaire du Parti démocrate-chrétien affirme que son parti est favorable à cette motion et son amendement.

Une commissaire du Parti socialiste affirme aussi que son groupe est favorable à l'amendement et à cette motion qui permettra d'assurer plus de sécurité sur les chemins des écoliers.

Une commissaire d'Ensemble à gauche soutient également la motion tout en n'étant pas en faveur de l'amendement car il s'agit d'une demande générale en l'état. Il sera par la suite du ressort du Conseil administratif de répondre à des projets précis et de mettre des priorités.

Un commissaire du Parti libéral-radical transmet que son groupe n'est pas non plus en faveur de l'amendement mais pour la motion.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre votera pour cette motion et ne se dit pas contre l'amendement par principe.

La présidente retire son amendement au vu des arguments avancés.

La commission de la cohésion sociale et de la jeunesse vote à l'unanimité la motion M-1369.

Annexe (à consulter sur internet): plan de la mobilité scolaire