

Rapports de majorité et de minorité de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 26 janvier 2022 de M^{mes} et MM. Vincent Milliard, Delphine Wuest, Valentin Dujoux, Matthias Erhardt, Leyma Milena Wisard Prado, Philippe de Rougemont, Bénédicte Amsellem, Ana Maria Barciela Villar, Laurence Corpataux et Denis Ruyschaert: «Rues scolaires: autonomisons, en toute sécurité, nos enfants sur le chemin de l'école!»

2 octobre 2023

A. Rapport de majorité de M. Manuel Zwysig.

Cette motion a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du Conseil municipal du 2 novembre 2023. La commission l'a étudiée le 14 février 2023, sous la présidence de M. Denis Ruyschaert, ainsi que les 20 juin et 29 août 2023, sous la présidence de M. Christian Steiner. Les notes de séances ont été prises par M^{me} Jade Pérez et M. Christophe Vuilleumier, que le rapporteur remercie pour la qualité de leur travail.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- la motion M 2364, «Pour que Genève devienne un canton exemplaire en matière de sécurité sur le chemin de l'école», votée à l'unanimité du Grand Conseil le 12 mai 2017, invitant le Conseil d'Etat:
 - à prendre des mesures concrètes pour sécuriser le chemin de l'école, en s'inspirant des bonnes pratiques dans d'autres régions et pays, et ainsi positionner Genève comme un canton exemplaire en matière de sécurité des élèves sur le chemin de l'école;
 - à soutenir activement les communes qui améliorent le chemin de l'école, par un traitement administratif rapide et circonstancié lorsqu'une modification de l'aménagement routier doit être envisagée afin de mieux sécuriser le chemin de l'école;
- que les principes énoncés dans la loi pour une mobilité douce et cohérente (LMCE, H 1 21) donnent la priorité, en zones I et II, à la mobilité douce et aux transports publics;

- que plus de 65% des enfants vont à pied à l'école mais que ce chiffre tend à baisser légèrement depuis quelques années, avec le phénomène des parents taxis¹;
- que les parents taxis sont de plus en plus nombreux: 30% en Suisse romande contre seulement 7% en Suisse alémanique, ce qui montre que des actions peuvent être mises en place pour réduire le phénomène²;
- qu'en 2019 quatre enfants sont décédés dans un accident de la route en Suisse et 169 enfants ont subi des blessures graves³;
- qu'environ 80% des enfants victimes de dommages corporels graves dans la circulation sont accidentés à vélo ou à pied, dont 40% sur le chemin de l'école⁴;
- qu'en 2018, à Genève, 46 enfants ont été tués ou blessés suite à un accident de la route (moyenne de 53,2 enfants tués ou blessés par an sur les cinq dernières années)⁵;
- que Genève est un canton extrêmement dangereux pour les piétons, au regard de l'accidentalité;
- que le chemin de l'école représente un formidable terrain d'apprentissage pour l'autonomisation des enfants;
- que les villes de Fribourg⁶, Bruxelles⁷, Paris, Lyon, Rome⁸, Londres⁹ et d'autres ont mis ou mettent en place des projets de «rues scolaires»;
- que les résultats de ces premières expériences sont extrêmement positifs en termes:
 - de réduction de l'usage de la voiture pour amener les enfants à l'école;
 - de réduction de la pollution aux abords des écoles concernées;
 - d'acceptabilité du concept de «rue scolaire», notamment chez les parents d'enfants;
 - d'augmentation de la sécurité routière aux abords des écoles,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à prendre langue avec le Canton pour pouvoir mettre en place un concept de «rues scolaires» en Ville de Genève, en vertu de l'acceptation de la motion M 2364;

¹<https://www.tcs.ch/fr/tests-conseils/conseils/education-routiere/enfants-pietons.php> (consulté le 2 octobre 2023)

²<https://www.tcs.ch/fr/tests-conseils/conseils/education-routiere/parents-taxis.php> (consulté le 2 octobre 2023)

³Bureau de prévention des accidents, «Sinus 2020»

⁴Bureau de prévention des accidents, «Sinus 2020»

⁵Confédération suisse, Statistique des accidents de la route, Vue d'ensemble, GE 2009-2018

⁶<https://www.ville-fribourg.ch/actualites/la-ville-de-fribourg-sengage-pour-la-securite-sur-le-chemin-de-lecole-0> (consulté le 2 octobre 2023)

⁷<https://www.bruxelles.be/rues-scolaires> (consulté le 2 octobre 2023)

⁸<https://romamobilita.it/it/strade-scolastiche> (consulté le 2 octobre 2023)

⁹<https://www.london.gov.uk/press-releases/mayoral/school-streets-improve-air-quality> (consulté le 2 octobre 2023)

- à évaluer la possibilité de fermer à la circulation motorisée, les jours d'école, les voies publiques situées à proximité des établissements scolaires;
- à utiliser des bornes rétractables (ou des barrières déplaçables) et une signalisation adaptée afin que de manière temporaire et à certaines heures de la journée (de 7 h 30 à 8 h 15 et de 16 h à 16 h 45), en semaine, certaines voies publiques soient réservées aux écoliers et écolières, ainsi qu'aux piétons, aux piétonnes et aux cyclistes.

Séance du 14 février 2023

Audition de M. Vincent Milliard, motionnaire

M. Milliard remercie la commission de le recevoir pour traiter cette motion concernant les rues scolaires. Il explique avoir été membre d'une association de parents d'élèves, en précisant que la sécurité des enfants sur le chemin de l'école est abordée durant chaque réunion de comité. C'est sans doute la première préoccupation des parents. Tous les croisements ne sont pas sécurisés, ainsi il faut par exemple décider des endroits où déployer les patrouilleuses scolaires. Il y a une année un point d'intention a été donné sur un carrefour, le patrouilleur ou la patrouilleuse a donc été déplacé. Effectivement, des points d'intention sont mis à l'intention du personnel des comités d'établissements, et une importante coordination, notamment dans le secteur de la Jonction, a permis de réunir une ou deux fois par année la police municipale, les parents d'élèves, un ou une responsable des enseignants et également la Maison de quartier (MdQ). Et dans ces réunions, la sécurité sur le chemin de l'école revenait systématiquement.

Ce constat l'a poussé à étudier les démarches entreprises dans d'autres villes, afin d'écrire cette motion. En 2017, une motion au Grand Conseil a été votée, il s'agit de la M 2364 qui invitait les communes à se responsabiliser. Elle a été votée par une majorité. L'Etat devait aider et accompagner les communes dans ces démarches. Il ajoute qu'à priori, les autorités cantonales sont impliquées et souhaitent sécuriser le chemin de l'école. Dans le contexte de la Ville, la priorité doit être donnée à la mobilité douce et aux transports publics. Il informe la commission sur les statistiques de la route et les accidents. Il indique que les enfants sont les personnes parmi les plus touchées dans les accidents de la route et le trajet identifié comme étant le plus accidentogène pour les enfants de manière générale est le chemin pour aller à l'école. On bénéficie en Suisse d'écoles de quartiers, et en campagne des bus de ramassage scolaire permettent de faire au moins une partie du chemin à pied. En Suisse allemande, on observe que moins de parents amènent leurs enfants en voiture, alors qu'en Suisse romande les parents prennent plus facilement la voiture. Pourtant, l'école se trouve à proximité directe des logements, en contexte urbain.

Il mentionne la Ville de Fribourg qui a mené un test à ce sujet, et ces recherches ont également été poussées à Paris, Londres et Bruxelles. Le déplacement à pied dans les rues scolaires présente plusieurs avantages. Le premier est la santé, car il permet aux enfants d’avoir un mode de transport actif, à pied, à trottinette ou à vélo. Le risque et le danger sur le chemin de l’école sont des facteurs qui freinent et empêchent les parents de laisser les enfants aller à l’école avec des modes actifs et qui les poussent à accompagner leurs enfants de 8-10 ans alors que l’école se situe à 500 mètres. La dernière donnée importante est l’indépendance. Autonomiser les enfants permet de les responsabiliser. C’est également un devoir de leur dire de faire attention quand ils traversent la route. Plusieurs mesures doivent être mises en place afin qu’ils se sentent en sécurité et qu’ils puissent progressivement aller à pied à l’école.

Il mentionne la première invite de la motion. Pour ces questions de mobilité, on cherche à savoir qui est responsable de quoi sur le réseau primaire et secondaire de quartiers, et on espère que le Canton est ouvert au dialogue pour mettre en place de nouvelles mesures, par le biais de la motion M 2364 notamment. La deuxième invite prévoit d’évaluer la possibilité de fermer à la circulation motorisée les voies publiques situées à proximité des établissements scolaires, lors des journées d’écoles. La faisabilité de cette mesure dépend de la typologie du contexte urbain près des écoles. Certaines rues s’y prêteraient plus que d’autres. Il faudrait réfléchir avec le Canton et évaluer les meilleurs dispositifs qui pourraient être mis en place dans chaque établissement scolaire. La troisième invite vise à utiliser des bornes rétractables ou des barrières déplaçables ainsi qu’une signalisation afin de fermer partiellement les routes. L’idée est d’ensuite fermer complètement la rue, si cela est utile. Fermer un tronçon de rue aux heures d’arrivée et de départ des enfants de l’école paraît peu contraignant, et cela est réalisable en fonction de la typologie de la route. Cela permet aux élèves les plus jeunes de se déplacer de manière sécurisée sur quelques mètres. Les enfants sont assis toute la journée, sauf pendant les périodes de récréation, cela leur permet donc de se défouler. Il ajoute que le contexte urbain est devenu inapproprié pour les enfants. Certains ont encore l’idée en tête d’enfants qui jouent au football en bas de chez eux, mais ce n’est plus le cas dans la plupart des quartiers.

Il explique avoir été en contact avec l’Association transports et environnement (ATE) Genève lors de la réalisation de ce projet. Le comité de l’ATE élabore des plans de mobilité scolaire, et dans ce cadre ils récoltent des informations pour établir les principales préoccupations des parents, quels tronçons sont particulièrement anxiogènes et lesquels pourraient éventuellement être fermés à la circulation. Une réflexion est actuellement menée à l’ATE de Suisse romande et de Genève. Une entité belge a mis en place un mode d’emploi pour aménager une rue scolaire. Toute une méthodologie est effectivement appliquée; il présente un aménagement sommaire avec une barrière fermée et des adultes qui cadrent le

tronçon. Il donne l'exemple de Londres, qui est le plus frappant. Leur réflexion concerne 350 rues scolaires de la ville, ils ont décidé de fermer entièrement un grand nombre de tronçons à la circulation. Il mentionne aussi le cas de Bruxelles, qui avance sur des concepts de rues scolaires. Il conclut que Lille, Barcelone et Milan se projettent également sur des aménagements des rues scolaires. Il mentionne la pétition des parents d'élèves de Sécheron et d'actif-trafiC qui se sont mobilisés pour sensibiliser les gens et le Conseil municipal, ainsi que les responsables au niveau de la Ville et du Canton sur les dangers autour de cette école.

Questions des commissaires

Une commissaire demande combien de temps met en moyenne un élève pour se rendre à l'école à pied.

M. Milliard répond que dans un contexte urbain, la distance est estimée à 500 mètres. En Ville, on a de la chance de disposer d'écoles relativement proches des lieux d'habitation. Il ajoute que cela peut encourager les personnes et particulièrement les enfants à se rendre à pied à l'école, sans que les parents les accompagnent.

La même commissaire s'interroge sur le nombre d'accidents impliquant des enfants sur le trajet de l'école.

M. Milliard répond qu'en 2019, quatre enfants sont décédés dans un accident sur la route en Suisse, 169 ont subi de graves blessures, et environ 80% des enfants ayant subi des dommages corporels graves dans la circulation sont accidentés à vélo ou à pied, dont 40% sur le chemin de l'école. Heureusement, cela reste limité, mais le danger est tout de même présent.

La commissaire demande combien de parents en moyenne amènent leurs enfants à l'école. Elle demande si cela est nécessaire de fermer une rue ou de mettre des poteaux si uniquement trois parents amènent leurs enfants à l'école.

M. Milliard répond que ce n'est probablement pas trois parents, et que cela dépend de l'âge, du bloc scolaire, du contexte urbain, et de la sécurité, à savoir s'il y a des pressoirs aux feux rouge/vert, s'il y a des patrouilleuses déployées sur le tronçon, etc. Ces éléments favorisent l'indépendance des enfants plus rapidement. Il y a d'autres endroits également, qui organisent des Pédibus. Il y a relativement peu de Pédibus qui fonctionnent régulièrement, et ces systèmes dépendent aussi des parents. En effet, un adulte responsable doit tenir le Pédibus, et surveiller les enfants sur tout le tronçon.

Un commissaire s'interroge sur les endroits particulièrement dangereux, et demande s'il ne faudrait pas cibler les espaces à aménager, par exemple les axes importants à traverser. Les parents hésitent à laisser seuls leurs enfants, car il y a

de grands axes à traverser et les feux sont verts pendant peu de temps. Il demande s'il ne faudrait pas adjoindre à cette motion des conditions particulières de prévention, par exemple des signalisations durant certaines heures, dans les lieux que l'on ne peut pas aménager.

M. Milliard approuve les propos du commissaire, la signalisation est importante. Dans un premier temps, on peut opter pour des fermetures temporaires, afin que les automobilistes et les cyclistes soient avertis et fassent attention à ces horaires. L'association des parents d'élèves a averti du fait qu'une voie de vélos posait problème, car les vélos roulent très vite. Il propose qu'aux heures d'arrivée et de sortie des écoles, un panneau clignotant avertisse du danger. C'est une solution qui pourrait convenir, mais elle ne peut pas être appliquée dans tous les quartiers.

Une commissaire remarque que les considérants comportent des statistiques contradictoires.

M. Milliard rappelle que les décès sont heureusement rares. Quatre enfants sont décédés, et sur les 46 enfants tués ou blessés, très peu sont décédés. Il faut revoir la statistique.

Le président s'interroge sur les fermetures, et si celles-ci sont temporaires ou définitives.

M. Milliard répond que la volonté, dans une première phase, est de faire des fermetures temporaires, comme la plupart des villes. La deuxième phase consiste à entreprendre des fermetures définitives. Cela a parfois été arrêté, et les fermetures temporaires ont été rétablies sur certains tronçons. Il informe que pour les matchs du Servette Football Club, on ferme la route des Jeunes une heure avant le début des matchs, jusqu'à une heure après la fin des matchs afin que les supporters accèdent à pied en sécurité aux stades.

Une commissaire rappelle que tous les matchs internationaux sont protégés de la sorte.

Une autre commissaire informe que sept enfants sont tués chaque année dans un accident de la route en Suisse. 40% des accidents graves impliquant des enfants se produisent sur le chemin de l'école. 80% des enfants grièvement blessés ou tués dans un accident de la route se déplaçaient à pied ou à vélo. Un grand nombre de ces accidents (environ 40%) se produisent sur le chemin de l'école. A partir de la tranche d'âge de 10 à 12 ans, les enfants sont capables d'évaluer correctement les vitesses. Du fait de leur petite taille, les enfants ont une moins bonne vue d'ensemble de leur environnement et peuvent en outre facilement passer inaperçus pour les conducteurs.

Le président remercie et libère l'auditionné. Il demande s'il y a des demandes d'auditions.

Un commissaire propose l'audition de M^{me} Frédérique Perler.

Une autre commissaire propose l'audition conjointe de M^{me} Perler et de M^{me} Isabelle Widmer, cheffe du service de la petite enfance, ou de la magistrate.

Le président passe au vote de cette audition, que la commission accepte à l'unanimité.

Séance du 20 juin 2023

Audition de M^{me} Christina Kitsos, 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)

Audition de M^{me} Frédérique Perler, conseillère administrative en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM), accompagnée de M^{me} Vesna Stankovic, codirectrice du DACM, et de M. Nicolas Betty, chef du Service de l'aménagement, du génie civil et de la mobilité (AGCM)

M^{me} Perler prend la parole et déclare que la problématique soulevée par cette motion est évidemment délicate et elle remarque que le travail devant être mené doit l'être avec l'Office cantonal des transports (OCT). Elle rappelle que cette motion s'articule en lien avec la motion M-1541.

M^{me} Kitsos remarque que cette motion touche un point essentiel de sécurité qui préoccupe les parents. Elle rappelle alors que l'ECO emploie 119 patrouilleuses scolaires, avec 89 personnes présentes sur les différents sites. Elle ajoute que le dispositif peut être doublé en cas de besoin. Elle mentionne que la sécurité est évidemment un objectif principal, mais elle explique que les patrouilleuses scolaires permettent également d'accompagner les enfants vers l'autonomisation sur le chemin de l'école ainsi que dans l'espace public. Elle signale que l'un des buts de son service est aussi de changer le regard sur les enfants en leur donnant une vraie place dans l'espace public, et elle observe que s'il est possible de bloquer des rues, les enfants pourront y jouer aisément.

Elle rappelle que les patrouilleuses scolaires réalisent des présentations en début d'année dans chaque classe auprès des 1P afin de leur expliquer leur travail. Elle remarque que ces présentations sont rappelées auprès des 2P. Elle signale qu'une forme de coaching est encore mise en place avec un accompagnement d'enfants ou de groupes d'enfants qui appréhendent de traverser des rues.

La magistrate mentionne qu'il existe aussi des plans de mobilité scolaire qui visent à améliorer les conditions de sécurité sur les cheminements scolaires. Elle précise que sept plans de mobilité scolaire ont été réalisés jusqu'à présent.

Elle déclare que le coût d'un tel plan oscille entre 25 000 et 30 000 francs, avec un diagnostic établi sur le terrain de manière participative avec les enfants et les parents, à hauteur de 75% de participation. Elle signale que les différents modes de transport sont pris en compte. Elle évoque à cet égard la Jonction en déclarant que 87% des enfants de ce quartier se rendent à l'école à pied, et 3% avec des moyens motorisés.

M^{me} Kitsos remarque ensuite que la collaboration est très forte entre son service, la police municipale, la police cantonale et l'OCT. Elle ajoute que des campagnes de sensibilisation sont également faites entre août et avril sur des durées de quatre semaines avec 150 affiches, des flyers et une vidéo. Concernant les accidents, elle remarque ne pas avoir les mêmes chiffres que ceux figurant dans la motion, la police cantonale indiquant entre 2017 et 2021 trente-six accidents impliquant des enfants dont huit gravement. Elle remarque toutefois qu'il faut prendre ces chiffres avec précaution puisque ces accidents n'ont pas forcément lieu en semaine ni sur le chemin de l'école, les enfants n'étant en outre pas obligatoirement à pied. Elle remarque que deux enfants du primaire se rendant à l'école ont en tout cas été accidentés à la connaissance du service. Et elle pense qu'il faudrait demander à la police de plus amples précisions.

Elle évoque ensuite les parcours futés, qui sont des cheminements balisés et sécurisés destinés aux enfants. Elle rappelle ensuite que plusieurs projets de fermeture de rue devant les écoles existent, et elle remarque que si cette option est possible tant devant les écoles qu'ailleurs, ces espaces pourraient être réappropriés par les enfants pour y jouer. Elle précise que les enfants jouent en l'occurrence de moins en moins à l'extérieur en raison de l'importance du trafic mais aussi du fléau du numérique.

M. Betty déclare que la logique vise une piétonnisation et une fermeture définitive des rues plutôt que des fermetures ponctuelles. Il rappelle que son service et l'ECO travaillent depuis plusieurs années pour sécuriser ces parcours. Cela étant, il déclare qu'une ligne a été inscrite pour déposer une proposition du Conseil administratif en 2024 visant à étudier une dizaine de rues en lien avec des écoles afin de réfléchir à leur fermeture. Il rappelle également que le projet de délibération PRD-331, qui a été voté, peut permettre de financer des premières études ainsi que des travaux de sécurisation. Il ajoute que l'exposé des motifs de ce projet de délibération évoque la vulnérabilité des enfants et permet donc de justifier le lancement d'études.

M^{me} Widmer déclare que le premier objectif est d'apaiser la circulation et de rendre l'espace aux enfants mais aussi de végétaliser ces espaces.

Un commissaire demande si cette motion s'articule avec la motion M-1598, sachant que le premier signataire est le même.

M. Betty répond que ces deux objets sont imbriqués. Il ajoute que le traitement de ces objets était encore inconnu, raison pour laquelle dix premières écoles ont été priorisées dans un premier temps.

Une commissaire déclare que tout le parcours depuis la maison doit être sûr, et elle se demande si la réflexion prend en compte cet aspect. Elle évoque encore le Pédibus et demande si cette initiative existe toujours. Elle se demande par ailleurs ce qu'il en est des crèches.

M^{me} Kitsos répond que ce sont les parents qui amènent les enfants dans les crèches et elle remarque que la question de la sécurisation n'est pas aussi pertinente que pour les écoles, mais elle estime que la question de l'appropriation des espaces publics et leur végétalisation doit se poser. Elle signale ensuite qu'il est préconisé que les enfants du primaire soient scolarisés dans leur quartier afin de leur éviter de trop longs parcours.

M^{me} Widmer déclare que le Service des écoles fait une première analyse et étudie avec la brigade les flux d'enfants, ce qui permet de déterminer les espaces devant être sécurisés. Elle ajoute que c'est donc l'ensemble du périmètre qui est pris en compte. Elle répète que les parcours futés et les plans de mobilité scolaire visent justement à sécuriser l'ensemble des parcours. Quant aux pédibus, elle mentionne que cette prestation se développe difficilement pour le moment.

Une commissaire déclare que les chiffres évoqués dans la motion viennent de l'Office fédéral de la statistique (OFS). Elle signale ensuite faire un lien entre cet objet et la motion M-1269. Elle observe que de nombreux accidents dans le périmètre des écoles sont causés par des parents et elle remarque que des parkings ont été supprimés à proximité des écoles.

M^{me} Kitsos signale que tous les parkings ont été supprimés devant les écoles, ce qui implique moins de revenus pour la Ville de Genève.

M^{me} Widmer ajoute que les dépose-minute ont également été supprimés devant les écoles.

Un commissaire entend la volonté de rendre durablement piétonnes ces rues, mais il se demande si des aménagements temporaires pourraient être installés pour venir répondre aux besoins dans l'attente de la piétonnisation de ces espaces.

M. Betty répond que placer une borne nécessite une autorisation de construire, soit une démarche administrative aussi lourde que la suppression de places de stationnement, raison pour laquelle le service préfère se concentrer sur le réaménagement définitif de la rue, ce sans compter qu'une borne implique des contraintes d'exploitation. Il ajoute qu'il faut aussi compter du personnel pour ouvrir et fermer ces bornes.

Le commissaire remarque que c'est le parti pris de la Ville de Paris.

Un autre commissaire demande quelles sont les dix écoles prioritaires.

M. Betty répond qu'il est question d'apporter des mesures complémentaires à des projets de réaménagement prévus.

M^{me} Kitsos évoque quelques exemples d'écoles: Sécheron, Allières, Micheli-du-Crest, XXXI-Décembre, Trembley, notamment.

Une commissaire demande quel est le profil des parents qui amènent leur enfant à l'école en voiture. Elle se demande ce qu'il en est des enfants à mobilité réduite et si une attention particulière leur est portée. Elle se demande ce que cette motion apportera de plus à ce qui est en train d'être réalisé.

M^{me} Kitsos répond qu'il n'y a pas eu de sondage sur le profil des parents qui déposent leur enfant en voiture, mais elle rappelle que l'idée est que les enfants s'autonomisent. Elle mentionne, cela étant, avoir été interpellée par les réactions des enfants du primaire qui parlaient plus de la crainte d'être enlevés ou de la pédophilie que des voitures.

M^{me} Widmer ajoute que les parents qui amènent leur enfant en voiture sont souvent des conjoints séparés qui ne vivent pas à proximité. Elle remarque que le 3% évoqué pour la Jonction prend en compte également les enfants qui viennent en bus. Concernant les enfants à mobilité réduite, il est possible que ces derniers soient amenés par l'Office médico-pédagogique et accompagnés en classe.

La commissaire demande si des mesures sont prises pour aider les parents.

M^{me} Widmer déclare qu'une école par quartier propose un accès total avec une place pour personnes à mobilité réduite (PMR).

M^{me} Kitsos ajoute que les rénovations prennent en compte cet aspect.

M^{me} Perler déclare ensuite que cette motion appuie l'action que le Conseil administratif est en train de mener et permet de légitimer les demandes déposées auprès du Canton.

Un commissaire demande si un changement provisoire, avec des barrières par exemple, implique des démarches administratives très lourdes auprès du Canton.

M. Betty répond qu'un préavis du Canton est nécessaire pour les durées de plus de soixante jours. Il ajoute que le service concerné doit être consulté, avec trois arrêtés de chantier distincts soumis à recours.

Un commissaire mentionne qu'une barrière qu'on ferme et qu'on ouvre n'implique pas soixante jours mais deux heures quotidiennement.

M. Betty répond que c'est la période d'application qui est prise en compte, soit une mise à l'essai d'une année.

Le commissaire remarque que c'est donc le même cas de figure qu'une piétonnisation.

M. Betty acquiesce. Il ajoute qu'une piétonnisation implique une transformation avec une végétalisation et une requalification de l'espace public, et que des bornes ne permettent pas de faire de distinction entre les moments d'ouverture et de fermeture.

M^{me} Stankovic ajoute que des mesures temporaires impliquent également une réflexion sur le coût et l'efficacité et elle observe que ces mesures ne viennent pas complètement répondre aux attentes.

Le même commissaire remarque que des mesures concrètes qui peuvent fonctionner rapidement semblent pourtant nécessaires au vu des délais de réalisation des projets définitifs.

M. Betty déclare que des aménagements fonctionnels peuvent être réalisés avec des potelets par exemple, mais qu'une mesure de ce type implique que le réaménagement est souvent reporté. Il ajoute que le département cantonal est en outre souvent opposé à de telles mesures en raison de l'existence de trottoirs.

M^{me} Widmer rappelle qu'il faut prendre en compte la question des horaires car le parascolaire génère des flux d'enfants importants alors que la patrouille n'est plus présente à partir de 16 h 15. Elle estime que la patrouille permet véritablement de sécuriser le périmètre des écoles alors que de grands axes comme Pestalozzi présentent bien plus de problèmes de sécurité.

Une commissaire rappelle que l'étude de Pro Juventute de 2019 mettait les enlèvements en troisième position dans les préoccupations des parents, et la circulation en première position. Elle se demande si Pro Juventute doit refaire une étude similaire.

M^{me} Perler l'ignore.

M^{me} Widmer déclare que la police a fait des extractions de ses bases de données, et elle mentionne que des analyses ont ensuite été faites. En outre, la situation en ville est très différente par rapport à la campagne.

Le président demande à partir de quel âge un enfant peut se rendre seul à l'école.

M^{me} Kitsos répond que l'on parle des 5P, soit des enfants de 8 à 9 ans.

Le président évoque la pétition P-475 sur l'école de Sécheron où un enfant courait après un ballon sur la rue et a été victime d'un accident.

M^{me} Widmer répond que c'était une adolescente.

Le président demande ensuite si végétaliser et piétonniser une rue à côté d'un préau ferait sens, ou est préférable.

M^{me} Kitsos répond que les deux espaces sont évidemment préférables.

Le président demande si une rue piétonne scolaire est compatible avec la circulation des vélos.

M^{me} Perler répond que les cyclistes doivent rouler très doucement.

M^{me} Kitsos ajoute que c'est dangereux et qu'il serait préférable que les cyclistes mettent pied à terre.

M^{me} Perler rappelle qu'en France les préaux sont à l'intérieur des écoles et elle mentionne que des espaces devant ces dernières sont de plus en plus souvent piétonnés.

Discussion

Un commissaire déclare que son groupe propose d'amender et de voter cet objet.

Une commissaire propose de reporter le vote.

Un commissaire indique qu'il est effectivement préférable de digérer cette discussion.

Un autre commissaire déclare que son groupe propose de supprimer «les jours d'école» dans la deuxième invite, ainsi que la troisième invite.

Une commissaire rappelle que l'art. 26, al. 2 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) indique que les enfants sont considérés comme des personnes vulnérables et ne peuvent pas évaluer les distances comme des adultes. Elle ajoute que les enfants ont donc le droit de pouvoir se rendre à l'école seuls à 9 ans.

Séance du 29 août 2023

Discussion et votes

Un commissaire du Parti socialiste déclare que son groupe a trois propositions d'amendements. Le premier consiste à supprimer «les jours d'école» dans la deuxième invite, qui serait ainsi reformulée comme suit:

- à évaluer la possibilité de fermer à la circulation motorisée les voies publiques situées à proximité des établissements scolaires;

Le deuxième amendement consiste à supprimer la troisième invite.

Le troisième amendement consiste à ajouter l'invite suivante:

- *à végétaliser, autant que faire se peut, les voies publiques fermées aux abords des écoles.*

Un commissaire des Vert-e-s déclare que son groupe acceptera ces amendements.

Un commissaire du Centre mentionne que son groupe refusera le premier amendement compte tenu des conséquences qui pourraient en découler, et de l'existence des parcours futés.

Une commissaire du Parti libéral-radical indique que son groupe refusera le premier amendement pour les mêmes raisons, ce d'autant plus que cette mesure nuirait à l'accessibilité des écoles pour les pompiers et les ambulances. Elle rappelle en outre que des enfants à mobilité réduite vont à l'école et elle précise qu'il convient de leur assurer un accès.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre déclare qu'il est question de rues scolaires et il observe que maintenant un amendement propose de supprimer totalement la circulation sur le chemin de l'école. Or, il déclare que le chemin de l'école peut être très long. Il rappelle que M^{me} Kitsos a indiqué que seuls 3% des enfants se rendent à l'école en voiture et il pense que la problématique est réglée, du moins des voitures, car la circulation des vélos pose des problèmes importants. Il ajoute que son groupe refusera ces amendements et cette motion. Il pense que les Vert-e-s s'éloignent de plus en plus de la réalité au vu de la croissance démographique. Il ajoute que les solutions avancées ne feront que développer plus de problèmes.

Le commissaire du Parti socialiste remarque qu'il est simplement question d'évaluer les fermetures envisageables.

Une commissaire des Vert-e-s rappelle que les enfants jouent également dans les cours d'école en dehors des horaires scolaires. Elle ajoute que les cas particuliers comme les services de secours et les habitants ont toujours accès bien entendu. Elle précise que les parcours futés présentent parfois des problèmes comme à la rue d'Italie.

Un autre commissaire du Parti socialiste rappelle que c'est le Touring Club Suisse (TCS) qui indique que 30% des enfants en Suisse romande sont amenés par leurs parents à l'école en voiture. Il ajoute ne pas comprendre la position de certains commissaires.

Le président passe aux votes.

Le premier amendement est accepté par 8 oui (3 Ve, 1 EàG, 4 S) contre 6 non (1 UDC, 1 MCG, 2 LC, 2 PLR).

Le deuxième amendement est accepté par 12 oui (3 Ve, 1 MCG, 1 EàG, 4 S, 2 LC, 1 UDC) et 2 abstentions (PLR).

Le troisième amendement est accepté par 10 oui (3 Ve, 1 EàG, 4 S, 2 LC) contre 3 non (2 PLR, 1 UDC) et 1 abstention (MCG).

Le président passe ensuite au vote de la motion M-1660.

La motion, telle qu'amendée par la commission, est acceptée par 8 oui (3 Ve, 1 EàG, 4 S) contre 6 non (1 UDC, 1 MCG, 2 LC, 2 PLR).

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Le Conseil municipal invite le Conseil administratif:

- à prendre langue avec le Canton pour pouvoir mettre en place un concept de «rues scolaires» en Ville de Genève, en vertu de l'acceptation de la motion M 2364;
- à évaluer la possibilité de fermer à la circulation motorisée les voies publiques situées à proximité des établissements scolaires;
- à végétaliser, autant que faire se peut, les voies publiques fermées aux abords des écoles.

Un rapport de minorité est annoncé par le Parti libéral-radical.

19 septembre 2023

B. Rapport de minorité de M^{me} Patricia Richard.

Cette motion demande:

«Rues scolaires: autonomisons, en toute sécurité, nos enfants sur le chemin de l'école!»

- à prendre langue avec le Canton pour pouvoir mettre en place un concept de «rues scolaires» en Ville de Genève, en vertu de l'acceptation de la motion M 2364;
- à évaluer la possibilité de fermer à la circulation motorisée, les jours d'école, les voies publiques situées à proximité des établissements scolaires;

En résumé, fermeture des rues autour des écoles, sans aucun respect pour les habitants, les commerçants et les personnes à mobilité réduite.

- à utiliser des bornes rétractables (ou des barrières déplaçables) et une signalisation adaptée afin que de manière temporaire et à certaines heures de la journée (de 7 h 30 à 8 h 15 et de 16 h à 16 h 45), en semaine, certaines voies publiques soient réservées aux écoliers et écolières, ainsi qu'aux piétons, aux piétonnes et aux cyclistes.

Notre Ville n'a pas les possibilités structurelles de faire des voies supplémentaires, d'autant que certains, les cyclistes en priorité et les utilisateurs de trottinettes, estiment majoritairement que toutes les surfaces sont à leur disposition, encore plus s'ils peuvent raccourcir leur parcours.

Et suite à l'étude du sujet par la commission, un amendement, accepté par la majorité de gauche, propose la fermeture définitive des rues aux alentours des écoles: «Le Conseil municipal invite le Conseil administratif à évaluer la possibilité de fermer à la circulation motorisée les voies publiques situées à proximité des établissements scolaires.»

Et aussi: «à végétaliser, autant que faire se peut, les voies publiques fermées aux abords des écoles».

Le Parti libéral-radical a refusé ces amendements car cette mesure nuirait à l'accessibilité des écoles pour les pompiers et les ambulances, et le Parti libéral-radical rappelle en outre que des enfants à mobilité réduite vont à l'école et il convient de leur assurer un accès, le chemin de l'école peut être très long. Va-t-on fermer toute la ville???

M^{me} Kitsos a indiqué que seuls 3% des enfants se rendent à l'école en voiture, la problématique est donc réglée.

La circulation des vélos pose des problèmes importants, le Parti libéral-radical refuse ces amendements et cette motion, les Vert-e-s s'éloignent de plus en plus de la réalité au vu de la croissance démographique, les solutions avancées ne feront que développer plus de problèmes.

Nos enfants doivent apprendre, comme nous avons appris à être attentifs au trafic routier.