

Date de dépôt : 27 novembre 2019

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Voies bus)

Rapport de M. Rolin Wavre

Mesdames et
Messieurs les députés,

L'objet de ce rapport a été étudié pendant la seule séance du 11 décembre 2019 sous la présidence du député Thierry Cerruti. M. Vincent Moret a tenu le PV avec précision. Qu'ils en soient remerciés selon leurs mérites respectifs.

Résumé

La petite heure consacrée à ce PL présenté par le Conseil d'Etat a suffi à convaincre les commissaires que l'autorisation donnée à trois nouvelles catégories ou groupes de véhicules d'emprunter les voies de bus ne prêterait en rien la circulation des TPG (les véhicules transportant des personnes handicapées n'étant pas en fauteuils roulants) ou contribuerait même à diminuer les embouteillages en cas d'accident ou de véhicule gênant (les dépanneuses appelées par la police en route pour leur intervention) ou en cas d'incident ferroviaire (les véhicules d'intervention des CFF liés au Léman Express). Seul.e.s les commissaires Vert.e.s ont marqué par l'abstention leur mauvaise humeur devant la toujours insuffisante vitesse commerciale des TPG.

Le président souhaite la bienvenue au département et cède la parole à ses représentants.

M. Favre rappelle que cette loi a été modifiée il y a quelques années pour permettre à un certain nombre de véhicules de transports et d'urgence d'utiliser les voies de bus. Ils profitent de ce nouveau projet de loi pour apporter quelques clarifications au regard de leur expérience pratique. Ils proposent une modification de cette loi, car ils ont reçu une demande des CFF de pouvoir se déplacer sur les voies de bus d'une station CFF à une autre en cas de problème avec le Léman Express. Ils travaillent en étroite collaboration avec la police routière qui a déjà le droit d'utiliser les voies de bus. Ils souhaitent proposer une modification de la loi pour permettre également aux dépanneuses appelées par la police de les utiliser afin de ne pas bloquer la ville pendant des heures en cas d'accident.

M^{me} Guillot explique que les modifications concernent l'art. 8A al. 1 et 2 (nouveau), 8E (nouveau) et 8F (nouveau). Ils proposent également une suppression du groupe de travail interdépartemental. Elle présente tout d'abord la situation pour le transport professionnel de personnes en situation de handicap et en dresse un bilan selon la situation à fin 2019. Elle explique qu'une distinction en fonction du type de handicap s'est instaurée depuis 2013. Ils proposent ainsi une modification de l'art. 8A qui permettra d'éliminer cette distinction. Ils demanderont à l'avenir une attestation de la part des transporteurs lors de la demande de concession. Elle présente ensuite la situation pour les véhicules d'intervention CFF. Les véhicules sont aujourd'hui principalement basés à Cornavin. Ils auront désormais besoin de se rendre rapidement sur les différentes gares du Léman Express. Ils n'ont que quatre véhicules à Genève et les interventions urgentes ont lieu une vingtaine de fois par an. Les TPG sont favorables à cette ouverture aux véhicules CFF.

M. Bourget présente la situation pour les dépanneuses appelées par la police. Elles mettent généralement beaucoup de temps à arriver en raison de la circulation, ce qui augmente la durée des bouchons et retarde les TPG. Cela représente environ dix interventions par jour. Les TPG, l'OCT et la police sont favorables à l'utilisation des voies de bus par les dépanneuses. Le retour des dépanneuses se fera dans la circulation normale.

M. Favre ajoute que M. Bourget est très impliqué à la centrale de régulation du trafic à Genève. La conclusion à laquelle ils sont arrivés est que les dépanneuses perdues dans les bouchons causent un retard important dans le dégagement de véhicules impliqués dans des accidents en ville. Cette modification de la loi est donc un cercle vertueux, notamment pour les TPG. Ces trois petites modifications ont un lien avec la fluidité du trafic qui interviendra d'ici un mois avec le Léman Express.

Un député (Ve) estime que, plus il y a de véhicules sur les voies de bus, plus la vitesse commerciale des TPG est ralentie. Il rappelle également que la vitesse commerciale actuelle des TPG ne respecte pas la loi. Ainsi, cela le gêne de voter ces modifications. De façon générale, il faut instaurer des limites sur les personnes pouvant utiliser les voies de bus.

M. Favre affirme qu'il y a une volonté des TPG, de la police et du département d'améliorer le travail de chacun. Autoriser les dépanneuses, c'est justement permettre d'améliorer grandement la vitesse des TPG en cas d'accident, ce qui arrive régulièrement. Certes, la vitesse commerciale des TPG doit être améliorée, mais ce n'est pas en raison de l'utilisation des voies de bus par ces différents acteurs qu'ils perdent de la vitesse commerciale à Genève. La véritable problématique en la matière est liée à d'autres facteurs.

Une députée (S) demande si les personnes atteintes d'une pathologie grave ont besoin d'une prise en charge médicale pendant le transport.

M^{me} Guillot dit que ce n'est pas nécessairement le cas pendant le transport. A titre d'exemple, une personne devant suivre une dialyse entre dans ce cadre.

La même députée demande des précisions sur la façon dont est attribuée la concession aux entreprises de transport pour les handicapés.

M^{me} Guillot indique que chaque entreprise doit indiquer les établissements desservis, les types des personnes concernées, les horaires, les tracés des véhicules, les types de véhicules utilisés et fournir la carte grise de ces derniers afin de vérifier s'ils ont le code indiquant qu'ils sont équipés pour les fauteuils roulants. Ils doivent également fournir toutes les autres attestations nécessaires, par exemple des contrats avec des assurances ou des contrats avec des établissements de santé.

La députée (S) demande si les entreprises titulaires de cette concession peuvent en profiter pour transporter des personnes victimes d'une pathologie légère.

M^{me} Guillot répond qu'il est clairement stipulé qu'ils doivent utiliser les voies de bus uniquement pour des personnes handicapées. En cas de contrôle, ils doivent pouvoir justifier cette utilisation. C'est les contrôles de police qui doivent permettre de vérifier cela.

La même députée demande si les TPG sont favorables à ces trois modifications.

M^{me} Guillot confirme que les TPG sont favorables aux trois modifications. Ils n'ont jamais fait parvenir de retour négatif à propos de tous les véhicules transportant des personnes handicapées.

M. Favre ajoute que, si les TPG n'étaient pas satisfaits de l'utilisation des voies de bus par ces véhicules, ils l'auraient très rapidement fait savoir au regard du travail effectué pour améliorer la vitesse commerciale.

M. Bourget indique également qu'un accident qui dure 30 minutes avant que les véhicules soient dégagés engendrera deux heures de bouchons avant que le trafic redevienne normal.

Un député (PDC) indique ne pas avoir compris les modifications concernant les personnes handicapées. Il demande combien de véhicules sont concernés.

M^{me} Guillot explique qu'ils proposent de supprimer de la loi l'obligation pour les véhicules d'être équipés pour les fauteuils roulants. Les transporteurs qui ont des flottes mixtes pourront ainsi octroyer un macaron à tous les véhicules contrairement à ce qui est possible maintenant. Elle affirme que le 80% des entreprises pouvant bénéficier d'une concession l'ont déjà demandée. Il y aura un peu plus de véhicules, mais cela ne causera pas de grands changements, car la grosse majorité des véhicules sont déjà autorisés.

Un autre député (PDC) relève que le nombre de sorties des véhicules CFF est peu important. Il s'agit presque d'un non-problème.

Un député (MCG) demande combien de véhicules utilisent les voies de bus par jour.

M^{me} Guillot estime qu'ils sont tous sur le réseau chaque jour, mais indique ne pas avoir de statistiques précises à ce niveau.

Le même député demande si la police ferroviaire a le droit d'utiliser les voies de bus.

M. Favre confirme qu'ils sont compris dans la catégorie des services d'urgence.

Discussion interne

Le président demande si les députés souhaitent d'autres auditions. Ce n'est pas le cas.

Vote

Le président met aux voix **l'entrée en matière du PL 12585** :

Pour : 15 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Contre : –
Abstentions : –

L'entrée en matière du PL 12585 est acceptée.

Deuxième débat

Art. 1 – Pas d'opposition, adopté.

Art. 8A (nouvelle teneur avec modification de la note) – Pas d'opposition, adopté.

Art. 8E (nouveau) – Pas d'opposition, adopté.

Art. 8F (nouveau) – Pas d'opposition, adopté.

Art. 2 – Pas d'opposition, adopté.

Troisième débat

Le président met aux voix **l'ensemble du PL 12585** :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Contre : –
Abstentions : 2 (2 Ve)

Le PL 12585 est accepté.

Projet de loi (12585-A)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Voies bus)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Modifications

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (LaLCR – H 1 05), est modifiée comme suit :

Art. 8A Transport professionnel de personnes en situation de handicap (nouvelle teneur avec modification de la note)

¹ Les véhicules sérigraphiés, affectés au transport professionnel de personnes en situation de handicap ou de personnes souffrant de pathologies graves invalidantes nécessitant une prise en charge médicale, au bénéfice d'une concession délivrée par le département, sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus munies du marquage TAXI, lorsqu'ils transportent effectivement une ou plusieurs personnes en situation de handicap ou souffrant de pathologies graves invalidantes nécessitant une prise en charge médicale.

² Le département fixe les conditions d'octroi de la concession et sa durée.

Art. 8E Véhicules d'intervention des CFF (nouveau)

Les véhicules d'intervention sérigraphiés des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus pour se rendre sur les lieux d'une intervention urgente sur le réseau Léman Express.

Art. 8F Dépanneuses commandées par la police (nouveau)

Les dépanneuses commandées par la police sont autorisées à utiliser les voies réservées aux bus pour se rendre sur les lieux de l'intervention.

Section 1 du chapitre V (abrogée, les sections 2 et 3 anciennes devenant les sections 1 et 2)

Art. 13 et 14 (abrogés, les art. 15 à 16B anciens devenant les art. 13 à 16 et les art. 20 à 24 anciens devenant les art. 18 à 22)

Art. 2 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.