

*Date de dépôt: 7 juin 1999*

*Disquette*

## **Rapport**

**de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition pour l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail des conductrices et conducteurs de tramway**

**Rapporteur : M<sup>me</sup> Yvonne Humbert**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Lors de ses séances du 25 janvier, du 8 et du 15 février et du 22 mars 1999 présidées par M. Louis Serex, la Commission des pétitions se pencha sur le problème de l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail des conductrices et des conducteurs de tramway.

### **Auditions**

#### *Audition des pétitionnaires.*

MM. François Sottas, David Riotton, Pierre Douat et Bernard Auclair, membres de l'Union des wattmens TPG décrivent les raisons du dépôt de cette pétition dues au dépôt d'une autre pétition par l'ASPIC qui demande un élargissement de l'utilisation des voies TPG par les cyclistes.

Des statistiques révèlent que pour les années allant de 1996 à 1998, 15 accidents par année impliquent des piétons ; en revanche les accidents survenus avec des scooters ont diminué entre 1996 (11 accidents) et 1998 (5 accidents).

Les pétitionnaires poursuivent en nous indiquant que le Conseil d'administration des TPG soutient cette démarche et qu'ils agissent d'entente avec la Direction des TPG avec laquelle lors d'une table ronde, il fut question d'établir des statistiques plus précises et d'élaborer des dossiers ; de monter une caméra à l'intérieur de la cabine, de face, pour voir les réactions du conducteur de tram et d'initier les membres de la Commission des pétitions à la conduite d'un tram. Ils précisent que l'Union des wattmens n'est ni un parti politique, ni un syndicat.

A la demande d'un commissaire, les pétitionnaires répondent qu'ils n'ont pas rencontré de représentants de l'ASPIC et insistent sur le fait qu'il est interdit aux cyclistes de rouler en « site propre » ce qui n'est pas respecté et qu'à l'entrée des rues Basses un signal interdit l'accès aux vélos. Une flèche leur indique qu'ils doivent monter la rue de la Madeleine ce qui est ni apprécié, ni respecté.

En quoi est-il dangereux que des cyclistes roulent sur une voie de tram ?

Il est répondu qu'un cycliste roule plus lentement que le tram et que ce dernier a besoin de 80 mètres pour freiner même en roulant qu'à 20 km/h. Il est difficile aux wattmens d'anticiper les réactions des cyclistes d'où une tension continuelle pour éviter des accidents qui depuis ces cinq dernières années ont considérablement augmenté.

#### *Audition de la direction des TPG*

MM. Christophe Stucki, directeur général, Alain Bourion, directeur de l'exploitation, Fredy Fluck, moniteur chef et Jean-Louis Mary, responsable du secteur Bachet, sont entendus par notre commission.

Il est révélé qu'à la fin des années 1980, le Grand Conseil avait demandé de créer des sites protégés pour les trams. Ce qui fut fait par exemple depuis le Pont de Carouge jusqu'au rond-point de Plainpalais. Peu à peu certains usagers des deux roues ont découvert qu'il était plus facile d'utiliser les voies réservées aux trams au même titre qu'ils utilisent les voies réservées aux bus ce qui dans ce dernier cas, est acceptable par le fait que les voies sont plus larges et les bus plus mobiles. Il faut relever que les voies réservées aux trams ont une autre fonction, celle de permettre une certaine vitesse commerciale. Il ne faut pas oublier que les trams restent sur leurs rails et ne peuvent contourner un obstacle.

Pour cette raison les TPG demandent que des mesures soient prises pour faire respecter les sites propres aux trams ceci pour des raisons de sécurité.

Trois propositions sont énoncées :

- Interdire la circulation en voies réservées aux trams de tout véhicule ainsi que des deux-roues ceci dans un souci de sécurité des cyclistes eux-mêmes.
- Informer clairement les utilisateurs tolérés en voies réservées aux bus de la nécessité de veiller à ne jamais entraver la circulation des véhicules de transport public.
- Solliciter le permis de faire verbaliser les usagers en infraction par rapport à ces dispositions par ses propres agents assermentés.

Concernant ce dernier point, les TPG ne désirent pas instaurer un régime policier mais placer des agents à certains points stratégiques non pas uniquement pour verbaliser mais pour informer les usagers des dangers qu'ils encourent et des accidents qu'ils pourraient provoquer.

Il nous est relaté qu'entre les bus et les trams, il y a 1100 accidents par an ce qui est énorme et représente le record suisse en la matière. 220 accidents sont imputables aux conducteurs TPG. Parmi les 160 accidents impliquant des trams, 16 concernent les deux-roues dont 11 des vélos et 5 des motos, et 15 des piétons.

La séance du 15 février se déroula au Bachet-de-Pesay lors de laquelle chaque commissaire eut le privilège de conduire un tram et de tester le freinage d'urgence d'un de ces véhicules sur une courte distance ainsi que sur des rails glissants.

L'audition se poursuit en demandant s'il existe des relations avec l'ASPIC afin que ces derniers puissent fonctionner de manière didactique avec leurs membres. Il est répondu par l'affirmative ; toutefois cette association se trouve démunie face à cette problématique. Mais il ne faut pas oublier qu'il y a aussi un travail collectif plus vaste à effectuer. Les cyclistes qui font des erreurs ne sont pas tous membres de cette association.

Pour terminer, il est encore question des sites propres que les cyclistes, selon les responsables des TPG, utilisent en toute bonne foi tout en étant persuadés de pouvoir rouler en sécurité. En réalité, ils mettent davantage leur vie en danger sans parler des wattmen qui, eux, sont constamment sur leur garde.

## **Discussion et conclusion de la commission**

Il est constaté qu'en général, les cyclistes n'ont pas conscience du danger que représentent les trams pour leur sécurité et qu'une meilleure information devrait être faite au niveau des usagers.

Quant à donner la possibilité aux agents des TPG de verbaliser, cette proposition est contestée par certains commissaires qui ne veulent pas que ces agents se transforment en policiers. Au vote, la possibilité d'accorder aux TPG de verbaliser est refusée à l'unanimité moins une abstention.

Puis la proposition de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat afin qu'il donne suite et ceci en collaboration avec l'OTC, aux deux demandes souhaitées par les TPG, est mise au vote et c'est par 9 oui (1 AdG, 2 S, 1 Ve, 2 DC, 2 R, 2 L), 1 non (1 Ve) et 1 abstention (1 L) que nous vous proposons, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat.

## **Pétition**

**(1223)**

### **pour l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail des conductrices et des conducteurs de tramway**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Nous, conductrices et conducteurs de tramway employés des Transports publics genevois, avec le soutien des comités des sections syndicales SEV/TPG-Exploitation et GCV.

Considérant :

- l'augmentation continue du nombre d'accidents dans lesquels nous sommes impliqués, sans oublier ceux que nous évitons à chaque instant ;
- le fait qu'un nombre croissant de ces accidents est dû au comportement irresponsable des “ nouveaux usagers de la route que sont les utilisateurs de patins à roulettes et de planches à roulettes, etc. ;
- le fait que les usagers de “deux-roues ” circulent au mépris de tous les dangers dans nos espaces réservés ;
- un certain laxisme des autorités sur ce sujet, qui n'est qu'un encouragement aux actes que nous déplorons.

Nous demandons à nos autorités :

- de prendre des mesures sérieuses, afin que les “ sites propres ” des trams soient respectés et exclusivement réservés à ces derniers. Notamment le parcours entre Rive et le Rondeau de Carouge ;
- de nous informer de manière continue sur les mesures et l'évolution de la situation.

N.B. : 85 signatures

*Union des Wattmens TPG*

p.a. M. François Sottas

Cité Villars 56

1203 Genève