

Date de dépôt: 9 octobre 2002

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition pour l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail des conductrices et des conducteurs de tramway

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 2 décembre 1999, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la pétition ci-annexée, sur la base d'un rapport de la commission des pétitions déposé le 7 juin 1999.

Le Conseil d'Etat est parfaitement conscient que le respect des règles de circulation par tous les usagers du domaine public concourt à une sécurité renforcée dont chacun bénéficie.

Une cellule de travail destinée à apporter des conditions de sécurité plus favorables dans le cadre de la gestion des déplacements des trams, notamment entre Rive et le rond-point de Carouge, a été constituée au début de l'année 2001, à l'époque sous l'égide du DJPT.

Quatre séances de travail regroupant des représentants de l'office des transports et de la circulation (OTC), de l'Union des Wattmens TPG, de la direction des TPG et de la gendarmerie se sont échelonnées d'avril à septembre 2001. Le résultat des travaux menés a fait l'objet d'une conférence de presse le 23 octobre 2001.

De nombreux objets montés sur roues empruntent régulièrement les sites propres des tramways, provoquant par là des risques non négligeables pour les piétons qui traversent ces sites, les conducteurs et les usagers des transports publics.

La situation n'est dès lors pas satisfaisante. Des mesures appropriées et efficaces pour augmenter la sécurité globale doivent en conséquence être engagées afin que les voies de tram puissent être exploitées en tant que sites propres, sauf exceptions très spécifiques.

A ce stade, un rappel du statut des axes concernés est nécessaire. En ce qui concerne les Rues-Basses, la circulation générale est interdite aux voitures, motos et cyclomoteurs entre la Corraterie et la rue d'Italie, à l'exception des voitures TPG. La nécessité de faire respecter les interdictions de stationnement dans les Rues-Basses plus strictement se fait ressentir, eu égard au nombre croissant d'encombres liés au fait que les véhicules non autorisés empiètent sur le gabarit du tram. A titre d'illustration, les livraisons sont autorisées jusqu'à 11 h 30, les taxis entre 20 h et 6 h. Avec un sens unique en direction de Rive, les vélos sont autorisés sur le tronçon Corraterie-Fusterie.

Quant à la rue de Carouge, elle est à sens unique du Pont-de-Carouge en direction du rond-point de Plainpalais et constitue un site propre pour les trams.

En vue d'améliorer la situation, un système de contrôle renforcé a été mis sur pied par la gendarmerie dans les Rues-Basses et la rue de Carouge, avec la collaboration active des agents municipaux. Ainsi, à titre d'exemple, du 28 juin au 31 août 2001, de nombreux contrôles ont été effectués sur le terrain, basés en premier lieu sur la prévention. Il en a découlé tout de même la délivrance de 159 amendes d'ordre et de nombreux avertissements. Une amélioration des conditions a été constatée progressivement sur les axes concernés, suite à la mise en œuvre des contrôles renforcés.

La gendarmerie et les agents municipaux poursuivent leur mission avant tout orientée sur la sensibilisation. Dans ce contexte, une campagne est également menée régulièrement par la Brigade des mineurs dans les établissements scolaires. Cette action vise essentiellement à lutter contre certains comportements dangereux, parfois inconscients, des jeunes, comme, par exemple, s'asseoir sur les bords du tram ou s'accrocher aux clignotants, tout en se déplaçant en rollers ou à vélo. Ici, les missions de sensibilisation sont incorporées à une action de prévention. Parallèlement, les TPG sont en train d'élaborer un nouveau concept pédagogique à l'attention de leur jeune clientèle via les écoles.

Il s'agit de veiller à un équilibre nécessaire entre la liberté de déplacement, en recourant à la multiplicité des modes de transport à disposition, et à l'exigence d'un niveau élevé de sécurité. Force est de constater que la résultante de ces deux volontés passe inévitablement par des compromis et un sens développé de la responsabilité individuelle de tous les partenaires occupant le domaine public, lequel est par définition non extensible et ouvert à tous.

Parce que la cohabitation spontanée avec la desserte tramways n'est pas adéquate, les règles de comportement doivent être régulièrement rappelées. Ce constat constitue le fondement de la démarche lancée par le Conseil d'Etat, qu'il entend poursuivre dans la durée.

Pour être efficace, la desserte en transports publics au moyen des tramways doit pouvoir être assurée avec une vitesse commerciale convenable, en tenant compte des limites de réaction bien connues du matériel roulant en cas d'incident ou d'accident. Un tram permet de déplacer un grand nombre d'usagers mais ses caractéristiques techniques ne lui permettent ni de stopper brusquement, ni de procéder à un quelconque écart pour éviter un obstacle. Les différents partenaires concernés doivent être soucieux d'une même cause : garantir des conditions de sécurité optimales pour tous les usagers du domaine public. Les sites propres des trams doivent dans cet esprit être scrupuleusement respectés. Le Conseil d'Etat compte donc veiller durablement à ce que l'interdiction de circuler sur les voies réservées aux tramways soit respectée, quel que soit le mode de locomotion utilisé, sauf exceptions clairement désignées et rappelées ci-avant. Il n'est pas inutile de rappeler que ces principes relèvent d'ailleurs de la simple application des règles de circulation en vigueur.

La campagne de sensibilisation et de contrôle renforcé mise sur pied n'a dès lors pas la vocation d'être une opération coup de poing. Elle s'inscrit dans la durée pour être pleinement efficace et assurer ainsi la réussite de la démarche initiée.

Dans le même temps, des aménagements ont été apportés le long des voies de tram (arrêts / régime de circulation / marquage et signalisation renforcés au rond-point de Rive, etc.) avec la mise en service des convois de tram allongés à 53 mètres dès septembre 2001.

En définitive, le Conseil d'Etat appelle chacune et chacun à adopter un comportement individuel responsable. L'usage des libertés dans le respect des règles de circulation fixées permet en effet de préserver la sécurité de toutes et de tous.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Micheline Calmy-Rey

Annexe : *Pétition P 1223*

Pétition

de l'Union des Wattmens TPG

Date de dépôt : 5 novembre 1998

**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 repectés et exclusivement réservés à ces derniers. Notamment le parcours entre Rive et le rondau 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