

Date de dépôt: 9 novembre 2006

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 conducteurs d'autobus, trolleybus et tramway

Mesdames et
Messieurs les députés,

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 19 mai 2006, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la pétition P 1562 sur la base d'un rapport de la commission des pétitions du 28 avril 2006, dont les textes sont joints en annexes.

1. Signalisation lumineuse

Dans le courant de l'année 2005, l'office fédéral de la communication a imposé des changements techniques aux Transports publics genevois (ci-après TPG), ayant pour but de modifier la fréquence d'émissions des balises emportées dans les véhicules et servant à indiquer la position de ces derniers aux contrôleurs des carrefours afin de pouvoir bénéficier d'une priorité.

Suite à cette demande, les TPG ont pris la décision de renouveler leur système de gestion des bus (SAEIV), qui est basé principalement sur un système de positionnement par satellite (GPS).

L'office cantonal de la mobilité (OCM) est propriétaire des feux de circulation de la totalité du canton de Genève et c'est à lui que revient la charge de leur gestion et de leur entretien. Il était donc particulièrement touché par cette mesure, car les carrefours reçoivent des informations sur

l'emplacement des véhicules TPG pour commander les feux prioritaires. Pour garantir un fonctionnement optimum des feux, l'OCM a exigé une compatibilité à 100% du nouveau système avec l'ancien. Toutefois, il n'a pas été impliqué dans la mise en place et les tests du nouveau système.

Dès les premières étapes de mise en service du SAEIV, l'OCM a observé des dysfonctionnements des feux et en a informé les TPG. Un groupe de travail s'est immédiatement constitué afin d'identifier les causes et de trouver des solutions à ces dysfonctionnements.

De nombreux récepteurs (antennes) non compatibles avec les nouvelles fréquences ont été remplacés.

A ce jour, la qualité des informations s'est améliorée, mais reste insuffisante pour garantir un fonctionnement optimal des feux.

Sans entrer dans des descriptions techniques complexes, trois problèmes majeurs sont apparus à ce jour. Tout d'abord, la puissance d'émissions ne correspond pas au cahier des charges car elle est trop forte; ensuite l'envoi du double message d'annonce n'a pas été programmé dans le nouveau logiciel et certains messages ne se répétaient pas; enfin des annonces étaient faites de manière permanente par certains véhicules. Ce dernier problème a été résolu à satisfaction, mais les deux autres sont encore en travail auprès des TPG.

2. Utilisation abusive des voies réservées bus (VRB)

La législation fédérale réserve l'utilisation des VRB aux transports publics en trafic de ligne. Sous certaines conditions, décrites ci-dessous, les taxis et les cycles peuvent toutefois utiliser ces voies, qui sont alors signalées par un marquage spécial.

Tous les autres véhicules sont donc interdits et peuvent être verbalisés en application des dispositions de l'ordonnance sur les amendes d'ordres.

L'OCM examine de manière restrictive les VRB pouvant accueillir d'autres véhicules afin de garantir le moins de gêne aux transports publics en trafic de ligne.

Les conditions pour autoriser les cyclistes dans les VRB sont les suivantes:

- largeur de voie de 4 m 50 minimum, ou
- fréquence des bus supérieure à 10 minutes, ou
- intervalle entre 2 arrêts commerciaux inférieur à 200 m, ou
- moins de 50 cycles à l'heure, ou
- pente de la chaussée supérieure à 4%.

Dans la mesure du possible, les taxis sont autorisés à passer dans les VRB, mais il n'est pas opportun de les autoriser dans les voies trams.

Le problème réside plutôt dans le non respect des règles établies, ce qui nécessiterait des contrôles réguliers, que la gendarmerie n'est pas en mesure d'effectuer car ne disposant pas des effectifs suffisants. Toutefois, sur les parcours les plus problématiques, ces contrôles ont eu lieu et des aménagements ont été réalisés (voir point 3 ci-dessous).

L'amélioration des conditions de travail des chauffeurs des TPG passe également par la prévention et l'éducation des autres usagers de la route. C'est dans ce contexte que la gendarmerie a consacré, du 25 au 29 juillet 2005, une de ses campagnes de prévention routière « PréDiRe » (prévention-dissuasion-répression) avec les thèmes suivants :

- Le respect des voies de bus et des espaces réservés aux tramways.
- Le contrôle des cyclistes et des utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules (patins, planches, etc.).
- Le contrôle d'usagers s'accrochant aux véhicules des TPG.
- Le respect des feux par les conducteurs des TPG.
- Les manœuvres dangereuses des conducteurs des TPG.
- L'usage des indicateurs de direction par les conducteurs des TPG.

Cette action a été inspirée par le constat que des usagers de la route, toujours plus nombreux, notamment des cyclistes et des utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules, ne circulent pas sur la chaussée aux emplacements qui leur sont destinés.

Durant cette campagne, 61 opérations de contrôle ont été effectuées par 186 gendarmes et pour 479 heures d'engagement. Au total, 847 amendes d'ordre et 82 contraventions ont été délivrées. Un tiers des infractions sanctionnées avait pour cause le non respect des voies de bus et des espaces réservés aux trams. Les autres infractions constatées sont pour l'essentiel le non respect de la signalisation lumineuse, de signaux de prescription (interdiction générale de circuler, accès interdit, circulation interdite aux voitures automobiles, etc.), l'entrave à la circulation sur un carrefour et l'usage du téléphone portable en conduisant. En ce qui concerne spécifiquement le non-respect des voies de bus, 130 motocyclistes, 66 automobilistes, 61 cyclistes et 54 scootéristes ont été amendés.

Après la campagne PréDiRe de la rentrée scolaire, la campagne PréDiRe - 2 roues s'est déroulée du 3 au 5 octobre 2006, dont l'un des objectifs était le respect des voies de bus. Durant cette campagne 80 contrôles de circulation ont été effectué par 239 gendarmes. Au total, 662 amendes d'ordre et

114 contraventions ont été délivrées aux conducteurs de tout type de véhicule. En ce qui concerne spécifiquement le non-respect des voies de bus, 52 motocyclistes, 40 scooteristes, 7 automobilistes et 5 cyclistes ont été amendés.

3. Pétition de wattmans de 1999

Dans la pétition de 1999, les conductrices et conducteurs demandaient principalement de faire respecter les sites propres trams, notamment entre Rive et le Rondeau de Carouge.

A cet effet, une cellule de travail a été constituée début 2001, regroupant l'office des transports et de la circulation (devenu depuis lors l'OCM), des représentants du personnel TPG, la direction des TPG et la gendarmerie.

Au terme de ces travaux, le groupe a pris un certain nombre de mesures. Des contrôles de gendarmerie ont été effectués sur les parcours incriminés et des aménagements dans les secteurs du Rond-Point de Rive et de la Place Neuve ont été mis en place.

Un rapport du Conseil d'Etat, portant le n° P 1223-B, et une conférence de presse, en date du 23 octobre 2001 ont fait suite aux travaux de la cellule.

Sur la base du dernier procès-verbal du groupe de suivi des revendications syndicales, et en accord avec tous les participants, il a été décidé de dissoudre le groupe en date du 3 octobre 2002.

Les derniers points traités, réglés à ce jour, étaient les suivants:

- Suppression des feux à la place Bel-Air;
- Mise en place d'une VRB au niveau du P+R de Genève-Plage en entrée de Ville;
- Déplacement des arrêts trams, nouveaux marquages, aménagement et pose de clignotants au Rond-Point de Rive;
- Modification des priorités, site propre teinté et nouveaux marquages, aménagement à la place Neuve;
- Dans les rues marchandes, tout le stationnement de courte durée a été remplacé par des cases livraison, du parcage deux-roues et des cases handicapés.

Les TPG sont satisfaits des mesures prises concernant les cinq points évoqués ci-dessus.

4. Conclusion

Tant les TPG que les services de l'Etat sont conscients des difficultés que rencontrent les chauffeurs de transports collectifs dans leur travail. L'OCM continue à suivre régulièrement ce dossier et à collaborer étroitement avec les TPG dans le but d'améliorer la vitesse commerciale des véhicules.

Le Conseil d'Etat attache une grande importance à une régulation des feux performante améliorant la vitesse commerciale, tant pour le confort des conducteurs, que pour celui des usagers des transports publics et au final pour les finances publiques. Pour toutes ces raisons, le Conseil d'Etat a fait de l'amélioration des conditions de circulation pour les transports publics, et donc de la vitesse commerciale, l'un des objectifs prioritaires du contrat de prestations entre l'Etat et les TPG pour les années 2007-2010.

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'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Pierre-François Unger

Annexe :

*Rapport de la commission des pétitions du 28 avril 2006 P 1562-A
comprenant le texte de la pétition P 1562*

Secrétariat du Grand Conseil**P 1562-A**

Date de dépôt: 28 avril 2006

Messagerie

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 d'autobus, trolleybus et tramway

Rapport de M^{me} Béatrice Hirsch Aellen

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a étudié la pétition 1562 lors de ses séances des 6, 20, 27 mars et du 10 avril 2006 sous la présidence de M. Eric Leyvraz.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier et M^{me} Stéphanie Kuhn, que nous remercions ici pour leur travail.

La pétition 1562 a été déposée le 16 février 2006 munie de 500 signatures par le SEV-TPG Exploitation. Elle émet deux requêtes :

une mise en conformité des feux affectés aux TPG et un suivi régulier de leur bon fonctionnement ;

que l'autorité cantonale fasse respecter les sites et couloirs attribués à la circulation des TPG.

Auditions :

6 mars 2006 : MM. François Sottas, président de la section genevoise du SEV (abréviation allemande du syndicat du personnel de transport), Claude Girel, Lucien Godard et Joseph Kanoubli, pétitionnaires

M. Sottas explique que cette pétition fait suite à celle du 5 novembre 1998. Il explique que, malgré ce qui a été fait à l'époque, la situation s'est encore dégradée à cause du manque de civilité des usagers de la route, principalement en ce qui concerne l'utilisation par bon nombre de véhicules

des couloirs réservés aux bus. Il signale aussi que les TPG ont mis en place un certain nombre de collaborateurs qui contrôlent les sites les plus sensibles.

L'autre problématique relève des feux prioritaires pour les TPG. M. Sottas explicite certains dysfonctionnements qui perdurent depuis plusieurs années. Il évoque le fait que certains feux ne se déclenchent pas à l'arrivée des véhicules et que non seulement cela génère beaucoup d'attente, mais que parfois aussi les chauffeurs doivent traverser des carrefours à leurs risques et périls. Il insiste également sur l'impossibilité à l'heure actuelle de respecter la vitesse commerciale exigée (18 km/h).

20 mars 2006 : M^{me} Fontugne, directrice générale des TPG, M. Elouet, directeur d'exploitation, et M. Segard

M^{me} Fontugne explique que la problématique du déclenchement des feux est en cours de règlement entre la direction des TPG et l'OCM (Office cantonal de la mobilité). Pour elle, le problème relatif au respect des sites et couloirs attribués à la circulation des bus et des trams est plus difficile à appréhender. Manifestement, les règlements concernant cette utilisation existent, mais c'est l'application de ces règlements qui pose le plus grand problème. De plus, elle estime qu'il n'est pas de la responsabilité exclusive des TPG de faire respecter les règles de la circulation. Elle rappelle que le contrat de prestations des TPG exige une vitesse commerciale de 18 km/h en ville et que les chauffeurs sont dans l'impossibilité de la respecter dans les conditions actuelles.

Les TPG collaborent étroitement avec l'OCM, mais M^{me} Fontugne estime qu'il appartient aux autorités de définir les priorités en matière de politique des transports.

Un commissaire rappelle que la vitesse commerciale des véhicules TPG a été fixée il y a une vingtaine d'années et qu'il faudrait la revoir au vu de l'évolution de la circulation.

20 mars 2006 : capitaine Oguey, de la gendarmerie

Le capitaine Oguey indique que le maximum est fait pour régler les problèmes de circulation.

Un commissaire évoque le problème des véhicules de livraison qui bloquent la circulation des bus.

Le capitaine Oguey explique que le manque d'effectif de la gendarmerie empêche de faire les contrôles nécessaires. Il pense qu'il y a peu de communication entre les TPG et la gendarmerie sur les problèmes de

circulation. Il ajoute qu'il y a plus de communication avec l'OCM. Il explique également les difficultés dues aux chantiers.

20 mars 2006 : M^{me} Barbey, coprésidente de l'ASPIC (association pour l'intérêt des cyclistes), et M. Deneys

M^{me} Barbey indique que l'ASPIC peut appuyer certaines revendications des conducteurs de bus mais elle évoque le problème de la sécurité des cyclistes. Elle estime que souvent les cyclistes se sentent plus en sécurité dans les couloirs réservés aux TPG que sur la route.

27 mars 2006 : M. Delacrétaz, M. Siegenthaler et M. Perli, représentant de l'OCM

M. Delacrétaz commence en expliquant les raisons des dysfonctionnements des feux, causés principalement par le changement de système de signalisation des véhicules. Il indique aussi que cette problématique est en bonne voie de résolution et nous informe que l'OCM tient ces problèmes sous haute surveillance.

Concernant l'utilisation abusive des voies de bus, il rappelle que l'OCM applique une politique restrictive et que le non-respect des normes nécessite des contrôles de police.

Discussions

Le débat qui succède à ces auditions montre que les commissaires sont d'accord pour un renvoi au Conseil d'Etat pour le rendre attentif à une réelle problématique.

Un commissaire remarque que l'OCM et les TPG travaillent sur la question, mais qu'il est nécessaire d'exercer une certaine pression afin d'améliorer les conditions de circulation des transports publics.

Le président passe alors au vote d'un renvoi de la pétition 1562 au Conseil d'Etat.

Pour : 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 2 UDC, 1 MCG

C'est ainsi que la Commission des pétitions vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Pétition (1562)

pour l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail des conductrices et conducteurs d'autobus, trolleybus et tramway

Mesdames et

Messieurs les députés,

Nous, conductrices et conducteurs employés des Transports Publics Genevois, avec le soutien du comité syndical SEV/TPG-Exploitation.

Considérant :

- Les multiples dysfonctionnements des feux réglementant la circulation des transports en commun, qui ne permettent pas la circulation sécurisée de nos véhicules ;
- Les perpétuelles utilisations abusives des couloirs de bus ainsi que des sites propres aux trams, par des véhicules privés de toutes catégories ainsi que ceux de livraison ;
- La réponse du Conseil d'Etat à la pétition des wattmans de 1999, qui ne correspond pas à l'attente de ces derniers ;
- Les promesses du printemps 2001 non tenues par le conseiller d'Etat sur l'amélioration de nos conditions de circulation, provoquant de ce fait la grève d'avril 2002,

Nous demandons :

- Une mise en conformité de tous les feux affectés aux transports publics et un suivi régulier de leur bon fonctionnement ;
- Que l'autorité cantonale fasse respecter les sites et couloirs attribués à la circulation des transports en commun.

N.B. : 409 signatures
SEV-TPG Exploitation
M. François Sottas
Président
Case postale 5708
1211 Genève 11