

Projet présenté par les députés :

*M^{me} et MM. Alain Meylan, Pierre Weiss, Ivan Slatkine,
Daniel Zaugg, Francis Walpen, Fabienne Gautier, Jacques
Jeannerat, Serge Hiltbold, Pierre Ronget*

Date de dépôt : 11 juin 2012

Projet de loi modifiant la loi sur les routes (LRoutes) (L 1 10)

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

Art. 1 Modifications

La loi sur les routes (LRoutes), du 28 avril 1967, est modifiée comme suit :

Art. 3, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport, ainsi que ceux du transport professionnel.

Art. 3B, al. 2 (nouvelle teneur) et 4 (nouveau)

² Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic public, privé professionnel et privé non professionnel. Leur aménagement est conçu en ce sens.

⁴ Les réseaux routiers primaires, secondaire et de quartier sont accessibles en tout temps aux entreprises effectuant des prestations de trafic professionnel au moyen de véhicules utilitaires clairement identifiés.

Art. 2 Modifications à une autre loi

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

Section 3 Commission du transport professionnel (nouvelle section du chapitre V)

Art. 16A Composition (nouveau)

¹ Le Conseil d'Etat nomme une commission du transport professionnel formée de huit membres. Il en désigne le président.

² Quatre sièges sont attribués aux représentants des secteurs du transport de choses et du transport de personnes, à l'exclusion des secteurs des taxis et des limousines.

³ Deux sièges sont attribués aux représentants du secteur de la construction et des artisans.

⁴ Un siège est attribué aux représentants des milieux du commerce.

⁵ Un siège est attribué à un représentant des milieux du tourisme.

Art. 16B Rôle (nouveau)

¹ La commission du transport professionnel est associée aux travaux touchant à la planification, à l'aménagement et à la gestion du réseau routier. Elle émet un avis à la demande du département ou formule des propositions sur les questions importantes intéressant le domaine de la circulation des véhicules professionnels.

² La commission du transport professionnel est consultée pour tout chantier d'importance touchant le réseau routier.

³ La commission du transport professionnel ne traite pas de la circulation des taxis et des limousines.

Art. 16C Rattachement (nouveau)

¹ La commission du transport professionnel est rattachée au département en charge de la mobilité.

² Le département en charge des constructions est associé aux travaux de la commission.

Art. 3 Entrée en vigueur

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le transport professionnel est une activité économique complexe et multiple qui concerne aussi bien des biens que des personnes à transporter de manière régulière, sporadique ou unique; les transports réguliers se réfèrent à des tournées (par ex: services de voirie) ou à des lignes (par ex: lignes transfrontalières). Les prestations découlant du transport professionnel sont soit faites pour le compte propre de l'entreprise possédant les véhicules (on parle dans ce cas d'entreprises de transport pour compte propre), soit facturées à des tiers (on parle dans ce cas d'entreprises de transport pour compte de tiers).

Les véhicules sont répartis en deux grandes catégories, les véhicules utilitaires légers d'un poids total n'excédant pas 3,5 tonnes, et les véhicules lourds dont le poids total excède 3,5 tonnes tout en étant inférieur à 40 tonnes (sauf pour ce qui concerne les transports exceptionnels qui sont, comme son nom l'indique, une catégorie à part). Ces véhicules utilisent le réseau routier, au même titre que le trafic général. Ils circulent en site banal, à l'exclusion des « taxis jaunes » qui peuvent utiliser le site propre des transports publics sur certains tronçons. Il est du reste à signaler que les taxis et limousines, étant régis par la loi sur les taxis et limousines (LTaxis – H 1 30), ne sont pas concernés par ce projet de loi.

Le transport professionnel offre un véritable service public à la population, qui va de la livraison de denrées alimentaires et de médicaments à la levée des déchets, en passant par le déménagement de biens, sans oublier le déplacement de personnes à mobilité réduite ou les transports scolaires. Ce service public n'est pas reconnu comme tel au niveau des textes de lois et des règlements actuels; le but du présent projet de loi est de corriger cet oubli et de combler cette lacune.

Les modes de transport comportent usuellement le trafic individuel motorisé, les transports publics et la locomotion douce. Où se trouve le trafic professionnel ? Il est implicitement contenu dans le trafic individuel motorisé, alors qu'il présente aussi des aspects proches de ceux des transports publics, tout en présentant des caractéristiques propres et incompatibles avec celles du trafic individuel motorisé (par exemple, les exigences de la clientèle).

Cette classification n'est de loin pas satisfaisante; elle devrait être remplacée par une classification explicite, à savoir: le trafic individuel motorisé, les transports publics, le transport professionnel et la locomotion douce. En effet, le transport professionnel est un mode de transport à lui seul et est à considérer comme tel.

Toutefois, Genève doit aussi faire avec la classification valable ailleurs, même si l'exiguïté de son territoire et son caractère très urbain en exigeraient une autre. La solution de rechange est alors d'explicitier les besoins du transport professionnel à l'alinéa 1 de l'article 3 de la loi sur les routes (L 1 10), tout en distinguant, au niveau des réseaux routiers, le trafic privé professionnel de celui qui est privé et non professionnel selon ce qui est proposé pour l'alinéa 2 de l'article 3B de la Loi sur les routes (L 1 10).

Au vu du service offert au public, c'est-à-dire à l'ensemble de la population genevoise, par le trafic professionnel, l'accessibilité au réseau routier de ce type de trafic doit être garantie au même titre qu'elle est garantie pour les transports publics. Il ne faut pas oublier en effet que les entreprises utilisant des véhicules utilitaires lourds paient la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et emploient du personnel qualifié au bénéfice d'un permis de conduire et devant suivre régulièrement des cours de formation continue afin de répondre aux prescriptions de l'ordonnance réglant l'admission des chauffeurs (OACP).

Une distinction doit cependant être faite entre les entreprises effectuant des prestations de trafic professionnel au moyen de véhicules utilitaires clairement identifiés par rapport à celles n'utilisant pas de tels véhicules ou n'effectuant pas des prestations de trafic professionnel.

Un véhicule clairement identifié est un véhicule sérigraphié avec un affichage sans équivoque de la raison sociale de l'entreprise, ce qui rend possible un contrôle de la part des autorités et permet donc de dissuader tout abus d'utilisation.

Qu'entend-on par prestations de trafic professionnel ? Une prestation de trafic professionnel au sens de la présente loi signifie qu'une entreprise a besoin d'un véhicule utilitaire (lourd ou léger) pour exercer son activité professionnelle : chargement de marchandises ou de matériaux divers, ainsi que leur déchargement, transport de passagers à des fins commerciales (à l'exclusion des taxis et limousines), collecte de déchets, activités de déménagement, outils et stock de pièces à disposition dans le véhicule pour réparation ou intervention d'urgence.

Cette approche est tout particulièrement justifiée dans la période de grands travaux que connaît et que va connaître Genève ces prochaines

décennies, car le trafic professionnel ne peut être paralysé dans les bouchons des chantiers, à l'instar des TPG, que s'il n'y pas d'autre alternative. En effet, il faut optimiser la circulation du trafic professionnel, afin d'assurer la rentabilité des entreprises et de minimiser les augmentations des prix des produits et des services qui en résulteraient si tel ne devait pas être le cas.

Cette obligation d'accessibilité du trafic professionnel doit être faite dans la mesure du possible sans porter atteinte aux besoins du trafic privé non professionnel. En cas d'impossibilité, une pesée des intérêts en jeu est à faire, afin de déterminer comment se traduira concrètement la priorité à donner au trafic professionnel, tout en minimisant les inconvénients générés au trafic privé non professionnel. Des règles d'attribution de priorités sont à définir par voie réglementaire, afin d'uniformiser, pour autant que faire se peut, les pratiques, le surplus étant géré au cas par cas.

Afin de mettre en place une politique en faveur du trafic professionnel qui tienne compte de l'intérêt commun des consommateurs, la mise en place d'un organe consultatif s'impose. Seul un tel type d'organe permettra un échange d'informations, ainsi que la définition de stratégies adaptées à la réalité du terrain, entre les représentants de l'Etat et des secteurs du transport, de la construction, des artisans, du commerce et du tourisme.

La commission du transport professionnel permettra l'étude des dossiers en amont, avant qu'ils ne soient repris par le Conseil d'Etat et par le Grand Conseil, pour le plus grand bénéfice de la République et canton de Genève.

Une telle commission est à rattacher au département en charge de la mobilité au vu de l'importance de la problématique relative à la gestion et à la planification du réseau routier; toutefois, le département en charge des constructions doit être étroitement associé aux activités de ladite commission.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.