

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 22 août 2012

Projet de loi

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, est modifiée comme suit :

Art. 8A Transport professionnel de personnes handicapées (nouveau)

Les véhicules sérigraphiés et spécialement équipés, affectés au transport professionnel de personnes handicapées, au bénéfice d'une concession délivrée par le département, sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus munies du marquage TAXI.

Art. 2 Modifications à une autre loi

La loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles), du 21 janvier 2005 (H 1 30), est modifiée comme suit :

Art. 4, al. 1, lettre e (nouvelle)

¹ N'est pas soumis à l'application de la loi :

- e) le transport professionnel de personnes handicapées au sens de l'article 8A de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987.

Art. 3 **Entrée en vigueur**

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

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le présent exposé des motifs traite de modifications à apporter à la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (LaLCR – H 1 05), ainsi qu'à la loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles), du 21 janvier 2005 (LTaxis – H 1 30), proposées par le Conseil d'Etat.

Les motifs ayant incité le Conseil d'Etat à entreprendre ces modifications découlent de l'analyse à laquelle il a été procédé, consécutivement au retrait de l'autorisation délivrée, à bien plaire et révocable en tout temps, à la Fondation Foyer-Handicap (à l'époque, Transport Handicap, ci-après : la Fondation), en date du 23 décembre 1987, afin de lui permettre d'utiliser les voies réservées au bus et ouvertes à la circulation des taxis (à l'exclusion des voies réservées aux seuls bus).

Cet exposé des motifs s'articule comme suit :

- 1) le contexte ayant conduit le Conseil d'Etat à se pencher sur la question,
- 2) le résultat des analyses juridiques,
- 3) la solution retenue par le Conseil d'Etat,
- 4) un commentaire article par article,
- 5) la conclusion.

1. Contexte

C'est par courrier du 24 juin 2010, que l'autorisation – à bien plaire et révocable en tout temps – a été retirée à la Fondation. A l'époque de l'octroi de cette autorisation, la Fondation était seule à effectuer ce type de mission. Toutefois, au fil des ans, et pour répondre à la demande grandissante de déplacements, de nombreuses autres entreprises de transport de personnes en situation de handicap sont apparues sur le marché et ont revendiqué le même « privilège ». Afin de faire respecter le principe de l'égalité de traitement, mais aussi d'assurer le maintien d'une certaine vitesse commerciale des Transports publics genevois (TPG) suite à la forte l'augmentation de l'offre en matière de transports collectifs (+ 50 % entre 2002 et 2010 et + 34,9 % entre

2010 et 2014), l'Etat n'avait d'autre choix que de retirer ladite autorisation révocable en tout temps.

Suite à ce retrait, divers échanges ont eu lieu entre le Conseil d'Etat et des associations soutenant les personnes en situation de handicap, ainsi que des personnes directement concernées. Conscient des difficultés éprouvées par ces personnes, malheureusement de plus en plus nombreuses, et afin de répondre au mieux aux sollicitations, le Conseil d'Etat écrivait en date du 23 février 2011 qu'il avait chargé la Direction générale de la mobilité (ci-après : DGM) d'effectuer une analyse juridique et comparative avec la pratique d'autres cantons, afin de trouver une solution satisfaisante pour toutes les parties.

2. Résultat des analyses juridiques

2.1 Ce que prévoit la législation fédérale et cantonale

Les premières analyses effectuées par la DGM sur la question ont conduit aux **conclusions suivantes** :

- a) L'article 74 alinéa 4 de l'ordonnance sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR - RS 741.21), précise que *« les voies réservées aux bus, qui sont délimitées par des lignes jaunes continues ou discontinues et qui portent l'inscription jaune « BUS » (6.08), ne peuvent être utilisées que par des bus publics en trafic de ligne, et le cas échéant par des trams ou chemins de fer routiers ; est réservée toute dérogation indiquée par une marque ou un signal. (...) »*.

A ce jour, il n'existe aucune jurisprudence ni doctrine relative à l'article 74, alinéa 4 OSR et aux dérogations qui peuvent être octroyées sur cette base. Ainsi, seul un signal ou une marque visible permet de déroger à la règle posée par l'article susvisé. Une telle dérogation ne pourrait en aucun cas ne concerner qu'une personne déterminée (physique ou morale), car elle contreviendrait à la règle qui veut qu'elle soit générale et abstraite (comme toute règle de droit), par opposition à la décision, qui a un caractère individuel et concret.

- b) Le droit cantonal genevois en matière de circulation routière, à savoir la LaLCR et son règlement d'exécution (RaLCR – rsGE H 1 05.01), ne traite pas de la problématique de l'utilisation des voies réservées aux bus, le droit de la circulation routière en la matière étant épuisé par le droit fédéral.
- c) Comme mentionné plus haut, le droit fédéral autorise des dérogations à la règle posée par l'article 74, alinéa 4 OSR, si celles-ci sont prévues par des marques ou signaux. A Genève, l'activité des taxis est régie par la LTaxis.

L'autorisation accordée aux taxis d'utiliser les voies réservées aux bus (dérogation à l'article 74, alinéa 4, OSR) est régie par ladite loi, notamment par les articles 19, 20 et 33. Cette autorisation (dérogation) fondée sur la loi a ainsi permis d'apposer le marquage « TAXI » sur les voies réservées aux bus pouvant les accueillir.

- d) Dans les cantons de Vaud, Zurich, Bâle et Berne, il ressort que seuls les taxis (sauf à Lausanne) sont habilités à circuler sur certaines voies réservées au bus.

Au final, l'étude juridique menée par la DGM a mis en exergue deux possibilités de mise en œuvre permettant l'utilisation des voies réservées aux bus, dont la première exposée au point 2.2, qui n'a pas été retenue, et la deuxième, détaillée au point 3.

2.2 Solution envisagée

Une première possibilité à mettre en œuvre aurait consisté à apposer un marquage adéquat sur les voies réservées aux bus et ouvertes à la circulation des taxis, selon l'article 74, alinéa 4, de l'ordonnance sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR – RS 741.21), déjà mentionné sous point 2.1, lettre a.

En l'espèce, l'activité de transport professionnel de personnes handicapées ne peut être considérée comme du trafic de ligne au sens de l'article précité. Dès lors, il conviendrait de procéder par dérogation et de prévoir un marquage approprié pour permettre l'usage des voies réservées aux bus au profit de transport professionnel de personnes handicapées. Il est précisé qu'un marquage est plus adéquat qu'un signal, dans la mesure où la volonté actuelle du Conseil d'Etat est de supprimer une certaine quantité de panneaux, qui sont aujourd'hui encore trop nombreux à Genève.

Selon l'Office fédéral des routes (OFROU), les autorités cantonales compétentes peuvent décider, sur la base des articles 74, alinéa 4, OSR et 3, alinéa 4, LCR et en tenant compte des différents critères du principe de proportionnalité (adéquation, subsidiarité et nécessité), si et dans quelle mesure une voie peut être ouverte à d'autres cercles d'utilisateurs.

En outre, il convient de prendre en considération le principe de l'égalité de traitement. Dans la mesure où le droit fédéral autorise, aux côtés des autobus et des tramways des transports publics, l'existence d'autres exceptions, on peut en déduire que d'autres types de transport, surtout avec un but d'utilité publique, peuvent être autorisés. C'est le cas des taxis, et cela peut aussi s'appliquer au transport professionnel de personnes handicapées. Cette prestation ne posera bien évidemment pas de problème au regard du principe

de l'égalité de traitement si elle est destinée à la collectivité publique et qu'elle n'est pas octroyée par un chauffeur privé.

Par ailleurs, l'impact des véhicules affectés au transport professionnel de personnes handicapées a été analysé sur le plan technique. Il en ressort que ces véhicules devraient être traités de la même manière que les taxis, en ce sens qu'ils ne seraient acceptés que sur les voies réservées aux bus et ouvertes à la circulation des taxis (ci-après : voies retenues), en raison du fait notamment que, à l'instar des taxis, ils ne sont pas équipés d'un système de détection facilitant le passage aux feux de signalisation lumineuse. D'ailleurs, il est précisé que les associations défendant les intérêts des personnes handicapées ne réclament pas de droits supplémentaires par rapport à ceux conférés aux taxis.

Par conséquent, lesdites voies peuvent être ouvertes au transport professionnel de personnes handicapées, ceci au moyen d'un marquage approprié sur chaque voie. Toutefois, il faudrait trouver un marquage adéquat, sous forme d'abréviation, et compréhensible pour tout potentiel utilisateur de ces voies (un pictogramme étant exclu par l'OFROU), marquage qui encombrerait au surplus ces voies.

3. Solution retenue par le Conseil d'Etat : modification de la LaLCR et de la LTaxis

La solution que le Conseil d'Etat privilégie permettra aux véhicules affectés au transport professionnel de personnes handicapées de circuler sur les voies retenues, c'est-à-dire celles marquées par « TAXI », ce qui impliquera de modifier la LaLCR et, en conséquence aussi la LTaxis.

La modification apportée à la LaLCR consiste en l'introduction d'un article propre au transport professionnel de personnes handicapées, soit l'article 8A s'intitulant « *Transport professionnel de personnes handicapées* », qui trouverait sa place dans la section 4 intitulée « *Autres dispositions* ».

Ainsi, dans cette section, figureront deux articles, à savoir l'article 8 actuel « *Signalisation particulière* » et le nouvel article 8A « *Transport professionnel de personnes handicapées* ».

Cet article 8A LaLCR consisterait à prévoir que les véhicules sérigraphiés et spécialement équipés, affectés au transport professionnel de personnes handicapées, jouiraient d'un traitement identique aux taxis, sans pour autant être assimilés à ces derniers, pour ce qui est de l'accès aux voies réservées aux bus.

Etant donné que le droit fédéral exige pour ce faire un marquage et que le Conseil d'Etat veut éviter de recourir à cette solution pour les raisons techniques et pratiques évoquées supra sous le point 2.2, il est prévu que les véhicules sérigraphiés et spécialement équipés, affectés au transport professionnel de personnes handicapées, puissent emprunter les voies réservées aux bus sur lesquelles le marquage « TAXI » aura été apposé. Cette solution a en effet l'avantage de ne pas surcharger inutilement les voies retenues avec de longues inscriptions ou abréviations difficilement reconnaissables.

En outre, il est précisé qu'au vu de la législation actuelle, seuls les taxis de service public – soumis à autorisation – sont au bénéfice d'une dérogation partielle, comme le prévoit la législation fédérale, leur permettant de circuler sur certaines voies de bus marquées « TAXI ». En revanche, là où la circulation des taxis entre en conflit avec la progression des bus, ils doivent se rabattre sur la voie normale. Cela est le cas lorsque des carrefours sont équipés de feux de signalisation détectant les bus ou lorsque la régulation du trafic n'autorise un tourner sur une autre rue qu'aux seuls bus, à l'exception de tout autre véhicule. Il va sans dire que les véhicules affectés au transport professionnel de personnes handicapées devront également agir de la sorte.

3.1. Les limousines continueront à être exclues des voies de bus retenues

Quant à la modification apportée à la LTaxis – qui n'est rien d'autre que la conséquence de la modification apportée à la LaLCR –, elle consiste à ajouter un cas d'exception à l'article 4, alinéa 1, par l'introduction de la nouvelle lettre e. Ainsi, le transport professionnel de personnes handicapées peut échapper à l'application de la LTaxis pour les raisons mentionnées ci-après.

Il existe des limousines exerçant une activité de transport de personnes handicapées. Or, l'article 19, alinéa 5, LTaxis ne prévoit – pour les limousines – que la possibilité d'une part d'octroyer l'accès à des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte ou, d'autre part, des emplacements pour la prise en charge et la dépose des clients préalablement commandés en des lieux d'accès fréquentés (par exemple l'aéroport, la gare, les rues commerçantes, etc.).

Par ailleurs, l'article 12, alinéa 2, du règlement d'exécution de la LTaxis (RTaxis – H 1 30.01) prévoit des dérogations permettant aux limousines de circuler sur les voies réservées aux bus uniquement sur un axe déterminé, pour certaines courses particulières et lors de manifestations d'envergure. Ainsi, la volonté légale actuelle consistant à n'octroyer aux limousines qu'un droit d'accès limité aux voies réservées aux bus doit absolument être

maintenu, afin d'éviter un engorgement de ces dernières, c'est-à-dire des retards pour les transports collectifs.

Pour ces raisons, il convient d'opérer une distinction entre *le transport professionnel de personnes handicapées à l'aide de véhicules sérigraphiés et spécialement équipés* et *le transport professionnel de personnes handicapées à l'aide de limousines* (qui ne sont ni sérigraphiées ni équipées pour ce faire).

En effet, bien que les véhicules affectés au transport professionnel de personnes handicapées peuvent circuler sur les voies réservées au bus munies du marquage TAXI avec le nouvel article 8A LaLCR, ils ne sont pas pour autant assimilés aux limousines, qui sont, quant à elles, régies par la LTaxis.

Ainsi, cette distinction peut être réalisée en prévoyant une exception de non-application de la LTaxis pour ce type de transport.

3.2. Octroi d'une concession

Afin de sceller au mieux le cercle des ayants-droit, pour ne pas péjorer la vitesse commerciale des transports collectifs dont les voies pourraient être bloquées par une arrivée massive de nouveaux véhicules sur les voies réservées aux bus, il est prévu que la dérogation en faveur des entités œuvrant pour le transport de personnes handicapées soit soumise à l'octroi d'une concession délivrée par le département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME), soit pour lui la DGM.

Pour se voir délivrer cette concession, le véhicule devra tout d'abord être « sérigraphié », à savoir être muni d'une vignette autocollante, qui sera remise avec la concession et placée sur le véhicule correspondant, conformément aux instructions fournies par le concédant. Cet « identifiant » aura l'avantage de répondre à un souci d'uniformité, à savoir être le même pour tous les véhicules d'entités œuvrant pour ce type de transport, d'une part, et d'être facilement reconnaissable notamment par la gendarmerie investie du pouvoir de contrôler « le roulant », d'autre part. Elle n'aura ainsi plus systématiquement l'obligation d'arrêter le véhicule pour contrôler qu'il est bien au bénéfice d'une concession.

Par ailleurs, le véhicule devra être « spécialement équipé », à savoir remplir les exigences prévues par l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, du 9 juin 1995 (OETV – RS 741.41). Les limousines au sens de la LTaxis travaillant avec les assurances pour le transport de personnes handicapées (dans le cadre de contrats de prestations) ne sont jamais sérigraphiées et équipées en conséquence. Ainsi, elles ne pourront pas contourner la législation sur les taxis pour utiliser les voies réservées aux bus (à ce jour, cela ne leur est pas

autorisé, en vertu des articles 19, al. 5, LTaxis et 12, al. 2, RTaxis), cela dans le but de ne pas encombrer ces voies.

Les conditions de la concession seront les suivantes :

1. But : le transport est destiné exclusivement aux personnes souffrant de handicap physique et/ou mental, et aux personnes les accompagnant. Malgré le fait que les véhicules doivent être spécialement équipés pour accueillir des personnes en chaises roulantes (cf. 2.), il convient de permettre à l'entité transportant également des personnes souffrant de handicaps mentaux de circuler sur les voies réservées aux bus, afin de ne pas créer une discrimination basée sur le handicap.
2. Véhicules : les véhicules de l'entité concessionnaire doivent être munis de places pour le transport de personnes en chaise de handicapé avec des dispositifs de sécurité suffisants pour lesdites chaises et les personnes qui s'y trouvent, conformément aux exigences posées par l'OETV en la matière. Au surplus, si le véhicule est de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1, la personne qui veut transporter des personnes doit être titulaire du certificat de capacité pour le transport de personnes conformément à l'Ordonnance fédérale réglant l'admission des chauffeurs (OACP).
3. Identifiant : les véhicules spécialement équipés de l'entité concessionnaire seront sérigraphiés à l'aide de la vignette autocollante remise par le concédant. Pour ce faire, l'entité concessionnaire devra transmettre au concédant la liste des véhicules remplissant les exigences OETV, avec copie de leur permis de circulation. En outre, tout chauffeur travaillant pour ladite entité devra s'assurer que la présente concession, ou copie de cette dernière, est disposée dans le véhicule qu'il conduit.
4. Responsabilité : la présente concession n'engage pas la responsabilité de l'Etat et de ses fonctionnaires, notamment en cas d'accident ou d'infraction à la législation en matière de circulation routière.
5. Entretien et contrôle des véhicules : un véhicule utilisé doit répondre aux dispositions fédérales en la matière.
6. Véhicules de remplacement : en cas de panne temporaire d'un véhicule de l'entité concessionnaire, cette dernière devra l'annoncer sans tarder au concédant, lui soumettre une attestation du garage automobile œuvrant sur le vice du véhicule et requérir une nouvelle vignette pour l'éventuel véhicule de remplacement mis en circulation. Cette vignette sera retirée du véhicule dès la disponibilité retrouvée du véhicule immobilisé. Toutes les autres conditions prévues dans la présente concession demeurent applicables au véhicule de remplacement. En cas d'abus de la part de

l'entité concessionnaire (par exemple attestation de complaisance du garage), il sera mis fin à la concession au sens du point 10.

7. Conducteurs : les conducteurs de l'entité concessionnaire doivent avoir un permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule utilisé pour des courses effectuées à titre professionnel.
8. Périmètre : l'accès aux voies uniquement réservées aux bus des transports publics en trafic de ligne n'est pas autorisé aux voitures de l'entité concessionnaire. Cet accès est expressément limité aux voies de bus munies du marquage « TAXI ».
9. Signalisation lumineuse : la signalisation lumineuse équipée d'une plaque complémentaire « TAXI » devra être respectée par les conducteurs des véhicules de l'entité concessionnaire.
10. Extinction : la concession prend fin notamment par l'écoulement du temps pour laquelle elle a été octroyée, lors de la réalisation d'un cas de force majeure, en cas de renonciation de l'entreprise concessionnaire, ou en cas de violation grave ou répétée des obligations de l'entité concessionnaire.

Le contrôle du respect des conditions d'octroi et d'utilisation de la concession incombe à la gendarmerie, dépendant du département de la sécurité (DS).

Au surplus, aucun émolument ne sera perçu pour la délivrance de cette concession, qui sera octroyée pour une durée déterminée. A l'échéance de la durée pour laquelle la concession a été délivrée, l'entité concessionnaire devra à nouveau déposer une demande, munie de toutes les pièces nécessaires, si elle souhaite bénéficier d'une nouvelle concession.

3.3. Pourquoi une loi et pas un règlement ?

Par ailleurs, le Conseil d'Etat est arrivé à la conclusion qu'une modification de la LaLCR et de la LTaxis est la seule voie qui doit s'imposer, ceci pour les raisons suivantes :

- seul le droit fédéral, et plus particulièrement l'article 74, alinéa 4, OSR traite de la thématique des voies de bus et de leur utilisation. A la lecture tant de la LaLCR que de la LTaxis, il n'y a à ce jour aucune référence à cette thématique. Ainsi, une disposition permettant l'usage des véhicules affectés au transport professionnel de personnes handicapées serait nouvelle et devrait s'inscrire dans la loi. En effet, les droits et obligations des personnes doivent figurer dans une loi au sens formel, ce qui est le cas en l'espèce dans la mesure où un droit particulier est conféré aux entités œuvrant dans le transport de personnes handicapées;

- prévoir une telle disposition dans un règlement, tel que par exemple dans le RaLCR ne semble pas possible, dans la mesure où ce type d'acte législatif est prévu pour définir ou préciser certains points que la loi n'aborde que de manière générale. Ainsi, le règlement ne saurait contenir de règles dites primaires, c'est-à-dire totalement inconnues de la loi que le règlement applique ou exécute.

Ainsi, au vu de ce qui précède, il convient de suivre la voie légale, et non réglementaire. C'est d'ailleurs bien une loi au sens formel (plus précisément l'article 19, alinéa 2, LTaxis), qui permet aux taxis d'emprunter les voies réservées aux bus, l'article 12, alinéa 1, de son règlement d'exécution (RTaxis) ne faisant que reprendre et préciser ce qui est déjà prévu dans la loi.

4. Commentaire article par article

Dans le cadre de ce projet de modification légale, la LaLCR et la LTaxis sont les deux textes légaux concernés :

Article 8A LaLCR (nouveau)

Il s'agit d'un nouvel article traitant spécifiquement du transport professionnel de personnes handicapées. Il définit les conditions que doit remplir toute entité souhaitant utiliser les voies réservées aux bus, à savoir transporter professionnellement des personnes handicapées, disposer de véhicules sérigraphiés spécialement équipés et être au bénéfice d'une concession. Par ailleurs, cet article mentionne explicitement que les voies de bus pouvant être utilisées sont celles munies du marquage TAXI.

Article 4, alinéa 1, lettre e LTaxis (nouvelle)

Comme conséquence de l'introduction du nouvel article 8A LaLCR, la LTaxis subit également une modification, par l'ajout d'une nouvelle lettre e à son article 4, alinéa 1. Celle-ci consiste en un nouveau cas de non-application de la LTaxis. En effet, cette dernière permet que le transport professionnel de personnes handicapées, régi par l'article 8A LaLCR, soit exclu de l'application de ladite loi.

5. Conclusion

La présente modification apportée à la LaLCR, puis comme conséquence à la LTaxis, est indubitablement le meilleur moyen de répondre aux besoins des personnes handicapées recourant au transport professionnel spécifique pour leurs déplacements. Le Conseil d'Etat est d'avis que l'assouplissement proposé, qui va au-delà de la pratique des autres cantons, est néanmoins encadré par des règles strictes.

Elle permet de respecter les principes d'égalité de traitement et de proportionnalité, tout en répondant à un intérêt public, à savoir le besoin de mobilité des personnes souffrant de handicaps divers et multiples.

Par ailleurs, cette solution satisfait les milieux intéressés. En effet, afin de cerner au mieux les besoins des personnes concernées par la modification apportée, la DGM a rencontré l'association Handicap Architecture Urbanisme (HAU), association qui a pour but de promouvoir un environnement construit et accessible à tous les usagers, y compris les personnes confrontées à des difficultés de mobilité, de perception ou de communication.

Cette association est active dans le domaine de l'urbanisme, des constructions et des transports publics. Elle regroupe des services et organisations d'entraide (tels que Foyer Handicap, Clair-Bois, Cérébral, etc.), des travailleurs sociaux, des professionnels de la santé et des architectes, afin de promouvoir un environnement bâti accessible à tous. Par ailleurs, elle est l'une des interlocutrices privilégiées de l'Etat, de la Ville de Genève et des communes et participe à de nombreux groupes de travail, commissions et séances consultatives.

Par conséquent, le Conseil d'Etat soutient la dérogation octroyée, car elle prend en compte les spécificités de déplacement des personnes handicapées.

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

Annexes :

- 1) *Planification des charges financières (amortissements et intérêts) en fonction des décaissements prévus*
- 2) *Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant de la dépense nouvelle*
- 3) *Tableau comparatif*

PLANIFICATION DES CHARGES FINANCIÈRES (AMORTISSEMENTS ET INTÉRÊTS) EN FONCTION DES DÉCAISEMENTS PRÉVUS

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

Projet présenté par le département de l'intérieur et de la mobilité (DIM)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
Investissement brut								
- Recette d'investissement	0	0	0	0	0	0	0	0
Investissement net	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun								
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun								
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun								
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
Aucun								
Recettes	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des charges financières	0	0	0	0	0	0	0	0
Intérêts	0	0	0	0	0	0	0	0
Amortissements	0	0	0	0	0	0	0	0
2.500%								
charges financières récurrentes								

Signature du responsable financier : 
Date : 08.06.2012

Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat de Genève (D 1 05) - Dépense nouvelle

PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DE LA DÉPENSE NOUVELLE

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

Projet présenté par le département de l'intérieur et de la mobilité (DIM)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Résultat récurrent
TOTAL des charges de fonctionnement induites	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000
Charges en personnel [30] (augmentation des charges de personnel, formation, etc.)	0	0	0	0	0	0	0	0
Dépenses générales [31] Charges en matériel et véhicule (meubler, fournitures, matériel classique et/ou spécifique, véhicule, entretien, etc.)	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000
Charges de bâtiment (fluides (eau, énergie, combustibles), condescence, entretien, location, assurances, etc.)	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000	100'000
Charges financières [32-33] Intérêts (report tableau) Amortissements (report tableau)	0	0	0	0	0	0	0	0
Charges particulières [34 à 36] Dédommagement collectivité publique (352) Provision [338] (préciser la nature) Octroi de subvention ou de prestations [36] (subvention accordée à des tiers, prestation en nature)	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL des revenus de fonctionnement induits	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000
Revenus liés à l'activité [40-41+43+45+46] (augmentation de revenus (impôts, emplacements, taxes), subventions reçues, dons ou legs)	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres revenus [42] (revenus de placements, de prêts ou de participations, gain comptable, loyers)	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000	2'000'000
Retour sur investissement (pour les projets informatiques)	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTAT NET DE FONCTIONNEMENT (charges - revenus - retour sur investissement)	-1'900'000	-1'900'000	-1'900'000	-1'900'000	-1'900'000	-1'900'000	-1'900'000	-1'900'000
Remarques :								

Signature du responsable financier : 

Date : 01.06.2012

TABEAU SYNOPTIQUE

Relatif au projet de loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)
(y compris la modification apportée à la LTaxis)

Article	Teneur actuelle	Teneur proposée	Description de la modification
8A LaLCR	N'existe pas	Les véhicules sérigraphiés et spécialement équipés, affectés au transport professionnel de personnes handicapées, au bénéfice d'une concession délivrée par le département, sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus munies du marquage TAXI.	Introduction d'un nouvel article traitant du transport professionnel de personnes handicapées.
4 alinéa 1 let e LTaxis	N'existe pas	N'est pas soumis à l'application de la loi : e) le transport professionnel de personnes handicapées au sens de l'article 8A de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987.	Introduction d'une nouvelle lettre à l'article 4 alinéa 1, prévoyant un nouveau cas d'exception, à savoir de non-application à la LTaxis au transport professionnel de personnes handicapées.