

Date de dépôt : 4 septembre 2013

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Voies bus)

Rapport de M. Jean Romain

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié à sept reprises, sous la présidence de M. Antoine Droin, en dates du 11 décembre 2012 et des 8 et 29 janvier, 5 février, 5 mars, 19 avril (sous-commission des taxis, présidée par M. Antoine Barde) et 2 juillet 2013, le projet de loi permettant l'ouverture des voies de bus à certains véhicules pour personnes handicapées. Ont assisté à tout ou partie des travaux, M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat, M. Pierre-François Unger, conseiller d'Etat, M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité, DIME, M. Benoît Pavageau, directeur de la direction des transports collectifs, DGM, M^{me} Delphine Gabbaï, juriste, DGM, M. Nicolas Bongard, attaché de direction à la DGAE, DARES, M. Matthieu Baradel, direction de la planification, DGM, M. Blaise Hochstrasser, directeur général de la DGM, DIME, M^c Chris Monney, avocat, consultant externe, M. Jean-Luc Constant, secrétaire scientifique des commissions, SGGC. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Aurélien Riondel ainsi que par M. Jean-Luc Constant, qui a assuré le lien avec la sous-commission des taxis. Qu'ils en soient remerciés.

La thématique de ce projet de loi est simple : il s'agit de permettre aux véhicules sérigraphiés et spécialement équipés, affectés au transport professionnel de personnes handicapées, et au bénéfice d'une concession délivrée par le département, d'utiliser les voies réservées aux bus, voies munies du marquage TAXI.

1. Présentation par le département par M. David Favre, secrétaire général adjoint à la mobilité, DIME

La Fondation Foyer-Handicap, qui était la seule entreprise assurant le transport de personnes handicapées en 1987, avait obtenu de pouvoir utiliser les voies bus, permission révocable à tout moment mais sans véritable base légale. Cette autorisation a été retirée à Transport-Handicap le 24 juin 2010 en raison de la multiplication des entreprises qui effectuent des transports de personnes handicapées, d'égalité de traitement et de la surcharge des voies bus. S'en suivirent de vives réactions. La DGM a étudié la possibilité d'ouvrir les voies bus autorisées aux taxis à toutes les entreprises de transports de personnes handicapées. Le conseil d'Etat voulait écarter tout risque de voir les voies bus empruntées par de nombreux véhicules non autorisés. Il a donc été décidé d'introduire d'une concession délivrée par la DGM, afin de restreindre cette autorisation aux seuls véhicules concernés. Cette concession sera accordée aux conditions suivantes : ce transport doit être exclusivement dédié aux personnes souffrant d'un handicap et aux personnes qui les accompagnent ; le véhicule doit être muni de places spécialement équipé pour accueillir un fauteuil roulant ; le véhicule doit répondre à des conditions de sécurité ; le véhicule doit être signalé par une vignette qui sera délivrée par la DGM, de même que par un signal lumineux ; l'entreprise doit répondre à des conditions définies en matière de responsabilité ; les conducteurs doivent posséder le permis de conduire correspondant. Ce projet de loi a été élaboré en collaboration avec les associations concernées, qui le soutiennent. Par ailleurs, il est peu lié à la problématique des taxis et à la révision de la LTaxis.

2. Audition de M. François Planche, président, et de M^{me} Isabelle Terrier, vice-présidente de l'Association Handicap Architecture Urbanisme (HAU)

Pour M. Planche, le projet de loi et son exposé des motifs correspondent à ce qui avait été discuté entre les autorités et HAU. Il en est satisfait. Il serait bon cependant que l'expression « affecté au transport professionnel de personnes handicapées » ne prête pas à confusion. En effet, certains véhicules affectés au transport de personnes handicapées sont conduits par des conducteurs détenteurs d'un permis de conduire ordinaire.

M^{me} Terrier souhaiterait distinguer les transports urgents et quotidiens d'une part, et les transports prévisibles et ponctuels de l'autre. Elle insiste sur le fait que les déplacements de la première catégorie ont absolument besoin d'être priorités.

De la discussion qui s'ensuit apparaissent les trois points suivants :

- La loi n'a pas pour intention d'évincer certains véhicules de la Fondation Foyer-Handicap, qui a été associée aux réflexions autour de la rédaction du projet de loi. L'objectif est d'éviter d'accorder ce nouveau droit d'utilisation des voies de bus marquée « taxis » à des véhicules indésirables.
- Il est opportun d'étendre l'autorisation à d'autres associations que Foyer-Handicap.
- Le nombre de véhicules concernés se monte à moins d'une centaine : 25 à Foyer-Handicap, et entre 50 et 60 pour l'ensemble des autres associations. Ces chiffres sont approximatifs cependant.

3. Première discussion sur le PL 11010

Une députée (PDC) rappelle que la commission avait émis le souhait que le département indique le nombre de déplacements par jours, et pas uniquement le nombre de véhicules concernés. Le PDC entend parfaitement la demande des personnes handicapées mais il ne partage pas forcément la vision de Mme Terrier, de l'association HAU, concernant la distinction entre les trajets urgents et ceux qui ne le sont pas. Elle rappelle que celle-ci estimait que les trajets quotidiens ou journaliers devaient être priorités.

Une députée (S) affirme que la distinction entre transports urgents et transports non urgents est primordiale. Car les trajets urgents doivent obligatoirement être prioritaires. Par ailleurs, elle exprime son inquiétude quant à l'ouverture des voies bus aux transports des personnes handicapées dans la mesure où le nombre des taxis est certainement appelé à augmenter. En ce sens, elle réserve sa position dans l'attente des informations demandées.

Le député (UDC) annonce qu'il s'agit d'un projet de loi très culpabilisant sur lesquels il est difficile de se prononcer. Il rappelle deux éléments primordiaux qui ont été évoqués : le fait qu'environ 80 véhicules supplémentaires se retrouveraient sur les voies de bus aux heures de pointe et l'avis mitigé des TPG, qui avaient exprimé par la voix de M. Bonzon leur inquiétude face à une augmentation des autorisations à emprunter ces voies bus. En conséquence et sans vouloir pénaliser les personnes handicapées, l'UDC n'entrera pas en matière sur ce projet de loi.

Le MCG signale que les véhicules affectés au transport des personnes handicapées empruntent déjà les voies bus. Il estime donc qu'on demande au Grand Conseil de légaliser des pratiques qui existent. Ce projet de loi a pour mérite de mettre le doigt sur les problèmes de circulation à Genève, il n'est

pas opportun de pénaliser la progression des TC. Il affirme par ailleurs que la définition du niveau d'urgence des trajets est très difficile à déterminer.

Un député (Ve) insinue que la question de l'urgence n'est pas la plus importante. Si le transporteur est en retard, cela a des conséquences sur tous les acteurs qui sont liés aux transports. D'ailleurs, la problématique est la même pour les taxis : les taxis sont priorisés pour éviter d'engendrer des surcoûts aux clients. Si les transports d'handicapés ne peuvent pas utiliser les voies de bus, il faudra en outre prévoir plus de véhicules pour effectuer le même nombre de transports. Et si les transporteurs de personnes handicapées sont en retard, tout le système de prise en charge de ces personnes est mis à mal. Selon lui, la circulation est perturbée, car il y a trop de voitures en ville. En conséquence, il faudrait diminuer le nombre de voitures et nous n'aurions plus de problème.

M^{me} Künzler annonce que le département transmettra les chiffres les plus précis possibles à la commission. Elle déclare toutefois dès à présent que le volume est relativement faible en regard du volume des transports effectués par les taxis. Le retard des transporteurs de personnes handicapées entraîne des conséquences économiques importantes. Elle insiste sur le fait que les personnes handicapées sont limitées dans leur liberté de déplacement à cause de leur handicap. En ce sens, elles n'ont pas accès aux mêmes services que la majorité de la population. La nouvelle constitution a réaffirmé l'objectif de garantir aux personnes handicapées l'accessibilité aux prestations de transports.

Un député (PLR) déclare qu'il faut s'attaquer au problème à la source et pas aux conséquences. La cause de cette demande est que la circulation n'est pas fluide à Genève. Pour augmenter la fluidité, il rappelle que le Grand Conseil a demandé au Conseil d'Etat un rapport concernant les ondes vertes. L'amélioration des ondes vertes était une des conditions à l'ouverture d'une voie bus sur le pont du Mont-Blanc.

A la **séance suivante**, le Président demande au département les chiffres qui avaient été promis. On lui répond que les deux associations arrivent à converger vers un nombre de véhicules oscillant entre 90 et 100. Aucun interlocuteur n'est capable de chiffrer le nombre exact de services qu'il effectue par jour. Dès lors, il est très délicat de donner une fourchette.

Aussitôt, le groupe MCG, affirme que malgré l'intérêt de laisser les véhicules de transport d'handicapés utiliser les voies de bus, il sera trop difficile de contrôler la réelle urgence, de privilégier certaines entreprises au détriment d'autres et que cela défavorisera les transports publics. Par conséquent, il refusera ce texte.

Un député (Ve) nuance et précise qu'il ne s'agit pas d'une question d'urgence mais de permettre à ces voitures de circuler sur les voies de bus, seulement s'il y a un marquage taxi. Dès lors, il faut comparer les 100 voitures avec les 1 000 taxis qu'il y a et même si ces véhicules de transport font 3 ou 4 courses par jour, c'est deux fois moins que les taxis et cela signifie que l'on ajoute 5% de véhicules sur ces tronçons bien définis, ce qui est tout à fait acceptable. Dès lors, il ne voit pas de raison de s'opposer à ce projet.

Un députée (PDC) ajoute qu'en termes de véhicules, cela représente environ 10% des taxis, même si les véhicules pour handicapés sont plus nombreux. Le nombre de courses est de l'ordre de 50% de moins que les taxis et encore moins en termes de kilomètres, notamment puisqu'il faut du temps pour charger une personne handicapée. Il regrette de ne pas avoir de chiffres plus précis. Il juge que de s'opposer à ce projet de loi signifie empêcher les handicapés qui ne peuvent pas prendre le taxi à utiliser la bande taxi/bus. Il réaffirme son soutien ce projet de loi.

Un autre député (PDC) signale que les handicapés font rarement des transports pour aller prendre le thé mais qu'ils sont transportés à des titres de plus grande nécessité que les personnes utilisant les taxis. Il souligne qu'il y a 900 taxis à Genève alors qu'il y a moins de 50 véhicules spécialisés dans le transport des handicapés. Dès lors, il ne comprend pas pourquoi autoriser ces pistes à des personnes qui n'ont aucune urgence et qui sont confortablement assis dans les taxis et refuser ces mêmes pistes aux quelques transports de personnes handicapées. Il ajoute que la fondation Agir fait 60 000 transports par an essentiellement pour des dialyses et pour des personnes handicapées qui sont mal installées. Il trouve qu'il y aurait une iniquité pour les personnes transportées et celles qui assurent ces transports.

Un député (MCG) pense qu'il ne faut pas « émotionnaliser » le débat et qu'il faut rester pragmatique. Il rappelle que les gens qui utilisent ces transports le font pour aller au travail ou à des rendez-vous médicaux. Dès lors, ces personnes peuvent prendre un taxi de service public pour se déplacer. Sa crainte est d'ouvrir l'opportunité à SOS médecins, aux entreprises de sécurité privée, aux transports des élèves, etc. Il comprend l'aspect émotionnel et le besoin de ces personnes handicapées, mais le groupe MCG ne rentrera pas en matière.

Un député (Ve) déclare que ces personnes handicapées ont souvent des problèmes graves, ils sont en chaise roulante et il doute qu'avec une chaise roulante, il soit facile de prendre le taxi. Il estime que ce n'est pas simplement un problème de nombre de courses par jour. En effet, les représentants de l'association de transport des personnes handicapées ont

expliqué qu'ils dépendent de plusieurs rendez-vous dans la journée et s'ils prennent du retard sur leur horaire qui est assez minuté, toute l'organisation de la journée s'en trouve perturbée, ce qui conduit à des situations compliquées.

Un député (PLR) se demande s'il n'y a pas une confusion possible et que ce projet de loi laisse la porte ouverte à des conditions d'utilisation qui ne sont pas différentes de celles d'un artisan, qui doit effectuer quatre ou cinq interventions dans la journée pour gagner sa vie ; ces transports de personnes handicapées sont également des « transports commerciaux » au même titre que ceux d'un artisan.

L'UDC dénonce une fois encore le côté culpabilisant de ce texte. Auparavant, l'association Transport Handicap jouissait d'une tolérance. Cette autorisation à bien plaisir a été retirée puisque certains commençaient à faire un chiffre d'affaire sur ces transports. Il signale qu'une personne handicapée a besoin d'une aide toute la journée, ce qui justifiait ces courses.

Un député (PLR) trouve que ce qui fait l'unité de ces pistes est qu'à la fois les TPG et les taxis, qui ont en commun une mission de service public alors que dans ce cas l'on parle de transports spécialisés. Il propose d'attendre la nouvelle loi sur les taxis. Il estime qu'il sera difficile de mettre, dans un amendement, un garde-fou pour faire une distinction entre les handicapés qui peuvent utiliser ces voies et ceux qui ne peuvent pas. Donc, l'audition du DARES doit être faite avant le renvoi à la sous-commission, proposition acceptée à l'unanimité.

4. Audition de M. Pierre-François Unger, conseiller d'Etat

M. Unger rappelle l'ancienne autorisation accordée à la Fondation Foyer-Handicap, du temps de M. Bernard Ziegler. L'annulation de celle-ci a engendré de gros problèmes pour cette fondation. Il insiste sur l'importance de prioriser les véhicules affectés au transport des personnes handicapées, ce qui ne signifie pas autoriser tous les véhicules handicapés sur les voies bus. Le rallongement du temps de transport dû aux embouteillages peut avoir pour conséquence que certaines personnes ne peuvent plus se rendre à leur atelier ni à leur foyer de jour, ce qui péjore leur qualité de vie. Le Conseil d'Etat en est arrivé à la conclusion que seuls les véhicules spécialement conçus pour le transport de personnes handicapées doivent être priorisés. Deux catégories de personnes qui empruntent ces véhicules : celles souffrant d'un handicap physique lourd et celles souffrant de troubles psychiques importants, pouvant mener à des crises en cas de rallongement des temps de parcours.

Il serait particulièrement injuste de priver ces personnes de leur activité au seul motif qu'il n'est plus possible de les amener sur leur lieu de travail en un temps raisonnable. Par ailleurs, les véhicules concernés par ce projet de loi devront être au bénéfice d'une autorisation du DIME et seront sérigraphiés, dans le but d'éviter tout abus, afin que les voies bus – dont la finalité qui est de favoriser la progression des transports publics – ne soit pas encombrées.

De la discussion, il faut mettre en exergue les quatre points suivants :

- Il sera difficile d'introduire un nombre maximum de véhicules pouvant bénéficier de cette autorisation car le nombre de ces véhicules devrait se limiter tout seul, ces véhicules très spéciaux ne constituant pas un marché économiquement porteur.
- Il serait choquant qu'on préjudicie des personnes dont le confort élémentaire dépend de la possibilité de se déplacer.
- Le contrôle des tarifs pratiqués par les entreprises et institutions concernées est prévu parce que l'établissement d'un tarif constitue un des éléments fondamentaux de tout contrat de prestation.
- Il serait préférable de lier les travaux de la sous-commission taxis à ceux concernant ce PL 11010.

5. Discussion, amendements et vote du PL 11010 à la sous-commission des taxis

Il est rappelé par le président, M. Antoine Barde, que moins de 100 véhicules sont concernés par ce PL 11010.

Le MCG redit qu'en Commission des transports, il avait indiqué ne pas être vraiment favorable à ce projet, craignant d'ouvrir la boîte de Pandore. Pour le surplus, comme le réseau de transports en commun apparaît déjà saturé et alors qu'il s'avère déjà difficile de réguler le trafic des taxis « bleus » sur les voies de bus, ajouter encore 80 à 100 véhicules supplémentaires pourrait rendre la situation très difficile. Le projet de loi 10697 n'étant pas encore entré en vigueur, qu'il serait prématuré d'adopter le PL 11010. Il ne soutiendra par conséquent pas ce projet de loi aujourd'hui.

Le PLR se rappelle le vibrant plaidoyer PDC en faveur du PL 11010 en Commission des transports, humain et raisonné. Aussi, cet argument de l'appel d'air s'avère-t-il pertinent. Cela dit, ce projet concerne seulement des personnes vraiment atteintes dans leur capacité de mobilité. Chacun doit pouvoir vivre dans cette ville et tous doivent vivre ensemble. Il serait donc simplement humain d'autoriser 80 à 100 à emprunter les voies de bus marquées « taxi ».

L'UDC n'est pas convaincu par ce projet de loi, mais constate qu'il existe quand même une nécessité. Et le projet de loi contient un élément « rassurant ». L'article 8A parle en effet de « véhicules sérigraphiés et spécialement équipés ». Il acceptera en conséquence ce projet de loi.

Le MCG craint les abus et se demande, par analogie avec le projet de loi 10697 sur les taxis, s'il ne faudrait pas, concernant le transport de personnes handicapées, prévoir le même système de dénonciation tel qu'il a été imaginé par la sous-commission à propos des taxis lorsque des intrus empruntent les voies réservées.

La députée (S) rappelle que les véhicules affectés au transport professionnel de personnes handicapées sont des véhicules spécifiques qui doivent répondre à des conditions particulières. Il n'y aura donc pas de problèmes par rapport aux véhicules privés arborant un macaron handicapés. Pour le surplus, ce projet de loi ne concerne que 80 à 100 véhicules.

Répondant aux craintes du MCG, le PLR estime que la proposition de dénonciation s'avère délicate. En ouvrant cette possibilité-là aux transporteurs professionnels de personnes handicapées, le risque d'un débat sans fin apparaît. Il ne souhaite pour sa part pas instaurer un système trop intrusif. Par ailleurs, ce projet de loi offre deux avantages : d'une part, il donne **un juste coup de pouce** aux personnes handicapées ; et de l'autre, il apporte **un léger mieux au trafic habituel** en le soulageant de ces véhicules.

Le Président met aux voix l'entrée en matière du PL 11010, entrée en matière acceptée à l'unanimité. Puis il procède à la lecture article par article :

Article 1 (souligné) Modifications

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Pas d'opposition, adopté.

Article 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 munis du marquage TAXI.

L'amendement suivant : « ...TAXI, à condition qu'ils transportent effectivement une ou plusieurs personnes handicapées » est accepté à l'unanimité.

Article 2 (souligné) 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.

L'amendement :

e) ...1987, *effectué au moyen de véhicules sérigraphiés, spécialement équipés, et au bénéfice d'une concession y relative délivrée par le département compétent en matière de gestion de la circulation.* »

Puisque cet amendement modifie la loi actuellement en vigueur, à savoir la loi sur les taxis de 2005, il conviendra par la suite d'amender l'article 2, alinéa 2 du projet de loi 10697 :

« N'est pas soumis à l'application de la présente loi le transport professionnel de personnes handicapées... »

Le Président demande au département de préparer un amendement au PL 10697 dans le sens indiqué.

Article 3 (souligné) Entrée en vigueur

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

Accepté à l'unanimité.

Le Président procède ensuite au vote d'ensemble du PL 11010, qui est accepté à l'unanimité. Il indique que le PL 11010 est ainsi renvoyé à la Commission des transports.

6. Deuxième débat, troisième débat et vote de la Commission des transports

Le Président Droin met aux voix l'article 1.

Pas d'opposition, l'article 1 est adopté.

M. Barde propose un amendement, au nom de la sous-commission, à l'art. 8A : « Les véhicules sérigraphiés (...) du marquage TAXI, à condition qu'ils transportent effectivement une ou plusieurs personnes handicapées ».

L'amendement formulé par M. Barde à l'art. 8A est adopté par :

Pour : 13 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 MCG)

Contre : –

Abstention : 1 (1 MCG)

Le Président met aux voix l'article 2.

Pas d'opposition, l'article 2 est adopté.

M. Barde propose un amendement, au nom de la sous-commission, à l'art. 4, al. 1, let. 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, réalisé au moyen de véhicules sérigraphiés, spécialement équipés, et au bénéfice d'une concession y relative délivrée par le département compétent en matière de gestion de la circulation ».

L'amendement formulé par M. Barde à l'art. 4, al. 1, let. e est adopté par :

Pour : 13 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 MCG)

Contre : –

Abstention : 1 (1 MCG)

M. Unger rappelle que la loi sur l'intégration des personnes handicapées oblige l'Etat à pourvoir à un transport pour les personnes handicapées lorsqu'elles ne peuvent pas être transportées par les transports publics.

A la question du MCG de savoir si la discussion concerne les voies de bus que les taxis peuvent utiliser, ou toutes les voies de bus, le conseiller d'Etat répond que cela concerne que les voies de bus que les taxis peuvent utiliser.

Troisième débat

Le PL 11010, dans son ensemble, tel qu'amendé est adopté par :

Pour : 14 (2 S, 3 Ve, 2 PDC, 2 R, 3 L, 1 UDC, 1 MCG)

Contre : –

Abstention : 1 (1 MCG)

M. Barde fait savoir qu'il conviendra de faire en sorte que cette loi soit adoptée **avant la nouvelle loi sur les taxis**. On propose les extraits.

Projet de loi (11010)

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, à condition qu'ils transportent effectivement une ou plusieurs personnes handicapées.

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, réalisé au moyen de véhicules sérigraphiés, spécialement équipés, et au bénéfice d'une concession y relative délivrée par le département compétent en matière de gestion de la circulation.

Art. 3 Entrée en vigueur

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