

Projet présenté par les députés :

M^{mes} et MM. Thomas Wenger, Salima Moyard, Caroline Marti, Roger Deneys, Jean-Charles Rielle, Cyril Mizrahi, Marion Sobanek, Romain de Sainte Marie

Date de dépôt : 6 novembre 2017

Projet de loi

modifiant la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (LTVTC) (H 1 31) (Utilisation des voies réservées aux transports en commun par les taxis en service)

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

Art. 1 Modifications

La loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016, est modifiée comme suit :

Art. 19, al. 1, lettres b et c (nouvelle teneur)

¹ Tout taxi bénéficiant d'une autorisation conformément à la présente loi dispose d'un droit d'usage accru du domaine public lui permettant, aux endroits où la mention « Taxi » ou « taxis exceptés » est spécifiquement indiquée :

- b) d'utiliser les voies réservées aux transports en commun, s'il transporte des clients, répond à une commande ou rejoint une station ;
- c) d'emprunter les zones ou les rues dans lesquelles la circulation est restreinte, s'il transporte des clients, répond à une commande ou rejoint une station.

Art. 2 Entrée en vigueur

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames les députées,
Messieurs les députés,

1. Introduction

Le présent projet de loi a pour objet l'amendement de l'article 19, al. 1 LTVTC délimitant l'usage accru du domaine public dont bénéficient les taxis sous la nouvelle législation.

Il a pour objectif, d'une part, de rectifier certaines incohérences non-prévues lors de l'adoption de la loi et, d'autre part, d'apporter des correctifs aux problèmes que la mise en œuvre pratique de la loi a permis d'identifier.

Pour mémoire, l'ancienne loi accordait aux taxis (de service public) un usage accru du domaine public sans restriction (art. 12ss aRTaxis).

2. Modification de l'art. 19, al. 1, lettre b LTVTC

Le projet de loi vise en premier lieu à remplacer les termes actuels « s'il transporte des passagers » par la formule « s'il transporte des clients ».

Cette rectification de forme assure une certaine cohérence avec les lettres a et c – qui parlent à juste titre de « clients » et non de « passagers » – et, surtout, garantit que les taxis ne pourront pas faire un usage abusif des voies réservées aux transports en commun en transportant par exemple des membres de la famille dans un cadre privé ou en rentrant chez eux.

La modification principale consiste cependant dans l'ajout des termes « [s'il] répond à une commande ou rejoint une station ». Il s'agit ainsi d'autoriser les taxis à emprunter les voies réservées aux transports en commun qui leur sont ouvertes également lorsque le chauffeur se rend à l'adresse d'un client ayant commandé un taxi, ainsi qu'en fin de course, lorsque le chauffeur doit rejoindre une station de taxi officielle pour se mettre à disposition du public.

Le projet de loi poursuit par ce biais un triple objectif :

- diminuer le temps d'attente des clients, afin d'offrir un service public efficace pour la population ;
- éviter que les taxis en service restent bloqués dans le trafic saturé, au détriment de la complémentarité en matière de service public qu'ils doivent représenter (art. 4, let. a LTVTC) ;

- diminuer l'impact écologique aggravé par l'augmentation de la pollution qu'engendre la présence de taxis inutilement bloqués dans les bouchons.

Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle législation, le 1^{er} juillet 2017, la pratique a révélé l'insuffisance d'un système accordant aux taxis le droit d'emprunter les voies de bus spécialement désignées que lorsqu'ils transportent un « passager ». L'obligation de faire usage des voies de circulation normales lorsqu'un taxi va chercher un client ou rejoint une station de taxi a en effet pour conséquence une importante perte de temps dans les bouchons, préjudiciable tant pour le public, que pour les chauffeurs de taxis.

Il faut en effet rappeler que Genève est systématiquement classée en tête des villes suisses connaissant le plus d'embouteillages. Sur une journée ordinaire de travail de 10 heures, la pratique démontre ainsi que l'interdiction de circuler dans les voies réservées aux transports en commun peut engendrer, pour les chauffeurs qui ont la nécessité de rejoindre des stations ou d'aller chercher des clients, plus de 2 heures de temps supplémentaire dans la circulation (voir annexe 1 : 2 exemples d'une journée de travail d'un chauffeur).

La nouvelle législation a également pour conséquence que les taxis sont contraints d'effectuer de nombreux détours inutiles, contrairement à ce qui prévalait jusqu'à ce jour. Il en est notamment ainsi à la gare de Cornavin, deuxième plus importante station de taxis de la ville, où les taxis doivent désormais, à vide, faire un détour d'environ 15 minutes, au lieu d'emprunter sur 100 mètres la voie de bus qui leur était jusqu'alors ouverte (annexe 2). La mise en œuvre de la loi a permis d'identifier de nombreux détours similaires particulièrement aberrants comme illustrés dans quelques exemples : (annexe 3 : station des Délices à la rue de St-Jean ; annexe 4 : rue du Stand à la Place de Bel-Air ; annexe 5 : Place de Bel-Air à la gare Cornavin).

A l'usage, il apparaît dès lors qu'il convient de rectifier cette situation insatisfaisante, engendrée par une restriction imposée pour la première fois par la LTVTC.

Les voies de bus ouvertes aux taxis ont en effet été spécifiquement choisies en référence aux lieux fréquemment objets d'importants embouteillages et dans le but de relier les axes principaux de la ville. Il s'agissait ainsi de permettre aux taxis de contourner les problèmes notoires de circulation que connaissent par exemple la desserte de retour au centre par l'avenue de Châtelaine et la rue de Lyon, la rue des Eaux-Vives, la route des Jeunes, la route de Frontenex ou encore le pont du Mont-Blanc, afin de pouvoir offrir à la population un service public efficace (annexes 6 à 9).

Afin que les taxis constituent une véritable complémentarité aux TPG en matière de transport au public et représentent une alternative avantageuse à l'emploi du véhicule privé, ils doivent être en mesure d'utiliser des voies réservées aux transports en commun et d'offrir ainsi un mode de déplacement efficace dans le canton.

En restreignant pour la première fois ce droit aux seuls moments où le chauffeur conduit un « passager », c'est en première ligne à la population que la nouvelle législation porte préjudice, les clients étant contraints d'attendre l'arrivée d'un taxi coincé dans la circulation, à l'instar de tout véhicule privé. A cet égard, on peut observer que dans la pratique il est faux d'affirmer qu'il existe toujours un taxi suffisamment proche du client. Ce n'est pas le cas en toute heure et tous les jours et l'appel d'un taxi par un diffuseur de course implique souvent le déplacement du taxi pour aller chercher le client.

Pour rappel, le législateur avait limité l'utilisation des voies réservées aux transports en commun aux taxis qui transportent des clients et interdit cet usage aux taxis qui répondent à une commande ou rejoignent une station par crainte de surcharger les voies réservées aux bus avec comme conséquence leur ralentissement et la diminution de leur vitesse commerciale. Or, cette crainte d'une surcharge des voies de bus doit être relativisée et dans le cas où certaines se verraient par trop surchargées, charge au canton de prendre les mesures adéquates pour réserver ces voies aux seuls transports en commun en modifiant les marquages.

Les voies accordées aux taxis ne représentent qu'environ 30% de l'ensemble des voies de bus du canton, et ne leur sont ouvertes qu'après consultation des TPG. De même, si la nouvelle loi augmente certes le nombre maximal de taxis autorisés, la pratique enseigne qu'il n'y a au maximum que 40% des chauffeurs en service en même temps, dont une part importante se trouve par ailleurs aux stations ou circule à des lieux sans voie de bus. Ainsi, même si le nombre maximal d'autorisations d'usage accru du domaine public passe de 875 à 1'300, il n'y a pas pour autant 400 véhicules supplémentaires sur les voies de bus. D'ailleurs, le nombre d'autorisations, fixé par le Conseil d'Etat, est précisément limité par ce que permet « une utilisation optimale du domaine public » (art. 10 al. 2 LTVTC).

3. Modification de l'art. 19, al. 1, lettre c LTVTC

En dernier lieu, le projet de loi vise à permettre aux taxis d'entrer dans les zones à circulation restreinte lorsque le chauffeur « rejoint une station », après une course.

Les motifs sous-tendant cette modification sont pour l'essentiel les mêmes que ceux développés ci-avant, auxquels il peut être renvoyé.

Cet amendement est cependant également indispensable du fait que certaines stations de taxi – à l'instar de celles de la Corraterie et de la Vieille-ville (Place du Bourg-de-Four aux heures de soir et de nuit) – sont précisément situées à l'intérieur des zones à circulation restreinte. Avec la loi actuelle, il est ainsi impossible de rejoindre ces stations pour y attendre des clients, sans commettre ce faisant une infraction à la loi.

Cette incohérence législative, qui n'avait pas été identifiée lors de l'adoption de la LTVTC, doit donc être corrigée.

Au regard de ce qui précède, nous vous invitons, Mesdames les députées, Messieurs les députés, à réserver un bon accueil à ce projet de loi.

10h45 : Arrivée à Rive

Trajet sans voie : 25 mn

Trajet avec voie : 13 mn

Temps perdu
dans le trafic :
12 mn

11h10 : Course à Plainpalais

11h20 : Arrivée à Plainpalais ⇔ Direction Gare Cornavin

11h36 : Arrivée à la gare Cornavin

Trajet sans voie : (Pont de la Coulouvrenière) 15 mn

Trajet avec voie : (Corraterie, Place Bel-Air) 8 mn

Temps perdu
dans le trafic :
7 mn

12h05 : Course ⇔ direction Sécheron

12h15 : Arrivée Sécheron

Pause midi : 12 h 30 à 14 h 30

Reprise du service à 14 h 30 : Charmilles

15h05 : Course à Charmilles ⇔ direction Aéroport

15h25 : Arrivée à l'Aéroport ⇔ direction Station des Délices

15h40 : Arrivée Station des Délices

16h23 : Course à la Jonction (Avenue de la Jonction)

Trajet sans voie : 19 mn

Trajet avec voie : 05 mn

Temps perdu
dans le trafic :
14 mn

16h43 : Arrivée avenue de la Jonction

⇔ Direction Carouge

17h05 : Arrivée à Carouge (puis reste dans station taxis)

17h25 : Course à Carouge ⇔ direction Longemalle

17h38 : Arrivée Place Longemalle

⇔ Rejoindre (Direction) Gare Cornavin

Trajet sans voie : 17 mn

Trajet avec voie : 07mn

Temps perdu
dans le trafic :
10 mn

17h55 : Arrivée à la Gare

18h22 : Course ⇔ direction Aéroport

18h38 : Arrivée Aéroport

⇒ Direction Hôtel Intercontinental

Trajet sans voie : 33 mn

Trajet avec voie : 12 mn

| |
|--|
| Temps perdu dans le trafic : 21 mn |
|--|

18h15 : Course à l'Hôtel Intercontinental

⇒ Direction Gare Cornavin

18h30 : Arrivée Gare Cornavin

19h00 : Course ⇒ direction les Eaux-Vives

19h17 : Arrivée aux Eaux-Vives

19h30 : Fin de service

(Total : 11 courses)

Résultat

Temps passé dans le trafic pour cause de non utilisation des voies (bus et taxis) :

138 mn = 2h20 mn

Exemple n° 2 d'une journée de travail

06h30 : Début d'activité Montchoisy

06h50 : Course Gare des Eaux-Vives ⇔ direction Aéroport

07h25 : Arrivée à l'Aéroport

- A l'Aéroport plus d'1h30 mn d'attente
- En ville beaucoup de demandes, secteurs (Florissant, Champel...)

07h30 : ⇔ direction Florissant

Trajet (rue de Chatelaine – Gare) sans voie : 37 mn

Trajet (rue de Chatelaine – Gare) avec voie : 08 mn

| |
|--|
| Temps perdu dans le trafic : 30 mn |
|--|

08h35 : Course à Florissant ⇔ direction rue Gourgas

Trajet (bd des Philosophes) sans voie (bus) : 07 mn

Trajet (bd des Philosophes) avec voie (bus) : 01 mn

| |
|--|
| Temps perdu dans le trafic : 06 mn |
|--|

09h00 : Arrivée secteur place du Cirque

09h00 : Appel général : Beaucoup de clients à la Gare Cornavin

Trajet (par Pont de la Coulouvrenière) sans voie : 15 mn

Trajet (Place Neuve, Corratier, Pont de l'Île) avec voie : 07mn

| |
|--|
| Temps perdu dans le trafic : 08 mn |
|--|

09h20 : Gare ⇔ direction Longemalle (puis stationner à Longemalle)

09h35 : Course pour aller chercher un client ⇔ direction Levrier

Trajet sans voie (Pont du Mont-Blanc) : 13 mn

Trajet avec voie : 05 mn

| |
|--|
| Temps perdu dans le trafic : 08 mn |
|--|

10h05 : Client chargé à Lévrier ⇔ direction ONU

10h30 : Arrivée

11h05 : Course ONU ⇔ direction Servette

11h30 : Charmilles ⇔ direction (51 rue de Lyon)

Temps sans voie : 13 mn

Temps avec voie : 04 mn

| |
|--|
| Temps perdu dans le trafic : 09 mn |
|--|

11h55 : Arrivée à la Gare

12h30 : Charger client \Leftrightarrow direction 58 Terrassière

Pause midi : 12h30 – 14h30

14h30 : Vidollet \Leftrightarrow direction Rue des Grottes

Trajet sans voie (par Montbrillant) : 15 mn

Trajet avec voie : 05mn

Temps perdu
dans le trafic :
10 mn

14h45 : \Leftrightarrow direction Route de Frontenex 122

Arrivée à Frontenex

15h35 : Course \Leftrightarrow direction route de Frontenex 41

Trajet sans voie : 10 mn

Trajet avec voie : 03 mn

Temps perdu
dans le trafic :
07 mn

15h00 : Arrivée à l'Aéroport (pas de place à l'Aéroport)

\Leftrightarrow Direction Pont Butin (direction Onex)

16h10 : Course de la centrale (à la volée) depuis le Pont Butin
pour aller chercher un client à Rolex (Rue François Dussaud)

Trajet sans voie : 29 mn

Trajet avec voie : 10 mn

Temps perdu
dans le trafic :
19 mn

16h40 : Charger un client à Rolex \Leftrightarrow direction Vieille-Ville

17h00 : Arrivée à la Vieille-Ville

17h05 : Stationner à la Place Neuve (station de taxis)

\Leftrightarrow Direction Gare Cornavin à vide

Trajet sans voie : 15 mn

Trajet avec voie : 05 mn

Temps perdu
dans le trafic :
10 mn

17h20 : Arrivée à la Gare Cornavin

17h38 : Course \Leftrightarrow direction Charmilles

17h50 : Arrivée aux Charmilles

18h00 : Station Délices

18h17 : Course pour aller chercher un client \Rightarrow direction Rue du Village Suisse

Trajet sans voie : 23 mn

Trajet avec voie : 06 mn

| |
|--|
| Temps perdu dans le trafic : 17 mn |
|--|

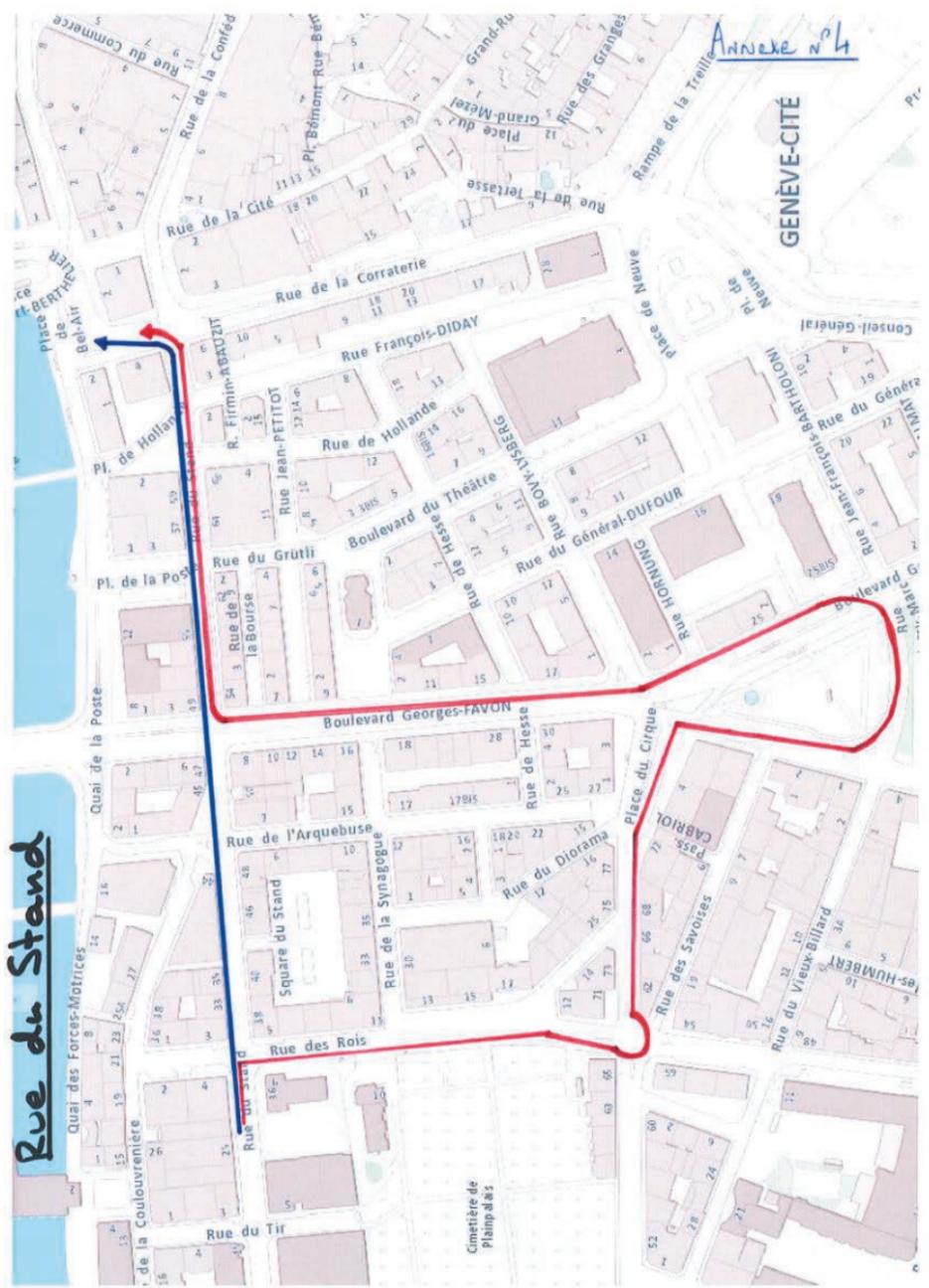
18h39 : Course client \Rightarrow direction Gare Cornavin

19h00 : Fin de service

Résultat :

Temps passé dans le trafic pour cause de non utilisation des voies (bus et taxis) :

125 mn = 2 heures



Annexe n° 7

Rue des Eaux-vives



→ Trajet avec
 voie de bus
 (1 min. 30 s.)

→ Trajet sans
 voie de bus
 (10 min.)

