

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 25 septembre 2019

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 (LaLCR – H 1 05), est modifiée comme suit :

Art. 8A Transport professionnel de personnes en situation de handicap (nouvelle teneur avec modification de la note)

¹ Les véhicules sérigraphiés, affectés au transport professionnel de personnes en situation de handicap ou de personnes souffrant de pathologies graves invalidantes nécessitant une prise en charge médicale, au bénéfice d'une concession délivrée par le département, sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus munies du marquage TAXI, lorsqu'ils transportent effectivement une ou plusieurs personnes en situation de handicap ou souffrant de pathologies graves invalidantes nécessitant une prise en charge médicale.

² Le département fixe les conditions d'octroi de la concession et sa durée.

Art. 8E Véhicules d'intervention des CFF (nouveau)

Les véhicules d'intervention sérigraphiés des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus pour se rendre sur les lieux d'une intervention urgente sur le réseau Léman Express.

Art. 8F Dépanneuses commandées par la police (nouveau)

Les dépanneuses commandées par la police sont autorisées à utiliser les voies réservées aux bus pour se rendre sur les lieux de l'intervention.

Section 1 du chapitre V (abrogée, les sections 2 et 3 anciennes devenant les sections 1 et 2)

Art. 13 et 14 (abrogés, les art. 15 à 16B anciens devenant les art. 13 à 16 et les art. 20 à 24 anciens devenant les art. 18 à 22)

Art. 2 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 : Michèle RIGHETTI

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), proposées par le Conseil d'Etat.

Les motifs ayant incité le Conseil d'Etat à entreprendre ces modifications sont de deux ordres. Il s'agit d'une part de permettre à des transporteurs de personnes en situation de handicap, mental ou psychique, et de personnes souffrant de pathologies lourdes invalidantes, dont les véhicules ne sont pas spécialement équipés, d'utiliser les voies bus munies du marquage TAXI, et ce, à l'instar des transporteurs de personnes en situation de handicap physique. D'autre part, il s'agit de permettre aux véhicules d'intervention sérigraphiés des Chemins de fer fédéraux suisses (ci-après : CFF) d'utiliser les voies bus afin d'effectuer des interventions urgentes sur la nouvelle infrastructure du CEVA qui sera mise en service le 15 décembre 2019 ainsi que de permettre aux dépanneuses d'utiliser les voies bus lorsque leur intervention est sollicitée par la police.

1. Utilisation des voies bus par les transporteurs (ou pour les transports) de personnes en situation de handicap

Depuis l'entrée en vigueur de l'article 8A LaLCR en date du 30 novembre 2013, les transporteurs de personnes en situation de handicap ont la possibilité de déposer une demande de concession pour l'utilisation des voies réservées aux bus portant le marquage TAXI. Cette concession est délivrée par le département des infrastructures (DI), soit pour lui l'office cantonal des transports (OCT).

Les véhicules des transporteurs concessionnaires doivent être « sérigraphiés » et munis d'une vignette autocollante facilement reconnaissable, notamment par la police investie du pouvoir de contrôler « le roulant ».

Initialement, et dans un souci de limiter l'accès aux voies bus afin de préserver la vitesse commerciale des TPG (conformément à ce que prévoit l'article 2, lettre a, de la loi sur le réseau des transports publics du 17 mars 1988; LRTP – H 1 50), la loi prévoyait que les véhicules devaient être « spécialement équipés » pour accueillir un ou des fauteuils roulants et remplir les exigences prévues par l'ordonnance fédérale concernant les

exigences techniques requises pour les véhicules routiers, du 19 juin 1995 (OETV – RS 741.41).

Les voitures de transport avec chauffeur (VTC) au sens de la loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, du 13 octobre 2016 (LTVTC – H 1 31), travaillant avec les compagnies d'assurances pour le transport de personnes en situation de handicap (dans le cadre de contrats de prestations), ne sont jamais sérigraphiées, ni équipées en conséquence. Ainsi, elles ne peuvent pas emprunter les voies réservées aux bus, cela dans le but de ne pas encombrer ces voies.

L'article 8A de la LaLCR ne fonde aucune distinction basée sur le handicap. En effet, aucune catégorie de handicap n'est spécifiée dans la loi, laissant ainsi ouverte la possibilité de transporter des personnes en situation de handicap répondant à la définition de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, du 13 décembre 2002 (loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand – RS 151.3) qui stipule en son article 2, alinéa 1, ce qui suit : *« Est considérée comme handicapée toute personne dont la déficience corporelle, mentale ou psychique présumée durable l'empêche d'accomplir les actes de la vie quotidienne, d'entretenir des contacts sociaux, de se mouvoir, de suivre une formation ou une formation continue ou d'exercer une activité professionnelle, ou la gêne dans l'accomplissement de ces activités. »*

Toutefois, malgré cette possibilité offerte par la loi, certains transporteurs, véhiculant exclusivement des personnes atteintes de troubles mentaux ou souffrant de pathologies graves invalidantes (telles que des cancers par exemple), se sont vus refuser l'octroi d'une concession au motif que leurs véhicules n'étaient pas équipés pour les fauteuils roulants alors même qu'ils remplissaient tous les autres critères. De fait, une distinction en fonction du type de handicap s'est donc instaurée.

La modification de la loi telle que proposée vise donc à éliminer cette distinction en supprimant l'obligation de disposer d'un véhicule équipé pour les fauteuils roulants et, par conséquent, en offrant aux transporteurs professionnels la possibilité d'emprunter les voies bus munies du marquage TAXI lorsqu'ils transportent des personnes souffrant d'un handicap ou d'une pathologie grave invalidante nécessitant une prise en charge médicale mais qui ne se déplacent pas en fauteuil roulant. L'alinéa 2 de l'article 8A précise que le département fixe, d'une part, les conditions devant être remplies pour pouvoir bénéficier d'une concession et, d'autre part, la durée de celle-ci.

2. Utilisation des voies bus par les véhicules d'intervention CFF

2.1 Droit applicable

Selon l'article 74b de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979 (OSR – RS 741.21), « 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. (...) ».

En l'espèce, l'activité liée aux interventions urgentes des CFF ne peut être considérée comme du trafic de ligne au sens de l'article précité. Dès lors, il convient de procéder par dérogation et de prévoir un marquage approprié pour permettre l'usage des voies réservées aux bus au profit des véhicules CFF. En effet, 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 74b 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'usagers.

Il convient également de prendre en considération le principe de l'égalité de traitement. Dans la mesure où le droit fédéral et le droit cantonal autorisent, 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 à emprunter lesdites voies, à l'instar des véhicules de police (art. 8B LaLCR), des véhicules des pompiers (art. 8C LaLCR) et des ambulances (art. 8D LaLCR) dûment autorisés à les utiliser depuis le 1^{er} août 2015.

Seul le droit fédéral, et plus particulièrement l'article 74b OSR traite de la thématique des voies de bus et de leur utilisation. Ainsi, une disposition légale cantonale permettant l'usage des véhicules d'intervention des CFF serait nouvelle et devrait être inscrite 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 véhicules de dépannage des CFF.

2.2 Interventions urgentes des CFF

Dès la mise en service du Léman Express, prévue le 15 décembre 2019, les CFF devront pouvoir intervenir rapidement sur l'infrastructure ferroviaire en cas d'avaries.

L'objectif des CFF est d'intervenir de manière très rapide afin d'impacter le moins longtemps possible les clients du Léman Express ainsi que les usagers des autres réseaux (TPG par exemple, en cas de report sur les réseaux de surface). Les équipes d'intervention doivent pouvoir se rendre sur le lieu de la panne dans un délai de 30 minutes maximum. Ces équipes sont d'ordinaire basées à Cornavin. Toutefois, elles peuvent être localisées sur d'autres secteurs ferroviaires comme la gare de l'Aéroport ou une autre gare du réseau.

Aux heures de pointe notamment, la circulation dans le canton de Genève est difficile, voire critique en cas d'accident. Il s'agit donc de pouvoir assurer un temps de déplacement fiable aux véhicules d'intervention des CFF en tout temps et en toutes circonstances.

Pour ce faire, la flotte de véhicules d'intervention des CFF (4 véhicules) doit pouvoir emprunter, en cas d'intervention urgente sur le réseau du Léman Express, les voies réservées aux bus.

Les véhicules CFF seront équipés du système embarqué de détection des feux, selon les mêmes dispositions que les véhicules d'intervention des TPG.

Basé sur leur expérience dans le secteur (ligne La Plaine – Genève, ligne Coppet – Lancy Pont-Rouge, ligne Romont – Genève et ligne Vevey – Genève), les CFF ont estimé les interventions d'urgence à une vingtaine par an dès la mise en service du Léman Express.

Compte tenu du nombre de véhicules concernés et de la fréquence projetée des interventions, il peut d'ores et déjà être affirmé que la possibilité prévue par le nouvel article 8E LaLCR n'aura vraisemblablement aucun impact sur le fonctionnement des TPG.

2.3 Solution retenue

Le Conseil d'Etat veut éviter de recourir à un marquage pour des raisons techniques et pratiques. En effet, un pictogramme étant exclu par l'OFROU, il faudrait trouver un marquage adéquat, sous forme d'abréviation, et compréhensible pour tout potentiel utilisateur de ces voies, marquage qui encombrerait au surplus ces voies. Ainsi, la solution consiste à prévoir dans la loi cantonale l'autorisation pour les véhicules d'intervention sérigraphiés des CFF d'emprunter, en cas d'urgence, les voies réservées aux bus.

Cette solution a en effet l'avantage de ne pas surcharger inutilement les voies retenues avec de longues inscriptions ou abréviations difficilement reconnaissables.

3. Utilisation des voies de bus par les dépanneuses commandées par la police

Les accidents de la circulation sont extrêmement péjorants pour le trafic, tous modes confondus, notamment quand ils se produisent sur le réseau structurant, que ce soit sur l'autoroute, sur la moyenne ceinture, sur les axes pénétrants ou d'accessibilité. Les forces de police font régulièrement appel à des dépanneuses pour évacuer les véhicules endommagés. Ces dépanneuses tardent à se rendre sur les lieux car elles sont prises dans les bouchons provoqués par l'accident. Plus le temps d'intervention est long, plus les bouchons se propagent, et plus il faut de temps pour qu'ils se résorbent.

Par ailleurs, de nombreuses incivilités (stationnement gênant notamment) péjorent le trafic. Dans ce cas aussi, la police fait appel à des dépanneuses pour enlever le véhicule gênant.

Dans ce contexte, la police, l'OCT et les TPG souhaitent qu'en cas d'accident ou d'enlèvement de véhicule, les dépanneuses appelées par la police puissent utiliser les voies réservées aux transports publics pour se rendre sur les lieux de l'évènement afin de rendre au plus vite les voies de circulation au trafic. Il convient de relever que les véhicules de police sont déjà autorisés à circuler sur les voies bus (art. 8B LaLCR) et que, lorsqu'une dépanneuse intervient à la demande de la police, elle agit en quelque sorte en tant qu'auxiliaire de cette dernière qui ne possède pas de dépanneuses.

C'est ici le lieu de préciser que le nombre d'interventions de dépanneuses sur demande de la police est d'environ 10 par jour.

4. Groupe de travail interdépartemental

Ce groupe de travail interdépartemental n'existe plus, ce qui ressort de l'abrogation en 2011 de l'article 10 du règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (RaLCR – H 1 05.01).

Aussi, les dispositions le régissant doivent être supprimées dans le cadre du présent projet de modification, et ce à des fins de « toilettage ».

5. Commentaire article par article

Article 8A LaLCR (nouvelle teneur)

L'alinéa 1 permet à tout transporteur qui véhicule effectivement des personnes en situation de handicap (avec ou sans fauteuil roulant) ainsi que des personnes souffrant de pathologies graves invalidantes, d'utiliser les voies réservées aux bus munies du marquage TAXI. Cette modification vise à supprimer la distinction entre les différents handicaps en ôtant la condition selon laquelle le véhicule doit être spécialement équipé.

L'alinéa 2 précise que le département, qui délivre la concession sur la base de l'alinéa 1, fixe les conditions devant être remplies par le transporteur, soit les documents devant être fournis par le requérant, ainsi que la durée de validité de la concession.

Article 8E LaLCR (nouveau)

Il s'agit d'un nouvel article traitant spécifiquement des véhicules d'intervention des CFF. Il autorise les véhicules d'intervention des CFF sérigraphiés à utiliser les voies réservées aux bus en cas d'intervention urgente sur le réseau du Léman Express.

Article 8F LaLCR (nouveau)

Ce nouvel article permet d'autoriser les dépanneuses commandées par la police à emprunter les voies bus, en cas d'accident ou d'enlèvement de véhicule. Cette autorisation n'est valable que pour la course permettant de se rendre sur le lieu d'intervention, mais pas pour la course ramenant le véhicule concerné au garage ou à la fourrière.

Articles 13 et 14 (abrogés)

Le groupe de travail interdépartemental n'existant plus, il convient de supprimer les dispositions concernant sa composition et son rôle.

6. Conclusion

La présente modification de l'article 8A LaLCR est indubitablement le meilleur moyen de répondre aux besoins des personnes en situation de handicap recourant au transport professionnel spécifique pour leurs déplacements, puisqu'elle permet de prendre en considération tous les types de handicaps.

Concernant la possibilité offerte aux véhicules d'intervention des CFF d'utiliser les voies réservées aux bus, celle-ci permet de s'assurer de la qualité

de service offerte aux clients du Léman Express, accroissant de fait son attractivité. En effet, cette modification permet de respecter les principes d'égalité de traitement et de proportionnalité, tout en répondant à un intérêt public, à savoir la nécessité de résoudre rapidement les incidents techniques et les dérangements aux installations ferroviaires du réseau Léman Express afin d'éviter de prolonger inutilement la durée totale de la perturbation dudit réseau.

Par conséquent, la dérogation qui serait octroyée sur la base du nouvel article 8E LaLCR permettrait d'éviter des conséquences qui pourraient s'avérer fâcheuses (blocage et attente des usagers dans une rame au milieu d'un tunnel), voire très fâcheuses ou dangereuses en cas d'arrêt prolongé d'un ou de plusieurs trains dans un tunnel (comportements inadaptés des usagers tels que descente sur les voies ou cheminement dans le tunnel, sentiment d'oppression ou malaise).

Dès lors, la présente modification de la LaLCR par l'ajout d'un article autorisant la circulation desdits véhicules CFF sur les voies bus est nécessaire pour répondre aux impératifs techniques.

Enfin, s'agissant des dépanneuses commandées par la police en cas d'accident ou d'entrave au trafic (tel qu'un stationnement illicite et gênant), il convient également de leur permettre d'utiliser les voies réservées aux bus pour se rendre sur le lieu de l'intervention, et ce à l'instar des véhicules de police qui sont admis à y circuler selon l'article 8B LaLCR. En effet, ces dépanneuses agissent, dans ce cadre, en tant qu'auxiliaires de la police, laquelle ne dispose pas de ses propres dépanneuses.

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

Annexes :

- 1) *Visuels des véhicules d'intervention CFF*
- 2) *Tableau synoptique*

Types de véhicules d'intervention CFF:



Renault Mégane ou Seat Leon

VW Caddy



Tableau synoptique

[Modification de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (LaCLR – H 1 05)]

Teneur actuelle	Proposition	Commentaires
<p>Art. 8A Transport professionnel de personnes handicapées</p> <p>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.</p>	<p>Art. 8A Transport professionnel de personnes en situation de handicap (modification de la note), al. 1 (nouveau teneur), al. 2 (nouveau)</p> <p>¹ Les véhicules sérigraphiés, affectés au transport professionnel de personnes en situation de handicap ou de personnes souffrant de pathologies graves invalidantes nécessitant une prise en charge médicale, au bénéfice d'une concession délivrée par le département, sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus munies du marquage TAXI, lorsqu'ils transportent effectivement une ou plusieurs personnes en situation de handicap ou souffrant de pathologies graves invalidantes nécessitant une prise en charge médicale.</p> <p>² Le département fixe les conditions d'octroi de la concession et sa durée.</p>	<p>Suppression des termes « personnes handicapées » dans la note et remplacement par les termes « personnes en situation de handicap ».</p> <p>Suppression de l'exigence de l'équipement (fauteuil roulant) pour les transporteurs de personnes souffrant de handicap ou de pathologies graves. Cette modification permet de corriger une différence de traitement entre les différents types de handicaps.</p> <p>Nouvel alinéa précisant que le département, qui délivre la concession prévue à l'alinéa 1, fixe les conditions d'octroi de cette dernière, soit les documents devant être fournis par le requérant, ainsi que la durée de validité de la concession.</p>
<p>Art. 8B Véhicules de police</p> <p>Les véhicules sérigraphiés de la police cantonale, des polices municipales, du corps des gardes-frontière et de la police des transports sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus.</p> <p>Art. 8C Véhicules des services du feu</p> <p>Les véhicules des services du feu (pompiers) sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus.</p> <p>Art. 8D Véhicules de transport sanitaire</p> <p>Les véhicules de transport sanitaire (ambulances) d'une entreprise privée ou d'un organisme public sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus munies du marquage</p>		<p>Sans modifications</p>

Modifications du règlement fixant le statut des membres du corps enseignant primaire, secondaire et tertiaire B (RStCE; B 5 10.04)

Teneur actuelle	Proposition	Commentaires
TAXI.		
	<p>Art. 8E Véhicules d'intervention des CFF (nouveau) Les véhicules d'intervention sérigraphiés des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus pour se rendre sur les lieux d'une intervention urgente sur le réseau Léman Express.</p>	<p>Nouvel article permettant aux véhicules d'intervention des CFF sérigraphiés d'emprunter les voies bus en cas d'urgence (dépannage des incidents techniques) sur le réseau ferroviaire Léman E-xpress.</p>
	<p>Art. 8F Dépanneuses commandées par la police (nouveau) Les dépanneuses commandées par la police sont autorisées à utiliser les voies réservées aux bus pour se rendre sur les lieux de l'intervention.</p>	<p>Nouvel article permettant aux dépanneuses d'utiliser les voies réservées aux bus lorsque leur intervention est sollicitée par la police en cas d'accident ou d'enlèvement de véhicule.</p>
<p>Chapitre V Organismes consultatifs</p> <p>Section 1 Groupe de travail interdépartemental</p> <p>Art. 13 Composition Le groupe de travail interdépartemental est composé de représentants désignés par les départements de l'environnement, des transports et de l'agriculture⁽²⁶⁾, de l'aménagement, du logement et de l'énergie⁽²⁶⁾ et de la sécurité et de l'économie⁽²⁶⁾, la Ville de Genève et les Transports publics genevois. Il peut s'adjoindre d'autres personnes, en particulier des représentants d'autres communes.</p> <p>Art. 14 Rôle Le groupe de travail interdépartemental émet un préavis sur les projets de réglementation locale du trafic et des travaux d'aménagements routiers.</p>	<p>Section 1 du chapitre V (abrogée, les sections 2 et 3 anciennes devenant les sections 1 et 2)</p> <p>Art. 13 et 14 (abrogés, les art. 15 à 16B anciens devenant les art. 13 à 16 et les art. 20 à 24 anciens devenant les art. 18 à 22)</p>	<p>Cet organisme consultatif n'existant plus, il convient de supprimer la section y relative et les dispositions régissant sa composition et son rôle.</p> <p>Nouvelle numérotation (voir ci-après).</p>

Modifications du règlement fixant le statut des membres du corps enseignant primaire, secondaire et tertiaire B (RStCE; B 5 10.04)

Teneur actuelle	Proposition	Commentaires
Section 2	Section 1	Nouvelle numérotation des deux sections restantes et des articles qui suivent
Art. 15	Art. 13	
Art. 16	Art. 14	
Section 3	Section 2	
Art. 16A	Art. 15	
Art. 16B	Art. 16	
Chapitre VI	Chapitre VI	
Art. 17	Art. 17	
[Art. 18, 19] (abrogés)		
Chapitre VII	Chapitre VII	
Art. 20	Art. 18	
Chapitre VIII	Chapitre VIII	
Art. 21	Art. 19	
Art. 22	Art. 20	
Art. 23	Art. 21	
Art. 24	Art. 22	