

12 mars 2007

**Rapport de la commission des sports et de la sécurité chargée d'examiner la pétition intitulée: «Pour l'amélioration de la sécurité et des conditions de travail des conductrices et conducteurs d'autobus, trolleybus et tramway».**

**Rapport de M. Mathias Buschbeck.**

La pétition a été renvoyée à la commission des pétitions par le Conseil municipal le 15 février 2006, puis elle a été réacheminée vers la commission des sports et de la sécurité le 27 février 2006.

La commission des sports et de la sécurité s'est réunie le 23 mars 2006, sous la présidence de M. Pierre Rumo, et les 8 juin et 16 novembre 2006, sous la présidence de M<sup>me</sup> Odette Saez. Que M<sup>me</sup> Gisèle Spescha, qui a assuré la prise de notes de ces séances soit remerciée de son remarquable travail.

Les annexes de ce rapport sont disponibles sur l'intraCM/Documents/Annexes aux propositions et rapports.

**Texte de la pétition**

(Voir annexe.)

**Séance du 23 mars 2006**

*Audition des pétitionnaires: M. Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV (Syndicat du personnel des transports), accompagné de MM. Lucien Godard et Claude Girel, conducteurs TPG, membres du SEV*

Les conducteurs et conductrices des TPG ont déposé cette pétition car ils ont constaté des dysfonctionnements des feux affectés aux transports publics en divers endroits de la ville. Ces derniers passent au rouge sans raison alors que les trams devraient avoir la priorité. Depuis le dépôt de cette pétition, l'Etat a cherché les raisons de ces dysfonctionnements; néanmoins, les pétitionnaires ne voient toujours pas d'améliorations à ce jour.

En outre, ils tiennent à dénoncer l'utilisation abusive des couloirs de bus par les voitures, notamment celles stationnant en double file et qui bloquent ainsi la circulation des bus. Lorsqu'il y a des cases de livraison, elles sont souvent utilisées abusivement par des voitures privées et les livreurs doivent se mettre sur la voie réservée aux bus. Le comportement de certains cyclistes pose également pro-

blème. Les pétitionnaires précisent être favorables aux vélos en ville de Genève et qu'il faudrait développer les voies réservées aux cyclistes ou élargir les couloirs de bus, afin de laisser une bande pour les cyclistes. Ils comprennent, en outre, que dans l'état actuel du réseau cyclable les cyclistes préfèrent utiliser les voies réservées aux TPG. Néanmoins, cette attitude gêne considérablement les wattmans et donnent aux cyclistes une fausse impression de sécurité. Ils rappellent qu'il faut 30 mètres à un tram pour s'arrêter complètement. Enfin, ils s'inquiètent de l'attitude suicidaire de certains cyclistes consistant à rouler de nuit sans lumière.

Dans ces conditions, la vitesse commerciale, qui devrait légalement être supérieure à 18 km/h, ne peut pas être atteinte.

Cette pétition fait suite à une autre, déposée en 1999, suite à laquelle le Conseil d'Etat s'était engagé à prendre des mesures de police et de restrictions de circulation automobile, notamment au cours de Rive et à la place Longemalle. La situation ne s'étant pas améliorée, une grève a eu lieu en avril 2002, suite à laquelle la présence d'agents municipaux ou de police dans les rues de Coutance, de la Corraterie et du Rhône a permis, pendant quelques semaines, une meilleure fluidité du trafic des transports publics. Maintenant, les contrôles sont plus sporadiques et dès que les agents partent les problèmes recommencent.

De guerre lasse, les employés TPG ont déposé cette nouvelle pétition et demandent donc à la Ville de Genève que les agents de sécurité municipaux (ASM) interviennent plus souvent.

Après le départ des pétitionnaires, les auditions de M. André Hediger, accompagné de M. Jacques Dimier, et de l'Office cantonal de la mobilité sont acceptées à l'unanimité des membres présents (2 Ve, 1 UDC, 2 L, 1 R, 2 S, 1 DC, 2 AdG/SI, 1 T).

### **Séance du 8 juin 2006**

*Audition de M. André Hediger, maire de la Ville de Genève, chargé du département des sports et de la sécurité, et de M. Jacques Dimier, commandant des ASM*

M. Hediger signale que c'est le Canton, respectivement l'Office cantonal de la mobilité (OCM), qui est chargé des feux de circulation. Depuis une année, les ASM ont la compétence de verbaliser les véhicules qui utilisent de manière abusive les voies réservées aux transports publics.

M. Dimier informe la commission que les ASM interviennent aussi régulièrement que possible, mais cela dépend des effectifs à disposition. De plus, les commerçants leur demandent de partir, car ils estiment que l'uniforme fait fuir les clients. Les ASM apportent une attention particulière à des endroits critiques,

mais ils ne peuvent pas gérer tout le territoire de la Ville de Genève. Malgré tout, il estime que ces contrôles sporadiques portent leurs fruits, comme en témoignent deux courriers des TPG affirmant que la fluidité en a été améliorée. Il est néanmoins difficile de résoudre totalement le problème.

Aux questions des commissaires, M. Dimier répond:

- qu’il n’y a pas de mixité ASM/gendarmerie lors de ces contrôles. Un calendrier avait été établi entre les ASM et la police, mais on ne voit pas souvent la gendarmerie;
- que les ASM contrôlent autant que faire se peut les voitures stationnées à cheval sur le trottoir et celles restant stationnées trop longtemps sur les places de livraison;
- que le respect des heures de livraison dans les Rues-Basses fait également l’objet de l’attention des ASM;
- que, dans la rue du Rhône, il faut prendre les automobilistes en flagrant délit d’infraction pour les verbaliser afin de prouver qu’ils ne se sont pas arrêtés dans un commerce entre la place du Rhône et la place Bel-Air. C’est la façon de faire en matière de circulation si on veut s’en tenir à la législation fédérale;
- que les agents ne peuvent pas verbaliser pour «roulage excessif» (question UDC);
- que les agents sont parfois contestés et que, lors de recours au Tribunal de police, les agents sont relativement bien suivis par la justice.

En conclusion, plusieurs commissaires rappellent que, dans d’autres villes, le centre-ville est complètement fermé à la circulation privée et que Genève est la ville la plus dense de Suisse, voire d’Europe, en parkings.

### **Séance du 16 novembre 2006**

*Audition de M. Olivier Caumel, chef du Service cantonal de la gestion du trafic, accompagné par M. Bernard Siegenthaler, de la section régulation du trafic*

L’Office fédéral de la communication (OFCOM) a imposé un changement de fréquence radio aux TPG. Ces derniers ont alors décidé de changer leur système, puisque cela coûtait moins cher que de l’adapter. La mise en service de ces nouvelles installations est progressivement montée en puissance. En janvier 2006, tous les véhicules étaient équipés de ce nouveau système, dont le changement a débuté en 2005. Le Service cantonal de la gestion du trafic a signalé aux TPG de multiples dysfonctionnements. Il était difficile pour eux, dans un premier temps, d’analyser la nature des problèmes. Au milieu de l’année, trois problèmes distincts ont été identifiés:

- deux bus émettaient une fréquence en permanence et polluaient complètement le réseau par rapport aux carrefours;
- il y avait un mauvais respect du cahier des charges: au lieu d'émettre à 0,5 watt, ils émettaient à 10 watts;
- lorsque deux bus arrivaient en même temps, le contrôleur du Service de la gestion du trafic ne pouvait en entendre qu'un seul. Il fallait que le programme répète les messages tant que le contrôleur ne les avait pas entendus.

Depuis le 3 octobre 2006, les trois problèmes sont résolus.

Concernant les problèmes de stationnement sauvage sur les sites réservés aux transports publics, l'OCM a intégré des bordures dans les derniers projets de tram, comme à la route de Lancy. Une fois que les cases de stationnement sont occupées, il est impossible de stationner en double file sous peine de bloquer tout le trafic. Cela a amélioré la fluidité pour tous les usagers de la route.

Un commissaire des Verts constate que, dans d'autres villes de Suisse, les transports publics ont plus de facilité à circuler. Un tram, par exemple à Zurich, ne s'arrête qu'exceptionnellement à un feu rouge. Il a entendu, ce soir, qu'il n'y a plus de dysfonctionnements ici à Genève. Il aimerait cependant savoir si les trams, mais aussi les bus, ont réellement la priorité aux feux.

Les auditionnés affirment que les trams ont une priorité maximale aux carrefours. Cependant, il faut éviter de briser les «ondes vertes» sur le réseau primaire, qui permettent le passage rapide du trafic motorisé. Il y a également aux carrefours des arbitrages entre véhicules des transports publics.

Après le départ des auditionnés, les commissaires prennent position sur la pétition.

Le commissaire radical propose de renvoyer cette pétition au Conseil administratif. Même si elle ne concerne que très faiblement la Ville, il y a tout de même des éléments, notamment dans les Rues-Basses, où il faut absolument intervenir, car les cyclistes n'y respectent pas les lois.

L'Union démocratique du centre suit le commissaire radical.

L'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) souhaite également le renvoi de la pétition au Conseil administratif.

Les Verts rappellent que la Ville a investi plus de 100 millions dans les transports publics ces dernières années pour augmenter la vitesse commerciale. Il leur paraît donc inadmissible de voir les transports publics à l'arrêt pour permettre le passage des véhicules privés. C'est une question de cohérence. On ne peut pas demander aux habitants de prendre les transports publics et en même temps mener une politique qui permette de circuler plus rapidement avec son

véhicule privé. Ainsi, les Verts déposent une recommandation demandant que les feux soient réglés afin de donner systématiquement la priorité aux transports publics, comme dans les autres villes de Suisse. C'est un choix politique et non technique.

Les libéraux proposent également de renvoyer cette pétition au Conseil administratif. Ils n'ont pas perçu les propos des auditionnés de la même manière que les Verts. En effet, le maximum est fait pour les trams. Faire plus, ce serait bloquer la circulation, ce dont les trams seraient également victimes. Ils ne soutiendront donc pas la recommandation des Verts.

Les socialistes renverront également cette pétition telle quelle au Conseil administratif et n'entreront pas en matière pour une quelconque recommandation. Ils estiment, en outre, que cela ne sert à rien d'entrer dans un débat automobilistes contre cyclistes, car c'est un combat stérile.

Le Parti du travail ne souhaite pas non plus stigmatiser les cyclistes, même si leur attitude est parfois désagréable. Il demande le renvoi de la pétition au Conseil administratif et il soutiendra la recommandation des Verts.

Un commissaire de l'Alliance de gauche (SolidaritéS et Indépendants) relève que les incivilités des cyclistes vont croissant. En outre, il a le très net sentiment que les TPG bénéficient de feux préférentiels. Il demande donc aux Verts de préciser l'objectif de leur recommandation.

Un commissaire socialiste fait remarquer que, pour ce qui est des feux, les auditionnés ont affirmé que toutes les mesures en faveur des transports publics avaient été prises.

Si la recommandation des Verts devait être acceptée, il faudrait la compléter par une invite demandant que plus aucun véhicule ne roule sur les voies des transports publics.

Un commissaire des Verts explique qu'avant il n'y avait pas de problème entre les trams et les voitures, car, quand il n'y avait que le tram 12, ce dernier ne croisait que très rarement le réseau primaire. Avec le développement du tram, ces conflits ont augmenté et ont jusqu'à maintenant été arbitrés à l'avantage des véhicules privés, pour ne pas briser les «ondes vertes». C'est un choix que les Verts demandent aujourd'hui de remettre en cause. Concernant les cyclistes, il rappelle que, à son initiative, une motion interpartis demandant que les voies de tram soient végétalisées a été déposée, ce qui pourrait grandement réglé le problème. Il évoque, en outre, une campagne de la police visant les deux-roues et signale que seulement 15% des infractions constatées concernaient les cyclistes, le solde, 85%, les scooters et les motos.

La présidente passe ensuite au vote.

La recommandation des Verts, «Le Conseil municipal demande au Conseil administratif d'intervenir auprès du Conseil d'Etat afin que les feux de circulation soient réglés pour donner la priorité absolue aux transports publics», est refusée par 7 non (1 R, 2 UDC, 2 L, 1 DC, 1 S) contre 4 oui (2 Ve, 1 T, 1 AdG/SI) et 2 abstentions (S).

Mis aux voix, le renvoi de la pétition P-163 au Conseil administratif est accepté à l'unanimité des membres présents.