

Date de dépôt : 31 mars 2014

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)

Rapport de majorité de M. Jean-Marie Voumard (page 1)

Rapport de minorité de M^{me} Lisa Mazzone (page 28)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Jean-Marie Voumard

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a examiné ce PL 11324 durant les séances du 28 janvier, des 4 et 25 février, et du 11 mars 2014, sous la présidence de M. Daniel Zaugg.

Ont également participé aux travaux de la commission, M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat (DETA), M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat (DSE), M. Antoine Landry, secrétaire général adjoint (DSE), M. David Favre, secrétaire général adjoint (DETA), M. Gérard Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac (DGT), M^{me} Chrystelle Charat, ingénieure à la direction de la planification générale (DGT), M. Blaise Hochstrasser, directeur général de la direction générale des transports (DGT), et M. Cyril Arnold, économiste (DETA).

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Aurélien Riondel. Qu'il soit ici remercié pour la qualité de son travail.

Présentation du PL 11324 par M. Antoine Landry, secrétaire général adjoint au DSE

M. Landry annonce que la finalité du PL est évidente à la lecture du texte. Il déclare que le PL s'explique par cohérence institutionnelle et relève du bon sens. Il rappelle que la gendarmerie assure plus de 250 réquisitions par jour et effectue plus de 2,5 millions de km par année.

M. Landry annonce que l'enjeu du PL est la sécurité de la population. Il déclare que le CE estime qu'il n'est pas normal que les patrouilles de police, circulant dans des véhicules reconnaissables, doivent attendre dans les embouteillages. Il rappelle que ce sont les personnes chargées d'assurer la sécurité du canton qui sont concernées par le PL.

M. Landry signale que certaines personnes privées peuvent emprunter une partie des voies de bus et qu'il serait paradoxal que ces personnes jouissent de droits plus importants que les policiers, investis de droits régaliens. Il ajoute que la situation actuelle est préjudiciable à l'image de la police, à une époque où on déplore un manque de respect d'une partie de la population à son égard.

M. Landry annonce en outre que faire attendre des policiers a un coût important pour la collectivité. Il ajoute qu'il est inacceptable que des plaintes ne puissent pas être reçues ou que les patrouilles dans les rues soient moins nombreuses, car des policiers sont bloqués dans les embouteillages. En ce sens, autoriser les patrouilles de police à emprunter les voies de bus garantirait une meilleure efficacité des moyens investis dans la sécurité. M. Landry précise que le PL ne concerne que les véhicules sérigraphiés, afin de ne pas créer de confusion dans la population par la vue de véhicules banalisés sur les voies de bus. Il ajoute que le fait que tous les corps œuvrant à la sécurité soient concernés par le PL – gendarmerie, garde-frontières, polices municipales et police des transports – est la conséquence de l'approche globale de la sécurité. M. Landry rappelle que les garde-frontières et les polices municipales ont été récemment investis de compétences nouvelles.

Le Président remercie M. Landry pour sa présentation et passe la parole aux commissaires pour leurs questions.

Un commissaire (MCG) abonde dans le sens de M. Landry. Il salue le PL et demande s'il est exact que les voitures banalisées ne pourront pas emprunter les voies de bus, ce que confirme M. Landry. Ce député s'oppose à cette restriction.

M. Landry répond que cette disposition vise à ne pas introduire de confusion dans la population en permettant à des voitures tout à fait normales

d'utiliser ces voies spéciales. Il précise que le PL ne concerne pas les urgences, lors desquels les véhicules bénéficient de la priorité.

Ce commissaire (MCG) demande combien de voitures banalisées possède la gendarmerie.

M. Landry indique qu'il répondra à la question par écrit.

Une députée (Ve) demande combien de voitures sont concernées par le PL. Elle demande pourquoi le PL ne concerne pas les vélos, moyen de transport de plus en plus utilisé par la police en raison de la proximité avec le terrain qu'il offre. Elle s'étonne que les véhicules de la police municipale soient inclus dans le PL, alors même qu'il s'agit d'un corps de police de proximité. Cette députée estime pour sa part que le fait de privilégier la police détériore son image auprès de la population en cela qu'elle laisse entendre que les polices bénéficient d'un statut spécial. Elle ajoute finalement que le raisonnement de la meilleure utilisation des deniers publics devrait mener à l'ouverture des voies de bus pour les pompiers et les ambulanciers, voire à l'ensemble des fonctionnaires.

M. Landry répond qu'il communiquera les chiffres des véhicules concernés par le PL à la commission par écrit. Il confirme que les polices municipales privilégient les patrouilles à pied et à vélo, qui leur permettent d'être en contact plus étroit avec le terrain, mais qui ne les dispensent pas de se déplacer également en voiture. Il signale qu'il existe des patrouilles mixtes entre police municipale et gendarmerie. M. Landry rappelle que de nouvelles compétences viennent d'être attribuées aux agents de police municipale (APM), notamment en matière de police judiciaire. Il précise que les polices municipales ne disposent pas de moyens prioritaires (feux bleus). Il ajoute que les agents de police municipale sont souvent les premiers à arriver sur place lors d'une intervention, grâce à leur proximité avec le terrain. M. Landry se prononce pour l'ouverture des voies bus aux pompiers, qui sont facilement reconnaissables, mais pas aux autres fonctionnaires, qui ne peuvent être distingués parmi la population.

Une députée (Ve) estime que l'image de la police sera péjorée par le fait qu'elle bénéficiera d'un régime d'exception.

Un député (EAG) s'étonne que le texte ne concerne que les polices et pas d'autres corps de métier qui répondent à des besoins fondamentaux de la population. Il annonce en outre sa perplexité face à la possibilité que les polices municipales puissent emprunter les voies de bus.

Il déplore que la vision de la sécurité présentée par M. Landry ne prenne en compte que la police, sans prendre en compte les pompiers, les ambulanciers et les médecins, qui participent pourtant à la sécurité des

citoyens et au sentiment de sécurité. Il signale à ce titre que les véhicules du SIS ne bénéficient pas de la priorité absolue, même pour se rendre sur une intervention. Il demande à M. Landry pourquoi la police municipale est concernée par le PL, qui par ailleurs se met à fanfaronner de plus en plus.

M. Landry donne partiellement raison à ce député au sujet des pompiers, mais précise que seule la police doit à la fois répondre aux urgences et faire de la prévention. Il indique ne pas être persuadé que les médecins participent à la politique de sécurité.

Un député (PDC) annonce que les voitures de patrouille utilisent sans arrêt les voies de bus. Il rappelle que cette situation ne pose aucun problème. Il demande quelle est la différence entre une voiture en patrouille et les véhicules qui rentrent d'une intervention. Il estime à son tour qu'il est tout aussi important que les ambulanciers et les pompiers puissent jouir des mêmes droits que la police. Il signale à ce sujet qu'il est utile que ces personnes soient de retour au plus vite, afin d'effectuer les tâches nécessaires pour être de nouveau prêts à intervenir.

M. Landry prend acte que personne n'est gêné par l'utilisation des voies de bus par les voitures de police. Il répond que la distinction entre la patrouille et le retour d'intervention est quasiment impossible, car, dans les deux cas, les agents sont aptes à faire du travail d'intervention.

Un député (PLR) abonde dans le sens du député (EAG) concernant la police municipale. Il rappelle que la loi a ouvert l'utilisation des voies de bus marquées « taxi » aux véhicules affectés au transport handicapé dûment sérigraphiés. Rappelant que les taxis jaunes se sont déjà plaints de cette modification législative, il se demande où se trouve la limite à l'utilisation des voies de bus, qui commencent à être empruntées par un nombre de personnes important. Il précise que les 2 RM ont déposé une demande dans le même sens, alors que les défenseurs des TC critiquent déjà ces dérogations qui péjorent la vitesse commerciale des véhicules TPG.

M. Landry répond que c'est pour cette raison que le CE a souhaité limiter le champ du PL aux véhicules de police, dont l'activité a été jugée prioritaire.

Un député (UDC) s'étonne que les voitures de police qui reviennent de mission ne puissent pas déjà emprunter les voies de bus ouvertes aux taxis. Il demande à combien pourraient être évaluées les économies induites par le PL.

M. Landry répond qu'il n'existe pas d'économie comptable, mais que le PL permettra aux policiers de mieux utiliser leur temps.

Ce commissaire (UDC) demande si ces économies de temps ne pourraient pas permettre de diminuer les effectifs de la police.

M. Landry répond que les effectifs de la police sont en train d'être augmentés et qu'il serait donc contradictoire de vouloir les diminuer.

Le Président annonce avoir reçu une demande d'audition d'une association d'ambulanciers, qui va certainement vouloir bénéficier des mêmes droits que la police. Il exprime sa crainte que de nombreux autres corps de métier aient les mêmes revendications. Le Président estime qu'il est tout aussi important que les ambulances et les véhicules de pompiers soient au plus vite de retour. Il demande quelle est la situation dans les autres cantons.

M. Landry annonce qu'il se renseignera au sujet des grandes villes de Suisse.

Un député (S) déclare que les données demandées par le Président font défaut dans l'exposé des motifs. Il s'étonne d'entendre par la bouche de M. Landry que des personnes attendent au guichet que des agents reviennent d'intervention.

Il estime assez rationnel que la police puisse revenir rapidement au poste après une intervention. Se demandant s'il ne faudrait pas circonscrire le champ du PL à la gendarmerie, il s'enquiert de la raison qui a poussé le CE à vouloir inclure la police des transports et les garde-frontières.

M. Landry répond que la police des transports concernée est la police fédérale, qui intervient surtout dans les véhicules TC, mais aussi dans les gares et lors d'accidents survenus avec des véhicules TC. Il rappelle que la police des transports est équipée de feux bleus et de sirènes pour ses interventions d'urgence. Il signale que cette police augmentera son activité sur le canton lorsque le CEVA sera en service. M. Landry rappelle que si les garde-frontières sont principalement déployés dans les douanes, ils disposent également d'une caserne à l'avenue Louis-Casaï, secteur où la circulation est dense. Il indique que les garde-frontières sont depuis peu investis de compétences en matière de police judiciaire. M. Landry annonce finalement qu'une mise à niveaux des compétences des différents corps de police est en cours, ce qui peut expliquer que le PL s'applique à toutes les polices.

Une commissaire (S) demande si le département a reçu des demandes des communes pour que leur police municipale puisse utiliser les voies de bus et, si oui, quelles sont ces communes. Par ailleurs, elle demande si les garde-frontières ont exprimé des demandes en ce sens. Enfin, elle demande si la police française, avec laquelle la gendarmerie est amenée à collaborer, sera également concernée.

A la dernière question, M. Landry répond que la nouvelle Brigade opérationnelle mixte n'est pas concernée par le PL étant donné que cette

brigade se déplace en véhicules banalisés. Il répond par ailleurs qu'aucune demande formelle n'a été à sa connaissance déposée par les communes, mais que des demandes analogues sont régulièrement adressées par les polices municipales pendant les séances des groupes de travail entre la police et les polices municipales. M. Landry annonce qu'il se renseignera plus avant pour vérifier s'il existe des demandes formelles.

Un député (MCG) annonce qu'il avait exprimé ses craintes concernant de futures demandes lors des débats autour de l'ouverture des voies bus aux véhicules affectés au transport des personnes handicapées. Il déclare que cette autorisation a ouvert une boîte de Pandore. Il demande si le département serait ouvert à remplacer l'expression « les véhicules sérigraphiés de la police cantonale, des polices municipales, du corps des gardes-frontière et de la police des transports » par « véhicules équipés d'avertisseurs lumineux bleus » ou une formulation similaire, qui aurait l'avantage de présenter un critère objectif et limiterait les demandes d'autres corps de métier.

M. Landry annonce qu'il répondra à cette question par écrit.

Une députée (Ve) annonce avoir l'impression qu'on souhaite inverser les voies de bus et automobiles. Elle demande s'il est exact que la police municipale est organisée par secteur, ce qui impliquerait que les distances qu'elle parcourt sont limitées.

M. Landry répond que les polices municipales sont organisées par commune, mais qu'il existe des conventions entre certaines communes qui autorisent les corps de police municipale à intervenir sur d'autres communes. Il reconnaît néanmoins que le nombre de kilomètres parcourus par les polices municipales est limité. Il précise que les communes peuvent aussi se regrouper pour créer un corps intercommunal de police municipal, par exemple dans les communes de la campagne.

Cette députée (Ve) rétorque que les voies de bus ne se trouvent pas en campagne.

M. Favre rappelle que les voies de bus ont pour but premier d'améliorer la vitesse commerciale des TC, qui est mauvaise à Genève. Il ajoute que la politique du DETA a toujours été d'ouvrir l'utilisation d'une partie des voies de bus aux véhicules qui entretiennent un lien avec le transport de personnes ou qui constituent un substitut aux transports publics.

M. Favre rappelle que les TPG avaient exprimé leurs inquiétudes lors des travaux du PL concernant le transport handicapé. Il évoque à ce titre la situation à Bel-Air, qui reste problématique. Il signale que les transports handicapé représentaient une centaine de véhicules, volume comparable à celui concerné par le PL selon les informations du DETA.

Il annonce en ce sens que le volume de véhicules resterait faible au regard des 1 100 taxis et des nombreux véhicules des TPG. Il indique que les véhicules de police ont déjà tendance à utiliser les voies bus de manière illégale, ce qui par ailleurs ne choque pas la population, comme l'a mentionné un commissaire (PDC).

M. Favre ajoute que la présence de véhicules de police sur les voies de bus (ou sur des axes à accès limité) pourrait avoir un effet dissuasif sur les véhicules privés qui n'ont rien à y faire, mais qui ont tendance à emprunter ces voies. M. Favre termine en rappelant que le critère de la vitesse commerciale reste prioritaire et que le CE s'est refusé à ouvrir une boîte de Pandore en autorisant plusieurs corps de métier à circuler sur les voies de bus. Il annonce que l'autorisation accordée aux véhicules de police devrait être la dernière.

Pour la suite des travaux de la commission, le Président soumet les auditions suivantes à l'approbation de la commission : les TPG, une association d'ambulanciers (qui ont déposé une demande formelle) et le Service d'incendie et de secours (SIS).

Un député (PLR) s'oppose à l'audition des ambulanciers et des pompiers, qui ne sont pas concernés par le PL.

Le Président rappelle qu'un député MCG a exprimé sa volonté de formuler un amendement pour étendre le champ d'action du PL. Il rappelle que l'Association des services privés genevois d'ambulances (ASPGA) a déposé une demande formelle pour être auditionnée.

L'audition de l'ASPGA est refusée par 6 voix (3 S, 3 PLR) contre 5 (1 EAG, 1 PDC, 1 PLR, 2 MCG).

L'audition du SIS est refusée par 6 voix (3 S, 3 PLR) contre 5 (1 EAG, 1 PDC, 1 PLR, 2 MCG).

L'audition des TPG est acceptée par 10 voix (3 S, 1 PDC, 4 PLR, 2 MCG) et 1 abstention (EAG).

Un député (MCG) demande à auditionner des représentants des polices municipales.

Un commissaire (EAG) fait valoir que les polices municipales sont concernées par le PL, et ce d'autant plus que l'Etat n'a été saisi d'aucune demande formelle en ce sens.

L'audition d'une association représentant les polices municipales ou de l'ACG est acceptée par 10 voix (1 EAG, 3 S, 1 PDC, 3 PLR, 2 MCG) contre 1 (1 PLR).

Un député (PDC) se demande si, au plan juridique, une voiture de police empruntant une voie de bus pourrait être tenue pour responsable en cas d'accident, par exemple avec un piéton. Il signale qu'il est peu probable qu'un gendarme verbalise un de ses collègues pour circuler sur une voie de bus. En ce sens, il se demande si le statu quo n'est pas suffisant.

Audition de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur exploitation, TPG

M. Gruaz annonce que si l'impact du PL n'est pas très important, la question qu'il soulève est, elle, fondamentale. Il rappelle que les TPG estiment que les voies de bus ont vocation à être réservées aux bus, mais qu'ils sont depuis toujours ouverts à accepter des exceptions, à condition que la situation le permette.

M. Gruaz signale que ces voies permettent aux TPG de remplir leurs objectifs en termes de vitesse commerciale.

Il indique que la question du volume de véhicules concernés par le PL détermine la position des TPG sur le texte. Rappelant que ces voies ont été récemment ouvertes aux véhicules affectés au transport des personnes handicapées, M. Gruaz déclare que les TPG craignent que les PL se succèdent et que les exceptions deviennent de moins en moins exceptionnelles. Il annonce qu'il est primordial que la cohabitation entre les bus et les utilisateurs ponctuels des voies de bus se passe bien. Pour ce faire, il déclare que les règles doivent être précises et respectées par tous. M. Gruaz rappelle que les véhicules TPG, contrairement aux taxis, sont équipés d'un système d'annonce aux feux, qui permet d'enclencher la phase verte.

M. Gruaz rappelle que, de ce fait, les taxis sont sensés se rabattre sur les voies normales avant le feu, du moins aux carrefours dont la phase verte TPG est courte et déclenchée par le mécanisme d'annonce embarqué dans les bus (NB : un complément d'information à ce sujet a été transmis à la commission par M. Gruaz le lendemain de son audition). Il ajoute qu'il arrive que les taxis ne respectent pas cette règle ou qu'ils n'arrivent pas à se rabattre sur la voie normale, en raison de la densité du trafic. Il précise que les voies de bus sont fréquemment utilisées par des usagers qui n'ont rien à y faire, ce qui est problématique. M. Gruaz déclare que la position des TPG est double : pragmatiquement, la régie est ouverte à accepter des exceptions, philosophiquement, elle souhaite réaffirmer le principe selon lequel les voies de bus sont réservées aux bus. Il signale que l'utilisation des voies de bus par

la police pourrait avoir pour conséquence positive de réduire le nombre de « prenants-droit ». Il termine en indiquant que les TPG ne peuvent pas arrêter leur position avant de connaître le nombre exact de véhicules concernés par le PL.

Le Président, rappelant que cette question a été posée au DSE la semaine précédente, passe la parole à M. Landry pour qu'il transmette ces chiffres.

M. Landry annonce que la police cantonale possède 142 véhicules sérigraphiés (sur un total de 637). Les polices municipales comptent 41 véhicules sérigraphiés, la police des transports, 4 et le corps des garde-frontières de la région VI, 75. Il rappelle que ces véhicules ne circulent pas tous en même temps au centre-ville, ce qui particulièrement vrai pour les véhicules des polices municipales et du corps des garde-frontières.

Le Président annonce que le total des véhicules concernés par le PL se monte à 262. Il demande si l'on peut avoir une estimation du nombre de véhicules circulant en même temps.

M. Landry répond qu'il lui est impossible de donner une estimation pour le moins réaliste.

Un député (MCG) exprime sa stupéfaction face au fait que M. Gruaz ait exprimé un doute quant à la possibilité que les voitures de police circulent sur les voies de bus. Il estime que la police et les transports publics sont deux aspects du service public. Il annonce que les différents services publics ne doivent pas être mis en opposition. Il annonce que, jusqu'à avoir pris connaissance du PL, il pensait que les voitures de police sérigraphiées pouvaient emprunter les voies de bus. Il demande des précisions sur le mécanisme de déclenchement des feux.

M. Gruaz répond qu'il n'a jamais voulu mettre en opposition les différents services publics. Il rappelle que la loi dispose que les voies de bus sont réservées aux véhicules TPG. Néanmoins, il rappelle que les TPG sont ouverts à autoriser les véhicules de police à circuler sur ces voies, mais précise qu'un volume de véhicules trop important pourrait nuire à l'exploitation du réseau TC par les TPG. Concernant les conflits aux carrefours entre taxis et bus, M. Gruaz indique que le problème est que les taxis n'ont pas toujours le droit de passer lorsque le feu est « vert » pour les bus et que cette phase verte est parfois si courte qu'elle ne permet pas à un taxis et à un bus de s'engager dans le carrefour. Le problème ne se situe pas au niveau de l'annonce des véhicules TPG aux feux.

Un commissaire (MCG) indique que les véhicules autorisés à emprunter les voies de bus devraient pouvoir suivre la signalisation lumineuse réservée aux bus.

M. Gruaz rappelle que la durée du temps vert accordé aux véhicules TC peut être problématique, car plus le nombre de véhicules est important, plus cette phase doit être longue.

M. Barthassaz signale à ce député MCG que la vitesse commerciale est souvent évoquée car elle figure dans la loi. Il ajoute que les valeurs légales ne sont pour l'instant pas respectées.

Un député (UDC) demande quel est le pourcentage du réseau TPG équipé de voies de bus.

M. Gruaz répond que les TPG ne disposent pas du chiffre global, mais du chiffre par ligne (une même voie est comptabilisée plusieurs fois si elle est utilisée par plusieurs lignes de bus). De façon générale, 10 % à 40 % des parcours urbains sont en site propre, selon les lignes (un tableau exhaustif par ligne est annexé au pv).

Un député (PLR) annonce que les voies de bus sont à ses yeux et de façon générale sous-employées. Il reconnaît que le problème est d'arriver à bien les utiliser, afin qu'elles puissent remplir leurs fonctions. Compte tenu du chiffre annoncé par M. Landry, il demande à M. Gruaz si le PL est acceptable pour les TPG.

M. Gruaz répond que la réponse n'est pas évidente. Il annonce comprendre le souhait de la police d'utiliser ces voies de bus. Il déclare que la cohabitation devrait être possible, même si elle demanderait peut-être quelques adaptations en termes de durée de temps vert TC. M. Gruaz annonce que sa crainte se situe surtout au niveau d'éventuelles futures demandes, qui rendrait la situation ingérable, notamment en termes de vitesse commerciale. Il rappelle que si cet indicateur est souvent cité, c'est qu'il est fondamental pour la qualité de l'offre TC et donc in fine pour les prestations offertes aux usagers.

Un commissaire (PLR) demande s'il est exact que les taxis ne peuvent pas suivre la signalisation lumineuse TC aux carrefours.

Le département répondra la semaine suivante à cette question.

Le Président demande quel est le nombre de bus circulant sur les voies de bus.

M. Gruaz répond qu'environ 350 à 400 véhicules circulent à l'heure de pointe.

Un député (MCG) souhaiterait que M. Landry se renseigne sur le nombre de véhicules de police qui circulent en même temps lors d'une journée standard, car le chiffre de véhicules absolu ne permet pas de se rendre compte

de l'impact du PL. Il demande à M. Gruaz si les TPG seraient prêts à autoriser également les ambulances à emprunter les voies de bus.

Le Président précise que le canton compte 25 ambulances.

M. Gruaz rappelle que les ambulances sont équipées de feux bleus. Ainsi, soit le transport est urgent et l'ambulance enclenche le dispositif prioritaire, soit le transport n'est pas urgent et l'ambulance circule avec les autres véhicules.

Un député (MCG) répond que l'utilisation des feux bleus est réglementée de façon précise et que dans de nombreux cas relevant d'un niveau d'urgence moyen – fractures de membres, problèmes gastriques, etc. –, le dispositif d'urgence ne peut pas être utilisé car le pronostic vital du patient n'est pas engagé.

M. Gruaz répond que, en tant que responsable d'exploitation, il ne pourrait accéder à cette demande.

Un commissaire (UDC) demande quelle serait l'augmentation de la vitesse commerciale si les voies de bus n'étaient empruntées que par des véhicules TPG.

M. Gruaz annonce que ce gain n'est pas calculable, car la problématique de la vitesse commerciale est complexe. Il signale que certaines voies de bus ne sont pas praticables à l'heure de pointe, comme celle de la route du pont Butin à la hauteur de l'arrêt Pré-Monnard.

Le Président demande si les chauffeurs TPG se plaignent de la présence de véhicules qui ont le droit d'utiliser les voies de bus.

M. Gruaz répond que le comportement des ayants-droit est un réel problème. Il précise que les plaintes des chauffeurs ne concernent que les comportements inadéquats ou certains points noirs, identifiés et connus. Il évoque l'exemple du taxi qui ne se rabat pas sur les voies normales avant les carrefours.

Un député (UDC) demande si les TPG peuvent influencer la police pour que celle-ci fasse respecter les interdictions.

M. Gruaz répond que la collaboration entre les TPG et la police est bonne. Il indique que les interventions de la police sont efficaces, mais uniquement à court terme, car les mauvaises habitudes reviennent une fois la police partie.

Le Président, évoquant la réponse de l'Association des services privés genevois d'ambulances (ASPGA), indique que les ambulances ne peuvent utiliser le dispositif prioritaire que lorsque le pronostic vitale du patient est engagé, concept qui répond à des critères précis et restrictifs.

Un commissaire (MCG) souhaite que le président remette aux voix cette audition, nécessaire à ses yeux. Il rappelle que le canton ne compte que 25 ambulances, ce qui n'est pas beaucoup.

Le Président abonde dans le sens du commissaire (MCG). Il annonce que refuser une audition qui se justifie est un signe de mépris. Il enjoint les commissaires à ne pas faire preuve de mépris à l'égard des ambulanciers.

Une députée (Ve) abonde à son tour dans ce sens. Elle signale par ailleurs que le fait d'arriver plus tôt à l'hôpital aura pour conséquence principale d'allonger le temps d'attente à l'hôpital, car le service des urgences est souvent surchargé.

Un député (PDC) indique faire souvent appel aux ambulances en sa qualité de médecin. Il précise que c'est le médecin qui décide si la course est urgente et nécessite l'utilisation des feux bleus. Il ajoute que les patients souhaitent souvent que l'ambulance n'enclenche pas la sirène.

Un commissaire (EAG) demande si les services pénitentiaires ont exprimé le souhait de pouvoir circuler sur les voies de bus.

M. Landry répond que la police serait en théorie demanderesse, mais qu'aucune solution pratique n'a réussi à être trouvée, car il a été décidé de n'autoriser que les véhicules sérigraphiés. Il ajoute que les véhicules affectés au transport de détenus ne peuvent pas être sérigraphiés, pour des raisons de discrétion évidente.

Un député (MCG) réprovoque la remarque de la députée (Ve). Il annonce qu'un transport en ambulance relève toujours d'un certain niveau d'urgence.

Un député (PLR) indique que le PL vise à autoriser les véhicules de police à utiliser les voies de bus. Il s'oppose à ce que les travaux sur ce PL ouvrent le débat sur l'utilisation des voies de bus à l'ensemble des véhicules prioritaires du canton, quelle que soit la légitimité de la demande par ailleurs. Il annonce que cette question sera soulevée lors du traitement d'un objet parlementaire qui concerne les autres véhicules prioritaires (PL, pétition, etc.).

Auditions de MM. Guillaume Barazzone, conseiller administratif en Ville de Genève, Jacques Dimier, commandant du corps des agents de police municipale de la Ville de Genève, et Nicolas Schumacher, commandant des sapeurs-pompiers urbains, service d'incendie et de secours (SIS)

M. Barazzone remercie la commission de le recevoir ainsi que les personnes qui l'accompagnent. Il déclare soutenir vivement le PL, qui permettra à la police municipale de mener à bien sa mission. M. Barazzone rappelle que les compétences des polices municipales ont récemment été élargies. Il annonce que les véhicules de la police municipale sont souvent bloqués dans le trafic. En tant que magistrat en charge du SIS, M. Barazzone regrette vivement que le PL ne concerne pas les véhicules du SIS. Il rappelle qu'il s'agit d'une ancienne revendication de la Ville et du SIS. Il évoque deux cas où la LCR ne permet pas l'utilisation des feux bleus par les pompiers, mais qui sont néanmoins urgents : une intervention qui n'est pas jugé urgente lors de l'appel et les cas moins importants, par exemple lors d'une chute d'une personne âgée ou lorsqu'une personne est bloquée dans un ascenseur.

M. Dimier annonce qu'il est essentiel que les véhicules de la police municipale puissent emprunter les voies de bus pour qu'elle puisse mener à bien sa mission. Il annonce que de nombreuses interventions seraient facilitées par la possibilité d'utiliser les voies de bus : réquisitions, transport de personnes récalcitrantes ou demandes de renfort de la part de la gendarmerie.

M. Schumacher rappelle que, dans de nombreux cas, le SIS n'a pas le droit d'activer les signaux prioritaires. Il ajoute aux exemples évoqués par M. Barazzone le cas des sauvetages d'animaux, par exemple en campagne, où le temps de parcours depuis Plainpalais peut dépasser une heure en fonction de la densité du trafic. M. Schumacher annonce que le fait que les véhicules soient bloqués dans la circulation lors des retours de mission a pour conséquence que les véhicules disponibles pour la sécurité de la population sont moins nombreux.

M. Barazzone rappelle que les véhicules du SIS ne peuvent pas repartir en mission avant d'être remis en état à la caserne. Il ajoute que l'attente dans la circulation pourrait avoir pour conséquence qu'aucun véhicule de secours ne soit disponible pour une urgence à certains moments.

Le Président remercie les personnes auditionnées pour leur présentation et passe la parole aux commissaires pour leurs questions.

Un député (PDC) demande quel est le temps nécessaire à la remise en état d'un véhicule SIS.

M. Schumacher répond que ce temps varie énormément, mais qu'il dure le plus souvent entre 45 minutes et une heure.

Ce même député (PDC) demande combien de temps prend le retour à la caserne.

M. Schumacher ne peut répondre précisément à cette question, mais signale qu'un véhicule prend régulièrement plus d'une heure pour rejoindre la caserne.

Un commissaire (PDC) demande si M. Schumacher a déjà eu des sueurs froides en raison de l'indisponibilité de certains véhicules.

M. Schumacher répond que ces craintes sont, sans exagération, quotidiennes.

Une députée (S) demande si l'ACG a déposé une demande formelle pour autoriser les polices municipales à utiliser les voies de bus. Elle demande quel est l'avis des communes suburbaines à ce sujet.

M. Barazzone répond qu'il ne peut répondre à la place des communes. Il indique que lors de la consultation menée dans le cadre de la réforme de la loi sur les polices municipales, les communes ont exprimé ce souhait lors de discussions informelles avec le Conseiller d'Etat en charge du dossier.

M. Landry confirme que le département n'a pas été saisi de demande formelle de la part de communes, mais que les communes se sont prononcées en ce sens à plusieurs reprises, que ce soit dans le cadre de la commission consultative de sécurité municipale ou lors de discussions avec l'ACG.

Un député (MCG) souligne le fait que le SIS est le service d'intervention et de secours de tout le canton et non pas uniquement de la Ville de Genève. Il annonce que ce service a besoin de se déplacer de façon efficace, c'est-à-dire rapidement. Il déclare soutenir le fait d'élargir le champ d'application du PL aux véhicules du SIS.

Ce même député (MCG) demande combien d'intervention par jour sont effectuées sans feux prioritaires.

M. Schumacher répond, de mémoire, que la moitié des opérations de secours ne font sans signaux prioritaires, soit environ 4 000 à 5 000 interventions par année. Il ajoute que le SIS effectue une trentaine d'interventions par jour, qui mobilise entre un et dix véhicules à chaque fois. M. Schumacher annonce que les activités de secours du SIS représentent entre 60 et 100 déplacements d'engin par journée. Il précise que les véhicules utilisés pour le soutien et le ravitaillement des équipes déjà déployées ne peuvent jamais utiliser les signaux prioritaires.

M. Barazzone comprend que l'on souhaite préserver la qualité de l'offre TC, mais déclare que la Ville estime que l'adoption de nouvelles autorisations ne perturberaient pas l'exploitation du réseau TPG.

Un commissaire (MCG) souligne que le PL ne concerne que les voies de bus marquées « taxi ». Il demande à quel est le nombre de trajets effectués quotidiennement par la police municipale de la ville.

M. Dimier répond que chacun des cinq postes de la Ville de Genève possède deux véhicules. Il ajoute que la moitié est régulièrement utilisée. Il précise que les APM ne patrouillent pas en voiture, mais que les véhicules sont utilisés pour soutenir la gendarmerie, par exemple pour aider à la circulation en cas d'accident. M. Dimier annonce que les agents de police municipale (APM) n'entendent pas rouler systématiquement sur les voies de bus, mais uniquement lorsqu'il est important d'arriver le plus vite possible sur place.

Un député (UDC) demande si la verbalisation des usagers utilisant les voies de bus de façon induite est une activité importante de la police municipale.

M. Dimier répond que les APM répriment les utilisations induites des voies de bus au même titre que les autres infractions à la LCR. Il précise que cette tâche est relativement importante.

Un commissaire (EAG) demande s'il est exact que la police municipale de la Ville dispose de dix véhicules, ce que M. Dimier confirme.

M. Landry précise que les 31 véhicules restant sont répartis entre les 16 autres communes qui sont dotées d'un corps de police municipale.

Ce même député demande si les polices municipales se considèrent comme des polices de proximité et comment elles définissent ce concept. Il demande à M. Barazzone si ce dernier considère que le PL respecte le concept de police de proximité.

M. Barazzone répond que les polices municipales sont la base de la police de proximité. Il rappelle que la gendarmerie et la police municipale collaborent étroitement, comme le prouve le contrat local de sécurité signé en juin dernier. Il annonce que le concept de police de proximité se traduit à la fois par la délocalisation et la décentralisation de la résolution des problèmes. M. Barazzone ajoute que les polices municipales font principalement de l'îlotage, travail qui se fait à pied ou à vélo. Il ajoute que de nombreuses interventions nécessitent d'utiliser des voitures.

M. Dimier confirme que la majorité des APM se déplacent à pied ou à vélo, même si l'on remarque plus une voiture qu'un vélo. Il précise que les

APM ne patrouillent pas en voiture, mais que ces véhicules sont utilisés pour des tâches bien précises, comme le transport de personnes ou de matériel. Il signale qu'il est parfois possible de se rendre sur les terrains éloignés en voiture pour ensuite patrouiller à pied, par exemple au Pt-Saconnex.

Un commissaire (EAG) demande pourquoi le SIS doit intervenir pour sauver un animal et non les services municipaux de la commune concernée. Il salue par ailleurs le travail du SIS.

M. Schumacher répond que l'extraction d'un animal en difficulté demande des compétences pointues et du matériel adapté, qui doivent de plus être mobilisés dans un délai très court. Il déclare que seuls les pompiers répondent à ces exigences. Il ajoute que la priorité reste les vies humaines, et non les animaux. Il annonce que le SIS reçoit chaque année de nombreuses lettres de la population qui se plaint des délais dans lesquels les secours sont arrivés. Reprenant l'exemple d'une personne bloquée dans un ascenseur ou d'une personne âgée tombée chez elle, M. Schumacher indique qu'il s'écoule souvent une heure entre l'appel et l'arrivée des services de secours. Il ajoute que le délai d'intervention est une priorité du SIS.

Un député (S) demande aux personnes auditionnées si elles seraient favorables à la restriction du champ d'application aux interventions de la police.

M. Barazzone répond que le terme d'intervention ne concerne que le déplacement aller, mais pas le retour. En ce sens, la proposition de M. Wenger est à son sens malvenue.

M. Wenger ajoute que la distinction reste peut-être intéressante pour la gendarmerie.

Un député (UDC) demande quel est le cadre légal qui régit l'utilisation des feux bleus.

M. Schumacher répond que l'utilisation des signaux prioritaires est traitée par différents textes législatifs. De façon générale, il indique que le SIS ne peut enclencher les feux bleus que lorsque qu'il existe un péril imminent pour une personne. Il précise qu'il transmettra les textes législatifs à M. Landry.

Le Président demande si la demande du SIS concernerait également les ambulances du SIS.

M. Schumacher répond par l'affirmative. Il précise que les ambulances du SIS sont un peu différentes des ambulances privées, raison pour laquelle elles accompagnent souvent les interventions des pompiers. Il propose que la loi contienne l'expression « véhicules du SIS ».

Le Président remercie et raccompagne les représentants de la Ville de Genève.

Le Président rouvre le débat sur l'audition de l'ASPGA.

Une députée (S) annonce que le groupe socialiste refusera une nouvelle fois cette audition. Elle précise que ce refus n'est en aucun cas l'expression d'un mépris envers des métiers qui sont hautement respectables, mais s'explique par le fait que le PL ne concerne que les véhicules de police. Elle ajoute que l'audition du jour a permis de répondre à la plupart des interrogations de la commission concernant les pompiers et les ambulances.

Un commissaire (EAG), indiquant que le SIS a été – bon gré mal gré – auditionné, estime que la commission se doit, pour des considérations éthiques, de recevoir les ambulanciers privés.

Un député (MCG) abonde dans le sens du commissaire (EAG). Il rappelle l'importance d'auditionner les ambulanciers. Il estime que le PL concerne tous les véhicules d'intervention.

Un commissaire (MCG) rappelle que la police avait autrefois des ambulances, qui auraient été concernées par le PL si elles existaient encore. Il estime primordial que les ambulanciers soient auditionnés.

Le Président annonce qu'il en va de la réputation du parlement. Il rappelle qu'il s'agit d'une demande d'audition à la fois officielle et justifiée. Il estime nécessaire que le parlement accepte d'écouter la population. Il rappelle que recevoir une association ne revient pas à accéder à ses demandes.

Un député (PDC) demande si le CE souhaite amender son PL dans le sens qui semble se dégager des discussions de la commission.

M. Barthassat répond que le PL est le résultat d'un compromis entre M. Maudet et M^{me} Künzler. Il exprime son scepticisme sur les ajouts évoqués par les commissaires.

Ce député demande l'audition de M. Maudet.

Le Président indique que la commission est parfaitement en mesure d'amender le texte elle-même.

M. Landry précise que les autres véhicules prioritaires devraient faire l'objet d'un article séparé. Il rappelle que les TPG ont souligné le fait qu'ils s'opposaient à une ouverture générale des voies de bus. Il précise que des ajouts pourraient mettre en péril le texte dans son ensemble.

Le Président indique que la commission pourrait ajouter un article distinct pour chaque corps de métier pouvant jouir d'une dérogation. En tant que député, il reconnaît que l'élargissement du PL risque de le faire échouer.

Néanmoins, il trouve préférable de traiter maintenant toutes les demandes, afin de déterminer lesquelles sont légitimes.

Un député (S) approuve l'audition de M. Maudet. Il demande à M. Landry la réponse à la question posée la semaine précédente concernant le système en vigueur dans les autres villes de Suisse.

M. Landry répond qu'aucun système particulier n'est en vigueur à Zurich, Bâle et Lausanne (canton de Vaud). Il précise que l'absence de dispositions légales ne signifie pas que les véhicules de police n'empruntent pas ces voies de façon officieuse, même s'il n'est pas possible d'obtenir une réponse officielle à cette question.

Un commissaire (MCG) rappelle qu'il est peu probable qu'un policier verbalise un collègue pour avoir emprunté une voie de bus. Il estime que l'absence de dispositions légales dans les autres villes de Suisse est la preuve que Genève fait preuve d'une volonté malvenue de vouloir légiférer sur tout.

Une députée (Ve) déclare que la réponse de M. Landry signifie que les autres cantons n'accordent pas à la police le passe-droit que l'on souhaite leur accorder à Genève, et non que les pratiques diffèrent de la loi comme le prétend le député (MCG).

Le Président met aux voix l'audition de l'association des ambulanciers.

L'audition de l'ASPGA est refusée par 7 voix (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 2 PLR) contre 5 (1 EAG, 1 PLR, 3 MCG) et 2 abstentions (1 PLR, 1 UDC).

L'audition de M. Maudet est acceptée sans opposition.

Il sera procédé au vote d'entrée en matière après l'audition de M. Maudet.

Audition de M. Pierre Maudet, conseiller d'Etat, DSE

Le Président passe la parole aux commissaires pour leurs questions au conseiller d'Etat.

Un député (PDC) rappelle que les voitures de police empruntent déjà les voies de bus, sans que cela ne gêne personne. Il demande à M. Maudet quelles sont les implications juridiques de cette utilisation, notamment en cas d'accident.

M. Maudet répond que les situations évoquées par ce député sont diverses. Il rappelle à ce titre que les Rues Basses ne sont pas formellement une voie de bus. Il déclare que les véhicules de police qui empruntent les voies de bus en dehors des situations d'urgence (avec utilisation des feux prioritaires) contreviennent à la loi. M. Maudet annonce que la police se doit

d'avoir un comportement exemplaire et de respecter la loi. En ce sens, il estime nécessaire d'adapter le cadre légal aux pratiques et au bon sens.

Ce même député (PDC) indique que la présence des véhicules de police sur les voies de circulation normales a un effet bénéfique sur le comportement de tous les utilisateurs de la route.

M. Maudet abonde dans le sens de ce commissaire. M. Maudet indique que la première qualité des agents de police est le sens du discernement. Il insiste sur le fait que le PL ne signifie pas que les voitures de police utiliseront systématiquement les voies de bus. M. Maudet estime primordial que les véhicules de police secours puisse rentrer le plus rapidement possible à leur base. Par ailleurs, au sujet des polices municipales, il rappelle que ces agents patrouillent en priorité à pied ou à vélo. De ce fait, il indique que l'utilisation des voies de bus par ces corps de police restera limitée.

Un député (EAG) demande comment se justifie l'ouverture des voies de bus aux polices municipales. Il signale que les véhicules automobiles des polices municipales sont de plus en plus nombreux dans les rues.

M. Maudet répond qu'il serait dommage de ne pas leur accorder cette possibilité, car il est important, dans de nombreux cas, que les APM puissent se déplacer dans la ville rapidement. Il rappelle qu'il reviendra à ces polices de proximité de faire bon usage de ce nouveau droit. M. Maudet rappelle que les polices municipales sont souvent appelées en renfort par la gendarmerie. Il insiste sur le fait que le PL ne vise pas à obliger les véhicules de police à emprunter les voies de bus.

Un commissaire (EAG) demande l'avis de M. Maudet concernant l'ouverture des voies de bus aux véhicules du SIS et aux ambulances.

M. Maudet répond qu'il serait censé d'autoriser, dans certains cas, l'utilisation des voies de bus aux véhicules du SIS, afin de pouvoir rétablir les véhicules le plus rapidement possible. Concernant les ambulances. M. Maudet rappelle que ce service est organisé par secteur, ce qui limite la longueur des déplacements. En ce sens, il estime peu opportun d'attribuer ce droit aux ambulances.

Un député (MCG) demande l'avis de M. Maudet sur le remplacement de la formule « les véhicules sérigraphiés de la police cantonale, des polices municipales, du corps des gardes-frontière et de la police des transports » par l'expression « véhicules équipés d'avertisseurs lumineux et sonores », ce qui aurait pour conséquence de sortir du champ d'action les polices municipales (du moins tant qu'elles ne disposent pas de signaux prioritaires), tout en incluant les ambulances et les véhicules des pompiers. Ce député précise que

la police utilise souvent toutes les voies de bus, et non pas uniquement celles munies du marquage « taxi », seules concernées par le PL.

M. Maudet répond que la volonté du CE à travers ce PL est de permettre l'utilisation des voies de bus lorsque les signaux prioritaires ne sont pas enclenchés. Il répond que la formule de ce député inclurait les véhicules banalisés de la police judiciaire, qui sont équipés d'un système prioritaire. Ainsi, cela permettrait à des véhicules banalisés d'utiliser les voies de bus, ce qui créerait inévitablement de la confusion dans la population, que le CE souhaite à tout prix éviter. M. Maudet rappelle que le département soutient l'ouverture des voies de bus aux polices municipales. Il signale qu'il est impossible d'évaluer précisément l'impact du PL, car il est difficile de mesurer les déplacements des véhicules concernés. M. Maudet rappelle que le PL vise à donner une base légale à des pratiques policières souvent tolérées tout comme à améliorer l'efficacité de la police afin de redéployer des agents de police sur le terrain.

Le Président demande à M. Maudet si, en cas d'élargissement du champ d'action du PL aux ambulances et aux véhicules des pompiers, il se prononcerait pour la rédaction d'articles séparés pour chacune des catégories de véhicules concernés.

M. Maudet confirme qu'il serait logique de rédiger un article spécifique pour chacun des corps de métier concerné par le PL. Il précise que l'inclusion des pompiers et des ambulances poserait au moins deux questions : la situation des véhicules des pompiers volontaires et la distinction, ou non, entre ambulances publiques et privées.

Une députée (Ve) demande si l'on a essayé de rappeler la règle aux policiers – interdiction d'emprunter les voies de bus – plutôt que de vouloir modifier la loi.

M. Maudet répond que des remises à l'ordre ont certainement été énoncées, même s'il n'a pas mené de recherches de vérification. Il rappelle que l'on ne rédige pas de directives pour rappeler la loi. Il rappelle que la population envoie régulièrement des courriers pour signaler les comportements illégaux des agents de police.

Un député (S) demande s'il existe une distinction formelle entre patrouille et intervention. Il déclare ne pas vouloir faire reposer l'interprétation du PL sur le bon sens. Il demande s'il serait possible de restreindre le champ d'action aux retours d'intervention. Il demande l'avis de M. Maudet sur l'ajout de l'expression « lors d'interventions qui le nécessitent ».

M. Maudet répond que le PL vise à autoriser la police à emprunter les voies de bus lors de retours d'intervention, ce qui n'est plus à proprement

parler une intervention. Il exprime le souhait que la règle soit définie de façon assez large, afin de laisser aux policiers la marge de manœuvre nécessaire. Il enjoint les commissaires à ne pas vouloir être trop pointilleux. M. Maudet indique qu'on ne peut pas réglementer le bon sens.

Le Président annonce son intention de procéder au vote d'entrée en matière.

Un député (MCG) annonce que le MCG votera l'entrée en matière et qu'il présentera des amendements.

Une commissaire (Ve) déclare que les Verts s'opposent au PL, mais voteront l'entrée en matière afin de pouvoir proposer des amendements.

Un député (S) annonce que le PS votera l'entrée en matière.

Les commissaires acceptent l'entrée en matière à l'unanimité (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG).

Le Président ouvre le deuxième débat.

Art. 1 pas d'opposition adopté.

Art. 8B Véhicules de police (nouveau)

Une députée (Ve) propose de remplacer la dérogation accordée aux polices par une dérogation accordée aux pompiers. En ce sens, elle propose de remplacer le titre « Véhicules de police » par « Véhicule de pompier » et, dans le corps de l'article, de remplacer « Les véhicules sérigraphiés de la police cantonale, des polices municipales, du corps des gardes-frontière et de la police des transports par « Les véhicules de pompier ».

Un député (S) rappelle que la police n'est pas uniquement un instrument de répression et enjoint ses collègues à prendre la mesure des services qu'elle rend à la population. Pour cette raison, il s'oppose à l'amendement de sa préopinante.

Cette dernière abonde dans le sens de ce député (S). Elle justifie son amendement. Cette commissaire (Ve) rappelle que la police a le droit, entre autres, d'emprunter les voies de bus lorsque l'urgence le demande, c'est-à-dire lorsque l'utilisation des feux prioritaires est justifiée. Elle indique que les auditions ne l'ont pas convaincue d'ouvrir les voies de bus aux véhicules de la police, principalement afin de ne pas péjorer la vitesse commerciale des TPG.

Par ailleurs, elle estime que le fait que cette pratique est fréquente ne suffit pas à vouloir la légaliser. Elle émet des doutes quant au fait que la police n'utilisera pas dans tous les cas les voies de bus, ce qu'elle serait par ailleurs en droit de faire. Finalement, elle refuse le fait d'accorder des passe-droits à la police, en particulier aux polices municipales.

Un député (PLR) annonce que l'amendement de la députée (Ve) n'est pas fondé. Il indique que les pompiers n'ont souvent pas besoin de rétablir leur véhicule le plus vite possible. Il indique que les pompiers ont le droit de mettre la sirène lorsqu'il est urgent de rentrer à la caserne. Il émet des doutes quant à l'attribution de ce droit nouveau aux véhicules des polices municipales. Il annonce qu'il est important que le PL ne concerne pas d'autres véhicules que ceux des polices. Il termine en exprimant sa réprobation de l'expression « véhicules sérigraphiés », qui est trop lié à la technique utilisée actuellement, qu'il propose de remplacer par « véhicules sur lesquels leur dévotion est indiquée de manière permanente ».

M. Maudet répond que le qualificatif « sérigraphié » a simplement été repris de l'article concernant les véhicules affectés au transport des personnes handicapées. Il indique que cela vise à exclure les voitures banalisées. Il se montre ouvert à modifier la formulation. M. Maudet rappelle que l'usage des signaux prioritaires est très réglementé. Il signale à ce titre que le procureur général demande systématiquement des justifications lors d'infractions constatées par un radar. Il ajoute que l'agent est sanctionné s'il ne peut prétendre d'un motif fondé. Il demande finalement à la députée (Ve) pourquoi un passe-droit serait plus justifié pour les pompiers que pour la police.

Le Président demande à ce que le DSE transmette à la commission les directives qui réglementent l'usage des signaux prioritaires.

Un député (PDC) propose l'amendement suivant : « 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 munies du marquage TAXI. » Il indique que la police des transports utilise déjà toutes les voies de bus, raison pour laquelle ils n'ont pas besoin de cette nouvelle base légale.

Une députée (Ve) répond à M. Maudet que M. Schumacher avait indiqué à la commission avoir des sueurs froides quotidiennes en raison de l'indisponibilité de certains véhicules, notamment en raison du retard dû aux embouteillages. Elle s'oppose par ailleurs à l'affirmation selon laquelle l'image de la police serait dégradée par sa présence dans les embouteillages.

Un commissaire (MCG) demande à la députée (ve) si son amendement concernerait également les ambulances du SIS et les véhicules du SSA. Ce député annonce que le MCG présentera des amendements pour ajouter un article 8C pour les véhicules du SIS et un article 8D pour les transports sanitaires.

Un commissaire (S) demande des précisions sur la police des transports.

M. Maudet répond que la police des transports est une police instituée par une loi fédérale. Les membres de ce corps de police sont assermentés, armés et sont amenés à être appelés par exemple en cas de rixe ou d'agression. M. Maudet déclare qu'il ne s'agit en rien d'ersatz de contrôleurs.

Un député (S) annonce l'amendement suivant, afin de distinguer les situations de patrouille et d'intervention : « 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, dans le cas cadre d'allers et retours d'intervention, les voies réservées aux bus munies du marquage TAXI. » Il indique qu'il proposera, le cas échéant, le même amendement pour les éventuels articles 8C et 8D.

Un commissaire (PDC) demande quelles est l'autorité de tutelle de la police des transports.

M. Maudet répond que cette police n'est pas sous sa juridiction. La police des transports fait l'objet d'un commandement par région. M. Maudet signale que cette police compte 8 agents pour la région lémanique. Il ajoute que son action se concentre les jeudis, vendredis et samedis soir et est coordonnée avec celle de la gendarmerie cantonale.

Un député (PLR) indique au commissaire (PDC) que la police des transports est le corps de police qui a le plus besoin du PL. Il signale que la police des transports est mandatée par les TPG.

La députée (Ve) déclare retirer son amendement.

Un député (PDC) demande si la police des transports n'a pas déjà le droit de circuler sur les voies de bus.

M. Maudet répond par la négative et précise qu'il est nécessaire de faire mention de la police des transports. Il annonce qu'il est important que le cadre légal de la police des transports soit clairement défini.

Par conséquent, ce député (PDC) modifie son amendement comme suit : « 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 munies du marquage TAXI. »

L'amendement de ce député (PDC) est refusé par 8 voix (1 EAG, 2 S, 2 UDC, 3 MCG) contre 4 (1 Ve, 1 PDC, 2 PLR) et 2 abstentions (1 S, 1 PLR).

L'amendement du député (S) est refusé par 7 voix (2 PLR, 2 UDC, 3 MCG) contre 7 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 PLR) sans abstention.

L'amendement du député (PLR) est refusé par 7 voix (1 EAG, 1 S, 2 UDC, 3 MCG) contre 4 (1 Ve, 1 PDC, 2 PLR) et 3 abstentions (2 S, 1 PLR).

L'article 8B est accepté par 11 voix (1 EAG, 2 S, 1 PDC, 2 PLR, 2 UDC, 3 MCG) contre 2 (1 Ve, 1 PLR) et 1 abstention (S).

Le Président rappelle que l'examen du PL en est au deuxième débat et que l'article 8B avait été accepté tel que rédigé dans le PL.

Il annonce que le MCG a envoyé des amendements.

Amendement du MCG :

Art. 8C Véhicules du SIS (nouveau)

Les véhicules du service d'incendie et de secours (SIS) sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus munies du marquage TAXI.

Art. 8D Véhicules de transport sanitaire (nouveau)

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 TAXI.

NOTE : Les amendements ont été votés ainsi, sans titre aux articles.

Un député (S), comme il l'avait annoncé lors de la séance précédente, propose un sous-amendement aux deux nouveaux articles proposés par le MCG : introduire la formule « , dans le cadre d'allers et retours d'intervention, » entre « sont autorisés » et « à utiliser ».

Un commissaire (UDC) demande si le but de ces sous-amendement est d'empêcher que la police circule sur les voies de bus marquées TAXI lors de patrouille, ce que confirme le député (S).

Ce dernier ajoute que tant M. Barazzone que M. Maudet ont souligné lors de leur audition l'importance de pouvoir emprunter les voies de bus pour revenir d'intervention, mais pas lors de patrouille.

Un député (MCG) indique au député (S) que les véhicules utilisent les feux bleus pour se rendre sur une intervention.

Ce député (S) répond que l'usage des feux bleus est précisément défini et que de nombreux trajets pour se rendre en intervention se font sans les signaux prioritaires.

Le Président rappelle que la situation de la police a été tranchée la séance précédente et que le débat ne concerne que les éventuels articles 8C et 8D, qui concernent respectivement les véhicules du SIS et les ambulances.

M. Hochstrasser signale qu'une solution doit toujours pouvoir être contrôlée. Il se demande si l'on pourra facilement vérifier la restriction voulue par M. Wenger.

Un commissaire (MCG) estime que les sous-amendements du député (S) compliquent la situation. Il annonce que le MCG refusera les sous-amendements.

Un commissaire (EAG) annonce qu'il soutiendra les amendements et les sous-amendements. Il déclare que le SIS ne peut pas procéder à deux interventions majeures de façon simultanée. Pour cette raison, il est capital que les véhicules du SIS puissent rentrer le plus rapidement possible.

Un député (S) indique que ses sous-amendements visent à exclure les situations qui ne relèvent pas d'une intervention, comme par exemple un rendez-vous avec le magistrat de tutelle.

Un député (PLR) annonce que les amendements sont superfétatoires, car les véhicules concernés disposent de signaux prioritaires, qui sont activés en cas de besoin. Il indique que les voies de bus sont déjà passablement encombrées et que tout véhicule supplémentaire compliquera la progression des TPG. Il rappelle que le PL présentait à l'origine une demande raisonnable. Il déclare que les secondes perdues aux feux par les TPG induisent un coût extrêmement important.

Le Président signale que les vies n'ont pas de prix.

Un commissaire (UDC) annonce que l'UDC refusera les sous-amendements et acceptera les amendements.

Le Président met aux voix les amendements et sous-amendements.

Le sous-amendement du député (S) à l'article 8C est refusé par 9 voix (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG) contre 4 (1 EAG, 3 S) et 1 abstention (1 Ve).

Le premier amendement du MCG (nouvel article 8C) est accepté par 9 voix (1 EAG, 2 S, 1 PLR, 2 UDC, 3 MCG) contre 4 (1 Ve, 3 PLR) et 1 abstention (1 S).

Le sous-amendement du député (S) à l'article 8D est refusé par 9 voix (4 PLR, 2 UDC, 3 MCG) contre 5 (1 EAG, 3 S, 1 Ve), sans abstention.

Le second amendement du MCG (nouvel article 8D) est accepté par 9 voix (1 EAG, 2 S, 1 PLR, 2 UDC, 3 MCG) contre 5 (1 S, 1 Ve, 3 PLR), sans abstention.

Art. 2 : pas d'opposition accepté.

Le Président ouvre le 3^e débat. En l'absence de demande de prise de parole, il met aux voix le PL dans son ensemble, tel qu'amendé.

Les commissaires acceptent le PL 11324 par :

Pour : 9 (1 EAG, 2 S, 1 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : 5 (1 S, 1 Ve, 3 PLR)

Abstention : –

Mesdames et Messieurs les députés,

Ce projet de loi, âprement discuté, a été accepté par la majorité de la Commission des transports qui vous propose de l'accueillir favorablement.

Projet de loi (11324)

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

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. 8B Véhicules de police (nouveau)

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 munies du marquage TAXI.

Art. 8C Véhicules du SIS (nouveau)

Les véhicules du service d'incendie et de secours (SIS) sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus munies du marquage TAXI.

Art. 8D Véhicules de transport sanitaire (nouveau)

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 TAXI.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Date de dépôt : 29 avril 2014

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Lisa Mazzone

Mesdames et
Messieurs les députés,

Sous prétexte d'ouvrir les voies de bus aux pandores, c'est la boîte de Pandore qui a été ouverte. En effet, du projet de loi du Conseil d'Etat concernant spécifiquement l'ouverture aux véhicules de police des voies bus munies du marquage TAXI, la commission a abouti à une ouverture extrêmement élargie de ces espaces, qui accueilleraient alors les véhicules d'incendie et de secours et de transport sanitaire. Arches de Noé, les voies bus munies du marquage TAXI seraient dans ces conditions détournées de leur vocation qui est de permettre aux transports collectifs de rouler à une vitesse moyenne élevée pour les rendre attractifs.

Avant toute autre considération, rappelons ici que tant les ambulanciers que les pompiers ou les policiers peuvent d'ores et déjà emprunter l'ensemble des voies bus lorsqu'ils interviennent en urgence, ce qu'ils signalent au moyen d'une sirène et d'un gyrophare. Ce projet de loi porte donc uniquement sur tous les autres déplacements de ces corps de métier, que ce soit pour rentrer d'une mission ou pour se rendre à un rendez-vous administratif quelconque.

C'est grâce aux voies réservées, en site propre, que l'efficacité des TPG est assurée, pour permettre aux usagers d'y avoir recours quotidiennement, si possible avec satisfaction. Mais ces aménagements sont aussi la garantie d'une offre de qualité nécessaire pour convaincre des personnes qui se déplacent en transports individuels motorisés d'opter pour les transports collectifs. Ces modifications de comportements ont pour effet direct une réduction des bouchons et une amélioration de la qualité de vie de l'ensemble de la population.

Rappelons que pour qu'un réseau de transports collectifs soit efficace, il est nécessaire que sa vitesse commerciale concurrence les déplacements en voiture. Pourtant, la loi genevoise qui stipule que « la vitesse commerciale d'un bout à l'autre de la ligne doit être supérieure à 18 km/h pour les lignes

importantes du réseau qui empruntent le réseau routier » n'est pas respectée à l'heure actuelle. En décrochant la palme d'or du réseau le plus lent de toute la Suisse avec une vitesse commerciale de 15 km/h, nos transports collectifs ne sont pas suffisamment concurrentiels pour séduire un maximum d'usagers. A titre de comparaison, la vitesse commerciale s'élève à 24 km/h à Bâle, 19,9 km/h à Berne ou encore 17 km/h à Lausanne.

Dans ce contexte, il est essentiel de rappeler que les voies prioritaires jouent un rôle prépondérant dans l'accroissement de la vitesse commerciale des bus. Il va de soi que plus nombreux seront les véhicules à emprunter ces espaces privilégiés et plus leurs avantages seront érodés. Comme cela a été rappelé par M. Gruaz, directeur d'exploitation aux TPG, les bus sont équipés d'un système d'annonce aux feux qui permet d'enclencher la phase verte, ce qui n'est pas le cas des autres véhicules concernés par ce projet de loi. Aux carrefours dont la phase verte TPG est courte et déclenchée par le mécanisme d'annonce situé dans les bus, les taxis sont donc censés se rabattre sur les autres voies avant le feu. Ceux-ci n'ont effectivement pas toujours le droit de passer lorsque le feu est « vert » pour les bus. Du reste, cette phase verte est parfois si courte qu'elle ne permet pas à un taxi et à un bus de s'engager dans le carrefour, si bien que la présence du taxi a régulièrement pour effet de faire manquer une phase de feu au bus. Cet inconvénient sera identique avec tous les autres véhicules que la majorité de la commission souhaite autoriser à emprunter les voies bus. Par conséquent, les risques qu'un bus soit ralenti considérablement en raison de la présence d'un autre véhicule dans sa voie privilégiée seront multipliés.

La position des Transports publics genevois, qui se refusent au dogmatisme en acceptant des exceptions, est constructive. La minorité insiste toutefois pour que le parlement entende leurs craintes justifiées et respecte leur volonté en assurant le caractère exceptionnel de celles-ci.

Or, le projet de loi 11324 tel que sorti de la commission dépasse largement le stade de l'exception en ouvrant les voies bus à un grand nombre de véhicules. En plus des véhicules sérigraphiés de la police cantonale, des polices municipales, du corps des gardes-frontière et de la police des transports (art. 8B nouveau), ce sont les véhicules d'incendie et de secours (art. 8C nouveau) et les véhicules de transport sanitaire (ambulances) d'une entreprise privée ou d'un organisme public (art. 8D nouveau) qui obtiennent un passe-droit.

La position de la minorité est donc de refuser l'ensemble de ces dérogations, dans la mesure où il est difficile de justifier un choix entre celles-ci. C'est d'ailleurs la pente sur laquelle a glissé la majorité de la commission dans le traitement de ce projet de loi. Une fois le pied dans la

porte avec les véhicules de police, elle s'est engouffrée totalement en permettant à tous ceux qui le demandaient de les emprunter. Pourtant, pour garantir la qualité de l'offre des transports collectifs et, partant, leur vitesse commerciale, la seule position cohérente est de refuser d'entrer en matière sur l'ensemble de ces exceptions.

C'est pourquoi la minorité ne s'attardera guère à expliciter de manière différenciée les raisons de ne pas autoriser tel ou tel corps de métier à emprunter les voies bus munies du marquage TAXI et déposera une série d'amendements afin de tenter d'atténuer les effets négatifs de ce projet de loi. Les amendements porteront sur la suppression successive des articles 8B, 8C et 8D, ainsi que sur la modification de l'article 8B.

A ce titre, il est nécessaire de détailler quelque peu ce dernier amendement. Il s'agit de supprimer les polices municipales de l'article 8B nouveau. Polices de proximité par excellence, elles effectuent des déplacements de courte distance. Rappelons en outre que le Département de la sécurité n'a jamais été saisi de demande formelle de la part des communes à ce sujet et que l'ajout de cette catégorie relève d'un zèle dont on peut aisément faire l'économie.

Pour toutes ces raisons, la minorité vous invite à renfermer tous ces maux dans leur boîte pour garantir l'attractivité des transports publics. Bien plus, la minorité vous invite à poursuivre les démarches entreprises pour améliorer la vitesse commerciale des TPG afin de favoriser le transfert modal depuis les véhicules motorisés vers les transports publics, qui aura pour conséquence de décharger l'ensemble de la voirie routière. Ce délestage des voies de circulation est synonyme de réduction des bouchons. Il ne sera donc plus nécessaire d'ouvrir les voies bus aux différents véhicules concernés par ce projet de loi, puisqu'ils ne subiront plus le trafic et se déplaceront rapidement sans bénéficier de ce passe-droit. La voie est claire, charge au parlement de la suivre !