



*Signataires : Stéphane Florey, Patrick Lussi, Lionel Dugerdil, Michael Andersen, Daniel Noël, André Pfeffer, Virna Conti, Guy Mettan, Julien Ramu, Florian Dugerdil, Marc Falquet, Yves Nidegger, Charles Poncet*

*Date de dépôt : 23 janvier 2024*

## **Projet de loi**

**modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Délégation des contrôles des véhicules à moteur) (Réforme structurelle II)**

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. 9, al. 2 (nouveau)**

<sup>2</sup> Le département délègue, sous réserve des dispositions contraires du droit fédéral, les contrôles techniques des véhicules à moteur à des tiers.

#### **Art. 22, al. 4 (nouveau)**

##### ***Modification du ... (à compléter)***

<sup>4</sup> La délégation prévue à l'article 9, alinéa 2, doit être effective au plus tard 10 ans après l'entrée en vigueur du présent alinéa.

### **Art. 2 Entrée en vigueur**

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

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Les véhicules admis à circuler sont soumis périodiquement à un contrôle. L'objectif du contrôle périodique (expertise) obligatoire vise à déterminer si le véhicule satisfait aux prescriptions légales de sécurité.

Progrès technologique oblige, le délai pour la première expertise de la plupart des véhicules est fixé au plus tôt à cinq ans après la mise en circulation du véhicule. La deuxième expertise s'effectuera trois ans après, puis les expertises successives tous les deux ans.

Aujourd'hui, les principaux facteurs d'accidents routiers sont la conduite sous l'influence de l'alcool, la vitesse excessive, la distraction, la fatigue ou la conduite sous l'effet de drogues ou de médicaments. En revanche, d'après les données policières, moins de 1% des accidents sont imputables à des défauts du véhicule.

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) prévoit, s'agissant de la compétence vis-à-vis des conducteurs et des véhicules, que le département auquel est rattaché l'office cantonal des véhicules prend toutes les décisions relatives aux conducteurs et aux véhicules que la législation fédérale ou le droit cantonal n'attribuent pas à une autre autorité (art. 9).

Les bâtiments utilisés par l'office cantonal des véhicules (OCV) datent de 1966 et ne correspondent plus aux exigences minimales d'aujourd'hui, notamment en matière de sécurité des usagers ou d'efficacité énergétique. De plus, l'explosion du nombre de véhicules en circulation a fait atteindre au site sa capacité maximale en matière de visites périodiques.

Le projet de loi visant à délocaliser l'office cantonal des véhicules déposé en 2008<sup>1</sup> a été retiré en 2018. Il répondait pourtant à des objectifs énoncés par l'Etat de Genève et la commune de Carouge. L'ex-office cantonal des automobiles et de la navigation (OCAN) aurait dû être doté d'une halle technique pour les contrôles techniques, d'une surface brute de 5000 m<sup>2</sup>, le tout pour un coût estimé à 30 100 000 francs en 2008. En 2023, la localisation projetée dans la zone industrielle des Rouettes à Bernex a été abandonnée par l'Etat, car ce dernier n'a pas fait valoir son droit de préemption.

Le plan directeur communal de Carouge de 2009 (actuellement en phase de révision) évoquait la réalisation d'une école qui « pourrait alors soit s'installer sur le terrain libéré par la halle technique, soit occuper le bâtiment

---

<sup>1</sup> <https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL10305.pdf>

administratif qui serait transformé » et insistait sur le besoin de « collaborer avec le canton en vue de la délocalisation de l'OCAN, de la fourrière et de la piste d'essai qui génère d'importantes nuisances sonores »<sup>2</sup>.

Une convention, signée entre l'Etat et la Ville de Carouge, prévoyait initialement le départ de l'office en 2020 et la restitution des terrains à la commune, mais la convention a été révisée car l'Etat n'était plus en mesure de garantir un départ à la date fixée. La commune aurait pu exiger des indemnités selon la convention initiale, mais l'Etat est habilement parvenu à repousser à deux reprises au moins les délais et à suspendre le principe d'une compensation financière. La commune de Carouge a entamé le réaménagement du secteur Fontenette-Boulodrome qui s'inscrit dans une vision en trois phases concernant toute la pénétrante de verdure du Val d'Arve. La deuxième phase ne pourra pas débiter sans le déménagement de l'office cantonal des véhicules.

Un développement territorial se dessine à l'est de Carouge. La commune attend le déménagement de l'OCV pour développer cette zone avec notamment la construction de logements et d'une zone de détente qui prendrait la forme d'un parc public sans oublier la « coulée verte » le long de l'Arve.

La construction d'une halle technique, accolée aux locaux administratifs de l'OCV, n'apparaît pas comme impérativement nécessaire. En effet, si les véhicules admis à circuler sont certes soumis à un contrôle subséquent, l'autorité d'immatriculation peut, d'après l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)<sup>3</sup>, confier le contrôle à des entreprises ou des organisations qui garantissent une exécution conforme aux prescriptions. Par exemple, les centres techniques du Touring Club suisse dans les cantons d'Argovie, de Berne, de Lucerne, de Neuchâtel, de Saint-Gall, de Soleure, du Tessin et de Zurich sont habilités à procéder à ces contrôles.

Le canton de Berne prévoit dans son ordonnance sur la circulation routière (RSB 761.111) que « l'autorité compétente en matière de circulation routière peut, dans le cadre des prescriptions fédérales, charger des tiers de contrôler des véhicules. »

Genève a délégué à cinq entreprises ou organisations la possibilité d'effectuer uniquement le premier contrôle des véhicules. La délégation ne porte actuellement que sur le premier contrôle, les contrôles périodiques ultérieurs étant toujours effectués par l'office cantonal des véhicules. L'objet du présent projet de loi consiste à confier les contrôles techniques des

---

<sup>2</sup> [https://ge.ch/geodata/SIAMEN/PDL/PDCom\\_Carouge/PDCom\\_Carouge.pdf](https://ge.ch/geodata/SIAMEN/PDL/PDCom_Carouge/PDCom_Carouge.pdf)

<sup>3</sup> RS 741.41

véhicules à moteur à des tiers, comme cela se fait dans le canton de Berne notamment. Cela permettrait à l'OCV de s'occuper de tâches essentiellement administratives. Le département aurait à s'assurer que les activités de contrôle accomplies par des tiers le soient de manière correcte en édictant un cahier des charges approprié. Enfin, certains contrôles ne pourront pas être délégués à des tiers, car le droit fédéral l'interdit (modifications techniques après immatriculation, expertises sur ordre de police, importations, détenteurs diplomatiques, véhicules lourds, expertises volontaires). Ces contrôles continueront à être effectués par l'office cantonal des véhicules.

En cas de non-déménagement et sans délégation des contrôles techniques à des tiers, les bâtiments devraient être démolis et reconstruits aux frais du contribuable pour plusieurs dizaines de millions de francs. En déléguant les contrôles techniques des véhicules à moteur à des tiers, un bâtiment administratif déjà construit continuerait à servir aux besoins de l'OCV. Pour éviter la reconstruction de bâtiments, il serait loisible à l'Etat d'envisager de mutualiser certains équipements avec des privés, comme la piste de conduite « Plantin » du TCS. La fourrière pour les véhicules pourrait, par exemple, aisément être déplacée dans un garage en sous-sol.

Le canton ne serait bien sûr pas le seul bénéficiaire de la délégation des contrôles techniques des véhicules à moteur à des tiers en s'épargnant des coûts de fonctionnement ainsi que de lourds investissements. De leur côté, les usagers pourraient effectuer les contrôles techniques de leur véhicule auprès d'un établissement plus proche de leur domicile, évitant ainsi que l'ensemble des véhicules immatriculés aient à se rendre à Carouge. Cela permettrait d'économiser des milliers de kilomètres en évitant des déplacements inutiles allant au même endroit toute la journée et encombrant artificiellement des artères routières. Les déplacements inutiles ont en effet un impact négatif sur l'environnement en contribuant à la pollution de l'air et à l'émission de gaz à effet de serre. En limitant les déplacements liés au contrôle technique des véhicules, l'empreinte carbone pourra être réduite.

Enfin, afin de permettre à l'Etat employeur d'appréhender au mieux la question de la reconversion du personnel concerné par la délégation des contrôles techniques à des tiers, une disposition transitoire prévoit que la délégation est mise en œuvre dans les 10 ans suivant l'entrée en vigueur du projet de loi. L'Etat employeur pourra ainsi bloquer les engagements de personnel chargé des contrôles techniques, mettre en place le reclassement à l'interne du personnel concerné tout en comptant sur les départs à la retraite ou vers le privé.

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