

*Date de dépôt : 13 juin 2018*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite urgente de M. Boris Calame : Signalisation des voies de bus « multi-usagers » et signaux lumineux, quid du respect du cadre normatif et d'une éventuelle responsabilité de l'Etat en cas d'accident ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 25 mai 2018, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*Rappelons-nous en 2012, lorsque des panneaux « Attention castors », conçus à la « façon genevoise » et installés à proximité du barrage de Verbois, ont été interdits par l'Office fédéral des routes<sup>1</sup>, car non conformes à la loi fédérale sur la circulation routière (LCR, 741.01)<sup>2</sup> et à l'ordonnance [fédérale] sur la signalisation routière (OSR, 741.21)<sup>3</sup>. Par la suite, d'autres démarches de sensibilisation ont été entreprises, pour les castors, mais sous une forme qui n'entraîne pas dans le cadre contraignant du droit fédéral.*

*A noter que selon la LCR « La souveraineté cantonale sur les routes est réservée dans les limites du droit fédéral » (LCR, art. 3, al. 1), mais aussi que « Les limitations et prescriptions relatives à la circulation des véhicules automobiles et des cycles doivent être indiquées par des signaux ou des marques, lorsqu'elles ne s'appliquent pas à l'ensemble du territoire suisse » (LCR, art. 5, al. 1).*

---

<sup>1</sup> <https://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/Geneve-pose-des-panneaux-routiers-Attention-castors-Berne-les-retire/story/28202584>

<sup>2</sup> LCR : <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19580266/index.html>

<sup>3</sup> OSR : <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19790235/index.html>

*Dans la législation fédérale, il est fait distinction entre la catégorie des « véhicules automobiles » (LCR, art. 7, al. 1)<sup>4</sup>, dans laquelle sont compris les « voitures automobiles » et les « motocycles », et celle des « cycles » qui sont inscrits comme des « véhicules sans moteur ». Les autres types de véhicules sont traités de façon spécifique. Le cas échéant, « Les cyclistes doivent circuler sur les pistes et bandes cyclables » (LCR, art. 46, al. 1).*

*Dans les dispositions pénales de la LCR, il est stipulé que « Celui qui viole les règles de la circulation prévue par la présente loi ou par les dispositions d'exécution [(ordonnances)] émanant du Conseil fédéral est puni de l'amende » (LCR, art. 90, al. 1), mais aussi que « Celui qui, par une violation grave d'une règle de la circulation, crée un sérieux danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque est puni d'une peine privative de liberté de trois au plus ou d'une peine pécuniaire » (LCR, art. 90, al. 2).*

*Dans le cas des aménagements de la route de Ferney, avec l'autorisation des motocycles dans le couloir réservé aux bus et taxis, nous avons des marquages au sol et des panneaux « officiels » de circulation qui ne sont pas conformes à l'OSR, notamment de par l'usage d'inscriptions qui n'apparaissent pas dans le champ limité du droit fédéral et, de plus, qui sont d'une ambiguïté particulière pour les usagers.*

*Nous avons également deux signaux lumineux (feux tricolores) pour « aller tout droit », placés côte à côte, dont l'un est accompagné d'une plaque complémentaire « voie de bus » qui n'existe pas en tant que tel dans les signaux décrits dans l'OSR.*

*A noter enfin que lors de la diffusion, sur les réseaux sociaux, de photos de ces panneaux « officiels » particuliers, bon nombre d'internautes ne savaient interpréter « correctement » lesdits panneaux. Certes, cela n'a pas de valeur absolue, mais c'est un indicateur à prendre en considération dans la détermination de l'autorité qui pourrait, en cas d'accident, se voir attribuer des responsabilités civiles voire pénales.*

*Mes questions au Conseil d'Etat et à son administration sont les suivantes :*

---

<sup>4</sup> LCR, art. 7, al. 1 : « Est réputé véhicule automobile au sens de la présente loi tout véhicule pourvu d'un propre dispositif de propulsion lui permettant de circuler sur terre sans devoir suivre une voie ferrée ».

1. *Quelles sont les démarches qui ont été entreprises auprès de la Confédération pour obtenir, le cas échéant, des dérogations à la LCR et/ou l'OSR et le détail des éventuelles réponses reçues ?*
2. *Comment et par qui les différents marquages et signaux ont-ils été préalablement testés et validés ?*
3. *Afin de s'assurer de la bonne compréhension par tout un chacun des marquages et signaux mis en place, comment et par qui ceux-ci ont-ils été définis, préalablement testés et validés ?*
4. *Quelle durée est prévue pour ce projet « pilote », quel suivi va en être fait et par qui ?*
5. *Faut-il comprendre par la signalisation récemment mise en place que les « motos » ont ainsi droit à un usage prépondérant des couloirs de circulation, soit les voies courantes et la voie de bus ?*
6. *Faut-il comprendre que le marquage « motorcycle » ajouté donne, ici, l'autorisation [aussi] aux cycles de circuler dans la voie de bus-taxis-motos montante ?*
7. *Comment est-il prévu de gérer le conflit annoncé de vitesse (notamment les vélos à la montée) entre les différents usagers de la voie de bus(-taxis-motos) ?*
8. *Alors que la signalisation mise en place n'est visiblement pas conforme au droit supérieur, en cas d'accident (notamment au démarrage aux feux), est-ce que la responsabilité de l'Etat pourrait être engagée ?*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

En préambule, il convient de rappeler que sur la base de la législation en vigueur, il est possible de prévoir des exceptions à la règle posée par l'article 74 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR), par exemple en ouvrant une voie de bus aux cyclistes ou aux véhicules deux-roues motorisés. Une signalisation correspondante (un marquage ou un signal) doit être mise en place à cet endroit. Cette mesure (ouverture des voies de bus) peut être ordonnée de façon définitive ou temporaire. Une telle dérogation ne nécessite aucune autorisation spéciale de l'Office fédéral des routes (OFROU), car elle est prévue dans le cadre du droit fédéral.

Le droit cantonal genevois en matière de circulation routière, à savoir la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) et le règlement d'exécution de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (RaLCR), ne traite pas de la problématique de l'utilisation des voies réservées aux bus, le droit de la circulation routière en la matière étant entièrement réglementé par le droit fédéral.

Il en découle qu'en l'état actuel, l'utilisation par les deux-roues motorisés des voies normalement réservées aux bus peut être autorisée par les autorités cantonales; le cas échéant, par une signalisation adéquate.

Pour ce faire, la voie de la mise à l'essai pour une période d'une année a été adoptée sur quelques tronçons dûment ciblés (et non pas de manière généralisée), afin de permettre aux deux-roues motorisés d'utiliser les voies réservées aux bus, comme le prévoit l'article 107, alinéa 2bis OSR.

Cela étant, voici les réponses aux questions posées :

**1. *Quelles sont les démarches qui ont été entreprises auprès de la Confédération pour obtenir, le cas échéant, des dérogations à la LCR et/ou l'OSR et le détail des éventuelles réponses reçues ?***

Par courrier du 18 mars 2016, la direction générale des transports (DGT) a sollicité l'OFROU pour obtenir l'assurance que l'essai pouvait être mené dans le respect des bases légales applicables en matière de circulation routière, en particulier en ce qui concerne la possibilité d'installer, près de la signalisation réservée aux bus, une signalisation lumineuse spécifique à d'autres catégories de véhicules que les bus.

L'OFROU a confirmé à la DGT, dans sa réponse du 11 avril 2016, la possibilité d'installer une commande séparée des feux de signalisation de la voie normale et de la voie bus, pour autant que les deux feux de circulation puissent être attribués de manière claire aux différentes voies avec des moyens de signalisation prévus dans l'OSR.

En conclusion, l'OFROU a confirmé que l'essai proposé n'était pas en contradiction avec les dispositions fédérales de l'OSR et que l'octroi d'une autorisation spéciale par cette entité n'était pas nécessaire. Elle a relevé l'importance d'un suivi approprié, afin de mener cet essai de manière satisfaisante.

**2. *Comment et par qui les différents marquages et signaux ont-ils été préalablement testés et validés ?***

Après avoir été interpellé par la DGT au sujet des symboles à prévoir pour les marquages au sol, l'OFROU a indiqué, par courriel du 13 mai 2016, que la proposition de la DGT d'un pictogramme spécifique en vue du marquage au sol était suffisamment précise et que son utilisation était tout à fait conforme à l'OSR.

**3. *Afin de s'assurer de la bonne compréhension par tout un chacun des marquages et signaux mis en place, comment et par qui ceux-ci ont-ils été définis, préalablement testés et validés ?***

Comme indiqué, ci-dessus, les marquages et signaux qui s'inscrivent dans le cadre légal ont été préalablement validés par l'OFROU.

Pour la bonne compréhension des usagers, des panneaux d'information ont été élaborés spécifiquement et une campagne de communication diligentée. S'agissant d'un essai, le bilan qui en sera dressé prendra en compte toute amélioration possible de la signalisation mise en place.

**4. *Quelle durée est prévue pour ce projet « pilote », quel suivi va en être fait et par qui ?***

Le projet est prévu à titre d'essai pour une durée d'une année conformément à l'article 107, alinéa 2bis OSR.

Un suivi de l'essai est réalisé par un mandataire, sous le pilotage de la DGT, avec pour principaux objectifs la sécurité routière et l'impact sur la vitesse des bus des Transports publics genevois (TPG).

Ce suivi, partagé dans le cadre d'un groupe de pilotage comprenant en particulier la DGT, la police cantonale et les TPG, permet d'une part d'adapter l'essai en cours si cela s'avère nécessaire, et d'autre part d'envisager la suite à donner au terme de l'essai.

A noter que, s'agissant de la route des Jeunes, l'essai effectué sur cette dernière va prendre fin prochainement.

**5. *Faut-il comprendre par la signalisation récemment mise en place que les « motos » ont ainsi droit à un usage prépondérant des couloirs de circulation, soit les voies courantes et la voie de bus ?***

Il ne s'agit que d'autoriser la circulation des deux-roues motorisés (et non des seuls motocycles) dans la voie de bus, sans priorité par rapport aux autres usagers dûment autorisés (bus, véhicules d'urgence, cycles, taxis si les marquages routiers le prévoient, etc.).

**6. *Faut-il comprendre que le marquage « motocycle » ajouté donne, ici, l'autorisation [aussi] aux cycles de circuler dans la voie de bus-taxis-motos montante ?***

Le marquage « Motocycles » ne couvre que les véhicules cités à l'article 14 de l'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), soit principalement les véhicules automobiles à deux roues placées l'une derrière l'autre qui ne sont pas des cyclomoteurs et les motocycles légers.

Aussi, en l'absence de marquage spécifique « vélos », il n'est pas possible pour les cyclistes d'emprunter ces voies réservées aux bus en trafic de ligne.

**7. *Comment est-il prévu de gérer le conflit annoncé de vitesse (notamment les vélos à la montée) entre les différents usagers de la voie de bus (-taxis-motos) ?***

Dans le cadre de l'essai mené sur la route de Ferney, les vélos ne sont pas admis dans la voie bus. Toutefois, les observations menées dans le cadre du suivi de cet essai permettront d'identifier si des situations de conflits de vitesse entre les différents usagers surviennent et, le cas échéant, d'y remédier. A ce jour et selon les informations en notre possession, aucune situation de ce type ne s'est présentée.

**8. Alors que la signalisation mise en place n'est visiblement pas conforme au droit supérieur, en cas d'accident (notamment au démarrage aux feux), est-ce que la responsabilité de l'Etat pourrait être engagée ?**

Comme indiqué précédemment, la signalisation est conforme au droit supérieur et a été validée par les autorités compétentes en la matière, à savoir le département des infrastructures (DI) s'agissant de la signalisation verticale (panneaux de prescription conformes à l'OSR et panneaux d'information sans exigence légale et de compétence cantonale) et l'OFROU s'agissant du marquage et de la signalisation lumineuse mise en place. Il en découle que la responsabilité de l'Etat ne pourrait en aucun cas être mise en cause pour ce fait.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI

Le président :  
Pierre MAUDET