



Date de dépôt : 13 février 2023

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de Sandro Pistis, Ana Roch, Françoise Sapin, Jean-Marie Voumard, Daniel Sormanni, François Baertschi, Gabriela Sonderegger modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Pour des dispositions claires et adaptées)

Rapport de Murat-Julian Alder (page 3)

Projet de loi (13157-A)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) *(Pour des dispositions claires et adaptées)*

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 (nouvelle teneur)

Les véhicules sérigraphiés ou banalisés 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.

Art. 8I Véhicules de service des TPG (nouveau)

Les véhicules de service des Transports publics genevois (TPG) et de leurs sous-traitants sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus pour toutes interventions en vue de la maintenance et de la bonne exploitation du réseau de transports publics.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Rapport de Murat-Julian Alder

La commission des transports (« la commission ») a consacré 4 séances au traitement du PL 13157, sous la présidence de M. Thomas Wenger (S), et, en son absence, de M. Christo Ivanov (UDC), les mardis 18 octobre, 15 novembre, 29 novembre et 20 décembre 2022. M. David Favre, directeur général de l'OCT, et M. Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint du DI, ont assisté aux travaux. Les procès-verbaux ont été pris par M. Maurice Sila et M^{me} Lara Tomacelli. Au nom de la commission, le rapporteur remercie l'ensemble des personnes listées ci-dessus de leur précieuse contribution aux travaux.

Ces derniers se sont déroulés en 5 phases :

1. Présentation du PL par M. Sandro Pistis, le 18.10.2022 (p. 3)
2. Prise de connaissance de la position des TPG, le 15.11.2022 (p. 6)
3. Première discussion, le 29.11.2022 (p. 7)
4. Audition du chef de la police routière, le 20.12.2022 (p. 9)
5. Discussion et votes, le 20.12.2022 (p. 12)

1. Présentation du PL par M. Sandro Pistis, le 18.10.2022

M. Pistis rappelle que M. Maudet avait, en son temps, déposé un projet de loi pour permettre aux véhicules sérigraphiés de la police d'emprunter les voies de bus, et ainsi favoriser des interventions plus rapides, sans perte de temps dans les bouchons. Ce PL avait été adopté par le Grand Conseil à une large majorité. Par la suite, le PL a été modifié dans une petite mesure, de la volonté du Conseil d'Etat, dans le but de permettre également aux dépanneuses intervenant sur appel de la police d'emprunter les voies de bus. Le dernier PL sur le sujet adopté par le Grand Conseil permettait de même aux convoyeurs de détenus d'emprunter les voies de bus. La commission avait alors accepté cette modification à l'unanimité.

Malheureusement, la loi a oublié une catégorie de véhicules d'intervention de la police, à savoir les véhicules banalisés non sérigraphiés. Dans un convoi de véhicules, certains véhicules sont sérigraphiés, et d'autres, le plus souvent conduits par des commissaires ou des sergents-majors opérationnels, ne le sont pas. Pour rappel, il n'est pas autorisé, en Suisse, sauf justes motifs, d'enclencher la sirène et les feux bleus pour emprunter la voie de bus.

La légère modification proposée a donc pour but d'autoriser les véhicules d'intervention banalisés à emprunter la voie de bus afin d'intervenir plus

rapidement en situation non urgente, mais aussi d'éviter de mettre ces véhicules en porte-à-faux avec la loi lorsqu'ils font partie d'un convoi, par exemple lors d'une manifestation.

M. Pistis rappelle qu'il y avait un temps la possibilité pour les députés d'accompagner un commissaire d'astreinte pendant la nuit ; il ignore si c'est encore possible, mais cela permettait de comprendre la problématique des temps de déplacement dans les véhicules banalisés des commissaires.

Un député (PLR) rappelle qu'il avait été dit, pendant les discussions concernant les véhicules sérigraphiés, qu'il ne devrait pas être possible d'utiliser les voies de bus en tout temps ; certes, il y a des cas particuliers, par exemple si les policiers sont pressés, mais dans d'autres situations ils peuvent faire la queue comme tout le monde. D'ailleurs, les voitures de police font parfois effectivement la queue. La question du député est de savoir comment distinguer une voiture de police non sérigraphiée, utilisant légitimement la voie de bus, d'un quidam pressé qui profiterait du flou de la situation.

M. Pistis estime que ce qui est important, c'est de légaliser le fait qu'un policier ne puisse pas être poursuivi pour avoir emprunté une voie de bus dans le cadre de sa mission. Cela dit, il faudra que le règlement d'application précise que les véhicules de police non sérigraphiés doivent poser leur gyrophare sur le capot lorsqu'ils empruntent la voie de bus. Cela permettrait de différencier l'usager légitime des autres. Pour rappel, il y a trois catégories de véhicules de police : les véhicules sérigraphiés, les fourgons non sérigraphiés, mais de couleur bleue, qui ne peuvent légalement pas emprunter la voie de bus, et les véhicules banalisés. Tous les véhicules non sérigraphiés sont équipés de gyrophares. Le but est vraiment d'enlever une épine du pied à la police, car en l'état actuel du droit, un éventuel accident avec une voiture de police non sérigraphié au cœur d'un convoi sur la voie de bus pourrait poser problème.

M. Pistis encourage en outre les commissaires à prendre la rue de la Servette, où la circulation peut être absolument catastrophique. Il est évident que l'on préfère que les policiers soient payés à aller en intervention plutôt qu'à perdre 45 minutes dans des bouchons tels que ceux de la rue de la Servette.

Le même député (PLR) remercie l'auteur d'avoir répondu à sa question ; le député estime important d'avoir une signalisation, de manière à ce que l'on voie qu'il s'agit de policiers, et que tout le monde ne s'engouffre pas derrière.

Le président fait remarquer que, si une voiture est banalisée, le but est qu'on ne la reconnaisse pas, ce qui semble compromis si elle met son gyrophare sur le capot.

M. Pistis l'admet, mais explique que le but est d'avoir quelque chose de large, avec une loi qui autorise les véhicules banalisés à prendre les voies de

bus ; les conditions seront fixées dans le règlement. Les conditions pourront consister en l'obligation de mettre le gyrophare sur la voie de bus, sauf, bien sûr, en cas d'urgence, et alors la question ne se pose pas : sirène et feux bleus s'enclenchent. Pour rappel, l'utilisation de la sirène et des feux hors cas d'urgence est réprimée par le Ministère public. Le but est de permettre à un commissaire ou un sergent-major de prendre la voie de bus même en l'absence d'urgence, mais pour des raisons de service public.

Une députée (PLR) demande s'il existe des véhicules de police municipale banalisés.

M. Pistis répond par l'affirmative, en ajoutant que lesdits véhicules ont une numérotation à l'arrière, des deux côtés, qui leur permet d'être reconnus. Les véhicules des polices municipales n'ont pas de gyrophares, mais sont équipés d'un système de feux orange clignotants. Les polices municipales sont déjà habilitées à prendre les voies de bus dans la loi, car leurs véhicules sont sérigraphiés.

Un député (PDC) demande combien de véhicules sont concernés par le PL et combien de mouvements par jour cela représente.

M. Pistis n'est pas en mesure de fournir de chiffres, mais les véhicules sérigraphiés sont bien plus nombreux que ceux banalisés, car ceux-ci existent pour des missions bien particulières. Il ne faut pas imaginer des colonnes de véhicules banalisés sur les voies de bus.

Un député (MCG) ne peut qu'abonder dans le sens du texte étudié, qui répare un oubli. En effet, même si ce n'est pas pour une course urgente, il reste que les fonctionnaires de police sont mieux à l'endroit où ils doivent être que dans les embouteillages. Ce député demande à quel point un policier conduisant une voiture, qui enfreint les règles de circulation pour les besoins d'une course urgente, est responsable en cas d'accident.

M. Pistis indique qu'en cas d'accident causé par une voiture banalisée de la police sur une voie de bus, le conducteur sera sanctionné en l'état actuel de la loi.

Ce même député (MCG) rappelle que, sur les voies de bus, il y a des voitures marquées « police des eaux », des transports de personnes handicapées et beaucoup d'autres usagers, qui ne gênent pas forcément le trafic des bus. La question de ce député est donc de savoir si la loi modifiée s'applique à tous ces véhicules ou si elle ne concerne que les véhicules des TPG et taxis lorsque c'est signalé.

M. Pistis n'a pas connaissance que le DI ait validé la possibilité que ces véhicules puissent prendre les voies de bus, mais le PL n'évoque en tout cas pas ces situations-là. Il conclut en insistant sur le fait qu'un véhicule banalisé

qui s'engagera sur une voie de bus sera tenu de placer son feu bleu sur le toit pour se signaler. Cela pourra être fixé dans le règlement d'application.

Après une brève discussion, la commission décide de consulter les TPG et le DI.

2. Prise de connaissance de la position des TPG, le 15.11.2022

Le 31 octobre 2022, les TPG ont adressé à la commission une note résumant leur position à propos du PL. Cette note est jointe au présent rapport (cf. annexe 1).

M. Favre (DI) déclare que le département est conscient qu'il est important pour le canton que les voies de bus soient ouvertes à de nouveaux modes de transport. Dans cette optique-là, le DI a accepté les différentes modifications de la LaLCR. Au sujet des véhicules banalisés, il trouverait judicieux qu'une distinction puisse tout de même être effectuée, comme l'utilisation d'un gyrophare. Comme l'indiquent les TPG, les voies de bus sont en premier lieu créées pour leur propre circulation. Si des véhicules banalisés commencent à l'utiliser de manière excessive, la vitesse commerciale pourrait en être affectée.

Puisque la thématique des voies de bus a été à nouveau ouverte, le département souhaite proposer un amendement au sujet des véhicules de service des TPG. Cela paraît anodin, mais les TPG, qui en sont les premiers utilisateurs, ne peuvent en l'état pas faire circuler leurs véhicules de service sur ces voies. De ce fait, il propose l'amendement suivant, sous la forme d'un nouvel article 8I, libellé comme suit :

« Art. 8I Véhicules de services des TPG (nouveau)

Les véhicules de service des Transports publics genevois (TPG) et de leurs sous-traitants sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus pour toutes interventions en vue de la maintenance et de la bonne exploitation du réseau de transports publics. »

M. Pistis indique avoir déposé ce PL car, en cas d'intervention, les véhicules de police banalisés peuvent être amenés à poursuivre une personne et rouler sur les voies de bus. Suite à quoi, le conducteur de police pourrait être poursuivi et cela affecterait négativement la qualité de son travail. Au sujet des gyrophares, la police n'a pas pléthore de véhicules banalisés et la pose d'un gyrophare pourrait affecter certaines interventions qui doivent être discrètes. Il met cette problématique en parallèle avec le port du matricule qui est obligatoire sauf dans le cas de quelques exceptions qui figurent dans le règlement. Il serait judicieux de garder une certaine souplesse au niveau de la loi et d'avoir un règlement qui en précise les contours.

M. Favre explique que son département ne peut répondre que du point de vue de la mobilité. Cependant, il rappelle qu'il ne faut pas confondre la réglementation de la police, d'une part, avec la législation cantonale d'application de la LCR, d'autre part. Pour lui, l'état d'esprit du RaLCR n'est pas de définir ce que l'on entendrait par véhicule banalisé ou non.

M. Pistis répond que les directives du Ministère public peuvent également édicter certaines pratiques, mais il donne raison à M. Favre.

Un député (PLR) s'interroge sur le précédent que pourrait créer ce PL à propos d'autres catégories de véhicules qui voudraient utiliser les voies de bus.

M. Favre explique que, si des véhicules étrangers aux TPG peuvent y circuler, il n'est pas concevable pour lui que des véhicules de service des TPG ne puissent le faire également. Au sujet du risque que d'autres véhicules souhaitent y avoir accès, c'est déjà le cas. Un nombre important de corps de métiers peuvent utiliser ces voies ; il s'agit simplement d'une mise aux normes.

3. Première discussion, le 29.11.2022

M. Favre (DI) rappelle que le département a proposé un amendement sous la forme de l'ajout d'un nouvel article 8I permettant d'inclure dans la loi l'intervention des TPG sur leur propre réseau. Cet amendement de même que l'argumentaire qui l'accompagne sont joints au présent rapport (cf. [annexe 2](#)).

Le vide juridique actuel fait que, lorsqu'un véhicule des TPG est en intervention, il peut être amendé pour sa présence sur les lignes de bus. Le RaLCR a ouvert les voies de bus à beaucoup d'usagers, dont les véhicules d'intervention de l'OCT, mais pas ceux des TPG. Le département a constaté ce manquement, mais ne souhaitait pas ouvrir un PL *ad hoc* ; il attendait une possibilité d'ouverture qui s'est offerte à travers le PL 13157.

La réglementation de fourgons banalisés pour le transfert de détenus sur les voies de bus a invité les auteurs de ce PL à y inclure aussi les véhicules d'intervention banalisés de la police. Dans leur prise de position, les TPG ont mis en exergue leur volonté de pouvoir différencier les véhicules banalisés pour qu'il n'y ait pas d'utilisation abusive des voies de bus. Les TPG sont habilités à dénoncer les véhicules se trouvant indument sur les voies de bus. Les fourgons banalisés sont facilement différenciables.

En revanche, les véhicules d'intervention banalisés sont semblables aux autres véhicules se trouvant sur la route. Par conséquent, les conducteurs TPG pourraient confondre les véhicules autorisés et les autres. M. Favre comprend cependant que, du point de vue de la police, cela puisse poser un problème en matière de filature. Le DI n'est pas compétent sur ce point et propose à la commission de s'adresser au DSPS.

M. Favre rappelle que M. Pistis avait évoqué la possibilité de régler certaines problématiques de manière réglementaire. Or, le règlement de la LaLCR, le RaLCR, ne doit pas, à son sens, réglementer les véhicules devant se trouver ou non sur les voies des bus. M. Pistis avait également évoqué la possibilité de les faire figurer dans les directives du procureur général, mais le DI n'est pas compétent en la matière.

Un député (MCG) indique que les voitures banalisées de la police sont celles de la police judiciaire et de certaines brigades routières de la gendarmerie ; elles sont banalisées pour un effet de surprise. Pour ce qui est de la crainte d'une présence massive de voitures sur les voies des bus, il rappelle que les véhicules de police (banalisés ou non) ont toujours emprunté ces voies, mais ils ne se verbalisent pas entre eux. Cependant, le policier qui conduit engage sa propre responsabilité, même en cas de course urgente. En cas d'accident, il est donc responsable. Malgré tout, il n'a jamais vu une voiture de police bloquer une voie de bus ; des vélos, en revanche, oui. Si cela devait se produire, le véhicule enclencherait les gyrophares bleus et se dégagerait. Ce PL a pour but de combler un oubli du législateur pour autoriser les voitures sérigraphiées. Il ne comprend pas où se situe le problème puisque des véhicules non sérigraphiés qui effectuent des courses non urgentes, comme les transporteurs de personne à mobilité réduite, les empruntent régulièrement.

Un député (PLR) demande si la modification initiale de la LaLCR adoptée en 2015 avait pour but de redonner l'accès à la police et à certains métiers de transport de santé (ambulances et pompiers).

M. Favre répond par l'affirmative. Par la suite, la question du transport de personnes en situation de handicap s'était posée et d'autres demandes avaient été effectuées, ce qui avait mené à la création d'une liste de personnes autorisées, laquelle a encore été corrigée récemment.

Un député (PLR) se déclare assez favorable au projet, mais souhaiterait tout de même auditionner le DSPS. Cependant, la commission des transports est aussi celle qui gère les contrats de prestations des TPG et la vitesse commerciale. Lorsqu'il observe les nouveaux aménagements, par endroits, comme à la rue des Eaux-Vives, le trafic est très dense et il voit mal comment l'ajout de nouveaux véhicules sur ces voies pourrait s'insérer.

M. Pistis rappelle à la commission que le PL initial adopté en 2015 a omis les véhicules non sérigraphiés devant prendre les voies de bus. Le PL actuel souhaite donc parer à ce manquement en ajoutant à la loi lesdits véhicules pour éviter qu'en cas d'accident le Ministère public ne poursuive les officiers se trouvant sur les voies de bus. Tout comme l'amendement proposé par le DI au sujet des véhicules d'intervention des TPG, il souhaite que les corps de métiers

puissent exercer leur travail sans s'inquiéter d'une possible poursuite judiciaire. Les véhicules des commissaires de police peuvent se retrouver sur la voie de bus pour des raisons non urgentes de service public ou lorsqu'ils font partie de convois. Cela étant dit, il n'est opposé à l'audition du DSPS.

Un député (Ve) estime qu'il est difficile de savoir si un véhicule non sérigraphié a une réelle urgence ou s'il s'agit d'une utilisation abusive. Il propose d'ajouter un amendement précisant que les véhicules banalisés doivent être en intervention.

Un député (S) se dit favorable à l'audition du DSPS qui sera en mesure d'établir des directives de cadrage et d'explicitier l'utilisation des voies de bus pour les véhicules banalisés. De plus, il réfléchit à l'impact qu'auraient les dénonciations des conducteurs TPG. Il se demande quelle surcharge de travail cela engendrerait au service des contraventions, notamment si une même voiture venait à être dénoncée et donc verbalisée plusieurs fois dans la même heure.

M. Pistis indique que la loi votée à l'époque est applicable seulement à demi-mesure. Les policiers, aujourd'hui, sont trop souvent sanctionnés en intervention. C'est pourquoi il souhaite leur permettre de travailler de manière adéquate. Au sujet de la possible surcharge de véhicules que cela engendrerait, il précise ne constater que rarement la présence de voitures sur les voies de bus. Les véhicules s'y trouvant régulièrement sont les motos et vélos.

Un député (MCG) ajoute qu'il est difficile d'estimer le nombre d'interventions policières. De plus, au sujet de l'amendement proposé par son collègue (Ve), il émet un doute quant à la capacité d'estimer si un véhicule est en intervention ou pas. Il ne serait pas envisageable d'arrêter un véhicule en intervention pour l'interroger à ce sujet. Soit il faut autoriser l'inscription des voitures banalisées dans la loi, soit il s'agit d'un silence qualifié et il faudra être conscient que chaque policier en intervention hésitera à emprunter la voie de bus de peur des conséquences.

Après une brève discussion, la commission décide d'auditionner le DSPS.

4. Audition du chef de la police routière, le 20.12.2022

La commission reçoit M. le major Patrick Pulh, chef de la police routière (DSPS).

M. Pulh explique que le PL permettra de mettre de l'ordre dans certaines missions, car de plus en plus de véhicules non sérigraphiés doivent utiliser les voies de bus et qu'actuellement il n'y a pas de règles directives liées à cela. Il s'agit d'un besoin opérationnel, c'est pourquoi il soutient pleinement le projet.

Un député (PLR) se demande s'il ne serait pas judicieux d'amender l'article 8B en ajoutant « *Lorsqu'ils sont en service,* » au début, afin d'éviter que les gendarmes n'utilisent les voies de bus à des fins de pure convenance personnelle. Ce privilège ne doit pas devenir une utilisation de confort.

M. Pulh rejoint cet avis. Il s'agit de permettre cette accessibilité quand les gendarmes sont en service. Faire figurer cette accessibilité dans la loi est un moyen de mettre en place des règles claires d'application pour éviter un usage abusif.

Une députée (S) demande s'il est possible de rappeler la mise en place du feu bleu et de la sirène sur les véhicules non sérigraphiés lors d'une intervention.

M. Pulh explique que le feu bleu et la sirène sont utilisés dans les courses officielles urgentes. Pour être considérées comme telles, elles doivent répondre à une de ces quatre problématiques : sauver des vies, écarter un danger pour la sécurité ou l'ordre publics, préserver des biens de valeur ou poursuivre des fugitifs.

Cette même députée (S) demande s'il ne serait alors pas possible pour les véhicules d'emprunter les voies de bus lorsqu'ils utilisent le feu bleu.

M. Pulh répond que, lors des courses officielles urgentes, il est déjà possible d'utiliser les voies de bus. Le PL répond à une demande hors cadre. Par exemple, lors d'une manifestation, le responsable de l'engagement doit pouvoir se déplacer de la manière la plus fluide possible. Il peut aussi s'agir d'un transport de détenus sans feu bleu ou de la nécessité de se rendre rapidement sur une scène de crime particulière. Dans ces situations, la voie des bus est interdite à ce type de véhicules.

Cette même députée (S) craint que l'utilisation des voies de bus par des véhicules banalisés non sérigraphiés qui ne sont pas dans des situations urgentes induise les usagers de la route en erreur. Elle craint que ces usagers pensent qu'ils peuvent également les emprunter et cela risque de créer un engorgement des voies de bus.

M. Pulh indique qu'ils sont loin d'une masse incitative puisque le PL ne se réfère qu'à un faible nombre de véhicules. De plus, d'autres véhicules non sérigraphiés utilisent déjà les voies de bus ; ce type d'engorgement se serait donc déjà produit. Aussi, l'utilisation des voies de bus sera contrôlée tant par les TPG que par la police.

Un député (MCG) souhaite revenir sur l'amendement évoqué par son collègue (PLR). Il comprend l'intention de son collègue, mais il lui semble qu'un policier est toujours en service. Il se demande si l'utilisation du mot « en service » est appropriée. Aussi, il lui semble que l'enclenchement du feu bleu

et de la sirène n'accorde pas une priorité absolue. Le policier qui emprunte cette voie est responsable en cas d'accident.

M. Pulh indique qu'il s'agit effectivement d'une demande de priorité. Il n'y a pas de véhicules prioritaires au sens strict. Le gendarme qui demande cette priorité doit s'assurer de rouler avec la prudence requise.

Ce même député (MCG) souhaite savoir de façon approximative combien de véhicules banalisés la police possède.

M. Pulh répond que, tous véhicules confondus, la police en possède environ 300. Ce nombre va du gros camion à la simple voiture, les véhicules spécifiquement concernés par cette demande sont de l'ordre de 100 par jour et pas en même temps.

Un député (PLR) se rend compte, en examinant le contexte global de la LaLCR et notamment les articles concernant les différentes catégories de véhicules autorisés à emprunter les voies de bus, qu'il n'est fait mention nulle part de l'indication « en service ». Il renonce donc à son idée d'amendement, puisque l'indication semble aller de soi. Il pense qu'il est tout de même important de préciser que, dans la compréhension de tous, il s'agit de permettre d'utiliser ces voies en cas de nécessité et non pas pour des raisons de pur confort. Dans l'intérêt de la sécurité générale, il est important que, tout comme les véhicules sérigraphiés, les véhicules banalisés puissent emprunter ces voies de bus. Il est donc favorable au PL.

Un député (MCG) se rappelle que, dans la LCR, les vélos et les véhicules roulants non identifiés n'ont pas le droit d'utiliser les voies de bus, sauf en cas de signalisation particulière. Pourtant, il a rarement vu des voitures de police intervenir lorsqu'elles se faisaient doubler par la droite par des vélos sur les voies de bus.

M. Pulh indique qu'effectivement tout véhicule doit être identifié pour l'utilisation de ces voies de bus. La police fait régulièrement des opérations de contrôle pour permettre aux TPG de garantir leur prestation et pour mettre de l'ordre dans ces voies.

Un député (Ve) comprend que ce PL répond à un besoin opérationnel, mais il entend aussi qu'en cas de course de nécessité ou de course d'ordre, il n'y a pas de besoin aujourd'hui. Il comprend donc qu'aujourd'hui un véhicule banalisé en course d'ordre qui emprunte une voie de bus ne peut être mis à défaut pour non-respect de la loi.

M. Pulh répond qu'en cas de courses officielles urgentes avec sirène et feu bleu enclenchés, il peut effectivement emprunter la voie de bus. Cependant, le PL actuel souhaite l'ouverture de la voie de bus aux véhicules banalisés qui n'utilisent pas leur sirène ou leur feu bleu, mais qui ont des missions urgentes

bien qu'elles ne remplissent pas les critères de la course officielle urgente évoqués précédemment.

Ce même député (Ve) demande si le PL proposé aurait pour effet de créer des abus d'usage.

M. Pulh répond par la négative. Le gros avantage est qu'à la suite de la votation de ce PL, la police pourra édicter des directives concernant l'engagement de ces voies de bus, notamment en décrivant le comportement à adopter par les véhicules banalisés sur ces voies, ce qui n'est pas possible actuellement.

Sur question d'un député (PDC), M. Pulh indique que, pour l'instant, il n'y a eu ni dénonciation de la part des TPG ni sanction. Toutefois, en cas d'accident, même très bénin, le véhicule se trouvant sur ces voies n'aurait rien à y faire. Le policier s'expose ainsi à des sanctions et des poursuites pénales alors qu'il ne fait rien d'autre que son travail. Ce PL est aussi un moyen de protéger les collaborateurs de la police.

5. Discussion et votes, le 20.12.2022

Une députée (S) indique que son groupe est favorable au PL qui tient du bon sens et permettra à la police de circuler, y compris en véhicule banalisé. Cependant, elle souhaite reprendre l'amendement évoqué par son collègue (PLR) afin de préciser que la voie de bus ne doit être empruntée que lorsqu'un véhicule est en service. Elle indique aussi être favorable à l'amendement déposé par le Conseil d'Etat pour permettre aux véhicules de service des TPG d'utiliser également leurs voies de bus (cf. [annexe 2](#)).

Un député (PLR) revient sur la volonté du groupe (S) de reprendre l'amendement qu'il avait évoqué. Cet amendement bouleverserait l'interprétation de la LaLCR, car les autres articles qui concernent par exemple les pompiers ou les ambulances ne mentionnent pas l'indication « en service ». La conséquence d'une telle modification serait que la police ne peut intervenir que lorsqu'elle est en service, mais que les autres véhicules peuvent le faire en tout temps, ce qui encombrerait grandement les voies de bus. Aussi, il pense que l'amendement du Conseil d'Etat est le bienvenu, car les véhicules de service des TPG doivent pouvoir intervenir sur ces voies. Cependant, il pense qu'il est important de préciser que ces véhicules soient identifiables, car n'importe qui pourrait s'autoproclamer sous-traitant.

M. Fournier (DI) précise que l'argumentaire en appui de l'amendement du département prévoit que « *les véhicules de ces sous-traitants sont munis d'un badge TPG permettant de les identifier* ».

Un député (PDC) déclare que son groupe est favorable au PL avec l'amendement du DI.

Un député (MCG) indique qu'il lui semble que tous les véhicules d'urgence sont munis d'un marquage « véhicule d'intervention TPG » sur l'arrière et sont sérigraphiés. Il demande si, dans les véhicules d'intervention liés à l'exploitation du réseau, il y a des sous-traitances spécifiquement pour cela.

M. Fournier indique que lorsque le département a échangé avec les TPG au sujet du PL, ces derniers ont indiqué que, dans certaines circonstances, des véhicules TPG ne pouvaient être engagés et des sous-traitants étaient mandatés. Dans ce genre de cas, les véhicules seraient munis d'une indication du type « intervention TPG ».

Un député (MCG) explique que le recours à des entreprises externes pour l'intervention sur le réseau TPG l'inquiète, car les véhicules de police banalisés ont toujours un logo de police et peuvent malgré tout être identifiables par leur feu bleu.

Un député (Ve) indique que son groupe est favorable au PL et à l'amendement du Conseil d'Etat. Il trouve important de relever que ce PL est le signe d'un problème auquel font face aussi les livreurs et les entreprises de Genève : un engorgement des routes par un nombre croissant de voitures qui bloquent les véhicules d'intervention et notamment ceux de la police.

Un député (UDC) annonce qu'il votera le PL et l'amendement du Conseil d'Etat, mais qu'il refusera l'amendement socialiste.

1^{er} débat

Mise aux voix par le président, l'entrée en matière sur le PL 13157 est acceptée à l'unanimité par :

Oui : 14 (2 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S)

Non : –

Abstentions : –

2^e débat

L'article 1 (souligné) est adopté sans opposition.

Une députée (S) propose un amendement à l'art. 8B consistant en l'ajout de « *Lorsqu'ils sont en service,...* », soit :

« *Lorsqu'ils sont en service, les véhicules sérigraphiés ou banalisés 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* ».

Mis aux voix par le président, cet amendement (S) est refusé par :

Oui : 3 (S)

Non : 9 (2 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC)

Abstentions : 2 (2 Ve)

Mis aux voix par le président, l'art. 8B du PL est accepté par :

Oui : 11 (2 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC, 2 Ve)

Non : –

Abstentions : 3 (3 S)

Le président rappelle l'amendement du DI, libellé comme suit :

« Art. 8I Véhicules de service des TPG (nouveau)

Les véhicules de service des Transports publics genevois (TPG) et de leurs sous-traitants sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus pour toutes interventions en vue de la maintenance et de la bonne exploitation du réseau de transports publics. »

Mis aux voix par le président, l'amendement du DI est accepté à l'unanimité par :

Oui : 14 (2 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S)

Non : –

Abstentions : –

L'article 2 (souligné) est adopté sans opposition.

3^e débat

Mis aux voix par le président, le PL dans son ensemble, ainsi amendé, est adopté à l'unanimité par :

Oui : 14 (2 MCG, 1 UDC, 4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 3 S)

Non : –

Abstentions : –

Préavis pour la catégorie de débat : III (extraits)

Note concernant le PL 13157 modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR, H 1 05) – (Pour des dispositions claires et adaptées)

Prise de position des Transports publics genevois (tpg)

Par la présente note, les Transports publics genevois (tpg) font suite à la demande de la Commission des transports du Grand Conseil reçue par courriel le 19 octobre 2022, les invitant à prendre position dans le cadre du projet de loi PL 13157 cité en titre. Les tpg ont pris connaissance dudit projet de loi, lequel a retenu toute leur attention.

D'une manière générale, les tpg relèvent que suite à des modifications successives de la LaLCR, un nombre croissant d'utilisateurs sont autorisés à emprunter les voies réservées aux bus, avec des conséquences négatives, notamment sur leur vitesse commerciale.

En premier lieu, dans le contexte du PL 13157, ils relèvent en particulier que l'accès aux voies réservées aux bus serait ouvert aux véhicules banalisés de la police cantonale, des polices municipales, du corps des gardes-frontières et de la police des transports.

Pour autant que chacun de ces corps cités dispose effectivement de véhicules banalisés, les tpg s'interrogent sur la manière qui leur permettrait de les identifier et préconisent que lesdits véhicules soient identifiables par le biais d'un gyrophare visible lorsqu'ils empruntent lesdites voies de bus.

En effet, en l'absence d'un élément d'identification extérieur, les collaborateurs.trices des tpg pourraient considérer être en présence de conducteurs.trices circulant de manière illicite sur les voies réservées aux bus et être amenés à les dénoncer au Service des contraventions, notamment en vertu des art. 90 al. 1 de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR, RS 741.01) et art. 34 cum 114 de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR, RS 741.21). Cette situation peut être la source de problématiques organisationnelles en engendrant un surplus de travail administratif tant du côté des tpg que du côté du Service des contraventions et surtout, aboutir à des amendes injustifiées. C'est pourquoi les tpg demandent à ce que ces véhicules banalisés soient rendus identifiables par le biais d'un gyrophare.

En second lieu, les tpg relèvent que le Département des infrastructures (DI) a rédigé un amendement qui a été porté à leur connaissance et qu'il vous soumettra prochainement.

En effet, à ce jour, les modifications successives de la LaLCR précitées n'ont pas conduit à ce que les véhicules de service des tpg soient cités parmi les catégories de véhicules habilitées à utiliser les voies réservées aux bus.

Or, l'accès à ces voies est indispensable afin d'assurer la continuité des services tpg, par exemple pour des interventions sur les lignes aériennes de contact ou encore sur les distributeurs automatiques de titres de transport. Bien entendu, cet accès est également requis en cas d'intervention urgente, par exemple accident, incident ou relève d'agent.

Faute de disposer d'une base légale formelle, le personnel des tpg intervenant dans le contexte précité avec les véhicules de service tpg s'expose à un risque de verbalisation chaque fois qu'il emprunte les voies de bus. Il en va de même pour les sous-traitants mandatés par les tpg lorsqu'ils agissent pour le compte de ces derniers et sont identifiables en tant que tels. Le projet d'amendement du DI prévoit par conséquent de permettre à ces derniers de pouvoir également accéder aux voies réservées aux bus dans les mêmes conditions.

Pour ces différentes raisons, les tpg soutiennent l'amendement qui vous sera proposé par le DI afin de permettre à leurs véhicules de service et à ceux de leurs sous-traitants de pouvoir circuler sur les voies réservées aux bus dans le contexte précité.

GRAND CONSEIL

PL 13157

de la République et canton de Genève

Signataires : Sandro Pistis, Ana Roch, Françoise Sapin, Jean-Marie Voumard, Daniel Sormanni, François Baertschi, Gabriela Sonderegger

Date de dépôt : 15 août 2022

Projet de loi**modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Pour des dispositions claires et adaptées)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Modification

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 (nouvelle teneur)

Les véhicules sérigraphiés ou banalisés 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.

Art. 8I Véhicules de services des TPG (nouveau)

Les véhicules de service des Transports publics genevois (TPG) et de leurs sous-traitants sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus pour toutes interventions en vue de la maintenance et de la bonne exploitation du réseau de transports publics.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

Commenté [AD(1): Proposition d'ajout d'un nouvel article

Argumentaire

La LaLCR a, à plusieurs reprises, été modifiée afin de permettre à plusieurs utilisateurs, notamment à la police, aux services du feu ou encore au service d'ambulances ou aux transporteurs de détenus, d'emprunter les voies de bus et/ou de tramways. **Il n'existe toutefois aucune base légale formelle tant au niveau fédéral qu'au niveau cantonal permettant aux véhicules de service TPG d'utiliser les voies réservées aux bus.**

S'agissant des voies de tramway, la question est réglée au niveau fédéral. Il faut rappeler que l'utilisation par d'autres véhicules des voies ferrées de tramway dépend de la configuration et de la conception de celles-ci. Si la voie de tramway est séparée physiquement et par sa construction de la chaussée, elle est réservée pour les tramways et ne peut être utilisée par des véhicules automobiles. Si la voie de tramway est intégrée et fait partie de la chaussée, cela dépend de la signalisation locale (marquage) dans le cas particulier. On peut citer dans ce contexte l'article 73 alinéa 1 OR qui prévoit : « Les lignes de sécurité servent aussi à délimiter la chaussée ou les voies de circulation par rapport aux voies ferrées. Elles ne doivent pas être plus longues qu'il n'est nécessaire, compte tenu de la visibilité et de la vitesse habituelle des véhicules. »

En principe, une voie de tramway intégrée à la chaussée ne peut pas être utilisée par des véhicules routiers, si elle est délimitée par une ligne de sécurité. Mais dans le cas de véhicules d'entretien ou de nettoyage il existe une exception ou règle spéciale. **L'article 85 alinéa 3 de l'OCR prévoit : « Pour de justes motifs et à condition d'observer des mesures de sécurité suffisantes, les conducteurs de véhicules spéciaux et de transports spéciaux peuvent déroger aux règles de la circulation ainsi qu'aux obligations indiquées par des signaux ou des marques. Cette règle s'applique par analogie aux véhicules convoyeurs ainsi qu'aux véhicules servant à la construction, à l'entretien et au nettoyage des routes. »**

Si ces conditions sont remplies, un véhicule d'entretien (véhicule de service pour maintenance) a le droit d'utiliser une voie de tramway située sur la route. Cette disposition recouvre également ce type d'interventions.

Or, **l'absence de base légale formelle pour l'utilisation des voies réservées aux bus** est problématique à plusieurs égards. En premier lieu, il est parfois indispensable que les véhicules de service TPG empruntent les voies de bus, ou s'y arrêtent **afin d'y travailler** à proximité et/ou au-dessus, afin d'assurer la continuité des services TPG, en particulier en cas d'intervention sur les lignes aériennes, ou encore sur les distributeurs automatiques de titres de transport. En particulier, certains arrêts TPG ne sont accessibles que par les voies de bus. Citons, à titre d'exemple, les arrêts Bel-Air ou Molard des lignes 2, 7, 10, 12 et 17, ou encore les arrêts Lancy-Bachel Gare.

En second lieu, l'accès à ces voies est nécessaire en cas d'intervention urgente, afin de permettre aux collaborateurs des TPG **d'arriver le plus rapidement possible sur un lieu d'intervention**, sans être bloqués dans le trafic, par exemple en cas d'accident ou d'incident ou encore lorsqu'il est nécessaire, à titre exceptionnel, de relever un agent qui serait en dépassement de son horaire de travail (le dépassement de l'horaire de travail d'un conducteur constitue une infraction pénale au sens de l'art. 24 de la loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics du 8 octobre 1971 (LDT, RS 822.21) ; sont punissables selon cette disposition, tant l'employeur, que le conducteur en infraction).

Par ailleurs, il arrive que des **sous-traitants mandatés par les TPG** doivent également accéder aux infrastructures TPG et/ou intervenir d'urgence pour les mêmes raisons susmentionnées. Les véhicules de ces sous-traitants sont munis d'un badge TPG permettant de les identifier.