

Date de dépôt : 10 octobre 2014

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Alain Meylan, Anne Marie von Arx-Vernon, Vincent Maitre, Bertrand Buchs, Michel Forni, Francis Walpen, Daniel Zaugg, Jacques Jeannerat, Christophe Aumeunier, Beatriz de Candolle, Antoine Barde, Ivan Slatkine, Jacques Béné, Charles Selleger, Guillaume Barazzone, Pierre Conne, René Desbaillets, Pierre Weiss, Fabiano Forte, François Gillet, Fabienne Gautier modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) et la loi sur les routes (L 1 10)

Rapport de M. Pascal Spuhler

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des transports a étudié le PL 10797 lors d'une première séance le 10 septembre 2013, sous l'ancienne législature, puis lors d'une seconde séance, sous la nouvelle législature, le 14 janvier 2014.

La séance du 10 septembre 2013 a été présidée par M. Antoine Droin et la commission a été assistée dans ses travaux par M^{me} Michèle Künzler, conseillère d'Etat, département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME), soit l'ancien département chargé des transports, ainsi que par M. David Favre, secrétaire général adjoint (DIME), M. David Pavageau, directeur, direction des transports collectifs (DGM), et M. Alexandre Prina, directeur, direction de la planification générale (DGM). Le procès-verbal a été tenu M. Gérard Riedi que nous remercions.

La séance du 14 janvier 2014 a été présidée par M. Daniel Zaugg et la commission a été assistée dans ses travaux par M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), M. David Favre, secrétaire général adjoint, DETA, M. Blaise

Hochstrasser, directeur général, direction générale des transports (DGT), M. Alexandre Prina, directeur de la direction de la planification générale, DGT, M. Gérard Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac, DGT, et M^{me} Delphine Gabbaï, juriste, DG. Le procès-verbal a été tenu par M. Aurélien Riondel que nous remercions également.

PL 10797 modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) et la loi sur les routes (L 1 10)

Les 2 coauteurs du PL n'étant pas présents pour la présentation du projet c'est l'un des cosignataires qui le présente, soit M. Antoine Barde, qui explique que l'idée du projet de loi est de se calquer sur deux autres textes législatifs qui sont la loi sur l'aménagement du territoire et celle sur l'énergie. Donc, de faire en sorte que le plan directeur des réseaux soit adopté selon les mêmes méthodes que les autres plans directeurs (plan directeur cantonal et le plan sur l'énergie). La proposition consiste aussi à ce que le plan directeur sur le réseau de transport soit également adopté par voie de résolution et selon les mêmes formes, ce qui ne devrait pas poser de problème et serait une simple adaptation de la loi H 1 50.

M. Barde ajoute que le projet de loi abroge également l'article 12, alinéa 3 (LRTP), qui est un article sur le suivi des projets et des travaux. Il visait à expérimenter l'idée qu'une sous-commission puisse voir, sur place, comment se passent les chantiers. En effet, jusqu'à aujourd'hui, les discussions sont abstraites et les commissaires se rendent rarement sur place. Cet article 12 a été mis à titre expérimental dans la loi, mais il n'a jamais été expérimenté, ce qui est donc difficile à évaluer. Cela étant, il est bien d'aller se rendre compte des choses sur le terrain. Le projet de loi propose ainsi d'abroger l'alinéa 3 de l'article 12 sur l'aspect expérimental. Il serait ainsi possible de mettre en place ce suivi des projets et des travaux.

M^{me} Künzler constate que la modification tient davantage à un allongement du délai d'approbation de trois à six mois. La formulation ne lui pose pas de problème, mais constate qu'elle est variable selon le plan adopté. Quant à la modification du délai, c'est une possibilité qui sous-entend qu'il faudra anticiper près d'une année à l'avance pour présenter le plan, afin de respecter les délais. Elle rappelle que le Conseil d'Etat souhaite de manière générale, au niveau des transports, qu'il y ait trois échelons, un plan mobilité 2030 adopté par le Conseil d'Etat, des plans sur dix ans adopté par voie de résolution et, un cran au-dessous, quelque chose de très concret qui donnerait un vrai plan d'action sur cinq ans pour donner aux députés un vrai moyen d'agir. Concernant le suivi des travaux, des visites peuvent être organisées, mais il n'y en aura pas beaucoup ces prochaines années. Par ailleurs, la

Commission des travaux est également en train de travailler sur la H 1 50. Il faudrait dès lors que les modifications soient coordonnées pour qu'il n'y ait pas de problème. M^{me} Künzler confirme, à un commissaire (L) qui relève l'aspect cosmétique de la formulation, qui s'interroge sur l'utilité d'augmenter le délai et qui est favorable à la suppression de l'article 12 et de sa clause transitoire qui n'a pas été expérimenté jusqu'à présent, que l'article 12 pourrait être supprimé s'il n'est pas utilisé et l'augmentation du délai pourrait faciliter le travail des commissaires, mais on a déjà vu que les délais peuvent être assouplis. En outre, malgré les tensions, le Grand Conseil avait voté le plan directeur qui prévoyait les trois lignes de tram à l'unanimité. Par contre, sur le principe de la formulation, il s'agit de savoir si c'est le Conseil d'Etat qui présente le plan et le Grand Conseil qui l'approuve par voie de résolution ou quelle est la méthode utilisée. M^{me} Künzler prévoit de faire avec une hiérarchie des plans. La différence avec le plan directeur cantonal est qu'il n'a pas été adopté en six mois. C'est uniquement la nouvelle mouture qui a été adoptée en six mois. Par ailleurs, celui-ci est valable dix ans, voire davantage.

M. Favre note que le plan directeur cantonal et la conception générale en matière d'énergie sont cités dans l'exposé des motifs. Ici on ne parle pas de la même chose. On parle des plans directeurs sectoriels, mais que l'on préférerait appeler plans d'action qui sont valables sur la durée d'une législature. Il s'agirait ainsi d'appliquer, avec le projet de loi, les mêmes outils que pour la réforme et l'approbation d'un plan directeur cantonal (ce qui est quand même une autre paire de manches). Cela ne tient pas non plus compte des autres plans directeurs sectoriels qui existent (seuls deux sont traités par le projet de loi). En d'autres termes, il y a une harmonisation sur les plans directeurs cantonaux, mais de seulement deux plans, alors qu'il y en a d'autres. Il serait plutôt préférable qu'il y ait une hiérarchie avec une vision, un plan directeur pluriannuel multimodal et des plans d'actions approuvés par le Grand Conseil par voie de résolution.

Le Président met aux voix l'entrée en matière sur le PL 10797 :

Pour :	8 (2 PDC, 1 L, 2 R, 1 UDC, 2 MCG)
Contre :	2 (2 Ve)
Abstentions :	5 (2 S, 1 Ve, 2 L)

L'entrée en matière est acceptée.

Titre et préambule

Le Président met aux voix le titre et le préambule.

Pas d'opposition, le titre et le préambule sont adoptés.

Article 1

Le Président met aux voix l'article 1.

Pas d'opposition, l'article 1 est adopté

Art. 1, al. 3

Un commissaire (PDC) demande au département à quels autres plans s'accroche le plan directeur du réseau étant donné qu'il a été question d'autres plans sectoriels.

M^{me} Künzler répond qu'il faut le lier, au moins, au plan directeur cantonal et il faudrait des connexions avec d'autres plans de secteurs. Elle donne l'exemple du plan de stationnement, de mobilité douce, du plan de réseau routier, etc. M^{me} Künzler explique que l'on est en train de formaliser pour ce plan quelque chose qui permettra peut-être d'allonger les délais (ce qui est plus confortable pour les députés). Toutefois, dans la situation actuelle, le Grand Conseil aurait déjà dû adopter le plan directeur du réseau. Il y a ainsi un véritable problème de timing et de connexion avec les autres plans directeurs. M^{me} Künzler signale qu'un projet de loi fédérateur pour tous les plans directeurs concernant la mobilité sera ultérieurement proposé par le Conseil d'Etat.

Un commissaire (Ve) ne comprend pas bien pourquoi le délai devrait être allongé. Il aimerait par conséquent savoir si le projet de loi prévoit d'autres modifications notables.

M^{me} Künzler rappelle le contenu de l'article 2, alinéa 2 actuel (LRoutes) : *« Le plan directeur ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois »*. Le projet de loi revient à supprimer la référence au Conseil d'Etat, mais celui-ci devra de toute manière formuler le plan et le mettre en ordre. Dès lors, la formulation ancienne n'est pas forcément moins bonne. Au contraire, elle est plus précise.

M. Favre ajoute qu'il n'y aurait également plus de rapports soumis au Grand Conseil. Cela aurait donc tout de même des conséquences sur ce qui va être adopté, par quelle législature et de quelle manière. En outre, cela n'est fait que pour une partie des plans.

Un commissaire (R) note qu'il est question d'un « rapport » dans la loi actuelle. Il se demande s'il n'y a pas de texte dans le plan directeur et qu'elle serait la différence pour la commission si elle ne reçoit pas de rapport.

M^{me} Künzler pense que, même si cela n'est pas marqué dans la formulation proposée par le projet de loi, c'est le Conseil d'Etat qui devra préparer un rapport avec un plan. Il serait toutefois préférable que cela soit formulé explicitement. M^{me} Künzler précise que, à l'heure actuelle, chaque plan directeur est une publication brochée qui est accompagnée d'un rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil qui présente, de manière résumée, les tenants et aboutissants.

Un commissaire (MCG) va dans le même sens. Le projet de loi est intéressant, mais il propose un gel du projet de loi en attendant le projet de loi annoncé par Conseil d'Etat sur l'ensemble des plans. Les auteurs du projet de loi ont un bon état d'esprit et ces deux objets pourraient être traités en parallèle.

Le Président met aux voix la proposition de geler le projet de loi.

Pour :	Unanimité (2 S, 3 Ve, 1 PDC, 3 L, 2 R, 1 UDC, 2 MCG)
Contre :	–
Abstention :	–

Cette proposition est acceptée.

Les travaux sur ce projet de loi sont repris le 14 janvier 2014 sous la nouvelle législature avec la nouvelle composition de la Commission des transports et en vue du traitement du PL 10797 le Président Daniel Zaugg transmet aux membres de la commission les informations suivantes :

- La commission a traité le PL 10797 en l'absence de son principal signataire. Les débats de la commission se sont focalisés sur des points secondaires et des détails de formulation. Ils ont totalement négligé l'aspect le plus essentiel du projet.
- L'entrée en matière a déjà été votée, la commission se trouve donc en deuxième débat article par article.
- Lors du traitement de l'art. 1, al. 3 (le premier du PL), la commission a décidé de geler le PL.
- Le dégel du PL a été décidé lors de la dernière commission de la précédente législature.

- Etant donné que le PL traite uniquement d'une modification de procédure législative, la commission précédente avait décidé en son temps que l'audition des auteurs et du département était suffisante et qu'il n'y avait pas lieu d'auditionner d'autres entités.

Conscient qu'il est difficile de reprendre le traitement d'un PL en cours de route avec une commission composée en majorité de nouveaux membres, le président propose la procédure suivante :

1. Il commencera par faire lui-même, en tant que coauteur du PL, une présentation des points essentiels du PL.
2. Il passera la parole au département et au conseiller d'Etat pour tout complément d'information qu'ils voudront apporter.
3. Même si l'entrée en matière est déjà votée, il procédera, nouvelle composition de la commission oblige, à un nouveau tour de table général sur le PL.
4. A la suite de celui-ci, il reprendra le vote article par article.

1) PL 10797 modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) et la loi sur les routes (L 1 10)

Le Président présente le PL, qui compte trois articles, à la commission dans sa nouvelle composition. Il lit la nouvelle teneur de l'art. 1, al. 3 de la H 1 50 : « *Le plan directeur du réseau ou ses modifications sont adressés, en vue de leur approbation, au Grand Conseil qui se prononce sous forme de résolution dans un délai de six mois.* » Le Président annonce que le PL apporterait deux modifications : augmentation du délai de traitement de trois à six mois et, ce qui est plus important, mention de l'approbation formelle du GC, au lieu de laisser à ce dernier la possibilité de rédiger des recommandations. Il indique que l'allongement du délai entend à la fois éviter que le GC se trouve devant le fait accompli en raison de l'urgence du traitement du plan directeur et harmoniser la procédure avec celle régissant le plan directeur sur les routes. Le Président déclare que la nouvelle mouture de la loi attribuerait au GC un pouvoir plus important. Il signale que des recommandations ont été envoyées par la GC lors de l'étude du dernier plan directeur du réseau des transports collectifs, mais que la plupart sont restées lettre morte. Il ajoute que le plan directeur cantonal et le plan directeur de l'énergie fonctionnent sur le principe proposé par le PL. Le Président indique par ailleurs que la L 1 10 est modifiée afin que la même procédure soit appliquée pour le plan directeur du réseau routier. Il termine en indiquant que le PL souhaite supprimer l'art. 12, al. 3 de la H 1 50, qui prévoyait la mise en place, de façon expérimentale, d'une sous-commission de suivi. Il précise

que certains commissaires avaient émis le souhait de supprimer purement et simplement cette sous-commission lors des discussions de premier débat.

Une commissaire (Ve) annonce approuver la prolongation du délai telle que voulue par le PL. Elle annonce ne pas avoir d'avis ferme sur la transformation de la possibilité d'émettre des recommandations en obligation de faire approuver les plans directeurs du réseau des transports collectifs et du réseau routier. Enfin, rappelant que les députés ne sont pas des spécialistes de la mobilité, elle se prononce contre la mise en place d'une sous-commission de suivi de l'élaboration réseau, dont le but ne serait pas politique. Elle propose l'amendement suivant : suppression de l'art. 12 de la H 1 50.

Une commissaire (S) commence par souligner les différences qui existent entre le plan directeur cantonal et les plans directeurs du réseau des transports collectifs et du réseau routier. Elle rappelle que le plan directeur cantonal est approuvé par le GC en deux temps : d'abord, par voie de résolution, sur le projet de concept d'aménagement après la mise à l'enquête publique ; ensuite, toujours par voie de résolution, sur le projet final élaboré par le CE prenant en compte différents partenaires parmi lesquels les associations actives dans le domaine de l'aménagement. En ce sens, elle affirme que les modifications proposées par le PL ne proposent pas une harmonisation de la procédure, sur le modèle de celle en vigueur pour le plan directeur cantonal. Rappelant à son tour que les députés ne sont pas des experts de la mobilité, elle estime inopportun de confier la décision finale au parlement. Elle souligne le fait qu'il est important de laisser suffisamment de marge de manœuvre au CE. Elle déclare que le PS ne soutiendra pas la modification de la procédure.

Un commissaire (PDC) annonce qu'il soutiendra la suppression de l'article 12. Concernant le délai de traitement, il rappelle que M^{me} Künzler avait indiqué que l'allongement du délai de trois à six mois pouvait poser problème au CE, raison pour laquelle son avis n'est pas encore défini. Il signale que la commission est capable d'examiner un plan directeur en trois mois et indique que la question de l'autonomie des régies publiques est au cœur de l'actualité. Il rappelle que le GC devra prochainement se prononcer sur un PL du CE ayant été étudié par la Commission de contrôle de gestion sur la surveillance des régies. IL ajoute que le CE devrait prochainement déposer un PL sur la gouvernance des régies autonomes. Pour toutes ces raisons, il propose de suspendre les travaux sur le PL jusqu'au dépôt du PL du CE, qui devrait clarifier la répartition des pouvoirs entre les différentes entités (conseil d'administration, CE, GC).

Un commissaire (UDC) exprime ses doutes sur le fait que les députés disposent des compétences suffisantes pour juger et définir le réseau des transports collectifs.

Le Président souscrit aux remarques exprimées par le commissaire (PDC), mais estime que le PL traite de la procédure d'adoption d'un plan directeur, pas de l'autonomie des régies publiques. Pour lui, les députés ne sont pas des techniciens de la mobilité, mais peuvent tout à fait évaluer un plan directeur, qui, par définition, est un document général définissant des lignes directrices. Il rappelle que les recommandations exprimées par la commission ont toujours été d'ordre général et que ces recommandations peuvent être prises en compte ou interprétées de différentes façon par le CE, il pourrait être inutile que le GC se penche sur les plans directeurs en cas de poursuite de la procédure actuelle.

Un commissaire (EAG) accueille favorablement le PL, auquel il souscrit totalement, avec une petite nuance sur la sous-commission de suivi, dont l'utilité est discutable à ses yeux.

Un commissaire (MCG) estime que la commission se trouve souvent devant le fait accompli lors du traitement des plans directeurs. Il estime que les temps de parcours des trams sont actuellement favorisés par rapport aux temps de trajets des usagers. Pour cette raison, il annonce le soutien du MCG à ce PL.

Un autre commissaire (MCG) est d'avis qu'il serait opportun que le GC s'implique dans la rédaction des plans directeurs. Il rappelle que la mise en place du nouveau réseau de tram en 2011 avait donné lieu à de nombreux textes parlementaires, sans compter plusieurs pétitions, que le PL permettrait d'éviter en traitant des problèmes en amont. Il estime que ce PL permettra aux députés de prendre leurs responsabilités concernant les plans directeurs. Il juge par ailleurs que les députés doivent être en mesure de juger des directions à prendre dans les domaines traités par les commissions dans lesquelles ils siègent. Il est par ailleurs d'avis que le PL ne traite pas de la gouvernance des régies publiques.

Une commissaire (Ve) estime à son tour que le PL ne traite pas de la gouvernance des régies publiques. Elle signale que le GC doit pouvoir exprimer des orientations politiques, mais ne pas définir la matérialisation technique des principes, qui doit revenir aux spécialistes. D'ailleurs, elle rappelle que certains plans directeurs font l'objet d'une large consultation auprès de la société civile, elle est contre le fait que le GC puisse modifier des compromis trouvés avec les acteurs de la mobilité, les plans directeurs

contiennent de nombreux éléments précis et estime que les députés ne doivent pas définir la façon de gérer les carrefours, par exemple.

Le commissaire (PDC) rappelle qu'il est cosignataire du PL et qu'il le soutient. Il estime qu'il faut laisser le temps au CE de mettre en place sa politique. Il affirme, que le PL traite de la répartition du pouvoir entre l'Etat, le GC et les TPG. Le texte entend attribuer plus de pouvoir au GC dans la surveillance des TPG. Il rappelle que le CE devrait redéfinir le rôle des régions publiques avant le mois de juin prochain, moment où seront renouvelés les conseils d'administration des régions. Finalement, il annonce que le PDC soutiendra le PL dans le cas où la commission décidait de le voter ce jour.

M. Hochstrasser annonce que la DGT prévoit deux plans directeurs des transports collectifs, le premier concernant la situation jusqu'à la mise en service du CEVA, le second pour le réseau comprenant CEVA, qui modifiera en profondeur le fonctionnement des transports collectifs à l'échelle de l'agglomération. M. Hochstrasser annonce que la DGT souhaite mener une consultation suffisamment large pour répondre aux attentes de tous les acteurs concernés.

Un commissaire (PLR) soutient le fait que le GC se prononce sur les projets et leurs orientations, afin de définir une politique, ce pour quoi aucune compétence particulière n'est requise. Il estime que le GC et le politique se mêlent désormais de tout et de rien. Pour lui, le politique a fait dériver le projet Unireso. Il indique ne pas avoir été surpris par la démission de M. Bonzon, qui dirigeait une entreprise dite autonome mais qui ne peut fixer ses tarifs, ni décider du tracé de ses lignes, alors qu'elle dispose des compétences dans le domaine. Il rappelle que l'activité des TPG n'a jamais été aussi surveillée qu'actuellement et compare le système à une machine de Tinguely, ne fonctionnant à aucun niveau. Il illustre son discours en rappelant que quatre acteurs doivent s'entendre pour placer un arrêt.

Un commissaire (MCG) précise que le PL ne demande pas aux commissaires de se muer en spécialistes de la mobilité, mais imposera aux députés de travailler plus en profondeur sur le plan directeur du réseau des transports collectifs. En ce sens, il s'agira pour le GC de définir une direction politique, en approuvant la direction proposée par le CE, et en y apportant des modifications le cas échéant.

Le commissaire (EAG) abonde dans le sens du commissaire (MCG), et rappelle que seules les options générales seront discutées par le GC. Il pense qu'il est préférable de traiter les problèmes en amont, plutôt que d'éteindre les incendies une fois qu'ils se sont déclarés et rappelle que plusieurs exemples récents prouvent que le système actuel n'est pas satisfaisant.

Le Président estime que la crainte de voir les députés traiter des moindres petits détails n'est pas fondée. Il rappelle que les plans directeurs définissent les orientations générales et non pas les détails d'application. Il rappelle qu'il serait regrettable que ce ne soit pas la population, dont les députés sont les représentants, qui ait le dernier mot sur les orientations de la politique de mobilité. Le Président s'étonne du manque de confiance en les élus du peuple exprimé par certains commissaires. Il indique que le plan directeur du réseau des transports collectifs donne naissance au contrat de prestations des TPG, qui est tributaire du plan directeur. De ce fait, l'information est divisée en deux parties, raison pour laquelle il estime que le parlement est, dans une certaine mesure, mis devant le fait accompli lors de l'examen du contrat de prestation. Le Président déclare que les plans directeurs sur la mobilité ne traitent absolument pas de la gouvernance des TPG. Il termine en signalant que le système actuel attribue tout le pouvoir au CE. Il estime en outre que le PL laisse le pouvoir au GC de faire confiance au CE.

La commissaire (Ve) signale que tous les usagers des TPG n'ont pas le droit de vote, raison pour laquelle il est important que l'avis de la société civile soit pris en compte. Elle estime que donner plus de pouvoir au GC revient à enlever du pouvoir à la société civile.

Un commissaire (UDC) juge intéressant que le vote du GC ait une valeur juridique plus grande. Il estime ne pas y voir une prise de pouvoir du GC outrageante pour le CE.

Le Président indique que les personnes n'ayant pas le droit de vote n'ont pas leur mot à dire, y compris sur l'organisation des TPG, dont ils utilisent les services. Il signale que le CE ne représente pas plus les personnes sans droit de vote que le GC.

Une commissaire (S) demande ce qui a motivé les auteurs du PL à vouloir changer le système. Elle interprète le PL comme un signe de défiance à l'égard du CE.

Le Président rappelle que tant le système actuel que celui qu'introduirait le PL prévoient que le GC se prononce par voie de résolution. Il signale que, dans le futur système, la résolution aura une forme impérative. Le Président rappelle que la loi demande au GC de « se prononcer » sur le plan directeur de l'énergie et qu'elle dispose que le GC « adopte » le plan directeur cantonal. Il signale que ces formules sont plus fortes, raison qui a motivé les auteurs du PL à proposer une harmonisation des procédures.

Le commissaire (PDC) signale que la marge de manœuvre du GC est limitée lors de l'étude du plan directeur cantonal, car le projet qui lui est soumis relève de la haute horlogerie que tout changement risque de faire

échouer. Par ailleurs, il estime que le PL traite de pouvoir. Il rappelle que la répartition du pouvoir dans la gouvernance des régies sera remise à plat prochainement, raison pour laquelle il propose d'ajourner l'examen du PL de quelques mois.

Le Président rappelle que le parlement est le premier pouvoir de la république. Il illustre sa vision de la répartition du pouvoir dans une démocratie comme suit : le parlement est le conseil d'administration, le CE est la direction et la population, les actionnaires.

M. Barthassat rappelle que les plans directeurs sont établis en consultation avec de nombreux acteurs. Il estime que le système actuel apporte satisfaction. Il ne s'oppose pas fondamentalement au PL, même s'il l'interprète comme une pique du GC à l'égard du CE, qui tire lui aussi sa légitimité du peuple. M. Barthassat rappelle qu'il est dans l'intérêt du CE d'établir sa politique de façon concertée, afin de ne pas s'exposer à de vives oppositions après-coup. Il indique que, poussée à l'extrême, la logique du PL enlèverait tout pouvoir au CE, qui devrait obtenir l'approbation du GC pour toute décision. Rappelant qu'un nouveau CE vient d'entrer en fonction, M. Barthassat souhaiterait que la commission gèle ses travaux quelques mois, voire une année, afin de laisser le temps nécessaire à la nouvelle équipe de mettre en place sa politique. Il rappelle qu'il souhaite que tous les partis et tous les organes de pouvoir s'allient pour travailler ensemble. Il invite la commission à accorder sa confiance au CE. M. Barthassat estime que le PL relève de petites guerres de pouvoir. Il estime que le contexte actuel n'est pas propice à la remise en question de la répartition du pouvoir.

Le Président signale que la prochaine année donnera lieu à l'élaboration du prochain plan directeur et qu'il est important de voter le PL maintenant afin que la nouvelle procédure soit en vigueur lors de son examen, raison pour laquelle il s'oppose à la proposition de gel. Le Président rappelle que les communes et le Codep, qui sont consultés lors de l'établissement des plans directeurs, se sont plaints du fait que leurs remarques n'avaient pas été prises en compte. Il ajoute que le GC devrait avoir le pouvoir d'empêcher le CE de faire fausse route.

M. Favre rappelle que tous les derniers plans directeurs ont fait l'objet d'un examen approfondi par la commission, qui a exprimé ses souhaits dans une résolution dont a tenu compte le département. En ce sens, il estime que le PL ne modifiera pas fondamentalement la situation. M. Favre rappelle que le contrat de prestation des TPG est approuvé par le GC et la Commission des transports, ce qui laisse la possibilité au parlement d'intervenir une nouvelle fois sur la politique des transports collectifs. Il indique par ailleurs que l'ancienne conseillère d'Etat avait souhaité redéfinir le rôle des plans

directeurs et autre documents planificateurs, en rétrogradant certains plans directeurs au niveau de plan d'action, afin de créer de véritable plans directeurs à plus long terme. Il annonce qu'une nouvelle organisation des plans devrait être déposée au printemps prochain, ce qui permettra de redéfinir et d'harmoniser les processus d'approbation. M. Favre signale que les plans directeurs n'ont pas tous la même force législative. Par ailleurs, il se demande si la sous-commission voulue par le PL n'introduirait pas un doublon, en ce sens que la Commission des transports se penche plusieurs fois par année sur la situation des transports collectifs ou des TPG (comptes, budget). Il rappelle à ce titre que le département n'a jamais refusé de venir présenter un sujet à la commission. M. Favre déclare que les recommandations émises par le GC lors de l'examen du plan directeur du réseau des transports collectifs ont été prises en compte par le département lors de la rédaction du contrat de prestations. Il rappelle que les problèmes de l'aménagement des interfaces sont en grande partie liés au bâti, qui ne peut pas être modifié par le CE.

Le Président suggère à la commissaire (Ve) de réviser son amendement afin qu'il supprime véritablement la sous-commission de suivi. Le Président confirme que M^{me} Künzler a toujours souhaité suivre une procédure proche de ce que demande le PL, ce qui n'était pas le cas de M. Cramer. Il annonce qu'une loi ne doit pas être rédigée pour une situation donnée et qu'elle survit aux personnes. Il rappelle que ce n'est pas parce qu'une entité dispose d'un pouvoir qu'elle en use forcément. Concernant la durée des délais, le Président est ouvert à fixer les délais de traitement par le GC à trois mois, pour autant que cela soit le même pour le plan directeur du réseau de transports collectifs et celui du réseau routier.

M. Prina annonce qu'il serait regrettable que les délais d'approbation du plan directeur du réseau des transports collectifs passent à six mois, car la rédaction du nouveau plan directeur devrait commencer avant même la fin de la deuxième année de mise en place de l'ancien. Il accueillerait favorablement la réduction du délai d'étude du plan directeur du réseau routier à trois mois.

Le Président propose d'amender l'art. 1, al. 3 comme suit : « Le plan directeur du réseau ou ses modifications sont adressés, en vue de leur approbation, au Grand Conseil qui se prononce sous forme de résolution dans un délai de **trois mois** ~~six mois~~. »

La commissaire (Ve) retire son amendement. Elle note que la sous-commission de suivi n'a pas été mise en place dans les délais prévus par la loi.

Le commissaire (PDC) propose le gel du PL pour une durée de six mois.

Le Président, après s'être étonné que le gel soit adjoint d'une durée, met aux voix la proposition.

Le gel du PL est refusé par 9 voix (1 EAG, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG) contre 6 (3 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 PLR) et aucun abstention.

Le Président procède au vote article par article.

L'amendement du Président à l'art. 1, al. 3 est accepté à l'unanimité (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG).

L'art. 1, al. 3 est accepté par 11 voix (1 EAG, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG) contre 2 (S) et 2 abstentions (1 S, 1 Ve).

Le Président ouvre le débat sur l'art. 6, al. 2, let. e (nouvelle). M. Prina lit l'ensemble de l'article concerné.

Un commissaire (PLR) s'oppose à l'ajout de cette lettre. Il rappelle que les plans directeurs ne contiennent pas d'éléments budgétaires. Il se demande quel était le but de l'ajout de cette lettre.

Le Président répond que cet article traite du contrôle parlementaire en général et reconnaît ne plus se rappeler de la finalité de cet ajout.

La commissaire (Ve) abonde dans le sens du commissaire (PLR). Elle rappelle que la Commission des finances se charge déjà d'examiner la question du suivi financier.

Le Président rappelle que l'exposé des motifs indique que : « *De plus, au vu des montants engagés pour développer le réseau des transports collectifs, un contrôle parlementaire doit s'exercer sur le suivi financier des projets y relatifs.* » Le Président rappelle que le PL demande à ce que le suivi financier soit ajouté au rapport que le CE soumet au GC tous les deux ans.

M. Favre annonce que le GC procède déjà à un suivi financier des projets et de l'exploitation. Il estime qu'il est inapproprié d'ajouter un doublon.

Le commissaire (PLR) estime que la volonté du législateur était de prendre en compte les coûts induits par les plans directeurs lors de leur examen. Il rappelle que le parlement dispose déjà d'un contrôle budgétaire intégral. En ce sens, il estime que l'ajout de cette lettre est superfétatoire. Il invite les commissaires à refuser l'ajout de la lettre e).

Un commissaire (UDC) souhaiterait que le département précise quelle est la différence entre l'actuelle lettre d « *les modalités de financement des nouvelles infrastructures et de l'exploitation du réseau* » et la future lettre e « *le suivi financier* ».

Le Président répond que les modalités de financement se réfèrent au futur alors que le suivi financier s'applique à la situation présente.

M. Favre répond que les suivis financiers sont déjà soumis au GC, raison pour laquelle il suggère à la commission de refuser l'ajout de cette lettre.

L'art. 6, al. 2, let. e est refusé à l'unanimité (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG).

L'art. 12 est accepté par 9 voix (1 EAG, 1 PDC, 2 PLR, 2 UDC, 3 MCG) contre 3 (2 S, 1 Ve) et 2 absentions (PLR).

Un commissaire (UDC) propose d'amender la proposition de modification de l'art. 2, al. 2 (L 1 10) comme suit : « *Le plan directeur ou ses modifications sont adressés, en vue de leur approbation, au Grand Conseil qui se prononce sous forme de résolution dans un délai de **trois mois six mois**.* ».

L'amendement est accepté à l'unanimité (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG).

L'art. 2, al. 2 tel qu'amendé est accepté par 10 voix (1 EAG, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG) et 4 abstentions (2 S, 1 Ve, 1 PLR).

Art. 2 : pas d'opposition accepté.

Le Président met aux voix le PL dans son ensemble tel qu'amendé.

Les commissaires acceptent le PL 10797 tel qu'amendé par :

Pour :	10 (1 EAG, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)
Contre :	1 (1 Ve)
Abstentions :	3 (2 S, 1 PLR)

Mesdames et Messieurs les députés, au nom de la commission, nous vous remercions par avance de bien vouloir soutenir ce projet de loi.

Projet de loi (10797)

modifiant la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) et la loi sur les routes (L 1 10)

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

Art. 1 Modifications

¹ La loi sur le réseau des transports publics (LRTP), du 17 mars 1988, est modifiée comme suit :

Art. 1, al. 3 (nouvelle teneur)

³ D'entente avec les entreprises exploitant des lignes de transports publics, le Conseil d'Etat établit un plan directeur du réseau qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle. Le plan directeur du réseau ou ses modifications sont adressés, en vue de leur approbation, au Grand Conseil qui se prononce sous forme de résolution dans un délai de trois mois.

Art. 12 Suivi des projets et des travaux (nouvelle teneur de la note) et al. 3 (abrogé)

* * * *

² La loi sur les routes (LRoutes), du 28 avril 1967, est modifiée comme suit :

Art. 2, al. 2 (nouvelle teneur)

² Le plan directeur ou ses modifications sont adressés, en vue de leur approbation, au Grand Conseil qui se prononce sous forme de résolution dans un délai de trois mois.

Art. 2 Entrée en vigueur

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