

Date de dépôt : 2 mars 2010

Rapport

de la Commission législative chargée d'étudier la validité de l'initiative populaire 144 « Pour la mobilité douce (Initiative des villes) »

Rapport de M^{me} Loly Bolay

- | | |
|---|-------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 4 septembre 2009 |
| 2. Dépôt du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 4 décembre 2009 |
| 3. Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la Commission législative, au plus tard le | 4 juin 2010 |
| 4. Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 4 mars 2011 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 4 mars 2012 |

Mesdames et
Messieurs les députés,

La validité de l'IN 144 « Pour la mobilité douce (initiative des villes) » a été étudiée par la Commission législative (ci-après : « la commission ») lors de sa séance du 22 janvier 2010, sous la présidence de M^{me} Emilie Flamand.

Comme à son habitude, la commission législative a examiné l'IN 144 sous l'angle de la recevabilité, à savoir si les exigences posées par la Constitution, la loi ou le droit supérieur étaient respectés.

Ont également assisté aux séances de la commission :

- M. Fabien Mangilli, secrétaire scientifique, secrétariat général du Grand Conseil ;
- M. David Hofmann, directeur-adjoint, Direction des affaires juridiques de la chancellerie ;
- M. Frédéric Scheidegger, secrétaire adjoint, Département de la sécurité, de la police et de l'environnement.

La commission a auditionné trois représentants du comité d'initiative : M^{me} Andréa von Maltitz, MM. Philippe de Rougemont et Thibault Schneeberger.

Le procès-verbal a été tenu par M. Christophe Vuilleumier. Qu'ils soient tous remerciés pour leur collaboration efficace.

Audition de M^{me} Von Maltitz et de MM. de Rougement et Schneeberger

D'emblée, les personnes auditionnées rappellent que le but de l'initiative est la liberté de transport afin de pouvoir créer une véritable égalité entre les modes de transport sur le réseau routier. Ils insistent sur la nécessité de créer des aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, afin d'offrir un réseau complet et sécurisé aux habitants du canton. Ils ajoutent qu'un avis de droit a été rédigé par les initiants et font remarquer que la commission 5 de la constituante va dans le sens des ces derniers.

Un député (L) s'inquiète quant à l'exécutabilité de l'IN 144, et pense en particulier au délai de huit ans et sa mise en œuvre, ce qui peut, insiste-t-il, paraître difficilement réalisable. Par ailleurs, il se pose la question du respect du droit supérieur, particulièrement au niveau de la relation entre le plan directeur de la mobilité douce demandé par l'Initiative 144 et le plan directeur cantonal.

Une députée (S) demande de précisions quant au terme mentionné à l'article 1 « *à l'intérieur du canton et avec les régions voisines* ».

Les initiants répondent que, d'une part le Conseil d'Etat (CE) dans son rapport ne dit pas que l'Initiative 144 n'est pas inexécutable. Ils ajoutent que la perception de la liberté du choix se fait en fonction des risques. Pour le reste, ils estiment que le texte de l'initiative demeure assez souple pour pouvoir coller au plan directeur cantonal.

S'agissant de la disposition à l'article 1, les personnes auditionnées, précisent qu'il est important de réfléchir dans une optique régionale, notamment dans le domaine de la mobilité douce. Dans ce contexte, ajoutent-ils, les infrastructures sur le territoire genevois peuvent inciter les voisins vaudois et français à en faire de même.

Rectification du texte de l'IN 144

Dans son rapport (pp. 7-8), le CE relève qu'il faut procéder à une rectification formelle du texte de l'article 2, dont la numérotation et la hiérarchisation ne correspondent pas aux règles formelles relatives aux textes publiés dans le Recueil officiel systématique de la législation genevoise (RS/GE).

Questionnés par la présidente à ce sujet, les initiants ne voient aucun inconvénient à la rectification.

Cette rectification formelle de l'article 2 sera effectuée par la Chancellerie après le vote populaire.

Discussion et vote :

Pour certains commissaires, cette initiative pourrait poser des problèmes d'exécutabilité. Par ailleurs, ils soulignent que de nombreux points importants restent sans réponse de la part du CE.

Au vote, l'unanimité est faite quand aux questions répondant aux critères de conformité du genre, de la forme et de l'unité de la matière.

S'agissant de la conformité au droit supérieur et à l'exécutabilité, aucun commissaire n'a voté contre.

Au vue de ce qui précède, je vos prie, Mesdames et Messieurs les députés de suivre les conclusions de la Commission législative et de déclarer cette initiative valide.

Votes de la commission

1. Unité de la forme (L'IN 144 respecte-t-elle l'unité de la forme ?)

Oui : 9 (1 S, 2 Ve, 1 PDC, 1 R, 2 L, 1 UDC, 1 MCG)

A l'unanimité.

2. Unité du genre (L'IN 144 respecte-t-elle l'unité du genre ?)

Oui : 9 (1 S, 2 Ve, 1 PDC, 1 R, 2 L, 1 UDC, 1 MCG)

A l'unanimité.

3. Unité de la matière (L'IN 144 respecte-t-elle l'unité de la matière ?)

Oui : 9 (1 S, 2 Ve, 1 PDC, 1 R, 2 L, 1 UDC, 1 MCG)

A l'unanimité.

4. Conformité au droit supérieur (L'IN 144 est-elle conforme au droit supérieur ?)

Oui : 5 (1 S, 2 Ve, 1 PDC, 1 MCG)

Non : 0

Abst. : 4 (1 R, 2 L, 1 UDC)

5. Exécutabilité (L'IN 144 est-elle exécutable ?)

Oui : 6 (1 S, 2 Ve, 1 PDC, 1 L, 1 MCG)

Non : 0

Abst. : 3 (1 R, 1 L, 1 UDC)

Vote final : L'IN 144 doit-elle être déclarée valide ?

Oui : 9 (1 S, 2 Ve, 1 PDC, 1 R, 2 L, 1 UDC, 1 MCG)

A l'unanimité.

L'IN 144 est donc déclarée valide.

Secrétariat du Grand Conseil

IN 144

Lancement d'une initiative

Le comité d'initiative a lancé l'initiative populaire cantonale intitulée « Pour la mobilité douce (Initiative des villes) », qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d'examen des initiatives prévus par la loi.

- | | |
|---|-------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 4 septembre 2009 |
| 2. Dépôt du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 4 décembre 2009 |
| 3. Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la Commission législative, au plus tard le | 4 juin 2010 |
| 4. Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 4 mars 2011 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 4 mars 2012 |

Initiative populaire cantonale

« Pour la mobilité douce (Initiative des villes) »

Les soussignés, électrices et électeurs dans le canton de Genève, en application des articles 64 et 65B de la constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, et des articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative.

Projet de loi créant la loi sur la mobilité douce

Le Grand Conseil de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Art. 1 Principe

¹ Les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir un réseau complet et sécurisé au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines.

² Le Conseil d'Etat établit un Plan directeur cantonal du réseau de mobilité douce qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle, dans le respect des compétences communales. Le Plan directeur cantonal 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 trois mois.

Art. 2 Offre de base

Au plus tard huit ans après l'adoption du Plan directeur cantonal du réseau de mobilité douce, l'offre répondant au moins aux objectifs suivants est réalisée par étapes dans tout le canton:

¹ Des pistes cyclables continues, directes et sécurisées sont aménagées pour tout le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce.

² Des stationnements pour vélos, sécurisés et abrités des intempéries, sont réalisés en nombre suffisant aux principaux arrêts de transports publics et aux abords des lieux d'activités.

³ Des traversées piétonnes attractives et sécurisées sont réalisées en nombre suffisant sur l'ensemble du réseau de routes primaires et secondaires. Des

flots sont installés pour permettre une traversée piétonne sécurisée en deux temps.

⁴ La régulation des carrefours est conçue pour encourager la mobilité douce.

Art. 3 Financement

¹ Le financement est assuré par les autorités cantonales et municipales.

² L'Etat participe au financement des aménagements réalisés par les communes, pour autant qu'ils soient inscrits au Plan directeur du réseau de mobilité douce prévu par l'article 1, alinéa 2.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Pour la mobilité douce (Initiative des villes)

L'Initiative des villes vise à faciliter et sécuriser les modes de déplacement les plus économes en espace public, en énergie et les moins polluants: le vélo et la marche.

L'initiative introduit la mobilité douce dans la loi. Elle prévoit un plan directeur de la mobilité douce établi par l'Etat et révisé à chaque législature.

Les aménagements prévus par l'initiative (pistes cyclables, stationnements abrités, traversées piétons sécurisées) aideront à réaliser le principe du libre choix du mode de transport.

La moitié des déplacements motorisés individuels sont des trajets de moins de 5 km, soit au maximum vingt minutes à vélo.

Développer les aménagements pour la mobilité douce, c'est permettre aux déplacements individuels non motorisés de redécoller à Genève.