

Date de dépôt : 17 août 2021

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Thierry Cerutti, Florian Gander, André Python, Daniel Sormanni, Ana Roch, Danièle Magnin, Sandro Pistis, Francisco Valentin, Françoise Sapin, Jean-Marie Voumard modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)

Rapport de M^{me} Marjorie de Chastonay

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié ce projet de loi durant la séance du 15 juin 2021 sous la présidence de M. Alexandre de Senarclens. Le procès-verbal a été tenu avec exactitude par M^{me} Laura Diallo que nous remercions.

A assisté aux débats : M. David Favre, directeur général, OCT (DI).

Séance du 15 juin 2021 : présentation de M. Thierry Cerutti, auteur

M. Cerutti déclare que le PL 12734 est **innovateur et démocratique**. Il dit que le Grand Conseil ne doit pas subir le dictat d'un conseiller d'Etat, quel qu'il soit. Cela concerne les lois sur les restrictions de la circulation. Aujourd'hui, seuls les véhicules motorisés sont tenus de payer un impôt très cher.

Le projet de loi demande l'introduction d'un nouvel alinéa 2 à l'article 2, qui dit que *« toute restriction de la circulation sur les routes des réseaux routiers primaire et secondaire de nature à péjorer fortement la fluidité du trafic est subordonnée à un préavis favorable du Grand Conseil, à l'exception des manifestations temporaires de 5 jours »*.

Lorsqu'il y a des travaux et des manifestations, on ne va pas demander chaque fois au Grand Conseil une dérogation et un avis pour perturber la fluidité du trafic pour des durées de 2 à 5 jours. Ce projet est simple, applicable rapidement, pragmatique et plein de bon sens. L'auteur invite les commissaires à l'accepter.

Questions des députés

Q (PDC) : Comment cela fonctionnerait-il en termes de procédure ?
R (M. Cerutti) : Lorsque le Conseil d'Etat a des décisions à prendre concernant des modifications du trafic, il travaille avec son département, il en étudie les conséquences, puis il demande des urgences que les députés votent. Le délai est au maximum d'un mois, donc c'est tout à fait réalisable.

Q (S) : Il n'est pas sûr que ce soit aussi facile que ça. On a déjà traité d'un tel projet de loi qui demandait l'accord du Grand Conseil sur les restrictions de circulation et qui a été balayé il y a quelques années. Il n'est pas opportun de reparler exactement de la même chose.
R (M. Cerutti) : La gauche revient aussi toutes les années avec des projets de lois qui ont déjà été déposés et débattus. L'air du temps change, il n'y avait pas les mêmes problématiques il y a 10 ans qu'aujourd'hui. Il convient de ressortir certains sujets de temps en temps.
R (M. Favre) : Le député S fait référence au **PL 11018** du MCG, déposé le 28 août 2012, qui demandait l'ajout de l'article 2, alinéa 2 (nouveau) suivant :

« toute interdiction ou restriction de la circulation sur les routes des réseaux routiers primaire, secondaire et de quartier est subordonnée à un préavis favorable du Grand Conseil, à l'exception des manifestations temporaires ».

Lors de son étude, la commission des transports avait refusé d'entrer en matière selon son rapport PL 11018-A du 9 avril 2013, à la suite de quoi le Grand Conseil avait décidé le 16 mai 2013 de renvoyer à nouveau ce PL à la commission des transports par 43 oui contre 33 non et 1 abstention. Sur la base du rapport de la commission des transports du 1^{er} mars 2019, le Grand Conseil rejetait cette proposition en premier débat par 65 non contre 17 oui. Cela a été abordé pour la dernière fois en mars 2019.

R (M. Cerutti) : Il propose d'entendre le département, le TCS et l'ATE.

Q1 (PLR) : Est-ce que cela veut dire que, chaque fois que le Grand Conseil devra se prononcer, le MCG demandera l'urgence ?
R (M. Cerutti) : C'est le Conseil d'Etat qui demande les urgences.

Q2 (PLR) : Est-ce que cela signifie qu'à chaque session, on se prononcera sur des fermetures de route ? **R (M. Cerutti) :** Il estime que le Conseil d'Etat ne perturbe pas régulièrement la circulation avec de nouvelles mesures. **R (M. Favre) :** En matière de masse, la plupart des chantiers durent plus de 5 jours ; ça veut dire que c'est le Grand Conseil qui devra définir si on peut faire des chantiers ou pas. Il y en a plus de 4 000 par année à Genève qui concernent l'office cantonal des transports. Le nombre de travaux qui perturbent la circulation à Genève est gigantesque. Ce serait un travail à plein temps d'une commission qui siège toutes les semaines. **On a un problème de constitutionnalité car la séparation des pouvoirs n'est pas respectée** et il ne sait pas sur quelle base on saisirait le parlement pour lui demander un préavis.

Discussion interne

R (Le président) : Il ajoute qu'il faudrait interpréter les termes « péjorer » et « fortement ».

R (MCG) : Il rappelle qu'à l'époque, il y avait un service des grands travaux qui synchronisait et ordonnait les travaux sur les voiries de l'ensemble du canton. Le maillon faible que soulève ce PL est celui-ci. **Il pense aussi qu'il y a une problématique de séparation des pouvoirs, mais qu'il faut gérer cette question.** Actuellement, il y a certaines rues où il vaudrait mieux interdire la circulation. Le département devrait réfléchir à cette proposition et peut-être venir avec une contre-proposition en évitant l'écueil qu'a soulevé M. Favre et qui est pertinent.

R (M. Favre) : Il explique que depuis plusieurs années, un service s'occupe des chantiers et qu'ils ont mis en place une plateforme qui coordonne l'ensemble. Cela reste très complexe vu la masse. Il y a des milliers d'interventions chaque jour entre Swisscom, les SIG, la maintenance et les travaux de fond qu'on essaie de synchroniser. On a un territoire qui est restreint avec plein de projets et on ne peut pas faire des miracles. **On essaie de temporiser les chantiers pour qu'ils ne se déroulent pas en même temps. L'été est la période la plus propice, car c'est là que ça fait moins de dégâts, mais tout chantier a un impact sur la mobilité. Si on empêche des chantiers, Genève ne peut plus créer d'infrastructures et entretenir ses canalisations et réseaux.** On a encore beaucoup à faire sur ce point et on améliore les processus de manière continue. Il y a aussi le fait que les entreprises sont rarement conformes aux directives qu'on leur donne et qu'il n'a pas une brigade de 50 personnes qui passent leur temps à contrôler que les directives s'appliquent. Pour les chantiers stratégiques, il y a une

coordination spéciale avec les SIG, les TPG, le génie civil, la Ville de Genève, les communes concernées et Swisscom. Il y a aussi toute la coordination des chantiers en sous-sol ; ce sont d'autres organismes qui gèrent cela. On peut encore largement améliorer les choses, on y tend, mais c'est une question de ressources et de masse de chantiers à gérer en même temps.

R (Ve) : Il trouve qu'avec ce projet de loi, le MCG met le doigt sur le fait qu'il y a un manque de ressources à l'OCT pour gérer tous les chantiers de mobilité. Il est favorable à entrer en matière sur ce projet de loi et à remplacer son contenu par une augmentation d'une quinzaine de postes à l'OCT, ce qui permettrait de fluidifier le trafic et d'accompagner tous les projets de mobilité douce.

R (UDC) : Il indique qu'il avait déposé deux motions à la commission des travaux pour un coordinateur de chantier. La deuxième mouture a été acceptée légèrement amendée. Ce n'est pas nouveau, il y a bien un problème de coordination de chantier. On le voit avec les travaux qui ont démarré sur le pont du Mont-Blanc. Il trouve qu'il est dommage de ne pas avoir profité de la période du Covid pour faire ce genre de gros travaux quand les gens travaillaient à la maison. Il y a un manque d'anticipation. **R (M. Favre) : Comment aurait-on pu anticiper la durée de la période du Covid pour planifier le chantier** ou le fait qu'on ait une période comme celle-là pour faire avancer les chantiers ? Il assure que, même s'il est long, la coordination de ce chantier a été gérée impeccablement et que tous les acteurs se sont coordonnés. C'est un chantier géré de façon exemplaire en matière de coordination. Quand on parle de coordination de chantier, il ne suffit pas de mettre des ressources. De toute façon les chantiers perturbent. On a choisi de faire une grosse phase et de perturber durant la période estivale.

Q (UDC) : Comment vont-ils faire s'il y a les fêtes de Genève début août ? **R (M. Favre) : Le chantier va continuer ; le pont n'est pas intégralement fermé. Le système de feux permet de réguler le trafic, qui va être moindre durant l'été.** Ce sont des chantiers lourds et celui-là a été trop repoussé ; à un moment donné, on n'a pas le choix. L'étanchéité est une question de sécurité. Le « U lacustre » vient se greffer là-dessus, mais ce sont avant tout des travaux d'étanchéité. On en profite pour finaliser ce « U lacustre » qui est un des éléments clés pour les automobilistes. C'est un projet routier de fluidification du trafic et dès fin septembre on n'y touchera plus.

Q1 (MCG) : Il demande si les équipes du département ont barre sur des chantiers privés de construction qui ont un impact sur la voirie. **R (M. Favre) : Il répond que s'ils ont un impact sur la voirie et sur la**

mobilité, ils sont gérés par le département. R (MCG) : Il trouve que le chantier du pont du Mont-Blanc est du bon boulot et que l'impact sur la fluidité est mineur comparé à l'importance du travail en cours.

R (S) : Elle réagit à la proposition du député Ve. Elle souscrit à la volonté de renforcer en termes de personnel le DI, mais pense qu'il y a peut-être d'autres services que la coordination des chantiers qui auraient besoin de renfort. **D'un point de vue légistique, il n'est pas possible de modifier ce projet de loi pour ajouter des postes supplémentaires. Ce sont des postes qui sont votés au budget. Elle invite les commissaires à refuser l'entrée en matière sur ce texte qui est absurde.**

R (M. Favre) : Il informe que le droit fédéral prévoit que la police peut gérer toute manifestation jusqu'à une durée de 8 jours sur le territoire. Ce serait une dérogation du droit fédéral et ce serait au Grand Conseil de s'occuper des mesures prises par la police en matière de circulation.

Vote

Le président met aux voix l'entrée en matière sur le PL 12734 :

L'entrée en matière sur le PL 12734 est refusée par 12 NON (1 UDC, 2 PDC, 3 S, 4 PLR, 2 Ve), 1 OUI (1 MCG) et 0 abstention.

Conclusion

Mesdames et Messieurs les députés, **ce projet de loi crée des problèmes de constitutionnalité** (non-respect de la séparation des pouvoirs), manque de base légale et surtout génère une mise en application de la procédure complexe et longue.

Pour toutes ces raisons, la majorité des membres de la commission des transports vous invite à refuser ce projet de loi 12734.

Projet de loi (12734-A)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)

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. 2, al. 2 (nouveau, l'al. 2 ancien devenant l'al. 3)

² Toute restriction de la circulation sur les routes des réseaux routiers primaire et secondaire de nature à péjorer fortement la fluidité du trafic est subordonnée à un préavis favorable du Grand Conseil, à l'exception des manifestations temporaires de 5 jours.

Art. 2 Entrée en vigueur

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