



*Date de dépôt : 25 avril 2023*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de Florian Gander, Daniel Sormanni, Jean-Marie Voumard, Ana Roch, Thierry Cerutti, Patrick Dimier, François Baertschi, Sandro Pistis modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Pour dépolluer nos routes de toute influence idéologique néfaste)**

*Rapport de Fabienne Monbaron (page 3)*

## **Projet de loi (13066-A)**

**modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05)** *(Pour dépolluer nos routes de toute influence idéologique néfaste)*

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. 3 (nouveau)**

<sup>3</sup> Le Grand Conseil de la République et canton de Genève est compétent pour légiférer en vue de restreindre ou de modifier les décisions prises par le département conformément à l'article 2, alinéa 1, de la présente loi.

### **Art. 2      Entrée en vigueur**

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

## Rapport de Fabienne Monbaron

La commission des transports s'est réunie à 3 reprises pour étudier le projet de loi 13066. Les séances ont été présidées par MM. Alexandre de Senarclens et Thomas Wenger. Ont assisté à tout ou partie des travaux : MM. Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint (DI), Olivier Caumel, directeur régional (OCT-DI), David Favre, directeur général (OCT-DI), et Thierry Messenger, directeur (OCT-DI), ainsi que M<sup>mes</sup> Chrystelle Charat, directrice d'unité (OCT-DI), M<sup>me</sup> Séverine Brun, ingénieure (OCT-DI), et Delphine Aboun-Gabbaï, juriste (OCT-DI). Les procès-verbaux ont été tenus par M<sup>me</sup> Lara Tomacelli et M. Maurice Sila, qu'ils en soient ici remerciés.

### Présentation du projet par son auteur, M. Florian Gander

M. Gander explique qu'au cours de ses trois législatures, il s'est rendu compte des tensions qui peuvent survenir, notamment en matière de mobilité. Il a constaté que le conseiller d'Etat chargé de cette dernière a des idées variées, mais que celles-ci ne sont pas validées par le parlement. Son projet de loi représente donc un garde-fou. Il prend pour exemple les pistes cyclables apparues pendant la nuit, sans concertation, pendant le covid. Par le passé, avec les anciens conseillers d'Etat, la fameuse guerre des transports entre mobilité « douce » et « dure » avait été apaisée, mais celle-ci semble redémarrer.

La constitution dispose clairement que le citoyen doit pouvoir choisir son mode de transport, sans en prêter un par rapport à un autre. Il relève qu'une famille, par exemple, ne va pas faire ses courses en vélo-cargo avec les enfants en remorque. On sait par ailleurs que les véhicules à moteur deviennent moins polluants avec le développement des moteurs électriques ou hybrides.

Il est question ces temps de 300 rues qui passeraient à 30 km/h, le parlement n'a pas de décision à prendre, c'est une compétence du Conseil d'Etat ; peut-être que le prochain Conseil d'Etat reviendra en arrière. Ce sont de grandes décisions qui sont prises, et parfois elles s'annulent mutuellement, sans débat et relèvent du fait accompli. Il estime que cela est nuisible au canton et à la crédibilité des autorités par rapport à la population qui les élit, car celle-ci n'est pas écoutée. Le projet de loi vise donc à faire en sorte que le Grand Conseil soit le garde-fou des grandes modifications prises sans concertation.

M. Gander relève que l'on évoque souvent la LMCE, mais c'est un fourre-tout. On parle de mobilité cohérente et équilibrée, mais là, elle est déséquilibrée, les nouvelles mesures causent des levées de boucliers et c'est malsain pour le canton. Il se dit que tous les moyens de transport avec

émissions sont coupables, alors que tout le monde n'a pas le choix de les utiliser. En agissant ainsi, on dresse une partie de la population contre les autres usagers. Pour lui, le fait que chaque changement de gouvernement peut tout changer n'aide pas à avoir une politique lisible. Il estime qu'il faut suivre la direction décidée en amont, sans politique du fait accompli.

Le projet de loi ajoute donc un article qui permet, si l'on voit quelque chose d'excessif, comme la fermeture de la rue de Carouge ou les pistes cyclables covid sur lesquelles les députés n'ont pas été consultés, que le Grand Conseil ait le dernier mot. Toujours dans l'intérêt des résidents du canton, et dans le but d'apaiser la guerre des transports.

### ***Discussion et questions des députés***

Un député Ve aimerait savoir comment M. Gander imagine le processus en pratique.

M. Gander explique que l'idée serait que le parlement puisse s'autosaisir, cela pourrait passer par un préavis, positif ou négatif, mais l'important est qu'il y ait une discussion. Cela peut concerner les 300 rues qui passeraient à 30 km/h ou, par exemple, le cas où le conseiller d'Etat chargé de la mobilité voulait rendre les voies de bus accessibles aux voitures et motos ; c'est pour cela que ce projet de loi n'est ni de gauche ni de droite.

Le député Ve ne fait pas la même lecture de la loi que M. Gander. Il cite l'art. 2, al. 1 de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, qui dispose que « *le département chargé des transports est compétent en matière de gestion de la circulation, notamment pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes [...].* » C'est donc un choix administratif, appartenant à l'exécutif, sur lequel le projet de loi propose une forme de référendum parlementaire. Les décisions du Conseil d'Etat sont pourtant prises sous forme d'arrêtés, publiés, ils ouvrent la voie du recours aux tribunaux administratifs. Il y a donc pour lui un problème de séparation des pouvoirs avec cette proposition. Et pourquoi appliquer cette forme de référendum parlementaire à la circulation et pas à d'autres domaines ? Le projet pose enfin des questions de pérennité et de stabilité, puisque le Grand Conseil pourrait changer les mesures prises à tout moment en fonction des changements de majorité. Il comprend donc l'intention, mais ne voit pas comment la réaliser.

M. Gander explique que le Grand Conseil pourrait s'autosaisir si un débordement excessif du gouvernement pose problème et ne va pas dans le sens des intérêts du canton. Le but est par exemple d'éviter la fermeture d'une route faite sans consulter la commission. Le Conseil d'Etat pourrait cependant

au contraire faire valider son choix a priori en demandant un préavis de la commission et du Grand Conseil. Toute l'idée tourne en fait autour de la discussion, dans le but d'apaiser cette guerre des transports qui a recommencé.

Un député PLR a deux questions. Il comprend la démarche sur le fond, qui lui semble venir des pistes cyclables faites en une nuit et des nouvelles limitations à 30. Il se demande cependant s'il est nécessaire de changer ce que dit la loi sur la compétence. Après tout, le parlement peut toujours faire un projet de loi pour contrecarrer une action s'il l'estime nécessaire, il ne voit donc pas en quoi M. Gander ne peut pas faire ce que demande l'art. 2, al. 3 de son projet de loi. De plus, il y a en règle générale plus de continuité dans l'action du Conseil d'Etat que dans celle du Grand Conseil. Il a lui-même, comme beaucoup d'autres, beaucoup reproché son action à M. Dal Busco, mais ce dernier se réfère à une loi acceptée par le peuple et considère faire ce que le peuple veut.

M. Gander répond qu'effectivement, le Grand Conseil peut déposer des projets de lois, mais que le délai de traitement pose problème, à moins d'un vote immédiat sur le siège, ce qui est extrêmement rare. Cependant, il pense que, si le Grand Conseil avait été prévenu 6 mois à l'avance du projet des pistes cyclables, il aurait eu le temps de traiter le sujet et de le valider ou non, tandis que corriger après coup ce qui a été fait est extrêmement difficile : personne ne va déposer de projet de loi pour supprimer les pistes cyclables. Le but est donc d'éviter le fait accompli contre lequel on ne peut rien faire.

Le député PLR note qu'un recours a été déposé contre ces pistes cyclables. Il trouve ces dernières détestables, mais trouve aussi bizarre de dire qu'il y a un manque de compétence pour agir contre. Il répète de plus que le Conseil d'Etat se réfère continuellement à la loi et à la volonté populaire pour justifier son action.

Son collègue PLR est entièrement d'accord lui. Il trouve choquante la manière dont les pistes cyclables covid ont été aménagées, et note de plus que le TCS a gagné un recours. Il y a cependant un problème de formulation dans ce projet de loi. Au fond, il est demandé au Grand Conseil de faire tout le réglage de la circulation, soit le travail du gouvernement.

M. Gander aimerait viser surtout les grands projets, il admet qu'il est complexe de rédiger un projet de loi, et accepte volontiers les compétences en la matière des autres députés. Concernant les fermetures temporaires, celles-ci ne seraient bien sûr pas visées, et il rappelle que son parti avait déjà proposé un projet de loi dans le passé, refusé, qui précisait bien qu'il ne visait que les fermetures pérennes. C'est donc l'idée du présent projet de loi de donner un

droit de regard au Grand Conseil sur les fermetures pérennes, comme celle de la rue de Carouge.

Un député EAG se demande en quoi mêler le Grand Conseil à ces questions va pacifier les débats, les dépolitiser et empêcher les idéologies de s'en mêler, sachant que c'est justement au parlement que s'affrontent les idéologies.

M. Gander répond que la guerre des transports a lieu, non pas au parlement en lui-même, mais dehors, chez les citoyens, que la colère monte les uns contre les autres. Donner le droit au Grand Conseil, élu par le peuple pour le représenter, de prendre les décisions et de les maintenir sur plusieurs législatures permettrait de tempérer le débat et d'éviter que soient prises des mesures extrêmes.

Le député EAG en doute, et pense par exemple que sa vision et celle de son collègue PLR s'affronteraient au Grand Conseil. Il note qu'il existe, dans la LaLCR, une série de principes de surveillance des activités du département, avec par exemple des enquêtes publiques, des préavis, des recours par les communes, et il se demande si tout cela n'est pas suffisant.

M. Gander note qu'il n'y a pas eu de concertation pour les pistes cyclables covid. Il souhaite donc s'assurer que l'information est donnée, et que la discussion se fasse préalablement ; cela pourrait d'ailleurs aussi se faire en demandant un préavis au Grand Conseil, mais le gouvernement pourrait alors ignorer ledit préavis.

Le député EAG pense que, si c'est l'information et la possibilité de débattre préalablement qui importe à M. Gander, il serait plus logique de le faire via une possibilité de préavis, plutôt que de mêler le Grand Conseil à la gestion administrative du département. Il se demande si l'on ne se trompe pas de cible, puisque le Grand Conseil est supposé légiférer sur les orientations, pas sur la gestion au quotidien, et que l'article proposé lui permettrait pourtant de se mêler de toutes les mesures prises. Il compare l'article proposé à une possibilité qu'aurait le parlement de débattre de chaque autorisation de manifester, avec ses modalités et son itinéraire. On se trompe probablement de niveau, entre l'administratif et le politique. Il relève également qu'il n'est pas précisé que ce sont les situations pérennes qui sont visées.

M. Gander répond que les députés ont vu avec les années que la volonté derrière une loi et son interprétation peuvent différer. C'est cela qui est dangereux, car une loi faite avec de bonnes intentions peut avoir des résultats catastrophiques si elles sont mal interprétées. Pour répondre à l'exemple des manifestations, celles-ci sont temporaires, la problématique est différente ; pourtant, dès qu'une manifestation tourne mal et devient violente, les motions et projets de lois naissent immédiatement.

Un député PLR reconnaît que le projet de loi vient en réaction à une mise en place maladroite sur la voie publique et se demande s'il n'y aurait pas un moyen de formuler le projet de loi différemment, de façon plus générale et moins spécifique, pour qu'il soit respectueux de la LMCE, qui est très équilibrée et respectueuse dans sa formulation, tout en étant un garde-fou pour le Conseil d'Etat au cas où celui-ci décide d'un nouveau hold-up. Tout cela en sachant qu'il existe déjà des moyens de réagir, comme le recours déposé.

M. Gander pense qu'il pourrait reformuler le projet de loi pour qu'il ne s'applique qu'aux modifications pérennes, à long terme, qui modifieraient structurellement la circulation de notre canton et impacteraient tous les usagers de la route.

Une députée S rappelle que les aménagements cyclables ont été discutés au Grand Conseil à travers le plan d'actions sur la mobilité douce, qui comporte l'ensemble de ces projets d'aménagements. Elle demande pour quelle raison cette consultation préalable, qui débouche sur un vote du Grand Conseil, ne serait pas suffisante.

M. Gander explique qu'on met en confrontation automobilistes et cyclistes en les mettant sur les mêmes routes. La règle est bien sûr de protéger les plus faibles en priorité, donc si des discussions avaient eu lieu, les députés auraient par exemple pu décider de privilégier tel axe parce que plus usité par les cyclistes, sur une voie autre que celle empruntée par les automobilistes. Là, tout le monde a été mis dans le même sac et les aménagements se sont faits en une nuit, sur le principe du fait accompli. Il souhaiterait pouvoir débattre, non pas du principe des pistes cyclables, mais de leur localisation.

La députée S répond que le plan d'actions mobilité douce prévoyait les itinéraires empruntés par les nouvelles pistes cyclables.

Un député PLR abonde dans le sens de sa collègue S, il pense que le Grand Conseil a déjà son mot à dire puisque le département vient systématiquement présenter ses plans d'actions devant l'hémicycle. Le député se souvient de la présentation du plan d'actions pour la mobilité douce, lors de laquelle les élus avaient passé 2 ou 3 mois à placer les vélos sur une carte, à traiter le sujet dans tous les sens, pour, finalement ne rien décider, faute de compétences. S'il comprend bien, le projet de loi viserait à s'assurer que le Grand Conseil ait le dernier mot sur ces plans d'actions. En ce sens, il s'agit bien d'un projet ni de gauche ni de droite, parce qu'il serait possible de bloquer aussi un Conseil d'Etat de droite souhaitant favoriser à nouveau la voiture, comme dans les années 1960 quand les lignes de tram ont été enlevées.

La députée S remarque que les plans discutés sont adoptés formellement par le Grand Conseil par une résolution, dans laquelle les députés peuvent

apporter des modifications ; il y a donc bien validation formelle qui, à son avis, lie le Conseil d'Etat.

### *Discussion interne*

Le président demande aux députés s'ils souhaitent des auditions.

Un député PLR ne pense pas que le gouvernement soit lié par les résolutions du Grand Conseil sur les plans d'actions. Il propose d'entendre le département, sans refaire le procès des pistes cyclables et des zones 30, dont on parle déjà bien assez. Il aimerait savoir comment le département procéderait si le plan d'actions était soumis à des résolutions à caractère contraignant.

Le président annonce que le département sera auditionné. Il lui semble par ailleurs que le département avait déjà été auditionné sur un projet de loi similaire.

M. Gander précise qu'il s'agissait d'un projet de loi de M. Roger Golay, qui avait dû être remanié par crainte qu'il soit mis en application sur des mesures provisoires comme des fermetures pour cause de travaux.

Le président encourage les députés à se replonger dans les débats de l'époque, qui étaient plus techniques que politiques, avec la question de savoir comment le Grand Conseil, avec son temps limité et ses propres compétences, peut prendre ces décisions à la place de l'exécutif.

M. Fournier précise qu'il s'agissait du PL 12734, qu'il a retrouvé en préparant l'audition. Il semble que ce projet avait été considéré comme contraire à l'art. 2 de la constitution sur la séparation des pouvoirs, selon laquelle le Grand Conseil vote les lois et le département les exécute. Il faut en outre relever que les plans d'actions cadrent effectivement l'action du département. M. Fournier rappelle encore que le dernier plan d'actions de la mobilité douce a été voté par la commission il y a peu, avec des réserves formulées par la commission qui ont été effectivement appliquées par le département. Il attire également l'attention de la commission sur l'ampleur et le volume des arrêtés pris chaque semaine par le département.

### **Audition de M<sup>me</sup> Séverine Brun, ingénieure (OCT-DI), ainsi que de M. David Favre, directeur général (OCT-DI), et M. Thierry Messenger, directeur (OCT-DI)**

M. Favre explique que la prise de position du département sur ce sujet sera rapide. Il explique tout d'abord le contexte de ce qu'il a compris du projet de loi. Son exposé des motifs évoque la consultation menée par le département concernant la stratégie de vitesse. Cette consultation est l'une des plus poussées menées par le département puisque celui-ci s'est inspiré des

consultations fédérales, en publiant un rapport qui a été présenté aux instances de mobilité officielles, avant de consulter l'ensemble des communes et associations représentant la mobilité, au sens large, avec un délai de réponse et un questionnaire dans lequel on pouvait laisser tous les commentaires souhaitables. Cette consultation est inédite dans le domaine de la mobilité par sa précision, en tout cas de l'expérience de M. Favre sur les dix dernières années. Il y avait certes eu des sortes d'assises de la mobilité pour la LMCE, comme une grande réunion de travail avec tous les acteurs concernés pour le plan d'actions stationnement, mais c'est la première fois qu'une telle consultation est menée.

Lors de cette consultation, la grande majorité des remarques faites entérinait la stratégie du département et du Conseil d'Etat. Ceux-ci ont par la suite décidé de tenir compte, ou non, desdites remarques. La stratégie doit de toute façon, pour être en place, respecter les principes de la LMCE, votée à 68% par le peuple. En conséquence, cette stratégie fait l'objet d'une nouvelle consultation par le biais d'une enquête publique, obligatoire, de 30 jours, qui est un nouveau moyen pour les personnes intéressées de s'exprimer sur le sujet. Cette enquête publique précisera la stratégie puisqu'elle disposera d'un rapport d'accompagnement, de cartes qui présentent à quel endroit quelle vitesse nouvelle est proposée, ainsi qu'une liste de rues concernées. Suite à cette phase, il y aura une prise d'arrêté qui précisera tous les tronçons concernés et la vitesse choisie ; le recours sera ouvert contre cet arrêté pendant 30 jours.

Sur le fond, le projet de loi étudié propose, comme le PL 12734, d'introduire un nouvel al. 3 à l'art. 2 LaLCR pour permettre au Grand Conseil de restreindre ou modifier toute réglementation de la circulation adoptée par le département, ce qui n'est pas compatible avec le principe de séparation des pouvoirs. Le projet de loi tente en effet d'introduire la compétence du pouvoir législatif de s'ingérer dans le cadre de l'exécution de la loi, ce qui est contraire au principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs, art. 2, al. 2 de la constitution genevoise, et au droit fédéral conférant à l'autorité d'exécution la compétence en matière de signaux et de marques, art. 3, al. 2 de la LCR, art. 1, al. 1, let. c et 104, al. 1 OCR. La disposition proposée est problématique au-delà de son inconstitutionnalité, car elle fragiliserait l'ensemble du dispositif institutionnel et ralentirait les procédures, voire les empêcherait, menant à l'adoption de mesures de réglementation locales du trafic. Enfin, la disposition proposée n'apporte pas de plus-value en ce qui concerne la qualité des mesures de circulation qui font l'objet d'analyses préalables relevant de la compétence du département, et qui peuvent par ailleurs faire l'objet d'observations, voire de recours de la part des administrés et des communes selon l'art. 4, al. 2 LaCR et l'art. 6A, al. 1 LaLCR. En conclusion, si le

parlement a évidemment une compétence législative, elle porte sur des lois de portée générale, que l'administration met en œuvre et exécute en vertu de la séparation des pouvoirs.

M. Favre, au vu des principes de fait extrêmement forts cités, ne pense pas nécessaire de revenir sur d'autres arguments. Le fait est que le Grand Conseil et ses commissions seraient submergés de projets d'aspect technique qui seraient compliqués à gérer et qui ne sont pas de la compétence du parlement. Les lois de portée générale sont faites par le Grand Conseil, l'administration les exécute et, le cas échéant, elles sont contestées devant les tribunaux.

Le président remercie M. Favre de sa présentation. Il a une question pour la commission, au sujet de l'article du projet de loi selon lequel « *le Grand Conseil est compétent pour légiférer en vue de restreindre ou de modifier les décisions prises par le département conformément à l'article 2, alinéa 1 de la présente loi* » ; l'art. 2, al. 1 parle effectivement des décisions pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes. Le président demande si le département peut évaluer, approximativement, le nombre de décisions prises par année sur la base de cet article. Cela serait utile pour évaluer la surcharge de travail potentielle pour le parlement et la commission.

M. Favre explique que le département a les statistiques et propose de les communiquer à la commission par e-mail.

M. Gander remercie M. Favre pour ses explications et explique son désaccord quant à l'origine du projet de loi. En effet, celui-ci ne provient pas de la stratégie de vitesse mais, de manière générale, de tout ce qui s'est fait lors de la présente législature comme lors de la précédente. Le commissaire rappelle que, sous la dernière législature, le département était prêt à soutenir les deux-roues motorisés sur les voies de bus, mais que cette volonté a changé lors du changement de magistrat. Il précise que l'idée du projet de loi est d'intervenir uniquement sur les grosses mesures. Par exemple, on voit que la Ville a décidé de fermer la rue de Carouge, sans consultation aucune, même s'il y a des pétitions. Le commissaire avait été choqué par le fait, quoi qu'il y ait dans la LMCE, qu'on ait pu créer des pistes cyclables en une nuit sans prévenir personne et en mettant tout le monde devant le fait accompli. Certaines de ces pistes covid ont d'ailleurs dû être supprimées car illégales. En résumé, le but n'est pas de légiférer sur toutes les mesures du département mais uniquement sur celles d'importance et pérennes. Il reviendra avec un amendement le précisant.

M. Favre ne souhaitait pas être exhaustif, il a insisté sur la stratégie de vitesse car l'exposé des motifs y faisait référence. En fait, à chaque fois que le département pose un panneau, réglemente la vitesse ou change le sens de

circulation, il le fait, comme la loi le lui impose, par voie d'arrêtés, systématiquement publiés dans la Feuille d'avis officielle et sujets à recours dans les 30 jours. Il n'est donc pas question de faire des mesures en catimini, car les lois décidées par les législateurs, fédéral et cantonal, imposent une procédure.

M. Favre relève, au sujet des pistes cyclables covid, que leur légalité n'est pas contestée, car le département peut prendre des décisions provisoires nonobstant recours si elles sont limitées dans le temps. Par la suite, la notion d'aspect provisoire peut être reproduite deux fois pendant 60 jours, puis la procédure légale normale s'applique. Aujourd'hui toutes ces pistes ont fait l'objet d'enquêtes publiques et de prises d'arrêtés qui les entérinent de facto, certaines temporairement en attendant d'autres aménagements, d'autres définitivement. Il y a eu, certes, des contestations dans le cadre de la prise d'arrêté, qui ont mené à un recours contre une piste cyclable le long de la rue de la Coulouvrenière ; c'est le fonctionnement logique des institutions : vote de la loi par le législatif, application par l'exécutif, et contestation devant les tribunaux. A ce stade, la piste ne va pas disparaître, car le département a fait recours contre la décision du Tribunal de première instance, le cas n'est pas encore tranché. L'administration appliquera ensuite la décision du pouvoir judiciaire, c'est cela l'équilibre des pouvoirs.

M. Gander rappelle que plusieurs textes sur les zones 30 et leurs impacts ont été envoyés à la commission. Si la commission refusait ces 300 rues à 30 km/h par le biais d'une motion, le Conseil d'Etat ne serait pas tenu de l'appliquer mais d'y répondre dans les 6 mois. Dès lors, le travail du parlement, avec le texte légal qu'est cette motion, serait caduc. Il se demande s'il ne serait pas plus judicieux de demander un préavis à la commission sur un gros changement tel qu'une piste cyclable, en l'expliquant, avec ses bases légales et raisons pratiques. Cela permettrait au département, quand il réalise ses travaux, d'affirmer qu'il a, le cas échéant, la majorité politique avec lui. Pour lui, le problème est là : les vraies discussions entre l'administration et les usagers de la mobilité genevoise, que ce soient les piétons, les cyclistes, les motards, les automobilistes ou les personnes à mobilité réduite, n'ont plus lieu aujourd'hui et c'est regrettable. L'idée ne concerne pas que cette législature, mais a pour objectif d'arriver à une vraie continuité, et que, lorsque le département met en place quelque chose qui est prévu par la loi, il le fasse avec un préavis de la commission.

M. Favre note que, sur le fond, le parlement peut déposer des motions et faire des lois, et que l'enquête publique et les voies de recours continuent à exister, donc ce travail est déjà fait. Il y a aussi, dans la LCOF, une commission des déplacements et une commission des transports professionnels, souhaités

d'ailleurs par le parlement, qui sont consultées par le département. La stratégie de vitesse, elle, est loin d'avoir été imposée nuitamment, la procédure n'est pas finie et cela va bientôt faire 8 à 10 mois que les discussions sont en cours, avec des présentations au Grand Conseil et en commission, alors que cette stratégie se réfère en partie à une loi adoptée par 68% du peuple genevois. Quant à l'inclusion des deux-roues motorisés sur les voies de bus, il faut noter que c'était un test, qui n'a pas été jugé concluant ; c'est un hasard si la fin de celui-ci coïncidait avec la fin de la législature. Selon lui, la décision du nouveau magistrat de ne pas pérenniser l'essai était donc en continuité avec la politique précédente.

Un député Ve estime que le projet de loi sort des prérogatives du législatif et ne répond pas aux contraintes du droit supérieur et qu'il n'y a dès lors rien à faire de ce projet. Le département a rappelé à la commission qu'il y a un processus, avec des consultations, dont celle du CODEP, des enquêtes publiques, des publications, la possibilité de faire opposition ou recours, tout cela suffit. Au-delà de la question de la séparation des pouvoirs, adopter ce projet de loi signifierait que le Grand Conseil devrait se déterminer sur chaque sujet administratif, ce qui n'est juste pas possible. Il faut en outre noter qu'une motion n'est pas un texte législatif : elle n'a rien de contraignant si ce n'est que le Conseil d'Etat doit répondre dans un délai de 6 mois, ce qui n'est pas toujours fait. En conclusion, il est évident que ce projet de loi ne doit pas faire l'objet d'une entrée en matière.

Un député MCG rappelle que le débat des zones 30 n'a rien de nouveau, il se rappelle un article du Temps de 2019 qui relate des discussions parlementaires à Berne où il avait été dit, par des opposants, que le 30 km/h n'est absolument pas efficace pour lutter contre le bruit et la pollution. Des études sérieuses par une association d'ingénieurs sont aussi citées dans l'article. Il reconnaît cependant que les avantages au niveau de la fluidité du trafic et du risque d'accident sont réels. Il estime que, si le projet de loi viole le droit supérieur, il faut l'amender de sorte qu'il soit en conformité. Cependant, il ne comprend pas en quoi, comme le prétend le département, il y aurait un défaut de compétence du parlement et de la commission, alors qu'il s'agit de changer une loi, ce qui est la prérogative du législatif.

M. Favre répond que la séparation des pouvoirs, un droit constitutionnel, est remise en cause par le projet de loi.

Un député PLR rappelle qu'en termes de principes constitutionnels, il y a aussi un principe de proportionnalité à respecter. Or, ce principe concerne aussi les dépenses de l'argent des contribuables et a souvent été violé par des aménagements coûteux, comme des pistes cyclables avec un marquage au sol totalement défaillant et dangereux. Le commissaire n'est pas forcément

d'accord avec le projet de loi, mais il aimerait savoir comment le département intègre la proportionnalité dans ses calculs ; lui pense que ce principe est bafoué de façon crasse.

M. Favre ne voit pas en quoi le principe de proportionnalité est bafoué à travers des marquages faits pour des pistes cyclables provisoires.

Le député PLR rappelle que le principe de la séparation des pouvoirs est plus complexe. En effet, chacun sait que les conseillers d'Etat peuvent adopter des règlements, qui peuvent contenir des dispositions d'exécution, mais aussi des normes primaires s'il y a délégation législative. Ce mécanisme pourrait être remis en cause si l'on s'en tenait à une interprétation très stricte de la séparation des pouvoirs, mais ce n'est le cas, ce qui montre que la séparation des pouvoirs n'est pas si absolue que cela. Il faut aussi rappeler que la constitution genevoise prévoit, même si l'ancien président du Conseil d'Etat, M. Longchamp, avait beaucoup critiqué cela, que le Grand Conseil se détermine par résolution sur la répartition des départements, ce qui est discutable sous l'angle de la séparation des pouvoirs. Il reste donc sur sa faim quant aux explications du département sur la conformité du projet de loi par rapport au droit supérieur, et estime que la commission serait en droit de recevoir un avis de droit solidement référencé et sourcé, afin de pouvoir se déterminer sur la conformité ou non du projet au droit supérieur, et se réserver la possibilité d'agir différemment le cas échéant.

Il rappelle aussi que la commission conserve la possibilité d'amender le projet de loi, par exemple en modifiant l'art. 12 de la loi sur la mobilité, en prévoyant que les différents plans d'actions climatique mentionnés à l'art. 12, al. 2 soient soumis à l'approbation du Grand Conseil, qui pourrait les amender. Il estime que, pour pouvoir se déterminer de manière sérieuse, la commission a besoin d'un avis de droit solide sur la conformité au droit supérieur et peut se réserver la possibilité d'agir par une voie différente, qui est de modifier la loi sur la mobilité. Si au fond le département vient présenter ces plans d'actions à la commission, que celle-ci les traite, parfois pendant des mois comme pour le plan d'actions sur la mobilité douce, alors la moindre des choses pour que ce travail ait un sens, c'est que le Grand Conseil puisse avoir le dernier mot, et pas seulement en votant une simple résolution.

Il remarque aussi que, si l'on était si tatillons, à Genève, sur le respect du droit supérieur, cela ferait longtemps que l'on se serait penché sur l'aménagement de la place Cornavin, avec ses lignes bleues au sol dont on ne sait pas à quoi elles servent, ni à quelle norme légale elles correspondent. Il préconise de se garder d'enterrer ce projet de loi, parce que prétendument contraire au droit supérieur, sans se donner le temps d'analyser les choses

sérieusement. En conclusion, le commissaire propose de suspendre les travaux sur cet objet en attendant un avis de droit solide.

Le président annonce que la commission discutera de cette demande et votera dessus. Cependant, pour le président, l'avis de droit serait alors plus général et porterait sur la possibilité pour le Grand Conseil de prendre des décisions que l'on peut juger de gouvernance ou d'exécutif. Par exemple, l'avis de droit dirait s'il est acceptable de demander à la commission fiscale de statuer sur l'ensemble des déclarations fiscales de plus de 50 000 francs à Genève. C'est le genre d'exemple qu'il faudrait demander dans l'avis de droit pour voir ce qu'il est possible de faire.

Le député PLR relève qu'il s'agit d'un mauvais exemple, car les avis d'imposition sont des décisions individuelles et concrètes, là où le plan d'actions mobilité douce est général et abstrait ; il est circonstanciel, sur le terrain, mais ne concerne pas d'individus précis en tant que tels, contrairement à l'avis de taxation.

Un député PDC conçoit que ce qu'il s'est passé ces derniers mois par rapport aux aménagements routiers a pu contrarier certains. Cependant, son groupe est lui contrarié par ce projet de loi dont l'exposé des motifs, même s'il est expliqué qu'il n'est pas lié à une législature, fait penser qu'il s'agit d'une *lex Dal Busco* déguisée, pour faire payer au conseiller d'Etat ce qui déplaît à certains groupes. Le projet de loi est libellé de manière blessante à l'adresse d'une personne, qui n'est certes pas nommée, et cela le heurte. Le projet de loi veut mettre un département sous tutelle, celui qui est chargé de l'application de la LaLCR ; si c'était une question de principe, il devrait s'attaquer à tous les départements, par rapport à toutes les lois, et pas uniquement à celui-là. Il faut de surcroît rappeler que les élections sont prochaines, M. Dal Busco ne sera pas candidat à sa réélection, et il est donc compréhensible que le PDC soit très négatif par rapport à ce projet de loi, amendé ou non.

M. Favre rappelle que les plans d'actions, tels que prévus par la loi sur la mobilité qui a été adoptée parallèlement à la LMCE, doivent être présentés puis discutés au Grand Conseil, et amendés, le cas échéant, par voie de résolution. Cela a d'ailleurs été le cas récemment et deux nouveaux plans d'actions, du stationnement et du réseau routier, vont arriver prochainement sur la table du Grand Conseil. A travers cela, le Conseil d'Etat doit tenir compte de ces éléments, ce qu'il a toujours fait, dans le cadre de la version finale des plans d'actions. Les plans d'actions sont donc obligatoires, encadrés par une loi, et adoptés à travers un processus de travail clair.

M. Gander s'est plongé dans la constitution genevoise, dont il lit les al. 1 et 2 de l'art. 190. Il note qu'il n'y a pas de facilité de déplacement comme le

veut l'al. 2, car Genève est le canton le plus bouchonné de Suisse voire presque d'Europe. Le commissaire s'inquiète aussi du nombre d'accidents en constante augmentation, que ce soit chez les piétons, les cyclistes ou les motards, qui lui fait aussi noter que ce même al. 2 n'est pas respecté. Il lit enfin l'al. 3, et insiste sur le fait qu'en tant qu'automobiliste, il n'a plus aucune liberté, contrairement à ce que veut l'alinéa, de rouler avec son véhicule comme il le veut. Les restrictions sont en effet partout, le Conseil d'Etat avait même dit qu'il voulait contraindre les usagers à changer de mode de transport. M. Gander estime que l'on n'est pas en dictature et que la constitution veut que l'on puisse avoir la liberté de son moyen de transport. Le commissaire est favorable à la multimodalité, sans devoir se sentir coupable de rouler avec sa voiture et sans que sa liberté de déplacement soit réduite. La constitution encourage aussi la mobilité douce, ce avec quoi M. Gander est d'accord, mais il faut rappeler que l'électromobilité est aussi une forme de mobilité douce, comme l'a reconnu le Conseil fédéral.

Le président remarque qu'il s'agit là d'une question politique, pas d'une question technique pour le département, et propose de la garder pour le débat politique.

Le président propose aux députés de voter sur l'opportunité de demander un avis de droit par rapport à la conformité du projet de loi au droit supérieur.

M. Gander aimerait d'abord du temps pour revenir avec une proposition d'amendement qui permettrait également à son projet de loi de rester dans les clous, si ce n'est pas déjà le cas. Le commissaire souhaite demander ensuite un avis de droit sur le projet de loi amendé.

Un député PLR propose, comme solution pragmatique, de se mettre lui-même à disposition de M. Gander pour proposer un amendement à la commission pour la rentrée.

Le président gèle donc les travaux jusqu'à ce que les commissaires concernés reviennent avec un amendement formel sur le projet de loi.

### **Audition de M<sup>me</sup> Delphine Aboun-Gabbaï, juriste (OCT-DI), et de M. Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint (OCT-DI)**

M. Fournier indique que M. Gander a déposé un amendement général. Le PL initial proposait de modifier la LaLCR avec l'ajout d'un nouvel alinéa 3 qui précisait que :

*Le Grand Conseil de la République et canton de Genève est compétent pour légiférer en vue de restreindre ou de modifier les décisions prises par le département conformément à l'article 2, alinéa 1, de la présente loi.*

Cette proposition initiale paraissait problématique au département sur le plan de la séparation des pouvoirs, puisqu'elle avait pour objet de rendre nécessaire un certain nombre de prises de décision de la part du Grand Conseil sur l'exécution des lois que le même Grand Conseil votait. Ce point paraissait problématique et avait même été relevé par certains commissaires. De plus, au vu de l'ampleur de l'activité et des décisions prises par le DI, la mise en œuvre de telles dispositions serait problématique et entraînerait un ralentissement notable voire l'arrêt des décisions du département.

L'amendement général proposé par M. Gander vise à modifier la loi sur la mobilité. Celui-ci vise à convertir les plans d'actions thématiques instaurés par la loi sur la mobilité. Il prévoit que ces plans d'actions soient soumis à l'approbation du Grand Conseil et que la procédure parlementaire applicable aux PL soit applicable aux plans d'actions par analogie. Il s'agit de l'article 12, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi sur la mobilité (rsGE H 1 20 LMob) qui est modifiée avec l'ajout de deux phrases :

*Sur la base de la stratégie multimodale à long terme et du programme multimodal à moyen terme, le Conseil d'Etat établit des plans d'actions thématiques, pour une période pluriannuelle. Ces plans sont soumis à l'approbation du Grand Conseil. La procédure parlementaire applicable aux projets de loi est applicable par analogie.*

M. Fournier rappelle comment fonctionne le traitement des plans d'actions. Les plans d'actions (PA) sont traités dans la loi sur la mobilité. Il en cite quelques-uns : le PA des transports collectifs, le PA de la mobilité douce, le PA de stationnement, le PA du réseau routier. Il relève que la loi sur la mobilité prévoit déjà que le Grand Conseil se prononce sur ces plans d'actions.

Le mécanisme prévu à l'heure actuelle est le suivant : le Conseil d'Etat adopte à l'intention du Grand Conseil un rapport divers qui contient le plan d'actions. La commission et le Grand Conseil ont trois mois pour se prononcer par voie de résolution sur ce rapport divers. Ils peuvent adopter le plan d'actions soit sans réserve, soit avec des recommandations ou réserves. Une fois la résolution adoptée par le Grand Conseil, si elle ne comporte aucune réserve, le Conseil d'Etat valide le plan d'actions. Si en revanche elle contient une réserve ou une recommandation dans le cadre de sa validation, alors le Conseil d'Etat modifie le plan d'actions et adopte un plan d'actions amendé qui en tient compte. Il relève que la LRGC prévoit aussi que la commission transforme une résolution en PL ou motion.

Il donne l'exemple du plan d'actions du stationnement (PAST 2020-2025) que la commission a voté quelques semaines en arrière. La majorité de la commission a estimé que ce plan d'actions était satisfaisant. Donc, une majorité de la commission a voté une résolution approuvant sans réserve le plan d'actions et le rapport divers. A l'inverse, le plan directeur des transports collectifs (PDTC 2011-2014) qui avait été adopté par le Conseil d'Etat sous la forme d'un rapport divers et transmis au Grand Conseil et à la commission des transports avait été estimé non satisfaisant. Il y avait eu un large débat sur la question des transferts modaux et la question des transbordements. La commission avait adopté une résolution pour revoir le PDTC. Finalement, le Conseil d'Etat avait tenu compte de cette résolution, modifié son plan directeur et adopté une version finale amendée.

De ce fait, le Grand Conseil a déjà une large marge de manœuvre et une force contraignante (la transformation de la résolution en PL). Avec l'amendement, la procédure parlementaire applicable au projet de loi serait applicable au plan d'actions par analogie. Le département estime que la LRGC prévoit des objets parlementaires (PL, rapport divers, résolution) et ne prévoit pas d'objets hybrides avec un objet parlementaire et une procédure différente qui lui serait appliquée.

Ainsi, l'amendement ferait que le plan d'actions deviendrait un PL. De ce fait, dans la vision de la mise en œuvre de cet amendement, il serait présenté en annexe d'un PL avec un dispositif légal très restreint comme ceux accompagnant les états financiers de l'établissement public cantonal. Cependant, l'article 136 de la LRGC prévoit que, lorsqu'un projet de loi comprend une annexe, l'assemblée vote exclusivement les articles du projet de loi. Le Grand Conseil ne pourrait plus intervenir pour modifier la loi en question.

Pour eux, la procédure actuelle permet au Grand Conseil d'examiner le contenu des plans d'actions et offre, aux yeux du département, entière satisfaction. Le PL 13066 aurait le mérite d'appliquer une procédure plus stricte, mais il ne permettrait pas l'analyse fine qui est donnée et qui permet au Grand Conseil d'intervenir sur le plan d'actions. De ce fait, le département invite la commission à rejeter le PL et son amendement.

M. Gander a compris le problème de séparation des pouvoirs, raison pour laquelle il a coécrit un amendement avec un député PLR. L'idée est d'avoir un plan d'actions à l'année. Il souhaite que la commission soit informée à l'avance des projets du département pour l'année. Ainsi, la commission pourrait donner son aval au département et cela éviterait les contestations. Il redonne l'exemple du passage au 30 km/h.

M. Fournier précise que la loi sur la mobilité prévoit déjà que le plan d'actions couvre chaque législature. En théorie, un plan d'actions devrait commencer au début et se terminer à la fin de la même législature. En pratique, le rythme du Grand Conseil et des départements varie. Il peut être imaginé qu'en cas de changement de législature et d'orientation politique du nouveau magistrat, un nouveau plan d'actions soit déposé et invalide un certain nombre de mesures prises sous la législature précédente. Il sera soumis par le biais d'un rapport divers à la commission qui pourra émettre quelques réserves. C'est pourquoi il lui semble que M. Gander, qui a formulé cette crainte, peut déjà être rassuré.

Il comprend que M. Gander ne souhaiterait plus de plans d'actions pluriannuels, mais à la place un seul plan d'actions annuel. La démarche est donc différente et ne va pas vraiment dans le sens de l'amendement. Dans le cadre de l'exécution du plan d'actions, il risque d'être difficile de le mettre en œuvre vu le nombre important de projets traités sur le cours d'une année.

M. Gander souhaite simplement avoir une présentation de ce qui est concrètement prévu pour l'année selon le plan de mobilité.

Le président demande si concrètement M. Gander souhaiterait que, par exemple, sur l'arrêté des rues à 30 km/h, la commission valide une à une les rues concernées. Il pense que cela engagerait un travail trop conséquent.

M. Gander propose d'avoir une présentation de ce qui sera mis en application sur l'année par le département. Il estime que les députés sont là pour représenter le peuple. Malheureusement, il se rend compte que la population est souvent contre les mesures mises en place.

Le président estime qu'il ne peut pas dire cela. Il n'est pas possible de savoir ce que pense toute la population.

M. Gander estime qu'il a été élu pour les citoyens et qu'il est là pour mettre son veto. Même si un plan d'actions a été accepté par la majorité du Grand Conseil, la minorité a aussi son mot à dire.

Le président trouve que ce que souhaite M. Gander impliquerait une charge de travail trop importante pour la commission.

M. Gander aimerait au moins que la commission puisse prendre connaissance des mesures qui vont être mises en place au cours d'une année. Afin de ne pas se retrouver devant le fait accompli. Les députés pourraient ainsi anticiper.

M. Fournier précise que l'article 13, alinéa 2, de la loi sur la mobilité, prévoit que les plans d'actions peuvent être révisés l'année qui suit le début de chaque législature. Il y a donc la possibilité pour un conseiller d'Etat de revoir

la teneur de son plan d'actions. Il relève que l'action du département s'inscrit dans le cadre des lois votées. Il rappelle, au sujet de la mise en œuvre du plan d'actions sur la stratégie de la diminution de la vitesse, qu'un certain nombre de présentations ont été faites par le département à la commission en amont des prises de décision du Conseil d'Etat. La volonté du département a toujours été de se montrer transparent. Il précise que les motions sont arrivées après que le Conseil d'Etat annonce sa stratégie de diminution de la vitesse en lien avec le bruit routier. Dans toutes les présentations à la commission, il était annoncé le *timing* de la suite et notamment la publication d'une enquête publique et d'un arrêté à l'automne 2022, pour que le Grand Conseil ne soit pas surpris.

A la question d'une députée PLR de savoir si les auteurs du PL ont pu quantifier le travail supplémentaire en fonction des différents plans d'actions, M. Gander répond par la négative.

M. Fournier pense qu'il ne faut pas entrer dans une forme d'atteinte à la séparation des pouvoirs. Le Grand Conseil vote les plans d'actions, mais l'exécution dépend du département en tant qu'autorité d'exécution.

M<sup>me</sup> Aboun-Gabbaï ajoute que, dans les plans d'actions, il n'y aura jamais de mesures précises. Il sera toujours évoqué le thème traité, mais pas une mesure particulière. La commission ne pourra donc pas se prononcer, par exemple, sur la suppression du stationnement à un tel lieu.

Suite au souhait émis par M. Gander d'avoir une présentation annuelle qui indique les différents projets en cours, une députée PLR relève que cela engorgerait les travaux de la commission et elle propose de passer au vote.

Le président prend congé des auditionnés et, sans autre demande de parole, il procède au vote.

## Vote

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 13066 :

Oui :	2 (2 MCG)
Non :	11 (4 PLR, 2 PDC, 2 Ve, 2 S, 1 EAG)
Abstentions :	1 (1 UDC)

***L'entrée en matière est refusée.***

*Catégorie de débat préavisée : II (30 minutes)*

# PL 13066: "POUR DÉPOLLUER NOS ROUTES DE TOUTE INFLUENCE IDÉOLOGIQUE NÉFASTE"

COMMISSION DES TRANSPORTS 07.02.2023



Département des infrastructures  
Office cantonal des transports

08/02/2023 - Page 1

## PROJET DE LOI INITIAL

### 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. 3 (NOUVEAU)

3 LE GRAND CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE EST COMPÉTENT POUR LÉGIFÉRER EN VUE DE RESTREINDRE OU DE MODIFIER LES DÉCISIONS PRISES PAR LE DÉPARTEMENT CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 2, ALINÉA 1, DE LA PRÉSENTE LOI.

## PROJET DE LOI INITIAL

### > UNE PROPOSITION PROBLÉMATIQUE SUR LE PLAN DE LA SÉPARATION DES POUVOIRS

- Cette modification légale est proposée dans le but de permettre au Grand Conseil de se prononcer sur toute fermeture, modification ou restriction de circulation sur le réseau routier, ce qui rend la proposition incompatible avec le principe de séparation des pouvoirs puisque le pouvoir exécutif ne peut plus exercer les compétences dont il est investi de par la loi.
- L'introduction d'une telle disposition est ainsi non-conforme au principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs (art. 2, al. 2 Cst-GE) et au droit fédéral et cantonal conférant à l'autorité d'exécution la compétence en matière de réglementation du trafic (art. 3, al. 2 et 4 LCR; art. 2, alinéa 2, art. 3, alinéa 1, et art. 6 LaLCR).

### > UNE PROPOSITION PROBLÉMATIQUE SOUS L'ANGLE DE LA MISE EN ŒUVRE

- Cette disposition risquerait de ralentir les procédures menant à l'adoption des mesures de réglementation locale du trafic, alors même que des analyses préalables, des voies de consultation (préavis, enquête publique) et de recours sont déjà prévues dans le cadre du droit actuel (cf. art. 4, al. 2, art. 5 et art. 6a, al.1 LaLCR).

08/02/2023 - Page 3

## AMENDEMENT AU PL 13066

### CET AMENDEMENT REMPLACE « ART. 2, AL. 3 (NOUVEAU)

~~3 LE GRAND CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE EST COMPÉTENT POUR LÉGIFÉRER EN VUE DE RESTREINDRE OU DE MODIFIER LES DÉCISIONS PRISES PAR LE DÉPARTEMENT CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 2, ALINÉA 1, DE LA PRÉSENTE LOI.»~~

### MODIFICATION À D'AUTRES LOIS

L'ARTICLE 12, ALINÉA 1ER, DE LA LOI SUR LA MOBILITÉ (RSG E H 1 20 ; LMOB), DU 23 SEPTEMBRE 2016, EST COMPLÉTÉ COMME SUIT :

**SUR LA BASE DE LA STRATÉGIE MULTIMODALE À LONG TERME ET DU PROGRAMME MULTIMODAL À MOYEN TERME, LE CONSEIL D'ÉTAT ÉTABLIT DES PLANS D' ACTIONS THÉMATIQUES, POUR UNE PÉRIODE PLURIANNUELLE. CES PLANS SONT SOUMIS À L'APPROBATION DU GRAND CONSEIL. LA PROCÉDURE PARLEMENTAIRE APPLICABLE AUX PROJETS DE LOI EST APPLICABLE PAR ANALOGIE.**

08/02/2023 - Page 4

## AMENDEMENT AU PL 13066

### > EFFETS DE CET AMENDEMENT

- Les plans d'actions sont soumis à l'approbation du Grand Conseil.
- La procédure parlementaire applicable aux projets de loi est applicable par analogie.

08/02/2023 - Page 5

## AMENDEMENT AU PL 13066

### > PROCÉDURE ACTUELLE

Les plans d'actions sont déjà soumis à l'approbation du Grand Conseil comme suit :

- L'article 13 al. 1 LMob prévoit déjà ce mécanisme via l'adoption par le Conseil d'Etat à l'intention du Grand Conseil de rapports divers.
- Ces rapports divers font l'objet d'un examen par la commission des transports, qui se prononce sur ceux-ci par voie de résolution.
- La résolution peut adopter sans réserve le rapport divers, ou alternativement contenir des recommandations ou réserves.
- Une fois la résolution adoptée par le Grand Conseil, le Conseil d'Etat retravaille le plan d'actions concerné pour tenir compte des remarques du Grand Conseil avant une adoption finale du rapport.
- Dans le titre IV LRGC dédié aux commissions, il existe une règle générale, à savoir l'article 190, alinéa 2, lettre c) qui prévoit que la commission peut aussi transformer une proposition de résolution en un projet de loi ou une proposition de motion.

⇒ **Le Grand Conseil dispose donc déjà d'une large marge de manœuvre sur ce qui figure dans un plan d'actions.**

08/02/2023 - Page 6

## AMENDEMENT AU PL 13066

### > DEUX EXEMPLES:

- Plan d'actions du stationnement (PAST) 2020-2025
  - Le PAST a été adopté par le Conseil d'Etat sous la forme d'un rapport divers. Il a ensuite été remis au Grand Conseil pour traitement par sa commission des transports.
  - La majorité de la commission a estimé que ce plan d'actions était satisfaisant.
  - La majorité de la commission a donc voté une résolution approuvant sans réserve le plan d'actions et le rapport divers.
- Plan directeur des transports collectifs (PDTC) 2011-2014
  - Le PDTC a été adopté par le Conseil d'Etat sous la forme d'un rapport divers. Il a ensuite été remis au Grand Conseil pour traitement par sa commission des transports.
  - La commission des transports a estimé que le PDTC n'était pas satisfaisant en faisant notamment une focale sur les enjeux liés au transbordement.
  - Une résolution a donc été adoptée en demandant formellement au Conseil d'Etat de revoir son PDTC en ce sens.
  - Le PDTC final, adopté par le CE le 23 juin 2010 a pleinement tenu compte des modifications souhaitées par le Grand Conseil.

08/02/2023 - Page 7

## AMENDEMENT AU PL 13066

### > CE QUI CHANGERAIT AVEC L'AMENDEMENT

- La procédure parlementaire applicable aux projets de loi serait applicable par analogie.
  - La LRGC qui définit les différents objets parlementaires ne prévoit d'objets hybrides: chaque objet est assorti d'une procédure parlementaire bien spécifique : la disposition légale relative aux plans d'actions doit donc clairement prévoir qu'ils sont adoptés sous forme de projet de loi et non une application par analogie.
  - Les articles 124 et suivants de la LRGC régissent les projets de loi.
  - A noter que l'article 136 LRGC prévoit que lorsqu'un projet de loi comprend une annexe, l'assemblée vote exclusivement les articles du projet de loi.
  - L'adoption d'un projet de loi par le Grand Conseil ouvre la voie tant à des recours, qu'à un référendum.
  - En l'occurrence, un plan d'actions serait dès lors annexé à un dispositif légal court (à l'image des rapports d'activité des IDP, etc.) et ne laisserait pas la marge de manœuvre au Grand Conseil pour demander la modification de l'une ou l'autre des mesures du plan d'actions annexé.
  - La seule marge de manœuvre à disposition du Grand Conseil consisterait donc à adopter ou refuser un plan d'actions via le projet de loi.

08/02/2023 - Page 8

## AMENDEMENT AU PL 13066

### CONCLUSION

- La procédure actuelle permet au Grand Conseil d'examiner le contenu des plans d'actions et offre au yeux du département entière satisfaction.
- Elle permet à la fois d'offrir un outil (résolution) relativement souple et rapide dans la mise en œuvre (le Grand Conseil dispose de trois mois pour adopter un plan d'actions), tout en prenant totalement en compte les réserves ou recommandations du Grand Conseil. Les exemples plus ou moins récents le démontrent.
- L'adoption de l'amendement au PL 13066 réduirait la marge de manœuvre du Grand Conseil qui n'aurait pas de possibilité plus fine d'exprimer son désaccord, en dehors d'un refus du projet de loi auquel est annexé un plan d'actions.
- Les voies de recours ouvertes suite à l'adoption d'un projet de loi feraient doublon avec les procédures inhérentes à la mise en œuvre concrètes des mesures prévues dans les plans d'actions (enquête publique, recours, etc.).

→ **Pour toutes ces raisons, le département vous invite à rejeter cet amendement et le PL 13066.**