

Date de dépôt : 2 août 2018

Rapport

de la commission des affaires communales, régionales et internationales chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (Quatrième PL faisant partie du train de lois sur la répartition des tâches entre les communes et le canton)

Rapport de M. Raymond Wicky

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des affaires communales, régionales et internationales a étudié le PL 12268 lors de ses séances des 13 mars, 17 avril et 24 avril 2018, sous la présidence de M^{me} Salika Wenger. La commission a pu bénéficier de la présence de MM. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint, et David Favre, directeur général de la direction générale des transports (ci-après DGT). La commission a été assistée par M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique, et M. Christophe Vuilleumier, procès-verbaliste. Le rapporteur les remercie pour leur précieuse et efficace collaboration.

Calendrier des travaux de la commission :

13 mars :

- présentation du PL par MM. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint du DETA et, David Favre, directeur général de la DGT ;
- détermination des auditions ;

17 avril :

- audition de l'ATE (représentée par M^{me} Alice Genoud, coordinatrice, et M. Christian Hauri, membre du comité) ;

- audition de RouteGenève (représentée par M. Jacky Morard, président) ;
- vote de l'entrée en matière ;

24 avril :

- audition de l'ACG (représentée par MM. Thierry Apothéloz, président, Dinh Manh Uong, vice-président, Nicolas Walder, président de la commission de l'urbanisme et de la mobilité, Gilles Marti et Gilbert Vonlanthen, membres du bureau et du comité, ainsi que Philippe Aegerter, directeur adjoint) ;
- vote du PL.

Présentation du projet de loi par MM. Guy Schrenzel, secrétaire général adjoint, et David Favre, directeur général de la DGT

M. David Favre rappelle que la loi 12268 appartient au train de lois sur le désenchevêtrement. Il ajoute que ce PL a été travaillé dans ce cadre et a été avalisé par le Conseil d'Etat.

Il explique ensuite que jusqu'à récemment le canton avait toutes les compétences en matière de mobilité, et que seuls les signaux non prescriptifs relevaient de la compétence des communes, ceci à la demande de ces dernières. Il ajoute que dans le cadre du comité de pilotage (ci-après COPIL), qui a suivi l'ensemble des travaux, les communes ont proposé un projet sur les réseaux de quartier communaux non structurants en demandant des compétences accrues. Il observe que le Département a considéré en l'occurrence qu'il était important de conserver une vision globale et une cohérence en la matière, ce d'autant plus que les relations avec les communes ont toujours été bonnes et que la collaboration avec ces dernières n'a jamais posé de problème. Il précise alors qu'un certain nombre de rues dans des réseaux de quartier voient une circulation des transports publics et il rappelle qu'un incident dans une rue engendre souvent un « effet papillon » sur l'ensemble du canton. Il déclare que c'est pour cette raison qu'un réseau de quartier structurant a été défini, réseau dont les implications sont importantes en matière de trafic, et qu'il existe donc aussi un réseau non structurant. Il mentionne que ce sont les compétences portant sur ce dernier qui seront déléguées, et ce de manière complète, aux communes. Il remarque que la DGT conserve toutefois un rôle prépondérant, grâce à une disposition transitoire lui permettant de garder un droit de veto pendant un certain nombre d'années. Il rappelle en effet que certaines communes, comme la Ville de Genève, sont bien équipées et préparées pour assumer ce genre de

compétences alors que de petites communes doivent être encadrées et devront s'organiser en conséquence.

Il explique ensuite qu'un réseau de quartier non structurant ne voit pas de trafic de transit, ni de lignes de transports publics, et n'engendre pas d'impacts sur le réseau supérieur. Il remarque que la rue de Fribourg par exemple, dans le quartier des Pâquis, suit ces trois principes, ce qui n'est pas le cas de la rue de Berne, au même titre que la rue de Monthoux où des bus circulent.

Il signale que les rues appartenant à ces deux réseaux seront arrêtées, une fois par législature, par le Conseil d'Etat, puisqu'il est possible d'imaginer que certaines de celles-ci puissent évoluer dans le temps. Il indique que ce sont les rues structurantes que le Conseil d'Etat doit préciser puisque ces rues sont moins nombreuses.

Il observe à cet égard que certaines communes ne posent aucun problème alors que pour d'autres, comme la Ville de Genève, l'exercice n'est pas encore terminé.

Il déclare ensuite que les signaux d'indication prescriptifs seront donc de la compétence des communes, comme les marquages au sol et, bien évidemment, les enquêtes publiques, leur publication ainsi que la gestion des observations. Il signale que les règles restent toutefois les mêmes, notamment la consultation du DSE. Il ajoute que les communes devront consulter également la DGT pour des points particuliers, avec un préavis de 30 jours. Il mentionne en effet que le département est garant d'un certain nombre de lois, comme celle portant sur la compensation des pertes de places de parc. Il observe que ce préavis ne signifie pas pour le département de refaire l'ensemble du travail puisqu'il ne serait question que d'un contrôle léger, du moins à terme. Il ajoute que, dans un premier temps, la DGT conserverait en effet un préavis liant, relevant des dispositions transitoires, ceci sur une période de trois ans. Il déclare que ce préavis liant pourrait être reconduit une seule fois.

M. David Favre déclare ensuite que la DGT sera par ailleurs consultée si un projet sur le réseau concerné implique différentes communes. Il mentionne encore que ce seront les communes qui rendront les arrêtés et qui traiteront les oppositions. Il rappelle que les communes ont par ailleurs l'obligation d'informer le canton afin que celui-ci alimente et mette à jour la base de données du SITG.

Un député UDC s'inquiète du devenir de la gestion des signaux lumineux.

M. David Favre répond que ceux-ci resteront dans la compétence exclusive du canton.

Le député UDC se demande si les petites communes ne devront pas engager du personnel pour gérer ces nouvelles compétences.

M. David Favre mentionne qu'il est évident que certaines communes devront se doter de ressources supplémentaires ou fonctionner en collaboration avec des communes plus importantes. Il rappelle également que de nombreuses communes font déjà appel à des mandataires externes pour la gestion de ce type de dossier.

Une députée S aimerait connaître le bilan financier de cette potentielle opération de répartition des tâches.

M. David Favre répond que seul un 40% de poste sera économisé à l'Etat au sein de la DGT. Il rappelle que ce sont les communes qui sont demanderesse dans ce dossier.

La députée S aimerait savoir si la répartition entre les deux réseaux de quartier sera opérée lors de futures réalisations.

M. David Favre acquiesce en mentionnant que le Conseil d'Etat devra réactualiser le statut des rues en fonction des évolutions futures.

Une députée PLR constate que l'ampleur de la délégation est relativement limitée compte tenu du contrôle strict pendant trois ans et se demande dès lors quel est le bénéfice pour les communes.

M. David Favre souligne que les communes désiraient avoir l'ensemble du réseau routier mais que l'Etat n'est pas entré en matière sur cette demande. Le risque de casser la cohérence du système était trop important. Il remarque toutefois que les microaménagements dans les quartiers ne devraient pas relever du canton qui peut et doit se focaliser sur l'essentiel.

Il ajoute que le nombre de rues dont il est question est conséquent. Il signale par ailleurs qu'un préavis liant a un aspect rassurant et permet de conserver une politique harmonisée. Il rappelle en l'occurrence que les communes ont eu passablement de peine à mettre en œuvre les dispositions du premier train de lois. Il remarque que les chantiers qui doivent se dérouler dans la rue de Fribourg seront gérés par la commune et non plus par le canton. Il ajoute que les entreprises ne devront par ailleurs pas souffrir de ces modifications, raison pour laquelle le canton devra encadrer l'ensemble de l'évolution.

La présidente a l'impression que ce PL n'est pas finalisé et se demande s'il ne s'agit pas simplement d'un transfert de charges financières vers les communes.

M. David Favre répond qu'il est question d'une économie de 0,4 poste. Il rappelle ensuite que les communes paient déjà les études et les aménagements sur leur territoire. Il ajoute que ce sont les lourdeurs administratives qui seront atténuées. Il répète que l'ACG et la Ville de Genève ont approuvé très largement ce projet, quand bien même les services techniques des communes peuvent être plus mitigés. Il ajoute que le préavis liant ne va pas être utilisé comme un droit de veto lorsque cela arrangera le canton et il répète que le préavis liant ne durera pas. Il remarque encore que ce préavis liant est un compromis qui fait sens.

M. Guy Schrenzel ajoute encore que ce PL est le fruit d'un compromis entre l'Etat et les communes après un long travail entre les partenaires.

Une députée Verte salue ce projet de loi qui est très positif et se demande si ce dernier permettra d'améliorer la communication sur le réseau structurant.

M. David Favre répond que le département travaille déjà très bien avec les communes qui resteront force de proposition sur le réseau structurant. Il ajoute que l'accompagnement se déroule généralement très bien. Il rappelle que trois directions régionales ont été créées au sein de la DGT et il mentionne que les mécanismes ne posent pas de problème. Il rappelle en outre que les communes sont toujours impliquées, même dans les grands projets. Il précise qu'il y a parfois des avis divergents entre le canton et une commune, mais il remarque que des explications sont toujours données sur les impacts. Il remarque enfin qu'il n'y a jamais de solution simple en matière de mobilité.

Un député MCG se demande s'il y aura un effet rétroactif sur les zones 30 actuellement en travaux.

M. David Favre répond par la négative.

Une députée S aimerait savoir si cette nouvelle loi aura des effets sur les normes de construction et les normes techniques des futures réalisations.

M. David Favre répond par la négative.

Un député PLR se demande comment sera garantie la surveillance des décisions communales.

M. David Favre déclare que le canton restera attentif à la cohérence des décisions communales. Ce PL a clairement pour but de donner des compétences réelles aux communes dans le domaine considéré.

Audition de l'Association transport et environnement (ATE), représentée par M^{me} Alice Genoud, coordinatrice, et M. Christian Hauri, membre du comité

M^{me} Alice Genoud expose que l'ATE a examiné ce PL lors de son dernier comité et elle mentionne qu'il lui a paru intéressant, ce projet donnant une vision assez large et les prérogatives restant en grande partie aux mains du canton.

Mais elle remarque qu'il est par ailleurs tout aussi intéressant de donner des moyens aux communes pour leur permettre de travailler plus rapidement dans un certain nombre de domaines. Elle observe toutefois que plusieurs aspects restreignent les possibilités des communes et elle pense qu'il sera difficile de déterminer la portée de l'action des communes.

Elle signale en outre que la réalisation d'un bilan au terme de plusieurs années semble nécessaire, un bilan représentant une réflexion à long terme.

M. Christian Hauri ajoute que donner des moyens aux communes qui sont plus proches du terrain afin d'accélérer les procédures semble être un effort judicieux aux yeux de l'ATE.

Un député UDC s'interroge sur le fait d'augmenter les compétences des petites et moyennes communes en matière de mobilité.

M^{me} Alice Genoud pense que cette interrogation est liée aux services techniques dont disposent les communes. Les organisations communales sont disparates à Genève et un suivi très poussé sera nécessaire afin de cristalliser et corriger les problèmes qui pourraient en découler.

Un député PLR demande quelle serait, selon l'ATE, la délégation de compétences idéale à l'échelon communal.

M^{me} Alice Genoud répond que l'idéal serait d'accélérer les procédures ou de répondre efficacement aux attentes des habitants. Elle ajoute ne pas savoir quelle serait la délégation idéale mais elle remarque que les mesures proposées dans ce PL sont un premier pas qui permettra de démontrer ou de mesurer la pertinence du principe de délégation. Elle remarque que c'est en fin de compte l'efficacité des mesures à prendre et des mesures prises qui importe.

Un député MCG remarque que l'ATE est présidée par une conseillère nationale Verte, et il observe que plusieurs députés siègent dans le comité de cette association. Il mentionne que cette dernière a donc un gros pouvoir politique et il se demande quel est le canal pour la transmission des informations de l'ATE. Il se demande si cette dernière passe par les

magistrats du même bord politique que l'ATE ou par les conseils municipaux.

M^{me} Alice Genoud répond qu'il faut dissocier la question des projets et celle de la politique. Elle mentionne que l'ATE utilise tous les leviers possibles à disposition. Elle précise, à cet égard, que l'ATE rencontre régulièrement les services cantonaux et communaux concernés. Elle ajoute que le comité est ouvert à tout le monde.

Le député MCG demande si les conseillers administratifs sont des interlocuteurs de l'ATE.

M. Christian Hauri répond que ce sont souvent les communes qui mandatent le bureau-conseil de l'ATE.

M^{me} Alice Genoud ajoute que l'ATE passe toutefois le plus souvent par la base.

Audition de RouteGenève, représentée par M. Jacky Morard, président

M. Jacky Morard mentionne que la circulation à Genève est une machine de haute précision extrêmement délicate. Il remarque que son association ne voit pas d'un très bon œil une délégation de compétences à des communes qui n'ont pas la vision d'ensemble du canton. Il ajoute que plus il y a d'intervenants, moins les projets avancent. Il rappelle par ailleurs que le DETA a beaucoup de travail et il se demande comment le département fera pour gérer les multiples demandes des communes. Il évoque alors un passage piétons sur le quai Gustave-Ador que les piétons traversent en été sans discontinuer, bloquant la circulation jusqu'à la place des Vingt-Deux-Cantons. Il remarque que ce genre de problématique doit être géré par le canton.

Il remarque ensuite que différents exemples en ville de Genève démontrent les aléas et les problèmes qui peuvent être engendrés et il ne croit pas qu'il soit possible de laisser à tout le monde la possibilité de tout faire.

A la remarque d'**un député PLR** qui observe que les communes n'auront des prérogatives que sur le réseau non structurant, **M. Jacky Morard** répond que le risque de voir les communes se dresser les unes contre les autres, pour des raisons de report de trafic, est néanmoins bien présent.

Suite aux questions de **plusieurs députés** sur l'association qu'il préside, **M. Jacky Morard** précise que cette dernière représente quelque 150 000 personnes et 280 entreprises exclusivement au niveau genevois. Elle est le fruit du regroupement de quatre associations.

M. Jacky Morard estime que les problèmes liés à la mobilité engendrent régulièrement des débats qui s'éternisent sur six à sept ans suivis, une fois la décision prise, d'une période d'une durée similaire de travaux. Ce processus conduisant au fait que, une fois la réalisation terminée, cette dernière est parfaitement obsolète.

Un député S aimerait connaître la position de l'association sur le principe d'un péage urbain.

M. Jacky Morard répond que l'association n'y est pas opposée, mais elle pense que l'adoption d'un tel principe n'est certainement pas envisageable compte tenu des oppositions qu'il engendrerait.

Suite à divers échanges sur la poursuite des travaux et avant même l'audition de l'ACG qui a validé ce PL en assemblée générale à une quasi-unanimité, le **président de séance** propose de passer au vote d'entrée en matière.

Premier débat

Le président de séance passe au vote sur l'entrée en matière du PL 12268 :

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

A l'unanimité.

L'entrée en matière est acceptée à l'unanimité des présents.

Audition de l'Association des communes genevoises (ACG), représentée par MM. Thierry Apothéloz, président, Dinh Manh Uong, vice-président, Nicolas Walder, président de la commission de l'urbanisme et de la mobilité, Gilles Marti et Gilbert Vonlanthen, membres du bureau et du comité, ainsi que Philippe Aegerter, directeur adjoint

M. Thierry Apothéloz rappelle que ce PL relève du quatrième train de lois déposé par le Conseil d'Etat. Il rappelle également que le PL 1161, lors du premier train de lois, avait déjà donné un certain nombre de compétences mineures aux communes et il remarque que celles-ci avaient alors proposé au Conseil d'Etat de poursuivre dans cette voie.

Il observe que ce PL 12268 s'inscrit donc dans la suite de ces premiers travaux. Et il mentionne que ce PL a permis d'obtenir un parfait accord entre les communes et le Conseil d'Etat puisque cet objet a remporté un réel consensus. Il explique que l'architecture de ce PL a en l'occurrence été élaborée au gré des discussions, un PL qui n'a vu aucune opposition au sein

des communes. Il signale que cet accord a pu être général puisque le temps de la discussion a été suffisant.

Il répète qu'un accord a donc été dégagé afin de donner aux communes des compétences à l'égard des réseaux de quartier non structurant. Il précise que le DETA a encore établi une carte détaillée sur les différents réseaux de quartier non structurant, carte qui a été avalisée par les communes. Il rappelle en outre qu'une période transitoire de trois ans, renouvelable une fois, et avec un préavis liant de la part du canton, permet non seulement aux communes de s'exercer à ces nouvelles compétences mais également d'acquiescer la confiance du département.

Il répète que ce PL a donc remporté l'aval de la commission de l'ACG, de son comité et de son assemblée générale.

Un député UDC aimerait savoir qui, de l'exécutif ou du délibératif, détiendra cette compétence déléguée.

M. Thierry Apothéloz répond qu'elle serait en main de l'exécutif. Il précise que la LAC oblige l'exécutif à informer le délibératif de ses décisions.

M. Gilles Marti précise que le délibératif communal est saisi de certains dossiers.

Le député UDC aimerait connaître le nombre de communes qui seraient touchées par ces nouvelles compétences déléguées.

M. Thierry Apothéloz précise que l'ensemble des communes est concerné par un réseau de quartier non structurant. Les communes non impliquées actuellement par l'approche relative aux questions de circulation auront la possibilité de s'exercer à la pratique pendant la période transitoire. De plus, la décision de l'assemblée générale des communes démontre clairement que ces dernières sont demanderesses en la matière.

M. Nicolas Walder précise encore que certaines petites communes pourraient se regrouper pour traiter les problèmes en la matière.

Suite à la question de savoir si les communes pourraient se dresser les unes contre les autres en matière de report de trafic, **M. Thierry Apothéloz** signale que, en matière de réseau non structurant, il n'y a pas de problématique de report de trafic. Il précise encore que les communes ont reçu une carte relative au réseau non structurant les concernant et qu'elles ont validé les définitions cantonales en la matière.

Un député MCG demande si les réseaux non structurants impliqueront inévitablement des zones 30.

M. Nicolas Walder déclare qu'il s'agit d'une tendance générale. La plupart des zones 30 sont passées en réseau non structurant.

A la question du **député MCG** de savoir si le délai d'appréciation d'un an, après l'établissement d'une zone 30, subsiste malgré le délai de trois ans prévu dans le PL ; **M. Thierry Apothéloz** précise que l'idée est de maintenir un délai de trois ans avant bilan. Cette manière de faire permettra de proposer des modifications de la loi si nécessaire.

Un député S se demande si les communes pourront faire respecter les mesures découlant des lois réglant l'exploitation.

M. Nicolas Walder précise que la nuit il sera difficile d'imaginer intervenir, mais qu'à l'heure actuelle ce sont déjà les communes qui initient et mettent en place les zones 30 et en assurent l'exploitation. Il indique encore que la réactivité communale sera plus importante compte tenu du principe de proximité évitant ainsi de décrédibiliser la classe politique lors d'aménagements simples (passage piétons par exemple).

Plusieurs représentants de l'ACG donnent des exemples relatifs à leurs communes où la proximité permettra de régler des problèmes qui nécessitent actuellement des procédures de longue durée. Ils précisent également que nous ne parlons pas uniquement des zones 30 et du centre des localités mais également des chemins de desserte des zones agricoles par exemple.

Suite à la question d'un **député PLR** de savoir si la détermination du réseau non structurant sera évolutive, il lui est précisé que le DETA analysera la situation régulièrement afin de faire évoluer la carte validée par les communes.

La présidente ouvre la discussion à l'issue des auditions.

Le groupe Vert évoque l'article 24, alinéa 3 et mentionne que cette échéance de trois ans marque une certaine défiance de la part de l'Etat. Il ajoute que l'entente entre les communes et le canton est telle qu'il serait possible de supprimer ce délai.

M. Guy Schrenzel précise qu'il ne s'agit pas de défiance mais plutôt d'assurer une vision générale du canton en la matière tout en offrant aux communes la possibilité de se former à ces nouvelles compétences. Il ajoute que les communes étaient particulièrement intéressées par cette mesure. Le DETA a même songé à mettre en place des séances de formation au profit des communes.

Le groupe S pense au contraire qu'il s'agit d'une mesure de collaboration active.

Le groupe PLR remarque qu'il y a un temps d'adaptation nécessaire à la mise en place de cette nouvelle compétence et il mentionne que cette mesure doit être saluée. Le groupe ne pourra donc pas soutenir cet amendement.

Le groupe MCG souligne que la suppression de ce délai ferait disparaître toute possibilité de prolongation.

Le groupe UDC constate qu'il est rare que l'ACG et le Conseil d'Etat soient d'accord et il ne pense pas qu'il faille supprimer cette disposition.

Le groupe Vert annonce le retrait de son amendement.

Deuxième débat

Art. 1 Modifications (*Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987*)

Article 2, al. 1, (nouvelle teneur), al. 3 (abrogé)

Pas d'opposition, adopté.

Art. 2A Compétences communales (nouveau)

Pas d'opposition, adopté.

Art. 3, al. 1 (nouvelle teneur)

Pas d'opposition, adopté.

Art. 4, al. 1 (nouvelle teneur)

Pas d'opposition, adopté.

Art. 5, al. 3 (nouveau)

Pas d'opposition, adopté.

Art. 5A Consultation (nouveau)

Pas d'opposition, adopté.

Art. 6 (nouvelle teneur)

Pas d'opposition, adopté.

Art. 6B Communication (nouveau)

Pas d'opposition, adopté.

Art. 24, al. 2 et 3 (nouveaux)

Pas d'opposition, adopté.

Art. 1 Modifications (dans son ensemble)

Pas d'opposition, adopté.

Art. 2 Modifications à une autre loi (*Loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007*)

Art. 2 (nouvelle teneur)

Pas d'opposition, adopté.

Art. 6 (nouvelle teneur)

Pas d'opposition, adopté.

Art. 2 Modification à une autre loi (dans son ensemble)

Pas d'opposition, adopté.

Art. 3 Entrée en vigueur

Pas d'opposition, adopté.

Troisième débat

La présidente passe au vote du PL 12268 :

En faveur : 14 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

A l'unanimité.

La commission recommande de traiter ce PL aux extraits.

Au vu de ces explications, la commission vous encourage, Mesdames et Messieurs les députés, à accepter ce projet de loi.

Projet de loi (12268-A)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR) (H 1 05) (*Quatrième PL faisant partie du train de lois sur la répartition des tâches entre les communes et le canton*)

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

Art. 1 Modifications

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Art. 2, al. 1 (nouvelle teneur), al. 3 (abrogé)

¹ Le département chargé des transports (ci-après : département) est compétent en matière de gestion de la circulation, notamment pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes, sous réserve de l'article 2A.

Art. 2A Compétences communales (nouveau)

¹ Les communes sont compétentes en matière de gestion de la circulation, notamment pour la mise en place de marquage, sur le réseau de quartier communal non structurant.

² Le Conseil d'Etat définit par voie d'arrêté le réseau de quartier communal structurant.

Art. 3, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ Le placement de signaux de prescription ou de priorité, ou d'autres signaux ayant un caractère de prescription, ou le seul marquage de cases de stationnement au sens de l'article 107, alinéa 1, lettre b, de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, du 5 septembre 1979, pour une durée supérieure à 8 jours fait l'objet d'une réglementation locale du trafic dans les cas prévus par le droit fédéral.

Art. 4, al. 1 (nouvelle teneur)

Publication

¹ Toute réglementation locale du trafic non limitée dans le temps est précédée d'une enquête publique. L'enquête publique est publiée dans la Feuille d'avis officielle :

- a) pour les voies publiques communales, sous réserve de la lettre b, par les communes ou le département sur demande de celles-ci ou de son propre chef ;
- b) pour les voies publiques communales appartenant au réseau de quartier non structurant au sens de l'article 2A, par les communes ;
- c) pour les voies publiques cantonales, par le département.

Une nouvelle enquête publique n'est toutefois pas nécessaire lorsque la commune ou le département modifie, sur le même objet, une réglementation locale du trafic édictée depuis moins d'un an par une mesure d'un contenu et d'une portée similaires.

Art. 5, al. 3 (nouveau)

³ Dans le cadre de l'article 2A, alinéa 1, le département doit délivrer un préavis dans un délai de 30 jours, avant toute prise de décision au sens de l'article 6 et, en cas de mise à l'enquête publique, avant celle-ci, dans les cas suivants :

- a) le changement du schéma de circulation consistant en la modification de signaux de prescription permettant ou interdisant un mouvement dans la direction indiquée ;
- b) la modification de la réglementation du stationnement, y compris la suppression ou la création de places influant sur la compensation.

Le préavis n'est pas requis pour les mesures temporaires de chantier.

Art. 5A Consultation (nouveau)

Lorsque plusieurs communes sont impactées par un projet de réglementation locale du trafic d'une commune pris dans le cadre de ses compétences au sens de l'article 2A, la commune de site veille à consulter le département, avant toute demande de préavis au sens de l'article 5, alinéa 3, et de prise de décision au sens de l'article 6.

Art. 6 (nouvelle teneur)

Toute réglementation locale du trafic adoptée par le département ou les communes fait l'objet d'une décision publiée dans la Feuille d'avis officielle.

Art. 6B Communication (nouveau)

Les communes communiquent sans délai au département les réglementations locales du trafic entrées en force et réalisées, sur support numérique permettant notamment la mise à jour des données collectées sur le système d'information du territoire genevois (SITG).

Art. 24, al. 2 et 3 (nouveaux)***Modifications du 7 février 2018***

² Tout projet de réglementation locale du trafic sur réseau de quartier non structurant au sens de l'article 2A ayant déjà fait l'objet d'une enquête publique avant le 1^{er} janvier 2019 doit suivre la procédure relative aux voies publiques cantonales.

³ Pendant une période de 3 ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, le préavis du département tel que prévu à l'article 5, alinéa 3, revêt un caractère liant. A l'échéance de ces 3 ans, le Conseil d'Etat peut décider par voie de règlement et après consultation des communes, de prolonger le caractère liant du préavis pour une durée de 3 ans.

Art. 2 Modifications à une autre loi

La loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007 (L 111) est modifiée comme suit :

Art. 2 (nouvelle teneur)

L'autorité chargée d'appliquer la présente loi est le département compétent ou la commune compétente au sens de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987.

Art. 6 (nouvelle teneur)

¹ Au plus tard 1 an après la mise en service de la zone, le département compétent ou la commune compétente au sens de l'article 2 procède à une évaluation de la mesure sur la base d'un bilan réalisé par les requérants. Il ou elle vérifie que les objectifs ont été atteints, notamment la diminution du nombre d'accidents et la réduction de la vitesse, et que les mesures prises sont adéquates.

² Si les objectifs n'ont pas été atteints, le département compétent ou la commune compétente au sens de l'article 2 fait prendre les mesures complémentaires ou correctives nécessaires. Si des mesures complémentaires sont décidées, l'alinéa 1 du présent article s'applique à ces nouvelles mesures.

Art. 3 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2019.