

*du 23 septembre 2016*

---

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu les articles 190, 191 et 192 de la constitution de la République et canton  
de Genève, du 14 octobre 2012,  
décrète ce qui suit :

## **Chapitre I            Dispositions générales**

### **Art. 1            But**

La présente loi a pour objet de définir la politique globale de la mobilité et de coordonner la planification et la mise en œuvre des différentes thématiques en matière de mobilité, entre elles et avec d'autres politiques publiques.

### **Art. 2            Généralités**

<sup>1</sup> Les autorités cantonales et communales veillent, dans les limites de leurs compétences, à coordonner leurs efforts pour mettre en œuvre une politique globale de la mobilité telle que définie au chapitre II de la présente loi.

<sup>2</sup> Elles tiennent compte, d'une part, du contexte territorial propre au canton de Genève et à son agglomération ainsi que des besoins spécifiques de sa population et de son économie et, d'autre part, des planifications de l'agglomération transfrontalière, du canton de Vaud et de la Confédération.

<sup>3</sup> Le département chargé des transports (ci-après : département) est chargé de l'application de la présente loi.

## **Chapitre II            Politique globale de la mobilité et coordination entre politiques publiques**

### **Art. 3            Principes**

<sup>1</sup> En application de l'article 190, alinéa 1, de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, le développement des infrastructures de transport et des prestations de mobilité doit être dimensionné de façon à répondre à l'ensemble des besoins en déplacement dans le canton de Genève.

<sup>2</sup> Le système de transport est organisé de sorte à répondre aux besoins de mobilité, à garantir la sécurité de tous les modes de déplacement, à préserver l'environnement, à favoriser les économies d'énergie et l'usage des énergies renouvelables, et à assurer l'attractivité économique du canton.

#### **Art. 4 Politique globale de la mobilité**

<sup>1</sup> Tout en tenant compte des principes définis précédemment, la politique globale de la mobilité veille à optimiser l'utilisation de chaque mode de transport afin de couvrir les besoins en déplacement sur le territoire cantonal.

<sup>2</sup> Elle vise à favoriser l'usage des transports collectifs et de la mobilité douce, tout en proposant une offre de mobilité pour le transport individuel motorisé et professionnel répondant aux besoins en déplacement.

#### **Art. 5 Coordination avec la politique de l'aménagement du territoire**

<sup>1</sup> La politique globale de la mobilité est élaborée en coordination avec le plan directeur cantonal. Elle respecte le principe de coordination entre le développement territorial, notamment à travers les grands projets, les infrastructures de transport et les espaces naturels.

<sup>2</sup> La réalisation des axes de transport tient compte des environnements urbain et paysager, dans lesquels ils s'intègrent, en veillant notamment à développer des espaces publics de qualité et une bonne interconnexion des différents modes de transport.

<sup>3</sup> Le Conseil d'Etat veille à donner la priorité aux investissements en faveur des infrastructures de transport coordonnées avec la mise en œuvre de projets de développement urbain.

#### **Art. 6 Coordination avec la politique de l'énergie**

<sup>1</sup> La politique globale de la mobilité s'inscrit dans l'objectif fédéral et cantonal de réduction de la consommation d'énergie et d'utilisation prioritaire des énergies renouvelables.

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat veille à ce que la construction de nouvelles infrastructures ou l'adaptation des infrastructures existantes réponde au principe de multifonctionnalité afin d'optimiser l'utilisation des surfaces au sol. La possibilité d'y intégrer des installations productrices d'énergie, d'y faire passer ou d'y réserver le passage de réseaux énergétiques est systématiquement examinée.

## **Art. 7      Coordination avec la politique de la protection de l'environnement**

<sup>1</sup> La politique globale de la mobilité tient compte des objectifs fédéraux et cantonaux en matière de protection de l'air et du climat, de protection des sols, de minimisation des risques technologiques et de protection contre les nuisances sonores dues notamment au trafic routier, principalement dans les secteurs habités.

<sup>2</sup> Concernant en particulier l'air, le bruit et le climat, l'objectif est de limiter les atteintes à la santé et à l'environnement, en luttant contre les sources principales d'émissions incommodantes liées à la mobilité, notamment en agissant sur la réduction des kilométrages parcourus, sur le renouvellement du parc motorisé en faveur de véhicules peu polluants ou électriques, sur le report modal en faveur des transports en commun et de la mobilité douce, ainsi que sur les revêtements des chaussées.

<sup>3</sup> Les principes fédéraux et cantonaux de la protection de la nature, du paysage, de l'agriculture, des sols et des eaux doivent être pris en compte dans la politique globale de la mobilité.

## **Art. 8      Coordination avec la politique de la sécurité**

<sup>1</sup> La politique globale de la mobilité est élaborée en coordination avec la politique de la sécurité, dont elle doit respecter les lignes directrices générales et les objectifs particuliers.

<sup>2</sup> En particulier, la garantie de la sécurité de tous les modes de déplacement, telle qu'elle est prévue à l'article 3, alinéa 2, est conçue comme une partie intégrante de la sécurité routière et du trafic.

<sup>3</sup> Les principes fédéraux et cantonaux qui prévalent en matière de sécurité doivent être pris en compte dans la mise en œuvre de la politique globale de la mobilité.

## **Chapitre III      Planification en matière de mobilité**

### **Art. 9      Principe**

<sup>1</sup> La planification en matière de mobilité se décline en une stratégie multimodale à long terme, un programme multimodal à moyen terme et des plans d'actions thématiques pluriannuels.

<sup>2</sup> Elle fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique, conformément aux dispositions du règlement d'application de l'ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement, du 11 avril 2001.

<sup>3</sup> Elle fait l'objet d'une évaluation des impacts énergétiques.

### **Art. 10 Stratégie multimodale à long terme**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat établit la stratégie multimodale à long terme, à un horizon de 20 ans, portant sur les thématiques telles que le réseau routier, les transports collectifs, la mobilité douce, le stationnement et le transport professionnel de personnes, de marchandises et de services.

<sup>2</sup> La stratégie multimodale à long terme a pour buts :

- a) de définir l'articulation entre les différents modes de transport en fonction du territoire et de son développement;
- b) de définir les grandes étapes de planification; et
- c) d'assurer la coordination avec les autres politiques publiques, notamment celles relatives à l'aménagement du territoire, à l'énergie et à la protection de l'environnement.

### **Art. 11 Programme multimodal à moyen terme**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat établit un programme multimodal à moyen terme énonçant la stratégie multimodale à un horizon de 10 ans.

<sup>2</sup> Le programme multimodal à moyen terme a pour buts :

- a) la programmation de la réalisation des projets de transport en assurant la coordination avec la programmation des développements urbains prévus dans le cadre des grands projets de développement. Les investissements y relatifs sont inscrits dans le plan décennal des investissements;
- b) la cohérence du développement des différents réseaux de transport et la complémentarité de ceux-ci.

### **Art. 12 Plans d'actions thématiques pluriannuels**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Les plans d'actions thématiques sont les suivants :

- a) le plan d'actions du réseau routier, soumis aux dispositions de la loi sur les routes, du 28 avril 1967;
- b) le plan d'actions du réseau des transports collectifs soumis aux dispositions de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988;
- c) le plan d'actions de la mobilité douce soumis aux dispositions de la loi sur la mobilité douce, du 15 mai 2011;
- d) le plan d'actions du stationnement soumis aux dispositions de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987;

e) le plan d'actions du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services.

<sup>3</sup> Les plans d'actions thématiques précisent les études et les projets d'infrastructures que le Conseil d'Etat prévoit de réaliser durant sa période de législature, et définissent les actions envisagées et une programmation financière sur la période considérée. Les investissements et les frais de fonctionnement y relatifs sont introduits dans le plan décennal des investissements, respectivement dans le plan financier quadriennal.

<sup>4</sup> D'autres thèmes peuvent donner lieu à l'adoption de plans d'actions thématiques selon la procédure visée à l'article 13.

### **Art. 13 Procédures d'adoption et de modification**

<sup>1</sup> La stratégie multimodale à long terme et ses modifications ainsi que le programme multimodal à moyen terme et ses modifications sont adressés, en vue de leur approbation, au Grand Conseil qui se prononce sous forme de résolution dans un délai de 3 mois. Ils sont révisés au minimum tous les 10 ans.

<sup>2</sup> Pour l'adoption des plans d'actions thématiques pluriannuels et de leurs modifications, la procédure décrite à l'alinéa 1 est applicable. Leur révision intervient dans l'année suivant le début de chaque législature.

## **Chapitre IV Dispositions finales et transitoires**

### **Art. 14 Dispositions d'application**

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'application de la présente loi.

### **Art. 15 Entrée en vigueur**

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

### **Art. 16 Modifications à d'autres lois**

<sup>1</sup> La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (H 1 05), est modifiée comme suit :

#### **Art. 7, al. 2 (nouvelle teneur), al. 3 (abrogé), al. 4 (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat établit un plan d'actions du stationnement.

<sup>4</sup> Pour faciliter la mise en œuvre des objectifs du plan d'actions du stationnement, notamment la récupération d'espaces publics, le département

veille à l'application du principe de compensation tel que défini à l'article 7B.

**Art. 7A Plan d'actions du stationnement (nouvelle teneur de la note), al. 1 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> Le plan d'actions du stationnement a pour objectifs généraux l'organisation du stationnement à usage public pour une meilleure qualité de vie dans les espaces publics, le respect de l'environnement et la promotion de l'économie. Il vise à améliorer les possibilités de stationnement des habitants, à maîtriser le stationnement pendulaire et à garantir l'accessibilité aux services, aux commerces et aux activités de loisirs pour les visiteurs, les clients et le transport professionnel.

\* \* \*

<sup>2</sup> La loi sur les taxis et limousines (transport professionnel de personnes au moyen de voitures automobiles), du 21 janvier 2005 (H 1 30), est modifiée comme suit :

**Art. 1, al. 3 (nouvelle teneur)**

<sup>3</sup> Le Conseil d'Etat veille à ce que par leur organisation et leur exploitation, les services de taxis et de limousines répondent aux objectifs de la stratégie multimodale à long terme, prévue dans la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016, et aux besoins de la population et des personnes de passage.

\* \* \*

<sup>3</sup> La loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988 (H 1 50), est modifiée comme suit :

**Art. 1, al. 2 et 3 (nouvelle teneur), al. 4 (nouveau)**

<sup>2</sup> Les modes de transports cités à l'alinéa 1 et les modes de déplacement individuels sont conçus et organisés dans une perspective complémentaire. Pour le surplus, la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016, est applicable.

<sup>3</sup> D'entente avec les entreprises exploitant des lignes de transports publics, le Conseil d'Etat établit un plan d'actions du réseau des transports collectifs qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle.

<sup>4</sup> La réalisation d'un service public de taxis efficace est assurée de manière complémentaire à celui offert par les transports publics. Le plan d'action du réseau des transports collectifs intègre cette complémentarité et définit les

lignes directrices relatives à la coordination de ce service public avec l'offre de transports publics.

### **Art. 2, phrase introductive (nouvelle teneur)**

Par étapes, le plan d'actions du réseau des transports collectifs conduit à la réalisation d'une offre de transports publics répondant au moins aux objectifs suivants dans tout le canton :

\* \* \*

<sup>4</sup> La loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975 (H 1 55), est modifiée comme suit :

### **Art. 1, al. 7 et 8 (nouvelle teneur)**

<sup>7</sup> Les TPG concluent avec l'Etat un contrat de prestations pour une durée pluriannuelle coïncidant en principe avec le plan d'actions du réseau des transports collectifs prévu par l'article 1, alinéa 3, de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988. Ce contrat doit conférer aux TPG une autonomie de gestion accrue et assurer des prestations de qualité au meilleur prix. Le contrat contient notamment les prestations de transport, le plan financier pluriannuel et le calcul de la contribution annuelle de l'Etat.

<sup>8</sup> Dans les limites de la législation fédérale et cantonale, dans le cadre de l'aménagement du canton et selon la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016, les TPG sont mis au bénéfice, lorsque l'intérêt général le commande, de la priorité sur les autres modes de transport. Cette priorité tient compte de la complémentarité des modes de transports publics et privés.

\* \* \*

<sup>5</sup> La loi sur la mobilité douce, du 15 mai 2011 (H 1 80), est modifiée comme suit :

### **Art. 1, al. 2 (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat établit un plan d'actions de la mobilité douce.

### **Art. 2, phrase introductive (nouvelle teneur)**

Au plus tard 8 ans après l'adoption du plan d'actions de la mobilité douce, l'offre répondant au moins aux objectifs suivants est réalisée par étapes dans tout le canton :

**Art. 3, al. 2 (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup> L'Etat participe au financement des aménagements réalisés par les communes, pour autant qu'ils soient inscrits au plan d'actions de la mobilité douce prévu par l'article 1, alinéa 2.

\* \* \*

<sup>6</sup> La loi sur les routes, du 28 avril 1967 (L 1 10), est modifiée comme suit :

**Section 2                      Plan d'actions du réseau routier (nouvelle  
du chapitre I                teneur)****Art. 2                      Plan d'actions du réseau routier (nouvelle teneur avec  
modification de la note)**

Le Conseil d'Etat établit un plan d'actions du réseau routier, formé par les voies publiques, qui détermine l'évolution de la gestion de la circulation pour une période pluriannuelle.

**Art. 3B, al. 2 (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup> Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Leur aménagement est conçu dans ce sens. Pour le surplus, l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée selon les modalités prévues dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016.

\* \* \*

<sup>7</sup> La loi d'application de la loi fédérale sur les routes nationales, du 25 janvier 2008 (L 1 15), est modifiée comme suit :

**Art. 3, al. 2 (nouvelle teneur)**

<sup>2</sup> Il collabore notamment avec les services fédéraux pour l'élaboration du plan directeur, des projets généraux et des projets définitifs, en s'appuyant sur le plan d'actions du réseau routier prévu par l'article 2 de la loi sur les routes, du 28 avril 1967.

\* \* \*



<sup>8</sup> La loi sur les constructions et les installations diverses, du 14 avril 1988 (L 5 05), est modifiée comme suit :

**Art. 108A, al. 1 (nouvelle teneur)**

<sup>1</sup> L'édification et l'exploitation de garages collectifs, en élévation ou en excavation, sont autorisées si une telle réalisation est conforme aux exigences de la stratégie multimodale à long terme, prévue dans la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016, et s'il n'en résulte pas d'inconvénients graves pour l'environnement, le voisinage ou la circulation. Elles doivent en outre ne pas nuire au bon fonctionnement des transports publics.