

Date de dépôt : 1^{er} septembre 2016

Rapport

**de la Commission des transports chargée d'étudier le projet de loi
du Conseil d'Etat sur la mobilité (LMob) (H 1 20)**

Rapport de M. André Python

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ce PL a fait l'objet d'un rapport déposé le 14 novembre 2015 par M. Bertrand Buchs, le PL 11604-A. Les 1^{er} et 2^e débats ont été adoptés par le Grand Conseil lors de sa séance du vendredi 4 décembre 2015. Suite à son retour en commission, il a été réexaminé lors de la séance du 28 juin 2016 en présence de :

- M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat ;
- M. David Favre, secrétaire général adjoint ;
- M. Alexandre Prina, directeur, direction de la planification générale.

Auditionnés :

Groupement Transport et Economie (GTE)

M. Nicolas Rufener, vice-président

Coordination transports et déplacements (CTD)

M. Marco Ziegler, président

M. Denis Chiaradonna, trésorier

M. Didier Bonny, membre

Le procès-verbal a été tenu par M^{me} Clémentine Cyprien que nous remercions de la qualité de son travail.

Le président rappelle que le PL 11604-A est le projet de loi complémentaire au contre- à l'IN 154.

Ce projet de loi a été renvoyé en commission parce que le Groupement Transports et Economie (GTE) et la Coordination transports et déplacements (CTD) souhaitaient être auditionnés sur ce texte.

Audition de M. Nicolas Rufener, Vice-président du GTE

M. Rufener rappelle que le Groupement Transports et Economie est une association née en 1992 pour défendre des conditions favorables aux milieux économiques dans le cadre de la mobilité.

Il est réducteur de considérer que cette association est uniquement pro-voitures. En effet, le GTE comprend des clubs automobiles mais aussi des associations économiques, la chambre de commerce, la fédération genevoise des métiers du bâtiment, la fédération du commerce genevois et d'autres.

Il explique que le GTE a accueilli avec satisfaction les résultats de la votation du 5 juin dernier. Dans ce cadre, cette audition peut paraître tardive, mais, s'agissant du PL 11604-A tel que revenu devant le Grand Conseil, le GTE avait souhaité être auditionné.

En effet, même si le corps de ce projet de loi a été utilisé pour servir de contreprojet à l'IN 154, il reste quand même quelques dispositions à commenter.

La première constatation faite par le GTE est qu'un compromis a été trouvé avec les partenaires, notamment avec la Coordination transports et déplacements.

Il estime que le Grand Conseil a tenu compte des remarques faites depuis de nombreuses années par le groupement et déplore que les partenaires sociaux des transports ne soient pas parvenus à ce compromis par eux-mêmes.

Aujourd'hui, on doit considérer que la politique de la mobilité est apaisée, puis aller de l'avant avec ce projet de loi.

Il ajoute que le PL 11604-A appelle cependant encore quelques commentaires. S'agissant des références constitutionnelles, certaines articulations choisies pourraient être débattues, mais l'essentiel est une concrétisation des articles constitutionnels aux articles 190 et suivants.

Il note également que la volonté de répondre à l'ensemble des besoins en transports est clairement exprimée. Ceci est nécessaire. En effet, comme pour les questions d'aménagements du territoire, les plans directeurs passés ne cherchaient pas à répondre aux besoins en mobilité, ce qui a engendré du retard dans la résolution du problème.

Il relève que selon les articles 5 et suivants, la mobilité est à présent élaborée notamment en coordination avec le plan directeur. Cependant, le plan directeur est avant tout un document fondateur de l'aménagement du territoire, dérivé du droit fédéral.

Les plans sectoriels doivent donc être élaborés, certes en coordination, mais surtout en conformité avec le plan directeur. S'agissant de la coordination avec la politique de l'énergie mentionnée à l'article 6, elle pourrait être intéressante. Il constate qu'il s'agit plutôt cependant d'une déclaration de principe quand on parle de réduction de la consommation d'énergie et d'utilisation prioritaire des énergies renouvelables.

Ces ajouts auraient plutôt leur place dans une loi sur l'énergie ou l'environnement. Tel que présenté, cet article a donc une portée politique plutôt que pratique. Il s'étonne ensuite de la mention « installations productrices d'énergie » faite dans l'alinéa 2 de l'article 6.

En effet, cet élément semble n'avoir qu'un faible impact sur la mobilité. Il conclut qu'il s'agit donc d'une déclaration de principe.

Il note que l'article 7, traitant de la coordination avec la politique de la protection de l'environnement, concrétise cette coordination en rappelant des éléments découlant du droit fédéral. Il se dit intéressé par le fait que le revêtement de chaussée soit mentionné dans le cadre de la protection contre le bruit, mais souligne qu'il faut aussi considérer les effets de la politique d'assainissement des bâtiments.

En effet, cette politique préconise des changements de fenêtres, ce qui améliore la protection du bruit bâtiment. Ce ne sont cependant pas des mesures à la source mais au niveau du bâtiment.

Il demande ensuite si des mesures incitatives sont prévues pour encourager le renouvellement du parc automobile, par exemple pour des entreprises. Les moyens de concrétiser ces différentes mesures ne sont pas définies ce qui explique le caractère général de ce projet de loi. Il constate également que l'on se préoccupe souvent des véhicules polluants des entreprises alors que, lors de l'adjudication de marchés publics, des entreprises de construction éloignées des sites des constructions sont choisies.

Lorsque ce choix est fait, il entraîne des questions de mobilité. Il se demande pourquoi la politique d'attribution de marchés publics n'est pas plus cohérente sur ce sujet.

Il dit se réjouir de voir que la loi sur le réseau des transports publics soit modifiée de façon à préciser que, lorsque l'intérêt général le commande, la priorité est donnée aux transports publics. Ceci démontre que le peuple a eu raison de rejeter l'IN 154 et d'adopter le contreprojet. Il rappelle que

l'argument principal du GTE était que l'IN 154 souhaitait réglementer des questions déjà traitées dans d'autres lois.

Il conclut en précisant que sa présentation s'est concentrée sur des commentaires plutôt que des critiques frontales. Le GTE est satisfait d'avoir une politique des transports cohérente répondant aux besoins de tous.

Le président demande à M. Rufener s'il souhaite proposer des modifications au PL 11604-A ou si sa présentation vise à donner un éclairage sur la manière d'interpréter et de mettre en œuvre le projet de loi.

M. Rufener explique que sa présentation visait effectivement à apporter cet éclairage.

Un député UDC demande à M. Rufener si le GTE souhaite amender ce PL en supprimant par exemple l'article 6 concernant l'énergie.

M. Rufener indique s'interroger sur la pertinence de cet article. Sa portée restera politique plus que pratique.

Un député MCG demande comment agir pour que les mesures du projet de loi ne soient pas seulement des vœux pieux.

M. Rufener répond que, s'agissant de la politique d'attribution des marchés publics, le problème réside dans la jurisprudence très stricte. Les critères extérieurs au marché à attribuer ne devraient théoriquement pas être pris en considération. Ainsi, une procédure d'attribution de marchés publics qui poserait comme critère l'éloignement géographique du prestataire n'est pas valide puisqu'il favorise les prestataires locaux. Il souligne qu'il faut cependant se préoccuper de savoir si le prestataire en question n'a pas un plan mobilité et quels sont les moyens mis en œuvre pour faire transporter ces matériaux.

En effet, le fait de faire venir du ciment d'Eclépens, ou d'ailleurs, en train ou en camions aura un impact sur l'environnement indépendamment du prestataire. Il y a donc des mesures incitatives à prévoir dans ce cadre. Une entreprise ayant un parc automobile exclusivement électrique, des machines avec un moteur diesel et un filtre à particules devrait pouvoir faire valoir ces différents éléments lors de l'adjudication.

Il regrette que l'élément principal dans l'attribution d'un marché public soit toujours le prix.

Il est demandé l'avis de M. Rufener sur les seuils fleurissant le long de routes. Ceux-ci sont bruyants et polluants parce qu'ils obligent les automobilistes à ralentir et à décélérer. Dans le cadre des transports lourds, ce genre d'entraves semble contreproductif. M. Rufener explique que ces aménagements urbains permettent de maintenir la voirie en bon état mais provoquent des effets secondaires, par exemple l'entrave des transports

publics. Pour le bruit, certaines mesures se révèlent au fur et à mesure de l'élaboration d'un projet et en fonction des époques.

Ainsi, le bruit généré par le passage d'un camion sur les bouches d'égout gêne plus la population qu'avant. Il estime que ces aménagements urbains devraient être pensés en termes d'efficacité sonore et de pollutions plutôt qu'en termes d'entrave au trafic.

Audition de la CTD

M. Chiaradonna annonce que l'audition de la Coordination transports et déplacements consistera en une présentation de l'association, puis une consultation générale sur le PL 11604-A et le contreprojet à l'IN 154 pour terminer avec des considérations techniques et juridiques.

M. Chiaradonna explique que la CTD est composée de sept associations, Actif-traffic, l'association des riverains de l'aéroport (ARAG), l'ATE, la communauté d'intérêts des transports publics (CITraP), la mobilité piétonne, Pro Vélo et WWF.

Des membres de l'ATE et de la mobilité piétonne représentent la Coordination. M. Chiaradonna annonce ensuite avoir deux considérations générales à transmettre sur le PL 11604-A et le contreprojet.

Le premier est la question de l'articulation entre le projet de loi et le contreprojet. Il se demande si ces deux textes ne devraient pas être fusionnés pour en faciliter la lecture. En effet, on ne peut s'empêcher lors de la lecture du PL 11604-A de penser que celui-ci pourrait être introduit dans la partie générale du texte du contreprojet.

Concernant les considérations techniques, le projet de loi ne mentionne nulle part de concertation des milieux concernés.

Cet ajout pourrait être fait à l'article 9 du chapitre 3, par la définition d'une ligne directrice traitant de la concertation. Il rappelle qu'il s'agit d'une obligation constitutionnelle et que la mobilité constitue un sujet sensible.

M. Ziegler explique vouloir à présent transmettre deux observations pour renforcer le contreprojet à l'IN 154. Ces observations proviennent des attentes des associations.

La première observation concerne l'éparpillement des dispositions légales organisant la mobilité. Tout le monde aurait à gagner, les autorités, la population et les associations, à l'unification de ces différents textes.

Il souligne qu'il s'agit d'une proposition. Dans ce contexte, des mesures à court et long terme sont à considérer pour la concrétiser.

Il poursuit sa présentation et aborde la question des plans d'actions thématiques établis pour une période pluriannuelle. Ces plans d'actions renvoient à différentes lois, concernant par exemple la mobilité douce ou les routes. Il estime qu'il faudrait supprimer les dispositions concernant la planification des plans d'actions pour les introduire en simples notes de bas de page. Cette manière de faire permet d'alléger les textes législatifs.

Il explique que, sur le long terme, il faudrait rapatrier bon nombre de dispositions situées ailleurs, par exemple la disposition concernant la hiérarchie du réseau de la loi sur les routes. Ce travail doit être entrepris pour avoir une vision nette et être en cohérence avec le contreprojet à l'IN 154.

Il annonce avoir une dernière remarque à faire concernant la mise en œuvre des plans d'actions thématiques et signale à la commission être le représentant de la Coordination mobilité douce et piétons. Dans ce cadre, le plan d'actions de la mobilité douce est attendu avec impatience, mais il souligne que ce plan porte sur les années 2015-2018. Il explique que ce plan d'actions sera traité par la commission en septembre 2016 et que, selon la disposition de l'article 13 du PL 11604-A, le Grand Conseil doit se prononcer sous forme de résolution dans un délai de trois mois.

M. Ziegler propose à la commission de prévoir une disposition considérant ce plan comme validé si ce délai de trois mois n'est pas tenu. Ceci permettra au département d'aller de l'avant et de réaliser les mesures prévues dans le plan d'actions. M. Ziegler signale que le Grand Conseil est la clé pour accélérer le traitement de ce dossier dans ce contexte.

M. Bonny explique que l'association Pro Vélo n'est pas forcément au clair par rapport au but de cette audition mais est sensible à l'implémentation rapide du plan d'actions de la mobilité douce. M. Bonny annonce souscrire à la proposition de M. Ziegler concernant la validation des plans dans un délai de trois mois.

Les auditionnés n'ont pas d'autre commentaire à faire et n'ont pas d'amendement à proposer. Ils sont satisfaits d'avoir été entendus.

Le président explique qu'il s'agit de tirer les conclusions de ces auditions. Le GTE a souhaité apporter un éclairage concernant l'application souhaitée de la loi tandis que la CTD a formulé deux demandes. La première concernait la concentration des dispositions figurant dans d'autres lois tandis que la deuxième demande traitait de la concertation des milieux concernés. Le président rappelle que, selon les propos de M. Ziegler, le principe de la concertation pouvait être formulé de manière assez générale.

Le président rappelle aux députés que ce projet de loi peut être amendé du fait qu'il a été renvoyé en commission bien qu'il a été déjà approuvé.

M. Favre confirme que le projet de loi peut effectivement être amendé, malgré le fait qu'il avait déjà été approuvé à l'unanimité de la commission. Il semblait, lors de la séance d'examen du projet de loi par le Grand Conseil, qu'un certain nombre d'associations n'avait pas été consulté sur le sujet. Ceci explique son renvoi.

Il rappelle que le PL 11604-A est une loi-cadre qui complète la loi votée lors du 5 juin 2016.

Dans ce contexte, la question de la fusion a été discutée. Pour faire simple, les personnes consultées à la Chancellerie d'Etat et au service de la législation ont estimé qu'il ne fallait pas proposer cette modification maintenant. La loi votée le 5 juin 2016 est la H 1 21 tandis que la loi examinée aujourd'hui sera la H 1 20. Les numéros se suivent.

La fusion va s'effectuer dans un second temps. M. Favre répète que la H 1 20 est une loi-cadre et que la loi H 1 21 est son pendant pour une mobilité cohérente et équilibrée. M. Favre annonce que M. Prina souhaite, dans ce contexte, proposer une petite modification.

M. Prina explique que la loi H 1 21 entrera en vigueur le 2 juillet 2016 tandis que la loi H 1 20 devra encore être votée par le parlement. Lors de la relecture des différents articles de la H 1 20 concernant les modifications légales à d'autres lois, on peut se rendre compte que pour l'alinéa 2, article 3B situé dans la section 2 de la L 1 10, une référence à la loi sur la mobilité est faite (page 13 du rapport).

M. Prina annonce que le département propose d'amender cette référence comme suit :

«² 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. »

Le président met au vote cet amendement :

Pour : 15 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstention : –

L'amendement est accepté à l'unanimité.

Aucun député ne souhaite déposer d'amendement supplémentaire à ce PL.

Le président procède au vote de troisième débat du PL 11604-A :

Pour : 15 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstention : –

Le PL 11604-A est accepté à l'unanimité.

A l'unanimité, la commission retourne cette loi afin qu'elle puisse être traitée le plus rapidement possible aux extraits.

Projet de loi (11604)

sur la mobilité (LMob) (H 1 20)

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

¹ 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.

² 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.

³ 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

¹ 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.

² 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

¹ 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.

² 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

¹ 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.

² 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.

³ 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

¹ 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.

² 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

¹ 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.

² 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 incommodes 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.

³ 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

¹ 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.

² 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.

³ 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

¹ 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.

² 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.

³ Elle fait l'objet d'une évaluation des impacts énergétiques.

Art. 10 Stratégie multimodale à long terme

¹ 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.

² 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

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

² 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

¹ 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.

² 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.

³ 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.

⁴ D'autres thèmes peuvent donner lieu à l'adoption de plans d'actions thématiques selon la procédure visée à l'article 15.

Art. 13 Procédures d'adoption et de modification

¹ 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.

² 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

¹ 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), et al. 4 (nouvelle teneur)

² Le Conseil d'Etat établit un plan d'actions du stationnement.

⁴ 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)

¹ 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.

* * *

² 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)

³ 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 ... (*à compléter*), et aux besoins de la population et des personnes de passage.

* * *

³ 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)

² 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 ... (*à compléter*), est applicable.

³ 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.

⁴ 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 :

* * *

⁴ 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)

⁷ 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.

⁸ 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 ... (*à compléter*), 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.

* * *

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

Art. 1, al. 2 (nouvelle teneur)

² 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)

² 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.

* * *

⁶ 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 teneur)**Art. 2 Plan d'actions du réseau routier (nouvelle teneur)**

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)

² 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.

* * *

⁷ 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)

² 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.

* * *

⁸ 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)

¹ 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 ... (*à compléter*) 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.