

Projet présenté par le Conseil d'Etat

Date de dépôt : 25 février 2015

Projet de loi 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, de coordonner la planification et la mise en œuvre des différentes thématiques en matière de mobilité, entre elles et avec d'autres politiques publiques, et de préciser la mise en œuvre du principe de complémentarité et de liberté individuelle du choix du mode de transport.

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.

³ Elle encourage la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprises.

⁴ La politique globale de la mobilité s'appuie sur un réseau d'infrastructures et de prestations de transport comprenant notamment :

- a) un réseau ferroviaire régional qui dessert les principaux pôles de l'agglomération;
- b) un réseau de transports collectifs efficace reliant entre eux les différents secteurs denses et offrant des correspondances aisées avec le réseau ferroviaire;
- c) une ceinture autoroutière qui contourne l'agglomération urbaine et une moyenne ceinture routière complétée d'un réseau routier structurant desservant notamment les secteurs du territoire bénéficiant d'une offre en transports collectifs moindre, en vue de réduire les charges de trafic et de supprimer le transit dans le centre-ville;
- d) un réseau cyclable structuré, continu et dédié permettant d'accéder de manière efficace à l'intérieur des quartiers et aux interfaces du réseau de transport;
- e) des aménagements en faveur des piétons permettant de façon rapide, confortable et sûre de se déplacer à l'intérieur et entre les quartiers,

d'accéder aux services et commerces de proximité et d'assurer l'interconnexion entre les différents modes de transport;

- f) une offre de stationnement qui répond aux différents usages tout en encourageant des comportements rationalisant les déplacements;
- g) des facilités d'accès et de stationnement pour le transport professionnel de marchandises, de personnes et de services.

⁵ Le réseau d'infrastructures et de prestations de transport est conçu et organisé dans le respect de la hiérarchie du réseau routier, telle que définie aux articles 3 et suivants de la loi sur les routes, du 28 avril 1967, et en fonction des particularités de la zone concernée.

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 Complémentarité et liberté individuelle du choix du mode de transport

Art. 9 Principes

¹ Le territoire cantonal est organisé en zones, de façon à améliorer les conditions de déplacement et fluidifier les réseaux de transport.

² Les zones sont délimitées par des axes du réseau ferroviaire et du réseau routier structurant. Elles bénéficient d'une offre de stationnement adaptée.

³ A l'intérieur de ces zones, certains modes de transport font l'objet d'une priorisation.

⁴ L'accessibilité est garantie à l'ensemble des modes de transport, sous réserve des réglementations particulières prises en application de l'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958. La

réalisation de zones piétonnes ou à priorité piétonne demeure réservée dans chacune des zones.

⁵ En fonction de la demande en déplacements et selon les périodes de la journée, les réseaux de transport sont organisés de façon à s'appuyer sur les modes de transport les plus efficaces pour assurer la fluidité des réseaux. L'offre de stationnement est organisée dans cette perspective.

⁶ L'accessibilité en matière de stationnement, d'infrastructures de mobilité douce et d'équipements des transports collectifs ainsi que la sécurité sont garanties aux personnes qui éprouvent des difficultés à s'orienter, à se mouvoir ou à communiquer, soit notamment les personnes en situation de handicap, les enfants et les personnes âgées.

Art. 10 Zones

¹ Le périmètre des zones est défini sur la base de critères objectifs d'aménagement du territoire (densité de population, d'emplois, types d'activités, de services et de loisirs, paramètres environnementaux, etc.).

² Le périmètre des zones, destiné à évoluer dans le temps, est défini dans le plan d'actions du réseau routier tel que défini à l'article 14, alinéa 2, lettre a.

Art. 11 Priorisation différenciée des modes de transport par zone

¹ Par priorisation différenciée, il faut entendre que l'usage de la voirie disponible est attribué en premier lieu à certains modes de transport.

² En zone I, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics. L'accès à cette zone par les autres modes de transport est restreint.

³ En zone II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée aux transports publics et aux deux-roues. Dans cette zone, le trafic de transit est fortement restreint. Des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir l'accès du transport individuel motorisé. Des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos.

⁴ En dehors des zones I et II, des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports collectifs. La gestion du trafic et l'aménagement de ces axes ont pour but de favoriser le transfert modal, notamment en facilitant l'accès aux parkings relais. Dans la mesure du possible, des aménagements propres et séparés pour chacun des modes de transport sont prévus sur ces axes.

⁵ L'accessibilité des résidents, du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services est garantie dans les zones I et II, sous réserve

des réglementations particulières prises en application de l'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958.

Chapitre IV Planification en matière de mobilité

Art. 12 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. 13 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. 14 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. 15 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. 16 Procédures d'adoption et de modification

¹ La stratégie multimodale à long terme et ses modifications sont adoptées par le Conseil d'Etat. Elle est révisée au minimum tous les 10 ans.

² 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. Il est révisé au minimum tous les 10 ans.

³ Pour l'adoption des plans d'actions thématiques pluriannuels et de leurs modifications, la procédure décrite à l'alinéa 2 est applicable. Leur révision intervient dans l'année suivant le début de chaque législature.

Chapitre V Dispositions finales et transitoires

Art. 17 Dispositions d'application

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

Art. 18 Entrée en vigueur

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

Art. 19 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 directeur du réseau intègre cette complémentarité et définit les lignes directrices relatives à la coordination de ce service public avec l'offre de transports publics.

Art. 2 (nouvelle teneur)

Par étapes, d'ici à 2005, 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 (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 sur la mobilité, du ... (*à compléter*).

* * *

⁶ 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.

* * *

⁷ 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.

Certifié conforme

La chancelière d'Etat : Anja WYDEN GUELPA

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le présent exposé des motifs traite de l'élaboration du projet de loi sur la mobilité proposé par le Conseil d'Etat.

Les motifs ayant incité le Conseil d'Etat à entreprendre cette élaboration découlent en premier lieu de l'entrée en vigueur de la nouvelle constitution du canton de Genève le 1^{er} juin 2013 et plus particulièrement de son article 190 qui définit les principes relatifs à la politique de la mobilité.

Par ailleurs, l'adoption par le Conseil d'Etat le 15 mai 2013 de « Mobilités 2030 – Stratégie multimodale pour Genève » nécessite de compléter le cadre légal structurant les documents de planification en matière de transport.

Cet exposé des motifs s'articule comme suit :

- 1) le contexte;
- 2) la coordination entre la politique de la mobilité et les autres politiques publiques;
- 3) la mise en application de la complémentarité et de la liberté du libre choix du mode de transport;
- 4) la nouvelle structure des documents de planification en matière de mobilité;
- 5) le commentaire article par article.

1. Contexte

L'entrée en vigueur de la nouvelle constitution du canton de Genève le 1^{er} juin 2013 définit les postulats régissant l'organisation de la mobilité. Ainsi, l'article 190 pose les principes suivants :

¹ *L'Etat élabore une politique globale de la mobilité en coordonnant les politiques de l'aménagement, de l'énergie, de la protection de l'environnement et de la circulation.*

² *Il facilite les déplacements en visant la complémentarité, la sécurité et la fluidité des divers moyens de transport publics et privés.*

³ *Il garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport.*

⁴ *Il encourage la mobilité douce.*

Il s'agit donc ici de définir les modalités concrètes d'application de ces principes directeurs à travers un projet de loi permettant de garantir l'application de la constitution.

Le chapitre I définit le champ d'application et les buts du projet de loi ainsi que les compétences.

Le chapitre II du présent projet s'attache à définir les conditions cadres et les principes structurants d'une politique globale de la mobilité ainsi que les axes principaux de la coordination avec la politique de l'aménagement du territoire, la politique de l'énergie, la politique de la protection de l'environnement et la politique de la sécurité.

Le chapitre III définit quant à lui la mise en application concrète du principe de liberté de choix du mode de transport et de la coordination entre ces modes. Il s'agit ainsi de définir un nouvel instrument de l'exploitation actuelle des réseaux de transport qui évoluera avec les développements du territoire et des infrastructures de transport.

Le chapitre IV s'applique quant à lui à organiser les différents documents de la mobilité, leur contenu et leurs modalités d'adoption.

En effet, « Mobilités 2030 – stratégie multimodale pour Genève », document adopté par le Conseil d'Etat le 15 mai 2013 a été élaboré dans la perspective de l'entrée en vigueur de la nouvelle constitution. Ce document présente une politique globale de la mobilité coordonnée avec les autres politiques publiques, notamment celle de l'aménagement du territoire, de l'énergie et de la protection de l'environnement, répondant en cela à l'alinéa 1 de l'article 190 de la constitution.

Cependant, ce document du Conseil d'Etat n'a aujourd'hui aucune assise légale.

En outre, les actuels plans directeurs du réseau routier, de la mobilité douce, des transports publics et du stationnement définis respectivement dans la loi sur les routes, du 28 avril 1967, la loi sur la mobilité douce, du 15 mai 2011, la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988, et la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, sont à homogénéiser dans leurs modalités d'application et à repositionner dans l'organisation globale des documents de planification en matière de transport.

2. Coordination entre la politique de la mobilité et les autres politiques publiques

2.1 Mobilités 2030 : une coordination déjà effective

L'adoption de « Mobilités 2030 – Stratégie multimodale pour Genève » (ci-après : Mobilités 2030) répond à une demande formulée par le Grand Conseil en 2010 de disposer d'une vision stratégique à long terme en matière de mobilité.

Elaboré en cohérence avec les différentes politiques publiques portées par l'Etat de Genève, Mobilités 2030 a pour ambition de définir une vision de la politique en matière de mobilité et de développement des infrastructures de transport à long terme afin de venir renforcer la coordination et la cohérence des politiques de l'Etat en matière de mobilité, d'urbanisme et d'environnement.

Ainsi, Mobilités 2030 détaille le volet mobilité du plan directeur cantonal adopté par le Conseil d'Etat le 20 février 2013 et a été élaboré en étroite coordination avec le Projet d'agglomération de deuxième génération du Grand Genève, adopté par les partenaires genevois, vaudois et français en juin 2012. Dans le cadre des hypothèses de développement du territoire fixées par ces deux documents, il précise les projets de mobilité, leurs priorités et leur pertinence.

2.2 Une coordination nécessaire

Cette coordination entre politiques publiques est une nécessité pour assurer un développement cohérent du canton.

Ainsi, afin d'accompagner au mieux l'évolution urbaine, un fort développement des infrastructures de transport est prévu ces 10 prochaines années, avec comme réalisation majeure la mise en service du CEVA. La construction de nouveaux barreaux routiers et d'axes forts de transports publics permettront, en parallèle, d'accompagner le développement de l'urbanisation et d'assurer une desserte multimodale optimale. Ces projets structurants seront accompagnés de mesures de requalification urbaine et d'accompagnement paysager visant ainsi à assurer une meilleure qualité de vie aux habitants tout en s'adaptant à l'évolution des pratiques de déplacement. Dans ce cadre la nécessité de coordonner ces projets de mobilité avec le développement de l'urbanisation est essentielle.

S'étant déployée tout d'abord le long des voies historiques en étoile, puis selon un maillage circulaire, les zones à bâtir du canton sont en général bien desservies par les transports publics. Il s'agit donc de poursuivre ce développement en privilégiant une politique d'aménagement conjuguant

urbanisation, mobilité et environnement. Tout en s'appuyant sur une conception multimodale des déplacements, il est souhaitable d'orienter les choix d'urbanisation en fonction du niveau d'accessibilité des quartiers, notamment en transports collectifs. Cette coordination est indispensable pour assurer un développement cohérent du territoire tout en permettant de répondre aux besoins des habitants. La coordination urbanisation-transport-environnement apparaît comme un processus de régulation des décalages entre le développement des réseaux, la croissance urbaine, l'évolution des mobilités et les spécificités de l'environnement.

La coordination avec la politique de l'énergie est tout aussi importante. En effet, la mobilité représente à elle-seule $\frac{1}{4}$ de la consommation d'énergie finale du canton. Au niveau suisse, cette part est estimée à $\frac{1}{3}$. En raison de l'importance de la demande en déplacements, le maintien de l'offre de transports nécessite des nouveaux investissements dans les infrastructures de transport. Or, les conséquences du développement des infrastructures ne sont pas forcément compatibles avec les objectifs de la politique énergétique si ce développement n'est pas coordonné. C'est pourquoi les infrastructures au service des moyens de transport les plus efficaces en termes énergétiques (par personne.km ou en tonne.km, pour ce qui est du fret) doivent être prises en compte en faisant la pesée avec les autres intérêts en présence, au travers d'une évaluation multisectorielle, au plan des conséquences énergétiques notamment, de la politique de mobilité.

Ensuite, le développement des grandes infrastructures de transport est aussi une opportunité pour déployer la politique énergétique du canton, permettant au final une optimisation des projets et des coûts.

Par ailleurs, la cohérence avec les objectifs stratégiques de protection de l'environnement définis dans Environnement 2030 est une nécessité. En particulier, les objectifs fédéraux et cantonaux de protection de l'air et de protection contre le bruit doivent être garantis dans le cadre du développement des infrastructures de transport et des choix de mobilité. La coordination transports-environnement permettra ainsi la convergence des attentes des habitants du canton en matière de santé, de qualité de vie et de déplacement. Elle est un facteur de réussite pour le développement cohérent du canton.

En outre, la garantie de la sécurité de tous les modes de déplacements permet d'assurer la coordination entre la politique globale de la mobilité et la politique de sécurité, notamment en matière de sécurité routière et du trafic.

Enfin, le fondement même de l'attractivité et du potentiel du développement économique d'un territoire est constitué par un ensemble de

conditions-cadres découlant en partie de la politique économique mise en place et entretenue et, dans une large mesure également des autres politiques publiques qui définissent le contexte dans lequel les entreprises évoluent. À ce titre, il est manifeste que la mobilité apparaît comme un des éléments essentiels des conditions-cadres précitées, respectivement des critères de compétitivité du canton. À cet effet, une mobilité multimodale ne saurait être mise en place qu'à la condition, d'une part, que l'offre de transports collectifs présente une réelle alternative aux transports individuels en termes de volume et d'efficacité et, d'autre part, que la mobilité commerciale et professionnelle demeure garantie à l'échelle de l'agglomération, y compris au centre-ville de Genève.

Au final, le but est de donner corps à une organisation consolidée en matière de mobilité (réseau ferroviaire, infrastructures routières et autoroutières, réseaux de tramway, etc.), d'urbanisation, d'énergie, d'environnement et de sécurité, apte à répondre aux défis qui sont les nôtres aujourd'hui. Ces défis s'inscrivent dans la ligne des objectifs de la charte de l'agglomération, qui vise l'amélioration de la qualité du système de transports en assurant le développement équilibré entre urbanisation, transports, énergie, paysage et environnement et économie.

3. Mise en application de la complémentarité et du libre choix du mode de transport

3.1 Un principe à concrétiser

Accepté en votation populaire le 2 juin 2002, le principe constitutionnel de liberté du choix de mode de transport a été réaffirmé dans la nouvelle constitution du canton de Genève. Si ce principe est un des fondements de la mobilité du canton, sa mise en application concrète doit être définie pour en garantir le respect.

Le dynamisme économique et l'essor démographique de l'agglomération genevoise se traduisent déjà aujourd'hui par une forte augmentation des besoins en mobilité qui vont être renforcés dans les 20 prochaines années. Par ailleurs, la rareté des ressources financières et naturelles telles que le sol ainsi que l'espace très contraint dans les zones les plus denses du canton ne permettent plus de favoriser l'ensemble des modes de transports partout et en tout temps. Pour sortir de cette situation qui ne profite à aucun mode de transport car elle les oppose, et garantir sur le long terme la qualité de vie et la vitalité économique du canton, il est maintenant nécessaire d'opérer des choix rationnels et pragmatiques.

Ainsi, pour garantir au plus grand nombre la liberté de se déplacer rapidement et confortablement dans tout le canton, la seule approche qui s'impose est de favoriser les modes de transport les plus pertinents et efficaces en fonction de l'heure, du lieu et du contexte. Porté dans le cadre de « Mobilités 2030 » et largement partagé au travers de la consultation qui a prévalu à son élaboration, ce principe doit maintenant trouver une application concrète sur le territoire du canton.

3.2 Une approche par zone

L'organisation mise en avant dans le présent projet de loi s'appuie sur une gestion différenciée du territoire en zones, adaptée au contexte urbain du canton. L'objectif de cette organisation est d'améliorer les conditions de déplacement et de fluidifier les réseaux de transport, en précisant les logiques d'exploitation.

En zone I les secteurs rassemblant les plus fortes densités de population, d'emploi, de commerce et de service sont représentés, ce qui correspond actuellement essentiellement à l'« hyper centre » de Genève.

En zone II sont rassemblées des densités de population, d'emplois, de commerces et de services fortes en regard de la moyenne du canton, qui concernent actuellement notamment les communes de Genève et de Carouge.

En dehors de ces zones, des pôles de densité existent. Cependant, les flux de déplacement, majoritairement orientés vers le centre-ville, viennent se concentrer sur les réseaux de transport structurants.

Dans le but d'assurer un fonctionnement cohérent de ces différentes zones, le principe appliqué est de s'appuyer sur un élément structurant du réseau routier ou du réseau ferroviaire pour délimiter les zones.

Des zones amenées à évoluer en fonction du développement du territoire

La carte définissant ces zones doit pouvoir être mise à jour pour s'adapter à l'évolution du canton, d'autant que plusieurs projets de développement sont d'ores et déjà prévus et planifiés. Elle doit s'appuyer sur l'urbanisation telle qu'on la connaît aujourd'hui, mais également prendre en compte les évolutions à venir. Ainsi, la carte délimitant les zones sera définie dans le plan d'actions du réseau routier : au même titre que ce document définit la hiérarchie du réseau routier, il est à même de définir formellement la carte des zones à laquelle se réfère le présent projet de loi.

Rappelons que ce document, revu en début de chaque législature, est validé par le Conseil d'Etat et approuvé par le Grand Conseil.

3.3 *La démarche des Etats généraux des transports*

Du 1^{er} au 30 septembre 2014, un questionnaire concernant la mobilité dans le canton de Genève a été mis en ligne. Adressé à toute personne se sentant concernée par le sujet de la mobilité, résidant ou non dans le canton, cette démarche a permis à 12 598 personnes¹ de s'exprimer sur des propositions concrètes visant à améliorer la mobilité et sur les conditions de mise en œuvre du principe constitutionnel de libre choix du mode de transport.

Ainsi, le questionnaire explicitait le principe d'un découpage du canton en zones et questionnait les répondants sur le ou les modes à prioriser au sein de chacune de ces zones. Les répondants avaient également le choix de ne pas prioriser de mode de transport.

Pertinence de la démarche

La réalisation d'une enquête en ligne basée sur la participation volontaire des répondants peut poser question, notamment en termes de validité des résultats. Cependant, cette démarche s'inscrit bien dans le cadre d'une méthode rigoureuse qui permet, au final, de garantir une bonne fiabilité des résultats.

En premier lieu, le nombre de répondants – 12 598 réponses – démontre le grand intérêt de la population pour la thématique de la mobilité et fonde la légitimité d'une telle démarche.

Ensuite, les réponses ont donné lieu à une analyse visant à en vérifier la validité. Cette étape a conduit à retenir 12 047 réponses valides, soit 96% des réponses initiales.

Principaux enseignements de l'enquête concernant la priorité à donner aux modes de transport

Les résultats de l'enquête mettent en évidence deux constats préliminaires d'importance.

Le premier constat est que les personnes interrogées choisissent de prioriser des modes de transport, démontrant par là une certaine évolution des mentalités vers un principe de libre choix du mode de transport « pragmatique ». En effet, parmi les personnes interrogées, plus de 90% priorisent un ou deux modes de transport dans les différentes zones concernées.

¹ Les résultats de l'enquête sont disponibles auprès de la DGT ou sur Internet : www.ge.ch/transports/publications

Le second constat concerne la pertinence de l'application d'un zonage : sur la base des trois zones de principe exposées dans le questionnaire on observe que les résultats sont très différenciés et très marqués.

Les résultats du questionnaire concernant les modes priorisés

Les résultats des modes priorisés par type de zone sont en effet assez marqués et confortés par les différentes analyses réalisées sur l'échantillon de l'enquête.

Dans la zone définie comme « hypercentre », les répondants priorisent en premier lieu (à 45%) les transports en commun et en second lieu la mobilité douce (30% pour les vélos, 28% pour les piétons). Notons que les modes individuels motorisés (voiture et deux-roues motorisés) rassemblent moins de 5% des suffrages.

Dans la zone définie comme « centre », le transport collectif ressort là aussi comme le mode priorisé en premier lieu par les répondants. Concernant le second mode de transport, les équilibres sont plus nuancés entre modes individuels motorisés et modes doux. Les premiers totalisant 30% des réponses et les second 41%.

Dans la zone définie comme « périphérie », enfin, le couple ressortant du classement des répondants est le transport en commun et le transport individuel motorisé.

Relevons enfin que les questions relatives à une gestion favorisant la circulation des professionnels des transports, tant livreurs et artisans que taxis ont obtenus dans ce même questionnaire, des niveaux d'approbation de 78% pour les livreurs et artisans et 58% pour les taxis.

Des réponses en cohérence avec Mobilités 2030

Il faut souligner la cohérence des réponses données avec le pragmatisme des orientations définies dans le document stratégique Mobilités 2030.

En effet, le principe même de Mobilités 2030 est de s'appuyer sur le ou les modes de transport le plus efficient en fonction du contexte et du lieu.

Ainsi, dans le « cœur d'agglomération » et dans les relations avec celui-ci, Mobilités 2030 préconise de s'appuyer sur les modes doux (pour les trajets courte distance) et les transports publics.

En « périphérie », où le tissu bâti est plus lâche et ne peut être desservi aussi finement, Mobilités 2030 préconise de s'appuyer sur les transports publics et le transport individuel motorisé.

3.4 Priorisation différenciée des modes de transport selon les zones

Constatant d'une part la convergence des résultats de l'enquête des états généraux des transports et des objectifs de Mobilités 2030 et d'autre part la nécessité de procéder à des priorisations claires compte tenu des contraintes agissant sur la mobilité dans le canton, le présent projet de loi propose de définir pour chacune des zones, des priorités différenciées des modes de transport.

En zone I, la priorité est ainsi donnée à la mobilité douce et aux transports publics. Dans cette zone qui concentre une partie importante des activités du canton avec les plus grandes contraintes en termes d'espace, c'est finalement l'utilisation des modes les plus efficaces qui doit être privilégiée. Dans cette logique, l'accès des autres modes de transport à cette zone doit être restreint aux seuls usagers devant impérativement y accéder par tout moyen relevant de l'exploitation des réseaux de transport, de leur aménagement ou ayant trait au stationnement.

En zone II, la priorité est donnée aux transports publics et aux deux-roues. En effet, dans cette zone, les enjeux pour les transports publics sont majeurs : leur vitesse commerciale y décroît fortement. Par ailleurs, les deux-roues, qu'ils soient motorisés ou non, offrent un moyen de transport efficace au regard de leur occupation de l'espace.

Au-delà de ces priorités qui s'appliquent sur l'ensemble de la zone, des axes du réseau routier structurant sont identifiés pour garantir l'accès du transport individuel motorisé à cette zone, vers des parkings situés en zone II ou en limite de zone I (notamment pour Genève, parkings de Cornavin, Mont-Blanc, Plainpalais, Saint-Antoine, futur parking Clés-de-Rive, etc.) ou autres places de stationnement. Ces axes structurants, destinés à évoluer dans le temps, notamment en fonction de l'avancement des grands projets d'aménagement, sont constitués de l'actuel réseau primaire et d'une partie du réseau secondaire. Ils ont ainsi vocation à collecter le trafic routier vers ou depuis les principaux quartiers du centre-ville sans en supporter le trafic de transit.

Ainsi, au sein de cette zone II, le trafic de transit doit être fortement restreint.

Par trafic de transit, on entend ici le trafic dont l'origine et la destination se situent en dehors de cette zone II. En effet, ce trafic a vocation à circuler sur les axes de « ceinture » que sont notamment le « U lacustre » et la route du Pont-Butin.

En pratique, le trafic de transit dans la zone II pourra être fortement restreint par la mise en œuvre de mesures d'exploitation (fonctionnement des

carrefours, plans de circulation notamment), tout en rendant suffisamment attractifs et concurrentiels les itinéraires alternatifs contournant cette zone.

Cependant, sous réserve de réglementation particulière prise en application de la loi fédérale sur la circulation routière, l'accessibilité des résidents, du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services est garantie en toutes zones.

Enfin, des axes favorisant la circulation des vélos dans des logiques de desserte et de transit sont définis.

En dehors de ces zones, l'organisation s'appuie uniquement sur une logique de réseau.

Ainsi, des axes routiers structurants y sont aménagés et exploités de manière à assurer un niveau de service élevé pour le transport individuel motorisé, avec un objectif de fluidité. Ce réseau structurant est majoritairement constitué du réseau primaire tel qu'il est défini aujourd'hui. Celui-ci est organisé dans une logique « radio-concentrique », à savoir :

- des axes pénétrants pour chacun des grands couloirs de déplacement de l'agglomération. Ces axes permettent notamment d'accéder aux différents parkings-relais du canton ainsi qu'aux parkings situés en périphérie de zone II;
- des axes de ceinture qui ont vocation à contourner le centre-ville. Dans l'attente de la réalisation du bouclage autoroutier permettant d'assurer un contournement complet du centre-ville, cette fonction est assurée par le « U lacustre ».

L'objectif de cette organisation du réseau routier est d'assurer une distribution du trafic la plus efficace possible pour accéder au centre-ville et à proximité de l'hypercentre, en favorisant son contournement.

Par ailleurs, des axes du réseau sont aménagés pour assurer l'efficacité de la circulation des transports en commun. Dans la mesure du possible, ces deux types d'axes doivent être dissociés. Dans le cas d'une circulation sur un même axe routier, les aménagements doivent, autant que faire se peut, permettre de dissocier les circulations.

En dehors de ces réseaux structurants, et notamment dans les pôles de densité, la hiérarchie des différents réseaux de transport permet d'organiser les circulations des différents modes.

La priorisation différenciée des modes de transport par zone doit permettre, selon le lieu et le moment de la journée, d'améliorer l'exploitation de certains modes de transport.

Sa mise en œuvre nécessite dans tous les cas une analyse locale et particulière, s'appuyant sur le fonctionnement des carrefours et l'attribution de l'espace (par exemple, les voies de circulation) aux différents modes de transport.

3.5 Cohérence de cette organisation avec la hiérarchie du réseau routier

La loi sur les routes affecte le réseau routier primaire « prioritairement au trafic motorisé public et privé ». Elle qualifie également ce réseau qui « a pour fonction d'assurer des échanges fluides entre les différents secteurs de l'agglomération, ainsi qu'entre l'agglomération et le territoire qui l'entoure ».

Elle définit par ailleurs le réseau routier secondaire comme ayant pour « fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers ». Enfin, elle précise que « les lignes de transports publics à fréquence élevée font, en principe, partie du réseau primaire ou secondaire ».²

Sur la base de ces définitions et considérant que le fonctionnement, notamment du réseau primaire et du réseau secondaire, devait être précisé, les députés du Grand Conseil, dans le cadre de l'examen du Plan directeur du réseau routier 2011 – 2014 ont souhaité y ajouter une annexe précisant, selon la hiérarchie des axes routiers, leur fonctions principales et les objectifs poursuivis.

Ce document, figurant ci-après, illustre bien que ces deux types de réseaux constituent des réseaux de transition privilégiant pour certains d'entre eux la fluidité du transport individuel motorisé ou la fluidité des transports en commun, jouant un rôle de support du transit ou un rôle de support du trafic d'accès.

² Loi sur les routes, articles 3A – Définition, et 3B – Organisation.



■ Hiérarchie des axes routiers, fonctions principales et objectifs poursuivis





Hiérarchie du réseau routier	Fonctions principales à assurer	Objectifs prioritaires lors de la définition de l'aménagement et de l'exploitation de la voirie						Aménagements caractéristiques
		Modes possibles	Performance	Transit	Séparation des flux	Gestion des flux	Traitement des nuisances	
 <p>Réseau autoroutier</p> <p>Art. 15 (SRG) : "L'axe autoroutier vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Relier le canton au reste de la Suisse ainsi qu'aux régions frontalières Accueillir le grand transit et le trafic d'échange à l'échelle du canton (contournement) 	<p>Art. 15 (SRG) : "L'axe autoroutier vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Relier le canton au reste de la Suisse ainsi qu'aux régions frontalières Accueillir le grand transit et le trafic d'échange à l'échelle du canton (contournement) 	<p>Art. 15 (SRG) : "L'axe autoroutier vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Relier le canton au reste de la Suisse ainsi qu'aux régions frontalières Accueillir le grand transit et le trafic d'échange à l'échelle du canton (contournement) 	<p>Art. 15 (SRG) : "L'axe autoroutier vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Relier le canton au reste de la Suisse ainsi qu'aux régions frontalières Accueillir le grand transit et le trafic d'échange à l'échelle du canton (contournement) 	<p>Art. 15 (SRG) : "L'axe autoroutier vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Relier le canton au reste de la Suisse ainsi qu'aux régions frontalières Accueillir le grand transit et le trafic d'échange à l'échelle du canton (contournement) 	<p>Art. 15 (SRG) : "L'axe autoroutier vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Relier le canton au reste de la Suisse ainsi qu'aux régions frontalières Accueillir le grand transit et le trafic d'échange à l'échelle du canton (contournement) 	<p>Art. 15 (SRG) : "L'axe autoroutier vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Relier le canton au reste de la Suisse ainsi qu'aux régions frontalières Accueillir le grand transit et le trafic d'échange à l'échelle du canton (contournement) 	<ul style="list-style-type: none"> Pis de carrefours, mais des échangeurs et des jonctions Axes autoroutiers à 2x2 ou 2x3 voies de circulation 	
 <p>Réseau primaire</p> <p>Art. 16 (SRG) : "L'axe primaire vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Structurer l'accessibilité routière du canton (rôle pénétrant et concentrant) Relier le réseau autoroutier aux secteurs du canton 	<p>Art. 16 (SRG) : "L'axe primaire vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Structurer l'accessibilité routière du canton (rôle pénétrant et concentrant) Relier le réseau autoroutier aux secteurs du canton 	<p>Art. 16 (SRG) : "L'axe primaire vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Structurer l'accessibilité routière du canton (rôle pénétrant et concentrant) Relier le réseau autoroutier aux secteurs du canton 	<p>Art. 16 (SRG) : "L'axe primaire vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Structurer l'accessibilité routière du canton (rôle pénétrant et concentrant) Relier le réseau autoroutier aux secteurs du canton 	<p>Art. 16 (SRG) : "L'axe primaire vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Structurer l'accessibilité routière du canton (rôle pénétrant et concentrant) Relier le réseau autoroutier aux secteurs du canton 	<p>Art. 16 (SRG) : "L'axe primaire vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Structurer l'accessibilité routière du canton (rôle pénétrant et concentrant) Relier le réseau autoroutier aux secteurs du canton 	<p>Art. 16 (SRG) : "L'axe primaire vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Structurer l'accessibilité routière du canton (rôle pénétrant et concentrant) Relier le réseau autoroutier aux secteurs du canton 	<ul style="list-style-type: none"> Carrefours giratoires, plans à feux, voirie déviées Séparation des flux : voies réservées par mode, stationnement hors chaussée Fluidité le long des axes : voies de protection, ondes vertes Carrefours giratoires, plans (flux ou non) 	
 <p>Réseau secondaire</p> <p>Art. 17 (SRG) : "L'axe secondaire vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Relier les secteurs contigus entre eux Collecter le trafic en lien avec le réseau primaire Structurer la desserte des secteurs et des quartiers 	<p>Art. 17 (SRG) : "L'axe secondaire vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Relier les secteurs contigus entre eux Collecter le trafic en lien avec le réseau primaire Structurer la desserte des secteurs et des quartiers 	<p>Art. 17 (SRG) : "L'axe secondaire vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Relier les secteurs contigus entre eux Collecter le trafic en lien avec le réseau primaire Structurer la desserte des secteurs et des quartiers 	<p>Art. 17 (SRG) : "L'axe secondaire vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Relier les secteurs contigus entre eux Collecter le trafic en lien avec le réseau primaire Structurer la desserte des secteurs et des quartiers 	<p>Art. 17 (SRG) : "L'axe secondaire vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Relier les secteurs contigus entre eux Collecter le trafic en lien avec le réseau primaire Structurer la desserte des secteurs et des quartiers 	<p>Art. 17 (SRG) : "L'axe secondaire vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Relier les secteurs contigus entre eux Collecter le trafic en lien avec le réseau primaire Structurer la desserte des secteurs et des quartiers 	<p>Art. 17 (SRG) : "L'axe secondaire vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Relier les secteurs contigus entre eux Collecter le trafic en lien avec le réseau primaire Structurer la desserte des secteurs et des quartiers 	<ul style="list-style-type: none"> Voies réservées par mode si nécessaire, aménagements ponctuels (couloirs d'approche bus, ...) 	
 <p>Réseau de quartier</p> <p>Art. 18 (SRG) : "L'axe de quartier vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Connecter les centralités Desservir les riverains (logements, entreprises, commerces...) 	<p>Art. 18 (SRG) : "L'axe de quartier vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Connecter les centralités Desservir les riverains (logements, entreprises, commerces...) 	<p>Art. 18 (SRG) : "L'axe de quartier vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Connecter les centralités Desservir les riverains (logements, entreprises, commerces...) 	<p>Art. 18 (SRG) : "L'axe de quartier vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Connecter les centralités Desservir les riverains (logements, entreprises, commerces...) 	<p>Art. 18 (SRG) : "L'axe de quartier vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Connecter les centralités Desservir les riverains (logements, entreprises, commerces...) 	<p>Art. 18 (SRG) : "L'axe de quartier vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Connecter les centralités Desservir les riverains (logements, entreprises, commerces...) 	<p>Art. 18 (SRG) : "L'axe de quartier vise en particulier à :</p> <ul style="list-style-type: none"> Connecter les centralités Desservir les riverains (logements, entreprises, commerces...) 	<ul style="list-style-type: none"> Carrefours plans, avec perte de priorité Logique de mixité des flux : traversée libre plutôt que passage piétons, trottoirs ou zones de rencontre, stationnement sur chaussée, modification de trafic 	

Figure 1 : Annexe du PDRR 2011-2014 - page 99

Ainsi, le schéma d'organisation prévu dans le présent projet de loi et décrit précédemment continue dans cette logique engagée par les députés lors de l'examen du PDRR 2011 – 2014 et vient préciser les différents rôles de l'exploitation du réseau routier primaire et secondaire, préfigurant également les évolutions attendues dans le cadre de Mobilités 2030.

3.6 Un nouvel instrument d'exploitation du réseau routier évolutif

En synthèse, la mise en œuvre de la priorisation différenciée des modes de transport par zone constitue un nouvel instrument très concret à même d'améliorer l'ensemble des conditions de déplacement du canton et de fluidifier les différents réseaux de transport.

La définition claire des modes de transport à prioriser, selon le lieu, le contexte ou le moment de la journée, permettra une exploitation plus rationnelle et efficace de la voirie.

Par ailleurs, l'élaboration de la carte définissant les zones de priorisation différenciée dans le plan d'actions du réseau routier assure l'évolutivité nécessaire à cet outil. Révisée en début de chaque législature, cette carte suivra l'évolution des développements urbains et des infrastructures de transport.

4. Nouvelle structure des documents de planification en matière de mobilité

4.1 Documents de planification existants

Mobilités 2030

Le changement d'échelle que vit aujourd'hui Genève implique pour ses autorités une gestion coordonnée des enjeux de mobilité avec les partenaires français et vaudois, ainsi qu'avec les acteurs fédéraux chargés des infrastructures nationales. Afin d'assurer le cadre nécessaire à une collaboration partenariale constructive, Genève doit établir et suivre une stratégie politique de la mobilité sur le long terme, perceptible, compréhensible et partagée par tous, qui assure à l'agglomération les soutiens financiers fédéraux qui lui sont nécessaires. Mobilités 2030 est l'expression de cette stratégie politique.

Aujourd'hui, ce document, adopté le 15 mai 2013, doit pouvoir s'appuyer sur un cadre légal qui, d'une part en définit les contours et les objectifs et d'autre part précise son articulation avec les documents de planification existants.

Plan directeur du réseau routier

Le plan directeur du réseau routier est un document de planification défini par la loi sur les routes (L 1 10). Il détermine l'évolution de la gestion de la circulation pour une période quadriennale et est revu en début de chaque législature. Il définit également la hiérarchie du réseau routier.

Par ailleurs, le règlement portant sur l'organisation du réseau routier (L 1 10.04) précise le contenu de ce document, en indiquant d'une part qu'il comporte un rapport sur la période quadriennale écoulée et un bilan des réalisations et d'autre part qu'il détermine les objectifs à court, moyen et long termes ainsi que les mesures et moyens servant à les atteindre.

Le document en vigueur couvrant la période 2011-2014 a été adopté par le Conseil d'Etat le 21 décembre 2011 et voté par le Grand Conseil le 25 janvier 2013.

Plan directeur de la mobilité douce

Le plan directeur de la mobilité douce est défini par la loi sur la mobilité douce (H 1 80). Le règlement sur la mobilité douce en définit le contenu sous forme principalement d'un plan d'actions et des modalités d'adoption.

Le document en vigueur couvrant la période 2011-2014 a été adopté par le Conseil d'Etat le 31 mars 2011 et voté par le Grand Conseil le 25 janvier 2013.

Plan directeur des transports collectifs

Le plan directeur des transports collectif est défini par la loi sur le réseau des transports publics (H 1 50) en ces termes : « Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du réseau qui détermine son évolution pour une période pluriannuelle » et en fixe les modalités d'adoption.

Le document en vigueur couvrant la période 2015-2018 a été adopté par le Conseil d'Etat le 20 août 2014. Il est actuellement en cours d'examen par le Grand Conseil.

Plan directeur du stationnement et plan d'actions du stationnement

Le plan directeur du stationnement est défini par la loi d'application de la législation sur la circulation routière (H 1 05) qui en fixe également les modalités d'adoption. Cette loi définit également l'existence d'un plan d'actions du stationnement, décliné sur la base du plan directeur, sur une période quadriennale.

Le plan directeur du stationnement en vigueur a été adopté par le Conseil d'Etat le 25 août 2010 et voté par le Grand Conseil le 22 mars 2012. Le plan d'actions couvrant la période 2013 – 2019 a été adopté par le Conseil d'Etat le 19 juin 2013. Il est actuellement en cours d'examen par le Grand Conseil.

Une nouvelle structure nécessaire

Ainsi, on constate une hétérogénéité dans le cadre légal des différents documents de planification en matière de mobilité :

- les plans directeurs possèdent un cadre légal, Mobilités 2030 n'en possède pas;
- certains plans directeurs intègrent un volet planification à moyen et long termes et un plan d'actions. D'autres uniquement un plan d'actions, d'autres thématiques enfin prévoient deux documents spécifiques;
- par ailleurs, Mobilités 2030 a très clairement vocation à définir la planification à moyen et long termes en matière de mobilité;
- les modalités d'élaboration et d'adoption des actuels plans directeurs sont différentes en termes de durée et de rythme d'adoption (on parle pour certains documents d'une durée de 4 ans, pour d'autres d'une durée de législature, par exemple).

Partant de là, la nécessité de procéder à une nouvelle structuration des documents de planification s'impose, et ce, d'autant plus que la nouvelle constitution a porté les durées de mandat législatif à 5 ans ce qui présente une incompatibilité avec des durées indiquées pour certains plans directeurs.

4.2 Nouvelle structure des documents de planification

Deux principes ont prévalu à la définition de cette nouvelle structure des documents de planification.

Le premier est de dissocier le volet « planification » du volet « programmation » des infrastructures et du volet « plan d'actions ».

Le second est d'adopter pour les différentes thématiques traitées une homogénéité de traitement, notamment concernant les modalités d'adoption.

En effet, la stratégie pour être mise en œuvre de manière efficace ne peut être remise en cause trop souvent. Son rôle est de fixer un cap vers lequel chacun doit tendre pour, à terme, en retirer les effets bénéfiques. Cette stratégie est nécessairement multimodale et assure la cohérence avec les autres politiques publiques. Ce document doit se projeter à un horizon de 15 à 20 ans. En ce qui concerne sa révision, à l'instar du plan directeur cantonal, une période de 10 ans paraît être la mieux adaptée. Mobilités 2030 constitue pour l'heure ce document stratégique.

Le volet « programmation » des infrastructures a pour principale vocation d'assurer, sur le moyen terme, les disponibilités financières nécessaires pour mettre en œuvre la stratégie et, cas échéant, de procéder aux grands arbitrages financiers. Là encore, l'approche doit être multimodale. Une révision tous les 10 ans est la plus adaptée, étant entendu que les outils aujourd'hui en place au niveau du canton (notamment le plan décennal des investissements) permettent d'assurer un suivi plus régulier.

La partie « plans d'actions », enfin, porte sur la réalisation concrète des infrastructures et services de transport durant la période de législature. Revus en début de chaque législature, ceux-ci permettent de s'adapter au contexte, économique ou politique, ou de mettre l'accent sur une ou des thématiques en particulier, tout en conservant le cap fixé par la stratégie à long terme. C'est également l'occasion de présenter au Grand Conseil les principales mesures en matière de mobilité et transports sur lesquels il aura à se prononcer. Les plans d'actions se déclinent en thématiques, calquées sur les thématiques existantes : réseau routier, mobilité douce, transports en commun et stationnement. Le nombre de thématiques doit pouvoir évoluer pour s'adapter au contexte et à son évolution. Ainsi, à ce stade, il est nécessaire d'étudier en plus des quatre thématiques existantes une thématique supplémentaire

concernant les transports professionnels. En effet, ce sujet complexe (du fait notamment de la diversité des acteurs et des problématiques territoriales) nécessite aujourd'hui une prise en compte explicite par les services de l'État à travers un plan d'actions « du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services ». La mise en place effective à mi-2015 de la commission du transport professionnel permettra d'engager, dès lors, ce travail et d'élaborer un premier plan d'actions sur ce sujet.

5. Commentaire article par article

Article 1

Cet article énonce les buts que poursuit la loi sur la mobilité, à savoir la coordination de la planification, la mise en œuvre des différentes thématiques en matière de mobilité et la mise en œuvre du principe de complémentarité et de liberté individuelle du choix du mode de transport défini dans les articles 9 et suivants du présent projet.

Article 2

Cette disposition traite de la répartition des compétences entre cantons et communes et des éléments à prendre en compte pour la mise en œuvre de la politique globale de la mobilité. Elle désigne le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture comme l'autorité chargée de l'application de la loi.

Article 3

L'alinéa 1 de cet article traite du dimensionnement du développement des infrastructures de transport et des prestations de mobilité, conformément à l'article 190, alinéa 1 de la constitution de la République et canton de Genève du 14 octobre 2012.

Quant à l'alinéa 2, il fixe des principes-cadre de l'organisation du système de transport.

Les articles 5 et suivants traitent, de manière plus détaillée, de la coordination avec les différentes politiques publiques, à savoir l'aménagement du territoire (art. 5), l'énergie (art. 6), la protection de l'environnement (art. 7) et la sécurité (art. 8).

Article 4

L'alinéa 1 prévoit l'optimisation de l'utilisation de chaque mode de transport afin de couvrir les besoins en déplacement sur le territoire cantonal.

L'alinéa 2 encourage l'usage des transports collectifs et de la mobilité douce tout en mettant l'accent sur une offre de mobilité tenant compte des besoins en déplacement des individus et des entreprises.

L'alinéa 3 énonce notamment les mesures d'encouragement en vue de mettre en œuvre des plans de mobilité d'entreprises..

L'alinéa 4 énumère le contenu du réseau d'infrastructures et de prestations de transport – dont la traversée du lac en tant que ceinture autoroutière – qu'offre la politique globale de la mobilité.

Quant à l'alinéa 5, il se réfère à la hiérarchie du réseau routier telle que définie dans les dispositions de la loi sur les routes, du 28 avril 1967.

Article 5

Cet article fait référence au plan directeur cantonal et prévoit la coordination entre les grands projets d'urbanisation et l'offre en matière de transports, et vice versa.

Article 6

Cette disposition soumet la politique globale de la mobilité aux principes fédéraux et cantonaux de réduction de la consommation d'énergie et d'utilisation rationnelle de l'énergie (notamment des énergies renouvelables).

Le développement d'infrastructures de transports favorisant les modes les plus efficaces au plan énergétique (parmi lesquels le rail, les transports publics, la mobilité douce) constitue dans ce contexte une priorité pour les investissements.

D'autre part, les investissements en matière d'infrastructures peuvent être coordonnés et optimisés selon les principes de multifonctionnalité et de complémentarité. Ainsi, les travaux conduits pour l'extension des réseaux de tram sont des opportunités pour étendre les réseaux thermiques, à l'exemple de l'extension vers Meyrin. D'autre part, les infrastructures elles-mêmes présentent des opportunités pour produire de l'énergie, à l'exemple de l'interface CEVA de la gare Carouge-Bachet où la chaleur accumulée dans les géo-structures du tunnel est valorisée pour couvrir une partie des besoins de chauffage du développement urbain de la Chapelle-les-Sciens. Enfin, l'évolution de l'offre en matière de motorisation des véhicules, avec le développement important à terme de l'électromobilité, constitue un autre axe sur lequel ces deux politiques publiques peuvent conduire à de meilleures réalisations qui contribuent à l'accélération de cette transition, par exemple en complétant l'offre de stationnement par une offre de recharge électrique

simultanément au développement, par les Services industriels de Genève, d'un réseau intelligent (« smart grid »).

Article 7

L'objectif de cet article est de garantir l'application des principes fédéraux et cantonaux de protection de l'environnement afin de limiter les atteintes à l'environnement sous toutes leurs formes et de réduire les atteintes à la santé, notamment celles dues à la pollution de l'air et aux nuisances sonores.

Article 8

La « sécurité de tous les modes de déplacement », telle qu'elle est énoncée à l'article 3, alinéa 2 du présent projet, renvoie à la politique globale de la sécurité dont le Conseil d'Etat assure la mise en œuvre sur l'ensemble du territoire cantonal. La sécurité de tous les modes de déplacement constitue en effet un aspect majeur de la sécurité routière et du trafic ou, plus généralement dit, de la sécurité des voies de circulation.

D'ailleurs, la législation fédérale en matière de circulation routière prévoit expressément à l'article 6a, alinéa 1, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR – RS 741.01), dont le titre est « Sécurité de l'infrastructure routière », que les autorités concernées doivent tenir compte « de manière adéquate des impératifs de la sécurité routière lors de la planification, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure routière ». L'article 6a, alinéa 4 LCR, quant à lui, fait obligation aux cantons de désigner un « chargé de la sécurité ».

La cohérence générale des politiques publiques entre elles et la complémentarité dans laquelle celles-ci doivent s'inscrire imposent donc la coordination que préfigure l'article 3, alinéa 2 et que décrit plus précisément l'article 8 du présent projet.

Article 9

Aux alinéas 1 et 2 de cet article, le découpage du territoire cantonal par zones et leur délimitation sont énoncés. Avec la mise en service du réseau express permise par la réalisation du CEVA, le découpage du territoire sera révisé pour tenir compte du développement de l'agglomération.

C'est à l'alinéa 3 qu'est inscrit le principe de priorisation de certains modes de transport par zones.

L'alinéa 4 garantit l'accessibilité à toutes les zones pour l'ensemble des modes de transport.

Une utilisation rationnelle des modes de transport selon les périodes de la journée (p.ex. augmentation de la cadence des transports collectifs aux heures de pointe, ouverture à certaines heures de certaines rues en faveur du transport professionnel de marchandises (livraisons)) est énoncée à l'alinéa 5.

A l'alinéa 6, il est fait expressément mention de l'accessibilité et de la sécurité qui sont garanties pour les personnes qui éprouvent des difficultés à s'orienter, à se mouvoir ou à communiquer, soit notamment les personnes en situation de handicap, les enfants et les personnes âgées.

Article 10

Cet article mentionne les critères permettant de définir le périmètre des zones, celui-ci figurant dans le plan d'action du réseau routier.

Article 11

Cet article présente la priorisation différenciée des modes de transport pour les zones I et II.

Article 12

Cet article présente les trois niveaux de planification, à savoir une stratégie multimodale à long terme (décrite à l'article 13), un programme multimodal à moyen terme (décrit à l'article 14) et des plans d'actions thématiques pluriannuels (décrits à l'article 15).

Article 13

Cette disposition prévoit la compétence du Conseil d'Etat pour établir la stratégie multimodale à long terme et ses buts.

Article 14

Cet article attribue également au Conseil d'Etat la compétence d'élaborer un programme multimodal à moyen terme portant sur 10 ans et présente ses buts.

Article 15

Cette disposition énonce le dernier niveau de planification directrice en matière de transports, à savoir les plans d'actions thématiques pluriannuels (réseau routier, réseau des transports collectifs, mobilité douce, stationnement

et transport professionnel de personnes, de marchandises et de services) qui sont établis par le Conseil d'Etat.

Article 16

Cet article traite des procédures d'adoption et de modification des différentes planifications énumérées aux articles 13, 14 et 15.

Article 17

Cet article prévoit une délégation législative en faveur du Conseil d'Etat pour édicter des dispositions d'application du présent projet de loi.

Article 18

Cet article porte sur l'entrée en vigueur du présent projet de loi.

Article 19

Cet article énonce les modifications apportées à d'autres lois, telles que la loi sur les routes, du 28 avril 1967, la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988, la loi sur les Transports publics genevois, du 21 novembre 1975, la loi sur la mobilité douce, du 15 mai 2011, et la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987.

S'agissant du nouvel alinéa 4 de l'article 1 de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988, cette modification est induite par la loi sur les taxis de service public et autres transports professionnels, du 27 mars 2014 (LTSP), qui n'est pour l'heure pas entrée en vigueur.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

Annexe :

Planification des charges et revenus de fonctionnement découlant du projet

PLANIFICATION DES CHARGES ET REVENUS DE FONCTIONNEMENT DÉCOULANT DU PROJET
Projet de loi sur la mobilité

Projet présenté par le DETA

(montants annuels, en mios de F)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	dès 2022
TOTAL charges de fonctionnement	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges de personnel [30]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Biens et services et autres charges [31]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Charges financières	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Intérêts [34]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Amortissements [33 + 366 - 466]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Subventions [363+369]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Autres charges [30-36]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL revenus de fonctionnement	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Revenus [40 à 46]	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
RESULTAT NET FONCTIONNEMENT	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

Remarques :

Date et signature du responsable financier :

02.02.2015

