

Source [SILGENEVE PUBLIC](#)

Dernières modifications au 30 avril 2022

Loi sur la mobilité (LMob)

H 1 20

du 23 septembre 2016

(Entrée en vigueur : 19 novembre 2016)

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

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But

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

Art. 2 Généralités

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.

Art. 8A⁽¹⁾ Responsabilité de l'Etat

¹ L'Etat est exemplaire en matière de mobilité. Il encourage l'administration cantonale, les administrations communales et les institutions cantonales de droit public à un report modal en faveur des transports publics et de la mobilité douce.

² L'Etat diminue les aménagements de stationnement en matière de transports individuels motorisés pour le personnel de l'administration cantonale travaillant aux horaires de bureau usuels. Pour atteindre ce but, il fixe des critères sélectifs pour l'attribution des places. Des exceptions sont prévues pour les véhicules dits de service.

³ Les places de stationnement libérées en ouvrage sont majoritairement ouvertes à la location auprès d'habitants vivant à proximité. Les places de stationnement libérées en surface sont majoritairement ouvertes à la location auprès d'habitants vivant à proximité, sous réserve de contraintes opérationnelles, techniques ou de réaménagements. Le solde des places est converti en stationnements dévolus aux deux-roues.

⁴ Les services d'urgence sont exclus de ce report modal. Le département veille à leur conserver des aménagements suffisants. Par service d'urgence, on entend les services de police, les sapeurs-pompiers et les services de santé essentiels.

⁵ L'Etat limite le nombre de véhicules de son parc automobile. La neutralité des émissions carbone est intégrée à la politique de renouvellement des véhicules de l'Etat avec comme objectif une conversion progressive de son parc automobile et sa neutralité globale d'ici 2030. Le renouvellement des véhicules spécialisés et des poids lourds de l'Etat est évalué sur la base de critères environnementaux objectifs et mesurables. Pour ces véhicules, les objectifs de la neutralité carbone sont également considérés au regard des limites de la technique, du marché et des coûts.

⁶ Dès l'entrée en vigueur de la loi 12770, le Conseil d'Etat rend rapport tous les 2 ans au Grand Conseil sur l'évolution de son parc automobile et la réduction des émissions carbone liée.

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 13.

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.

RSG	Intitulé	Date d'adoption	Entrée en vigueur
H 1 20	L sur la mobilité	23.09.2016	19.11.2016
	<i>Modification :</i> 1. n. : 8A	25.02.2022	30.04.2022