Source SILGENEVE PUBLIC

Dernières modifications au 17 octobre 2020

Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) H 1 21

du 5 juin 2016

(Entrée en vigueur : 2 juillet 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 but de préciser la mise en œuvre des principes relatifs à la mobilité énoncés à l'article 190 de la constitution de la République et canton de Genève.

Art. 2 Autorité compétente

L'autorité compétente pour l'application de la présente loi est le département chargé des transports (ci-après : département).

Art. 3 Infrastructures et services de transport

[1] La politique globale de la mobilité répond à la demande de mobilité de façon différenciée selon les usages.

[2] Elle s'appuie sur un réseau d'infrastructures 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, comprenant notamment :

a) un réseau ferroviaire régional, radial et tangentiel, qui dessert les principaux pôles de l'agglomération, connecté de manière optimale aux réseaux de transports publics et de mobilité douce;
b) un réseau de transports publics efficace reliant entre eux les différents secteurs denses et offrant des correspondances aisées avec le réseau ferroviaire. Des lignes de bus à haut niveau de service, complémentaires aux réseaux ferroviaire et tramway, sont mises en place sur les principales pénétrantes transfrontalières de l'agglomération;
c) un périphérique autoroutier qui contourne l'agglomération urbaine et une moyenne ceinture routière homogène et lisible comprenant notamment le « U lacustre » dans l'attente d'un bouclement autoroutier par une traversée du lac. Ils seront complétés d'un réseau routier structurant desservant notamment les secteurs du territoire bénéficiant d'une offre en transports publics moindre, en vue de réduire les charges de trafic et de limiter le transit dans les centres urbains;
d) un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération;
e) des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon rapide, confortable et sûre 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. Le développement de voies vertes est favorisé;
f) des pôles d'échange devant garantir des transbordements de qualité, sécurisés et, dans la mesure du possible, piétonnisés;
g) des parcs relais et des P+Bike prioritairement situés aux entrées de l'agglomération.

[3] La politique globale de la mobilité encourage les nouvelles pratiques de mobilité, qui visent à réduire la charge sur les infrastructures et services de mobilité aux heures de pointe et pour lesquelles l'Etat et les établissements publics autonomes doivent être exemplaires, notamment en encourageant :

a) les services d'auto-partage;
b) l'usage du covoiturage non professionnel;
c) la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprises visant à inciter à l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce pour le trafic pendulaire, ainsi qu'à réduire les possibilités de stationnement en entreprise.

Art. 4 Gestion du stationnement

[1] La politique globale de la mobilité s'appuie sur une offre de stationnement qui répond aux différents usages tout en encourageant des comportements rationalisant les déplacements, notamment en distinguant :

a) les habitants : assurer le parcage à proximité immédiate de leur domicile afin d'encourager l'utilisation d'autres modes de transport pour leurs déplacements quotidiens, et ce en privilégiant le stationnement privé et ensuite le parcage sur la voie publique par le biais des macarons;
b) les pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike, tout en les incitant au transfert modal par le biais d'une réglementation du stationnement dans les centres-villes;
c) les visiteurs : répondre à leurs besoins en stationnement courte durée, allant jusqu'à 90 minutes, sur des places réglementées payantes ou avec disque situées sur la voie publique et favoriser leur parcage longue durée, allant jusqu'à 5 heures, dans des parkings publics en ouvrage, sous réserve d'un régime d'exception pour les parkings servant aux dessertes nationales et internationales;
d) les professionnels : tenir compte de leurs besoins spécifiques en matière de livraisons (cases et horaires), ainsi que des besoins des activités telles que les soins à domicile et celles nécessitant l'utilisation de camionnettes-outils.

[2] S'agissant en particulier des déplacements effectués en deux-roues :

a) les motocyclistes doivent pouvoir s'appuyer, en complémentarité d'une offre privée (pour les logements et les activités), sur une offre de stationnement publique privilégiant le parcage courte durée en surface et celui de longue durée dans des parkings en ouvrage au moyen d'abonnements attractifs;
b) les cyclistes doivent bénéficier d'une offre de stationnement adaptée aux besoins locaux notamment par l'implantation de vélo-stations situées aux points stratégiques.

Chapitre II Complémentarité et liberté individuelle du choix du mode de transport

Art. 5 Principes

[1] Le territoire cantonal est organisé en zones et le réseau routier est hiérarchisé, 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] La moyenne ceinture routière n'est pas soumise au régime de priorité défini dans ces zones.

[5] Une priorisation est prévue pour les transports publics sur les principaux axes transfrontaliers par une régulation des feux favorable aux transports publics ainsi que, chaque fois que cela est possible, l'aménagement de voies dédiées.

[6] 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.

[7] 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.

[8] L'accessibilité en matière de stationnement, d'infrastructures de mobilité douce et d'équipements des transports publics ainsi que la sécurité sont garanties aux personnes en situation de handicap, aux enfants et aux personnes âgées.

Art. 6 Zones

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

[2] Le périmètre des zones ainsi que la moyenne ceinture routière, destinés à évoluer dans le temps, sont définis par une carte dans le plan d'actions du réseau routier tel que défini à l'article 12, alinéa 2, lettre a, de la loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016[(1)].

[3] Le périmètre des zones tient compte de la multipolarité de l'agglomération.

[4] La hiérarchie du réseau routier est adaptée à la définition du périmètre des zones.

Art. 7 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 notamment au moyen de voies dédiées et par la mise en place d'un fonctionnement adaptatif ou coordonné des carrefours favorisant les modes de transport désignés.

[2] En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics.

[3] En zone I :

a) le département prend les mesures visant à limiter la vitesse à 30 km/h au maximum selon les conditions prescrites par le droit fédéral;
b) l'accès à cette zone par les autres modes de transport est restreint;
c) certains axes à plusieurs voies seront équipés d'une limitation de vitesse adaptative par des panneaux lumineux. Ces axes seront limités à 30 km/h aux heures de forte demande et à 50 km/h le reste du temps;
d) les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées;
e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 20%;(2)
f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant.

[4] En zone II :

a) le trafic de transit est fortement restreint;
b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé;
c) des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos;
d) la création de zones 30 est favorisée, selon les conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007;
e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 10%;(2)
f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues régies par le signal « Parcage avec disque de stationnement ».

[5] Sur la moyenne ceinture, des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé à l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, tant pour les aménagements améliorant la fluidité que pour ceux agissant sur la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles selon les conditions des zones contiguës telles que définies à l'article 7, alinéa 3, lettre e, et à l'article 7, alinéa 4, lettre e, de la présente loi.(2)

[6] 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 publics :

a) la gestion et l'aménagement des pénétrantes et des tangentielles structurantes a pour but de maîtriser le trafic entrant dans le canton, d'inciter l'accès aux parcs relais, d'assurer la progression des transports publics et la sécurité de la mobilité douce pour favoriser le transfert modal.
b) lorsque la sécurité des usagers ou la vitesse des transports publics l'exigent, des aménagements propres et séparés pour chacun des modes de transport sont prévus sur ces axes. En dehors de ces axes, le trafic de transit est fortement dissuadé.
c) une limitation à 30 km/h sur les axes primaires et secondaires traversant les localités est favorisée, dans le respect des conditions prescrites par le droit fédéral.

[7] 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 III Dispositions finales et transitoires

Art. 8 Dispositions d'application

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

Art. 9 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 21	**L pour une mobilité cohérente et équilibrée**	05.06.2016	02.07.2016

Modifications :		
1. ***n.t.*** : rectification selon 7C/1, B 2 05 (6/2)	18.02.2019	18.02.2019
2. ***n.t.*** : 7/3e, 7/4e, 7/5	12.09.2019	17.10.2020