

Date de dépôt: 30 août 2005

Messagerie

Rapport

de la Commission des transports chargée d'étudier :

- a) RD 582-A Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la carte de la hiérarchie du réseau routier**
- b) R 499-A Proposition de résolution du Conseil d'Etat approuvant la carte de la hiérarchie du réseau routier**

Rapport de Mme Nelly Guichard

Mesdames et

Messieurs les députés,

La Commission des transports a traité le rapport RD 582 et le projet de résolution 499, dans ses séances des 3 mai, 14, 21 et 28 juin 2005, sous l'experte présidence de M^{me} Stéphanie Ruegger et de M. Baud.

MM. Robert Cramer, conseiller d'Etat en charge du DIAE, Christophe Genoud, DIAE, Philippe Burri, directeur Office cantonal des transports et de la circulation (OTC), Jean-Luc Demierre (OTC), et Benoît Ziegler (OTC) ont assisté à nos travaux.

Pour les procès-verbaux, nous avons pu compter sur la collaboration de M^{mes} Caroline Martinuzzi et Eliane Monnin. Nous remercions toutes les personnes qui ont suivi nos travaux de leur précieux concours.

Présentation de la carte de la hiérarchisation du réseau routier

M. Cramer rappelle que le 29 août 2003, le Grand Conseil a modifié la loi sur les routes. En substance, cette modification impliquait deux nouveautés, à savoir la mise en place d'un plan directeur du réseau routier et un principe de création d'une hiérarchisation de ce réseau routier. Ainsi, le réseau a été divisé en trois parties :

1. Le réseau primaire qui assure la fluidité du trafic entre les différents secteurs et sert au trafic de transit.
2. Le réseau secondaire qui récolte le réseau de quartiers pour le mener au réseau primaire.
3. Le réseau de quartier destiné aux riverains et qui exige de nombreux aménagements.

De ce fait, à chaque carrefour, entre le réseau primaire et le réseau secondaire, la priorité est donnée au réseau primaire. Depuis cette mise en place, plusieurs discussions se sont tenues au sein du Conseil des déplacements (CODEP) afin de rédiger un règlement (annexé au présent rapport) sur le réseau routier dans lequel figurent tous les éléments nécessaires à la mise en place du réseau. Il a été publié à la fin du mois de septembre 2004.

Dès l'instant où le Grand Conseil a approuvé la loi, une importante consultation a été engagée au sein des communes, consultation qui a duré pendant toute l'année 2004. M. Cramer souligne qu'il s'agit d'un travail considérable mené d'une main de maître par l'OTC. Compte tenu des demandes et des observations des communes, l'OTC a ensuite apporté quelques modifications mineures à cette carte. Le document a ensuite été validé par le Conseil d'Etat qui l'a accompagné d'un rapport. La procédure prévoit que cette carte soit soumise au Grand Conseil. Ainsi, ce dernier a la possibilité de faire une recommandation par la voie d'une résolution.

M. Cramer poursuit en précisant qu'il n'existe pas d'idéal en terme de circulation. De ce fait, cette carte ne peut pas être parfaite. Elle est, en revanche, utilisable et il est désormais possible de savoir quand dire oui ou non en termes d'aménagements routiers. En outre, cette carte n'est pas gravée dans le marbre mais révisable tous les quatre ans. Il est important de se rappeler que la hiérarchie du réseau concerne l'organisation. La construction de nouvelles routes se rapporte au plan directeur du réseau routier, plan qui sera présenté l'année prochaine.

M. Burri commente la carte et il explique que **cette hiérarchie représente une organisation fonctionnelle du réseau routier**. Il s'agit d'une image directrice de l'exploitation du réseau qui oriente les

interventions courantes des outils d'exploitation mais qui n'est pas directement liée aux volumes de trafic et qui ne correspond nullement à la hiérarchie administrative. Ce dernier terme concerne la classification entre route communale, cantonale ou nationale. Il précise qu'un travail important a été effectué au niveau des frontières et dans différents quartiers.

M. Burri poursuit en indiquant que le fait d'avoir une fluidité du trafic permettra d'appuyer divers projets routiers. Il donne plusieurs exemples comme le secteur du centre commercial de la Praille et du stade où certains mouvements seront modifiés pour assurer la fluidité. Une voie de circulation sera ajoutée et la jonction autoroutière sera améliorée. En conclusion, M. Burri précise qu'il ne s'agit pas uniquement de faire plaisir aux communes mais également de prouver que cela fonctionne.

Questions des députés et discussion

Tout en estimant logique que certaines pénétrantes passent du réseau primaire au réseau secondaire, un député se demande s'il est possible de procéder par la suite à des aménagements tels que l'installation de pistes cyclables ou autres.

Comme le spécifie le règlement, M. Cramer souligne qu'à part sur les autoroutes, les piétons et cyclistes ont le droit de circuler sur toutes les routes ouvertes à la circulation. Il est évident que les exigences de protection des piétons et des cyclistes sont plus élevées sur le réseau primaire qu'ailleurs. Les trottoirs et les pistes cyclables y sont ainsi indispensables. En outre, il est important d'avoir un plan d'organisation pour chaque type de déplacement. Et une fois la hiérarchie mise en place, la voie à toute une série de plans d'organisation sera ouverte.

Un commissaire se demande si le fait que le tram soit en site propre sur le secteur primaire peut être en phase avec la vitesse des véhicules attendue au sein de ce secteur.

Une telle situation n'est pas antagoniste avec le développement du tram. Mais M. Burri indique que la hiérarchie fonctionnelle ne donne pas de garantie de vitesse des véhicules.

Un commissaire demande si le réseau secondaire est compatible avec les zones 30 et cite l'exemple des Acacias. Il souhaite savoir si des adaptations doivent être effectuées. Et il s'interroge sur la fluidité du trafic dans un tel cas de figure.

M. Burri explique que les zones 30 s'appliquent plutôt au réseau de quartiers, mais il n'y a pas de contre-indication absolue.

M. Cramer explique que définir la situation comme étant fonctionnelle revient à dire qu'il faut mettre la priorité sur les intersections et les aménagements, et savoir quelles actions doivent être menées pour favoriser la fluidité du trafic. Par contre, il n'y a aucune raison de transformer la totalité du réseau secondaire en zone 30.

Plusieurs députés s'insurgent aussi de voir des zones 30 qui débordent des quartiers sur le réseau secondaire.

M. Burri précise que parfois, des rues ont été mises en zone 30 il y a de nombreuses années et se trouvent actuellement en réseau secondaire. Il paraît alors difficile de modifier a posteriori une telle situation.

Pour répondre à un député qui se demande si cette carte reflète l'état des lieux actuel, M. Cramer explique que la hiérarchie est une photographie qui oriente l'aménagement routier de manière totalement fonctionnelle. Cependant, la hiérarchie du réseau n'a pas de rapport direct avec le nombre de voitures qui circulent sur la route.

M. Cramer souligne que cette carte possède un caractère contraignant pour les autorités en terme d'autorisations délivrées et rappelle qu'aucun aménagement ou modification de zone ne peut se faire sans avoir obtenu l'aval de l'OTC, respectivement du Conseil d'Etat.

Pour répondre à certaines interrogations, il explique aussi qu'il ne serait par exemple pas imaginable de procéder à des aménagements qui gêneraient fortement et freineraient les transports publics.

Plusieurs députés ont quelques doutes et trouvent certains aspects incohérents, par exemple le fait que l'OTC ait déclaré qu'il ne fallait pas de demande d'autorisation pour les coussins berlinois, qui sont des aménagements lourds.

Beaucoup de rues et de lieux sont évoqués par les députés, et des réponses sont apportées point par point, mais ne peuvent être reproduites en détail dans le rapport qui se réduirait à une fastidieuse énumération. Il convient de souligner tout de même que la rue de Lausanne et l'aménagement de la place de la Gare sont souvent remis en cause.

Plusieurs députés se demandent s'il y a une coordination avec les routes du côté français.

M. Cramer explique que l'un des points forts de cette carte repose sur le fait qu'il y a eu une véritable coordination avec la France. Les Français avaient, en effet, jusqu'à cinq niveaux de hiérarchie. Ils ont accepté de les réduire à trois pour correspondre au système suisse. Ainsi, chaque fois que l'on se trouve sur du réseau primaire en Suisse, on arrive sur du réseau

primaire en France. Il en est de même pour le réseau secondaire. Cette coordination s'est tenue dans le cadre du Comité franco-genevois (CRFG)

Pour répondre à un député qui estime que cette carte est un plan de situation et non pas une projection vers l'avenir, M. Cramer confirme que cette carte ressemble davantage à C2000 qu'à C2005. Et il s'agit d'une carte consensuelle.

En ce qui concerne l'entretien des routes, un commissaire souhaite savoir si les communes sont libres d'agir comme bon leur semble.

M. Cramer rappelle que la hiérarchie du réseau routier n'a strictement rien à voir avec le fait de savoir qui est propriétaire des routes. Si la commune a un projet, elle doit bénéficier d'une double autorisation : une autorisation de construire délivrée par le DAEL et une autorisation délivrée par l'OTC.

Interrogé à plusieurs reprises au sujet des aménagements éphémères, M. Cramer précise en préambule que ceux-ci n'ont aucun lien avec la hiérarchisation du réseau. Il explique qu'il s'agit d'un usage accru du domaine public et il indique que si l'aménagement dure moins de deux mois, il peut faire l'objet d'une procédure simplifiée. S'il dure plus de deux mois, sa procédure devient complexe. Il précise que tout est fait pour s'assurer qu'aucun aménagement ne provoquera d'entrave à la circulation.

Un député est étonné de constater qu'il n'existe pas d'axe primaire pour parvenir à la gare et il remet également en cause la rupture à la rue des Deux-Ponts qui semble problématique, voire incohérente.

M. Demierre lui répond que la gare est un lieu de destination. Si elle était sur un axe primaire, elle serait un lieu de passage. Le principe consiste à s'approcher de la gare par une voie primaire et à y accéder par une voie secondaire. Et il fait remarquer que la rue des Deux-Ponts est l'une des seules routes primaires qui arrive au centre-ville. Ensuite, elle se subdivise en réseau secondaire.

Pour répondre à un député qui demande la raison pour laquelle les quais sont gardés en réseau primaire et pourquoi il existe une telle densité de réseau primaire et secondaire au centre-ville, M. Cramer explique que cette carte s'inscrit dans la conception générale des choses établie par C2000. Les quartiers ont un sens et c'est la base du découpage de cette carte

A. un député qui s'étonne du fait que la Roseaie soit une voie primaire, M. Ziegler explique qu'il s'agit d'offrir la continuité vers le quartier de l'hôpital depuis le passage sur l'Arve.

A réitérées reprises des députés se sont demandés si les zones 30 sont comprises à l'intérieur du réseau secondaire ou si elles peuvent déborder sur ce dernier.

M. Cramer précise que la distinction entre le réseau secondaire et le réseau de quartier s'établit en fonction de la loi et du règlement. Les choses sont simples puisque le réseau de quartier représente une zone difficile d'accès. Les automobilistes y vont parce qu'ils ont une bonne raison d'y être. Au contraire, le réseau secondaire est celui qui collecte la circulation du réseau de quartier pour l'amener sur le réseau principal.

Lorsque l'administration fait face à la demande d'une commune pour une zone 30 ou une zone de rencontre, elle examine la situation avec beaucoup d'intérêt. En revanche, ce type d'aménagement ne devrait pas se retrouver sur du réseau secondaire.

Plusieurs députés estiment qu'il peut y avoir une confusion entre la zone 30 et la limitation de vitesse à 30 km/h. Les rues du réseau secondaire sans passage piétons représentent un réel danger pour les piétons et créent la confusion pour l'automobiliste.

M. Cramer précise qu'à l'avenir, une attention toute particulière sera portée sur le fait que les demandes de zones 30 se feront en priorité dans le réseau de quartier. En revanche, appliquer un principe rigide est délicat surtout pour les ouvrages déjà réalisés. En effet, il n'est pas concevable d'annuler une autorisation qui a été octroyée. L'objectif est de procéder à des aménagements de manière rationnelle. Il fait remarquer que lorsque tout est prioritaire, rien n'est prioritaire. Si tout est en réseau primaire, il y aura engorgement et plus aucune hiérarchie.

Lors de la séance du 21 juin, M. Demierre a commenté les documents distribués aux commissaires, à savoir :

1. Les modifications demandées par les communes qui ont été acceptées, les modifications refusées ;
2. la liste des axes en réseau secondaire et en réseau primaire qui sont en zone 30 ;
3. la carte qui avait été soumise aux communes lors de leur consultation et la carte des routes fédérales.

En guise de conclusion, M. Cramer précise que la carte soumise sera revue à chaque législature. Ainsi, l'OTC rédigera un rapport à l'attention du Grand Conseil durant la dernière année de législature indiquant les modifications éventuelles et la manière dont les différentes

prescriptions ont été appliquées. Il suggère de ne pas apporter des modifications à cette carte qui a fait l'objet d'un consensus. Cette carte n'est évidemment pas parfaite mais elle a l'avantage de constituer un outil de travail. Il assure à la commission un suivi permanent.

Vote de la résolution R 499

Au cours des discussions, plusieurs députés ont estimé qu'il fallait compléter cette résolution. Des amendements ont été préparés et discutés. Ils ont aussi été modifiés au fil des échanges et durant les séances.

Le président met au voix successivement les trois propositions d'amendements, ainsi que l'adjonction « ...aux conditions suivantes »

1. que soit respectée la stricte application de l'article 3B, alinéa 3, de la loi modifiant la loi sur les routes (L 1 10). Il est dérogé au principe uniquement pour les rues marchandes ;
2. qu'un moratoire soit décrété sur l'établissement des zones 30 km/h jusqu'à ce que les conditions de leur mises en place soient clairement définies. Dans tous les cas, elles ne seront acceptées par le département, dans le réseau de quartier, que si les aménagements urbains répondant aux directives et ordonnances fédérales sont prévus ;
3. que toute nouvelle zone 30 km/h ne peut se concevoir que dans le réseau de quartier. Pour les zones existantes, leur cohérence doit être étudiée et, le cas échéant, la zone supprimée.

Les trois amendements sont **approuvés à l'unanimité.**

**Il met ensuite aux voix la résolution 499 ainsi amendée
Elle est adoptée à l'unanimité.**

En outre, **la commission prend acte du RD 582.**

Conclusion et recommandation

A l'unanimité, les membres de la Commission des transports recommande au Grand Conseil de voter la présente résolution et de prendre acte du rapport du Conseil d'Etat.

N. B. : Les documents ci-dessous ont été distribués aux commissaires dans leur séance du 21 juin 2005 et ils ont également été placés dans le dossier des travaux de la commission :

- Liste des modifications demandées par les communes et acceptées.
- Modifications refusées.
- Listes des zones 30 en réseaux secondaire et primaire.
- Carte soumise aux communes lors de leur consultation.
- Carte sur les routes fédérales.

Proposition de résolution

(499)

approuvant la carte de la hiérarchie du réseau routier

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,

vu le rapport du Conseil d'Etat sur la carte de la hiérarchie du réseau routier,

approuve la carte de la hiérarchie du réseau routier telle qu'elle est formulée dans le rapport du Conseil d'Etat, aux conditions suivantes :

1. que soit respectée la stricte application de article 3B, alinéa 3, de la loi modifiant la loi sur les routes (L 1 10). Il est dérogé au principe uniquement pour les rues marchandes ;
2. qu'un moratoire soit décrété sur l'établissement des zones 30km/h jusqu'à ce que les conditions de leur mises en place soient clairement définies. Dans tous les cas, elles ne seront acceptées par le département, dans le réseau de quartier, que si les aménagements urbains répondant aux directives et ordonnances fédérales sont prévus ;
3. que toute nouvelle zone 30 km/h ne peut se concevoir que dans le réseau de quartier. Pour les zones existantes, leur cohérence doit être étudiée et, le cas échéant, la zone supprimée.

**Loi
(8748)****modifiant la loi sur les routes (L 1 10)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Article 1

La loi sur les routes, du 28 avril 1967, est modifiée comme suit :

**Section 2 Plan directeur du réseau routier (nouvel
intitulé)****Art. 2 Plan directeur du réseau routier (nouvelle teneur)**

¹ Le Conseil d'Etat établit un plan directeur du réseau routier, formé par les voies publiques, qui détermine l'évolution de la gestion de la circulation pour une période quadriennale. Le plan directeur est revu au début de chaque législature.

² Le plan directeur ou ses modifications sont présentés, avant leur adoption par le Conseil d'Etat, dans un rapport soumis au Grand Conseil qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois.

Section 2bis Hiérarchie du réseau routier (nouvelle)**Art. 3 Principes (nouvelle teneur)**

¹ La hiérarchie du réseau routier permet une organisation fonctionnelle de celui-ci qui prend en considération les besoins de tous les modes de transport.

² Elle tient compte des principes du libre choix et de la complémentarité des modes de transport.

³ Les voies publiques sont hiérarchisées en réseau routier primaire, réseau routier secondaire et réseau routier de quartier. Une carte est établie à cette fin.

Art. 3A Définition (nouveau)

¹ Le réseau routier primaire 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.

² Le réseau routier secondaire a pour fonction d'assurer des échanges, notamment entre les différents quartiers.

³ Le réseau routier de quartier a pour fonction de desservir les habitants et les activités.

Art. 3B Organisation (nouveau)

¹ La continuité de la circulation est garantie à chaque intersection du réseau primaire et/ou du réseau secondaire.

² Les réseaux primaire et secondaire sont affectés prioritairement au trafic motorisé public et privé. Leur aménagement est conçu en ce sens.

Pour le surplus, l'utilisation du réseau routier par les autres modes de transport est organisée en fonction des plans d'organisation spécifiques à chaque mode.

³ Les lignes de transports publics à fréquence élevée font, en principe, partie du réseau primaire ou secondaire.

Art. 3C Compétences (nouveau)

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'exécution et établit la carte de la hiérarchie du réseau routier. La carte est réexaminée tous les quatre ans et, au besoin, remaniée. La carte fait l'objet d'un rapport au Grand Conseil, qui peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois.

Section 2ter Classification administrative et désaffectation des voies publiques (nouvelle)**Art. 4 Classification administrative (nouveau, l'art. 4 ancien devenant l'art. 4A)**

¹ Les voies publiques sont divisées du point de vue administratif en voies publiques cantonales et voies publiques communales.

² Les voies publiques cantonales comprennent :

- a) les routes nationales, selon carte annexée à la présente loi;
- b) les routes cantonales, selon carte annexée à la présente loi, comprenant notamment les quais, ponts, places et tunnels;

³ Les voies publiques communales comprennent les voies qui ne sont pas classées comme voies publiques cantonales ou qui n'appartiennent pas à des propriétaires privés. Les voies publiques communales sont classées en routes communales principales et en routes communales secondaires.

⁴ Le Conseil d'Etat établit par voie réglementaire la liste des voies publiques selon cette classification.

Art. 15, al. 2 *Autres voies publiques (nouvelle teneur)*

² Le Conseil d'Etat peut, pour des raisons de sécurité de la circulation, interdire ou restreindre l'accès des propriétés riveraines sur les routes du réseau routier primaire et secondaire dans la mesure où les riverains ne sont pas privés de tout accès au réseau des artères publiques.

Article 2 Modifications à une autre loi (H 1 05)

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Section 2 Conseil des Déplacements (nouvelle teneur)

Art. 15 Composition (nouvelle teneur)

Le Conseil d'Etat nomme un Conseil des Déplacements formé de douze membres, représentant de manière équilibrée, les organismes faïtiers intéressés aux questions de la mobilité. Il en désigne le président.

Art. 16 Rôle (nouvelle teneur)

Le Conseil des Déplacements est associé aux travaux stratégiques liés au domaine de la mobilité. Il émet un avis à la demande du département ou formule des propositions sur les questions importantes intéressant le domaine de la circulation.

Règlement portant sur l'organisation du réseau routier

L 1 10.04

du 27 septembre 2004

(Entrée en vigueur : 23 octobre 2004)

Le CONSEIL D'ETAT de la République et canton de Genève,
vu les articles 2 à 3C de la loi sur les routes, du 28 avril 1967 (ci-après : la loi),
arrête :

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 Objet

Le présent règlement, dans le respect du droit fédéral, détermine l'établissement du plan directeur du réseau routier, sa hiérarchie et les plans d'organisation spécifique à chaque mode de déplacement, à savoir les transports privés motorisés, les transports collectifs, les transports professionnels, les deux-roues légers et les déplacements à pied.

Art. 2 Autorité compétente

Le département de l'intérieur, de l'agriculture et de l'environnement (ci-après : le département), en tant qu'autorité organisatrice des transports, dirige l'organisation du réseau routier et assure la coordination avec les autres départements concernés.

Art. 3 Concertation – consultation

Le département associe le Conseil des déplacements à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan directeur du réseau routier et de son organisation. Il s'assure que les communes concernées ont été consultées.

Art. 4 Stationnement

Le stationnement est régi par la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, et son règlement d'application.

Chapitre II Plan directeur du réseau routier

Art. 5 Définition

¹ Le plan directeur du réseau routier est un instrument de planification, de répartition et de gestion de la voirie pour tous les modes de déplacement, à savoir les transports privés motorisés, les transports collectifs, les transports professionnels, les deux-roues légers et les déplacements à pied.

² Le plan directeur du réseau routier comporte un rapport sur la période quadriennale écoulée et dresse le bilan des réalisations par rapport aux objectifs fixés. Le plan directeur détermine en outre les objectifs à court, moyen et long termes ainsi que les mesures et moyens servant à les atteindre. Il englobe tous les modes de déplacement, ainsi que les infrastructures routières existantes ou à réaliser. Il tient compte du contexte transfrontalier dans lequel se situe le réseau routier cantonal, de même que des évolutions possibles de la demande en terme de mobilité.

Art. 6 Procédure

¹ Le Conseil d'Etat présente le plan directeur du réseau routier au Grand Conseil la première année de chaque législature. Le Grand Conseil peut formuler ses recommandations par voie de résolution dans un délai de six mois.

² Si des modifications du plan directeur du réseau routier s'avèrent nécessaires en cours de législature, la même procédure est suivie.

Chapitre III Hiérarchie du réseau routier

Section 1 Dispositions générales

Art. 7 Coordination des modes de déplacements

¹ La hiérarchie du réseau routier est organisée de manière à répondre aux prescriptions des articles 3 à 3B de la loi.

² Les aménagements et les différents outils de gestion et d'exploitation du réseau routier (signalisation lumineuse, réglementation locale du trafic, etc.) sont conçus et utilisés dans le but de garantir la hiérarchie du réseau et la cohérence avec les différents plans d'organisation spécifiques à chaque mode.

Art. 8 Événements particuliers et entrave à la mobilité

¹ En cas d'événements particuliers et ponctuels entravant la mobilité pour des raisons particulières (grands travaux, accident, etc.), les principes énoncés à l'article 7 ci-dessus peuvent être suspendus pour une durée déterminée.

² Des mesures de substitution et d'accompagnement sont prises par l'autorité.

Art. 9 Procédure

¹ Le Conseil d'Etat adopte la carte représentant la hiérarchie du réseau routier.

² Chaque mode de déplacement peut faire l'objet d'une carte représentant son organisation fonctionnelle spécifique.

³ Les besoins propres et l'organisation de chaque mode de déplacement sont définis dans les sections 2 à 6 du présent règlement.

Section 2 Transports individuels motorisés

Art. 10 Définition

Les transports individuels motorisés comprennent tout transport non professionnel de personnes et de biens.

Art. 11 Objectifs

L'organisation des transports individuels motorisés vise à garantir l'accès à l'ensemble du territoire conformément aux prescriptions de la hiérarchie du réseau routier.

Art. 12 Organisation du réseau

En plus des règles établies aux articles 3 à 3B de la loi, l'organisation des transports individuels motorisés suit les principes suivants :

- a) de façon à favoriser des échanges fluides, l'accès aux différents secteurs de l'agglomération est organisé en privilégiant l'utilisation d'itinéraires empruntant le réseau primaire;
- b) l'accès au centre-ville pour le trafic de destination (usagers et visiteurs) est garanti par des pénétrantes situées sur le réseau primaire;
- c) les déplacements des pendulaires sont dissuadés, principalement dans le périmètre du centre-ville;
- d) sont réservées les mesures visées par l'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958.

Section 3 Transports publics

Art. 13 Objectifs

¹ L'organisation du réseau des routes utilisées par les transports collectifs vise à atteindre les objectifs définis aux articles 1 et 2 de la loi sur le réseau des transports publics, du 17 mars 1988.

² Le plan d'organisation du réseau des transports collectifs est représenté sur une carte annexée au plan directeur du réseau routier.

Section 4 Transports professionnels

Art. 14 Définition

Les transports professionnels incluent les transports de personnes, de marchandises, de services et les taxis, à l'exclusion des services de ligne et des transports scolaires.

Art. 15 Objectifs

L'organisation des transports professionnels vise à faciliter le cabotage interne au territoire du canton de Genève, ainsi que le chargement et le déchargement.

Art. 16 Plan d'organisation

¹ Des itinéraires réservés sont mis à la disposition des transports professionnels afin d'éviter les encombrements, tout en évitant les détours.

² Des autorisations de circulation peuvent être délivrées aux transports professionnels dans les zones à accès limités. Les horaires d'accès doivent être définis de cas en cas, après consultation des milieux intéressés.

Section 5 Deux-roues légers

Art. 17 Définition

Les deux-roues légers comprennent les cyclomoteurs et les bicyclettes au sens des articles 18 et 24 de l'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, du 19 juin 1995, et les engins assimilés à des véhicules mentionnés à l'article 1, alinéa 10, de l'ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière, du 13 novembre 1962.

Art. 18 Objectifs

L'organisation des déplacements en deux-roues légers vise à offrir des conditions de sécurité optimales pour la pratique du vélo, à assurer une bonne accessibilité locale et à constituer un réseau efficace d'itinéraires couvrant l'ensemble du canton.

Art. 19 Plan d'organisation

¹ Des itinéraires sont créés en maintenant une continuité et une cohérence d'ensemble, notamment avec les réseaux cyclables communaux.

² Lorsqu'un axe primaire est important dans le réseau cyclable, celui-ci est équipé, chaque fois que cela est possible, d'aménagements spécifiques.

³ Le plan d'organisation est représenté sur une carte annexée au plan directeur du réseau routier.

Section 6 Piétons

Art. 20 Définition

Les piétons sont des personnes se déplaçant sans véhicule ni engin assimilable à des véhicules au sens de l'ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière, du 13 novembre 1962, et de l'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, du 19 juin 1995.

Art. 21 Objectifs

L'organisation des déplacements à pied vise à concrétiser les buts fixés par la loi sur l'application de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, du 4 décembre 1998, notamment en faisant bénéficier les piétons d'un accès sécurisé et confortable à toutes les voiries autorisées ainsi que d'itinéraires directs avec des temps d'attente acceptables aux passages réglés par feux.

Art. 22 Plan d'organisation

¹ Les voiries à l'intérieur des localités sont munies de trottoirs, partout où cela est possible, en assurant le maximum de sécurité et de confort, notamment par :

- a) des gabarits d'espace libre en principe d'au moins 1,5 m, partout où cela est possible;
- b) l'intégration des besoins des personnes à mobilité réduite.

² Des zones de modération ou d'interdiction du trafic, définies selon la législation fédérale en vigueur, ne peuvent être installées que sur le réseau de quartier, sous réserves des prescriptions fédérales.

³ Les aménagements tiennent compte du flux de piétons et de la configuration des lieux (par exemple écoles, arrêts de bus).

Chapitre IV Dispositions finales et transitoires

Art. 23 Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le lendemain de sa publication dans la Feuille d'avis officielle.