

Date de dépôt: 20 avril 2005

Messagerie

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

Mesdames et
Messieurs les députés,

Suite à la modification de la loi sur les routes, du 28 avril 1967 (Lroutes – L 1 10), entrée en vigueur le 25 octobre 2003, le Conseil d'Etat a élaboré la carte de la hiérarchie du réseau routier.

Le présent rapport, divisé en trois parties, a pour objectif de présenter ce document.

Il convient, tout d'abord, de faire un bref rappel du cadre législatif, avant de procéder à la description de la procédure d'élaboration et de consultation qui a permis à la carte de la hiérarchie du réseau routier de voir le jour. Enfin, sont présentées les diverses implications de ce document ainsi que son impact pour les communes et les mesures qu'il reste à prendre.

1. Le cadre légal

En date du 29 août 2003, le Grand Conseil a adopté une modification de la loi sur les routes qui instaurait dans sa section 2A, la notion de hiérarchie du réseau routier. La modification est entrée en vigueur le 25 octobre 2003 :

Section 2A Hiérarchie du réseau routier

Art. 3 Principes

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

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

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

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.

Les principes régissant la mise en place de la carte se trouvent aux articles 3A et 3B de la loi et sont développés dans le règlement portant sur l'organisation du réseau routier, du 27 septembre 2004 (L 1 10.04), dont une copie est jointe en annexe au présent rapport. Ce règlement est entré en vigueur le 23 octobre 2004.

2. Description de l'élaboration

L'élaboration de la carte de la hiérarchie du réseau routier a été menée en concertation avec le Conseil des déplacements (CODEP). Dans ce cadre, il a été décidé de conduire cette élaboration sur la base de la hiérarchie proposée dans le document Circulation 2000 (C2000) édité par l'office des transports et de la circulation (OTC) en 1992. Ce travail a donc consisté en une mise à jour de la hiérarchie de 1992 en intégrant les propositions et remarques formulées par le CODEP.

Dans le même temps, il a été constaté que les travaux menés jusqu'alors étaient principalement orientés sur le centre-ville et que le traitement de la périphérie du canton et notamment le passage des douanes n'était guère satisfaisant.

Partant de ce constat, l'OTC a été chargé de mener une réflexion en collaboration avec les instances françaises concernées. Cette réflexion s'est déroulée au sein d'un groupe de travail institué dans le cadre de la Commission déplacements et sécurité du Comité Régional Franco-Genevois (CRFG). L'objectif étant de s'assurer de la cohérence de la hiérarchie genevoise en regard de la structure générale du réseau routier franco-valdo-genevois.

Par ailleurs, conformément à la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (H 1 05) et son règlement d'application (H 1 05.01), les communes ont été consultées concernant la carte de la hiérarchie du réseau avant que celle-ci ne soit validée par le Conseil d'Etat.

Le fonctionnement du réseau pouvant nécessiter une approche débordant des limites communales, l'OTC a décidé de mener cette consultation par regroupement de communes :

- Rive droite ;
- Mandement ;
- Champagne ;
- Genève Sud ;
- Arve – Lac ;

– Ville de Genève.

La seule commune consultée séparément est la Ville de Genève. Dans ce processus, l'Association des communes genevoises (ACG) a joué un rôle important en tant que coordinateur (choix des représentants, agenda de séances notamment).

Ce processus s'est déroulé de février à décembre 2004.

Une nouvelle version de la carte de la hiérarchie, intégrant les résultats des travaux transfrontaliers ainsi que les remarques des communes, a finalement été présentée au CODEP, lors de la séance du 13 janvier 2005. De façon générale, l'on peut relever que la carte issue de la consultation élargie ne s'écarte que peu du document de départ, les modifications proposées par les communes étant par ailleurs souvent fondées sur les évolutions prévisibles de la circulation.

3. De l'utilité de la hiérarchie du réseau routier

Méthode générale

Planifier l'exploitation du réseau routier consiste à définir une ligne directrice pour les interventions courantes sur les outils d'exploitations du réseau que sont les aménagements urbains, la signalisation lumineuse, les réglementations locales de trafic notamment. Une telle ligne directrice doit être en adéquation avec les objectifs assignés au réseau routier. Ces objectifs sont les suivants :

Sécurité	Assurer la sécurité de tous les usagers du réseau routier, en particulier les plus exposés (piétons et deux-roues légers)
Mobilité	Répondre aux besoins en mobilité (tous modes confondus) de la population
Accessibilité TI	Garantir l'accès en transports individuels motorisés à l'ensemble du territoire
Vitesse commerciale TC	Assurer une vitesse commerciale des Transports collectifs conforme à la loi
Transports professionnels	Garantir aux transports professionnels la possibilité de se déplacer et de stationner (pour les livraisons notamment) dans des conditions optimales

Cette adéquation entre objectifs et outils d'exploitation est garantie au travers d'une méthode, décrite dans le schéma ci-après.



Figure 1 : Méthode de planification du réseau routier

La hiérarchie du réseau routier constitue un des éléments de cette méthode de planification. Elle présente le fonctionnement du réseau routier selon trois niveaux hiérarchiques.

Le **réseau primaire** a pour fonction de permettre les échanges entre les grands secteurs de l'agglomération. Sur ces axes, c'est donc une certaine fluidité qui est recherchée.

Le **réseau de quartier** a pour fonction de desservir les habitants et les activités. En théorie, les autres usagers motorisés privés ne doivent pas y circuler.

Le **réseau secondaire** constitue le lien entre ces deux niveaux. Il doit acheminer les usagers en provenance des quartiers vers le réseau primaire le plus directement possible. A l'inverse, il doit permettre de pénétrer dans les quartiers depuis le réseau primaire sans détours inutiles.

Ces niveaux hiérarchiques ne sont pas directement corrélés avec des charges de trafic. Il s'agit de les comprendre comme des fonctions que doivent assurer les routes concernées.

Validité et évolutivité

La loi sur les routes prévoit que la carte sera réévaluée tous les quatre ans, période qui correspond à la fréquence de réactualisation du Plan directeur du réseau routier prévu dans cette même loi. Dans la méthode de planification décrite précédemment, la hiérarchie constitue donc l'image directrice du fonctionnement du réseau routier à un horizon de quatre ans (court terme). Le plan directeur devra, quant à lui, présenter les évolutions envisagées de la carte à moyen et long terme (horizons 2010 et 2020) en fonction des projets routiers déjà engagés, de ceux qui seront nécessités par l'évolution du trafic ou d'autres « inputs » tels que les projets d'assainissement du bruit routier.

En ce sens, cette carte ne saurait être considérée comme une représentation figée du développement du réseau routier à long terme. Elle doit permettre de donner une lisibilité au fonctionnement du réseau existant et faciliter les prises de décisions quant aux interventions courantes sur les outils d'exploitations de ce réseau (signalisation lumineuse, aménagements, réglementations locales de trafic notamment).

Il est important de préciser ici que les autres modes de déplacement possèdent leurs propres principes et plan d'organisation, présentés dans le plan directeur du réseau routier. Tout projet routier devra donc prendre en compte les besoins de l'ensemble des modes de déplacement pour que sa faisabilité soit appréciée favorablement.

Les implications de la carte de la hiérarchie

Le principal apport de cette carte réside dans la précision de la notion de transit qui s'oppose à celle de destination. Nous sommes en présence de transit, lorsque dans un même mouvement continu, un usager passe d'un niveau hiérarchique supérieur (primaire par rapport à secondaire et quartier ; secondaire par rapport à quartier) à un niveau hiérarchique inférieur pour revenir ensuite vers un niveau hiérarchique supérieur. L'exemple développé ci-après explicite cette notion. A l'opposé, le trafic de destination est celui qui provient d'un niveau hiérarchique supérieur pour terminer son déplacement sur un niveau hiérarchique inférieur.

Pour exemple, un flux provenant du pont Butin, se dirigeant vers Bernex et traversant la cité d'Onex (voir le plan ci-dessous) effectue l'enchaînement suivant : primaire – secondaire – quartier – primaire. Son parcours sur les réseaux secondaire et quartier est donc considéré comme transit, donc incompatible avec la hiérarchie. Si, dans les faits, il est démontré que ce flux est prédominant sur les routes concernées, des mesures devront être prises pour inciter les usagers à emprunter le réseau primaire.

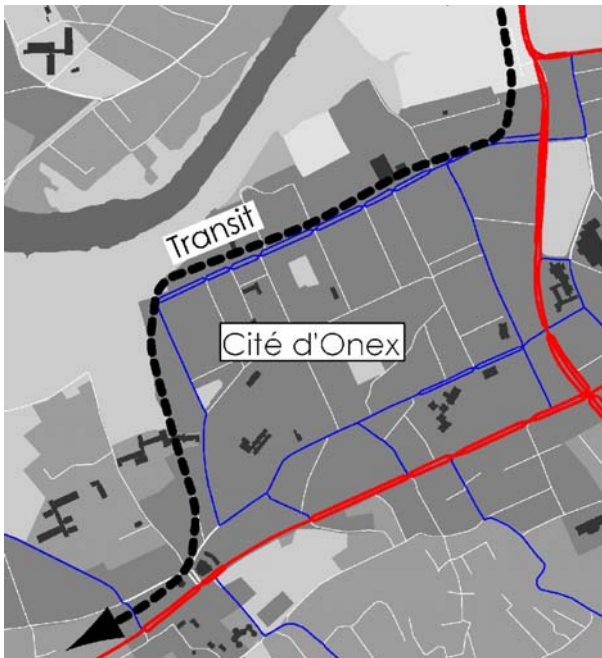


Figure 2 : transit au travers de la cité d'Onex

La hiérarchie donne, par ailleurs, une ligne directrice pour la planification des aménagements routiers. Pour exemple, le carrefour entre les routes de Jussy et Tronchet ne correspond pas, à l'heure actuelle, à la hiérarchie du réseau. En effet, le flux provenant de la rue François-Jacquier et se dirigeant vers Puplinge (réseau primaire) doit céder la priorité au flux provenant de l'avenue Tronchet (réseau secondaire). Les priorités dans ce carrefour devront donc être revues pour être conforme à la hiérarchie du réseau (voir le plan ci-dessous).

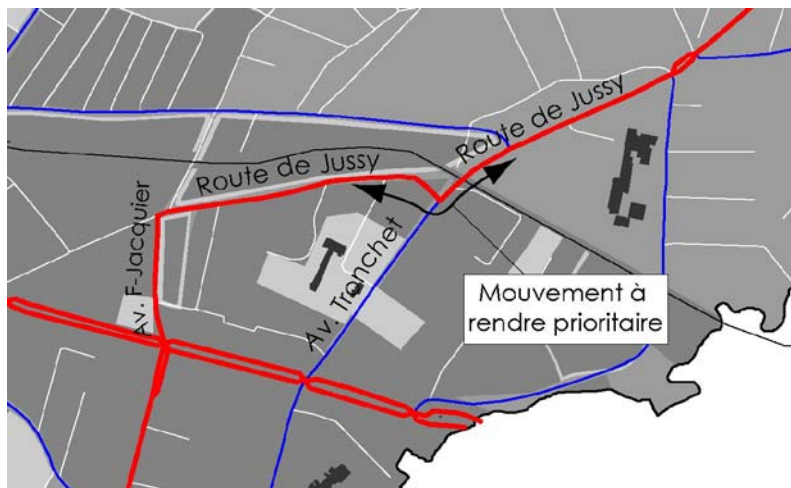


Figure 3 : intersection Tronchet – Jussy

Les carrefours de part et d'autre de la nouvelle route du Bois-Brûlé donnent également un exemple de la prise en compte de la hiérarchie pour la planification de la signalisation lumineuse. En effet, pour les flux en provenance de Collex-Bossy et se dirigeant vers le centre ville, le réseau primaire emprunte la route du Bois-Brûlé et la route de Ferney. En ce sens, la signalisation lumineuse a été prévue pour favoriser ce mouvement plutôt que celui passant par la route de Colovrex (voir le plan ci-dessous).

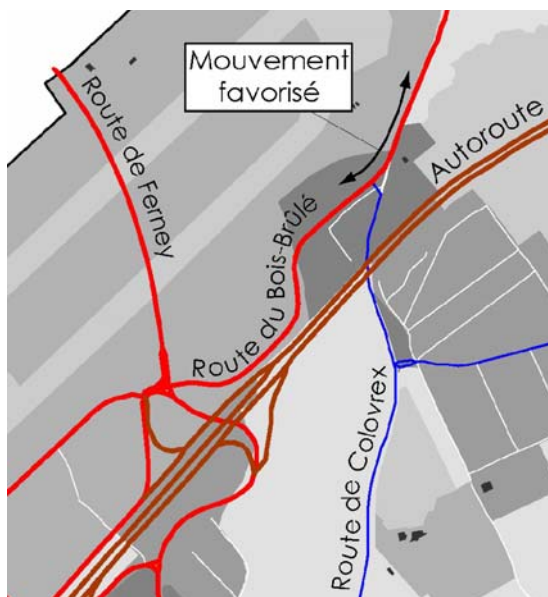


Figure 4 : Intersection Bois-Brûlé – Colovrex

Ces exemples montrent que cette hiérarchie doit permettre d'aménager le réseau existant afin de le rendre plus cohérent et efficace, et par-là de modifier le comportement des divers usagers.

4. Coordination avec le plan directeur cantonal

Conforme dans son principe aux objectifs du plan directeur cantonal adopté par le Grand Conseil le 21 septembre 2001, la carte de la hiérarchie du réseau routier y sera formellement intégrée lors de la mise à jour des fiches de coordination concernées, prévue en 2006.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Martine Brunschwig Graf

Annexes :

- *Proposition de résolution du Conseil d'Etat*
- *Règlement portant sur l'organisation du réseau routier, du 27 septembre 2004 (L 1 10.04)*
- *Carte sur la hiérarchie du réseau routier*

Secrétariat du Grand Conseil**R 499**

Proposition présentée par le Conseil d'Etat

Date de dépôt: 20 avril 2005

Messagerie

**Proposition de résolution
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.

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.

