Source SILGENEVE PUBLIC

Dernières modifications au 29 août 2023

Règlement portant sur l'organisation du réseau routier (RORR) L 1 10.04

du 27 septembre 2004

(Entrée en vigueur : 23 octobre 2004)

Le CONSEIL D'ÉTAT 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 la santé et des mobilités[7] (ci-après : 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 termes 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 Evénements 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

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.

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.

RSG	Intitulé	Date d'adoption	Entrée en vigueur
L 1 10.04	**R portant sur l'organisation du réseau routier**	27.09.2004	23.10.2004
Modifications :			

1. ***n.t.*** : rectification selon 7C/1, B 2 05 (2)	28.02.2006	28.02.2006
2. ***n.t.*** : rectification selon 7C/1, B 2 05 (2)	18.05.2010	18.05.2010
3. ***n.t.*** : rectification selon 7C/1, B 2 05 (2)	03.09.2012	03.09.2012
4. ***n.t.*** : rectification selon 7C/1, B 2 05 (2)	15.05.2014	15.05.2014
5. ***a.*** : 13/2	31.01.2018	07.02.2018
6. ***n.t.*** : rectification selon 7C/1, B 2 05 (2)	04.09.2018	04.09.2018
7. ***n.t.*** : rectification selon 7C/1, B 2 05 (2)	29.08.2023	29.08.2023