



Case postale 1175
1227 Carouge
info@routegeneve.ch
www.routegeneve.ch

CAHIER DE DOLÉANCES 2023 - ROUTEGENEVE

1. Traversée du Lac

RouteGenève rappelle que le peuple a voté la Traversée du Lac à 63%. Elle doit donc se faire et doit être une priorité. La réalisation d'un tel projet aura un effet positif sur le trafic du centre-ville. L'impact estimé sera de -11% dans la ceinture urbaine et de -20% dans l'hypercentre. Ce qui réduira d'autant les nuisances en termes d'émissions polluantes et sonores.

Il s'agit donc bien de faire en sorte que les véhicules qui transitent le U lacustre et le pont du Mont-Blanc et qui n'ont rien à faire au centre ville passe par cette Traversée du Lac.

En outre, le boucllement autoroutier complet permettra d'alléger le trafic sur l'actuelle « autoroute de contournement » qui est, à certaines heures de la journée, plus que saturée.

2. Zones 30km/h – Ondes vertes

RouteGenève est favorable aux 30 km/h dans les quartiers d'habitations. Mais la limite à 50 km/h doit être maintenue, de jour comme de nuit, sur la cinquantaine d'axes structurants que compte le centre-ville. Le maintien de la limitation générale de vitesse sur les routes principales, couplé à une régulation des feux en « onde verte », offre le meilleur compromis pour l'écoulement du trafic routier dans son ensemble. Les transports publics restent en mesure de tenir leur cadence sur les routes affectées à la circulation. Les e-bikes 45km/h peuvent exploiter leur potentiel sur les routes principales, alors que les cycles plus lents bénéficient d'un cadre plus sûr sur les routes d'intérêt local. Finalement, les transports de marchandises ainsi que les véhicules individuels motorisés bénéficient de voies d'accès plus efficaces pour entrer et sortir des localités.

3. Parkings

RouteGenève demande la compensation intégrale effective des places de parking supprimées en surface, c'est-à-dire par la mise à disposition de nouvelles places, ainsi que la liberté de construire le nombre de places nécessaires au besoin de la population. *RouteGenève* souhaite également redéfinir les règles des places de

livraison afin de faciliter le travail des professionnels, ainsi qu'une augmentation des dites places de livraison.

RouteGenève rappelle que l'attractivité des commerces genevois dépend grandement de leur accessibilité. Une partie non négligeable des clients vient de loin et n'a que le choix de venir en voiture. De ce fait, le maintien voire l'amélioration des parkings près des zones commerciales est indispensable, sous peine de voir la clientèle disparaître ou pire, aller en France voisine faire leurs courses.

RouteGenève demande également la fin des amendes de stationnement des deux roues motorisées sur les trottoirs ou sur la voie publique hors cases, lorsqu'ils ne gênent pas les piétons en leur laissant un espace suffisant de 2 mètres.

4. Réseau cyclable

RouteGenève est favorable au déploiement d'un réseau cyclable sûr et continu. Le gabarit des rues et des routes à Genève ne permet toutefois pas d'aménager des infrastructures et de séparer les flux sur l'ensemble du réseau. Nous considérons qu'il est dès lors primordial de respecter la notion de hiérarchie de réseau, en conservant une ossature d'axes structurants sur lesquels il est possible d'absorber une importante charge de trafic. Cela permet d'apaiser tout le réseau secondaire et le réseau de quartier sur lesquels il est possible de prioriser la mobilité douce, notamment la pratique du vélo.

5. Identification des véhicules autorisés sur la voie publique

(vélo, vélo électrique, trottinette)

La LOI SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (LCR) à deux buts principaux:

- 1) assurer la sécurité sur les routes
- 2) organiser le trafic

Ces deux buts sont étroitement liés et ne peuvent pas être atteint l'un sans l'autre .

Pour ce faire , il est indispensable que tous les véhicules soumis à la LOI SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE puissent être identifiables ainsi que leurs utilisateurs .

Routes Genève propose donc que tous les moyens de locomotions autorisés à utiliser les voies publiques soient équipés d'un système d'identification détectable à distance par la police et les systèmes électroniques de contrôles.

Pour les véhicules déjà munis de plaques minéralogiques, pas de changement.

Pour les autres véhicules , vélos , tricycles, trottinettes et autres , autorisés à circuler sur les voies publiques, une puce électronique ou un petit transpondeur pourrait très facilement être fixé sur le châssis ou le cadre de ces derniers .

L'identification de chaque véhicules est indispensable pour assurer le respect par tous de la LOI SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE .

FORMATION.

Aujourd'hui la LOI SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE impose d'avoir un permis de conduire pour l'utilisation de la grande majorité des véhicules munis de plaques .

Mais pour les autres moyens de transports : rien , si non parfois un âge minimum !

Certes , les enfants reçoivent bien à l'école primaire des cours de formation routière .

Mais lorsqu'ils arrivent en âge d'utiliser des véhicules plus rapides ,roulent sur des grandes artères, des cols ou des routes principales, se rappellent ils encore des cours qu'ils ont reçu plus jeunes? Visiblement pas .

Un minimum de connaissances de la LOI SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE est indispensable pour que tous les usagers des voiries publiques, y compris les piétons, puissent se déplacer en toute sécurité.

6. Imposition des véhicules – Fiscalité impôts

RouteGenève demande une révision des barèmes d'impôts pour les voitures de tourisme à Genève. En effet, aujourd'hui le Canton de Genève est le canton romand qui taxe le plus ses véhicules de tourisme.

Les impositions annuelles chez nos voisins vaudois et valaisan sont entre 2,5 et 8 fois moins élevées. Exemple : GE-3'253.70 / VS-400.00 / VD-1'231.25

Un tel écart ne peut pas laisser indifférent les automobilistes.

Dès lors inutile de s'étonner que certains détenteurs choisissent d'immatriculer leur véhicule dans d'autres cantons romands, par exemple à l'adresse de leur résidence secondaire, ce qui est totalement légal chez nos voisins.

Aujourd'hui une chasse aux sorcières est lancée par nos autorités qui prêtent une oreille attentive aux dénonciations.

En maintenant cette politique, le canton de Genève perd des revenus importants et doit en plus supporter la charge des procédures administratives concernant les dénonciations.

Une révision de la fiscalité automobile s'approchant de la tarification de nos voisins romands permettrait de garder ces détenteurs sur le territoire genevois et certainement d'augmenter les revenus de l'Etat. Nous ne demandons pas un alignement mais un rapprochement réduisant les écarts. Gardons nos payeurs chez nous.

Nous savons que le sujet de la fiscalité des véhicules est actuellement traité par différentes commissions au Grand Conseil.

Il est donc temps de faire les bons choix afin de sauvegarder les intérêts économiques de notre canton.

Genève doit se rapprocher des tarifications de nos voisins afin de couper court à cette fuite fiscale. Encore une fois, gardons nos payeurs chez nous.

7. Bornes recharge véhicules électriques

RouteGenève déplore le manque d'infrastructures de recharge pour les véhicules fonctionnant aux énergies renouvelables sur le territoire du Canton de Genève.

Par exemple, nous répertorions aujourd'hui 58 sites de bornes électriques dont 25% se situent dans des Garages automobiles ou des hôtels, destinées donc aux usagers de ces établissements.

Il en reste donc 43 en « accès libre ». (source <https://fr.chargemap.com/cities/geneve-CH/5>)

L'Etat de Genève lui annonce 120 sites et 400 bornes de recharge électrique (SIG et Move).

Si l'on décortique, 77 sont en ville, essentiellement dans des parkings publics.

Quant à leur localisation, si vous consultez les sites spécialisés, vous constaterez que le centre de la ville de Genève en est totalement dépourvu.

(source <https://www.ge.ch/recharger-son-vehicule-electrique-voiture-scooter>)

Le centre de la ville de Genève ne doit pas faire exception. En comparaison avec d'autres villes européennes, nous affichons un retard abyssal. Nos voisins européens ont déjà équipés leurs centres ville des infrastructures nécessaires à une mobilité zéro émissions.

Dès lors, comment l'Etat genevois pense encourager nos citoyens à rouler « vert » s'ils n'ont pas la possibilité de « faire le plein » ?

Nous vous rappelons que l'un de nos Conseiller d'Etat déclarait en 2021 que 100% des nouvelles immatriculations de véhicules de tourisme en 2030 seraient électriques.

Mais comment peut-on mettre sur la route plus de 11'000 véhicules électriques par année à Genève (il s'agit du volume d'immatriculation réalisé en 2021) sans développer les infrastructures de recharge nécessaires en parallèle.

Aujourd'hui, le manque d'infrastructures est un frein à la mise sur le marché des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Le réseau des garagistes genevois le constate au quotidien. Nos membres sont les premiers interlocuteurs des clients intéressés à changer leur véhicule thermique au profit d'un véhicule « plus écologique » - plugin hybride ou 100% électrique.

Aujourd'hui, le constat est le suivant : seuls les propriétaires de maison à Genève ont la capacité d'installer chez eux une borne de recharge.

Un locataire ou un propriétaire d'appartement dans un immeuble y renonce dans 90% des cas car il est confronté à d'énormes difficultés :

Coût d'installation

Contraintes ou impossibilité techniques

Démarches administratives longues et tortueuses avec les régies, les propriétaires ou les co-propriétaires

C'est aujourd'hui le rôle de l'Etat de favoriser le développement d'un réseau de recharge suffisamment conséquent afin de pouvoir répondre de manière cohérente à leur volonté politique en matière de mobilité et d'écologie.