

Interpellation présentée par le député :
M. Olivier Norer

Date de dépôt : 3 décembre 2009

Interpellation urgente écrite

Un juridisme étroit scelle-t-il le deuil de l'initiative individuelle en matière de promotion de l'écomobilité ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

Depuis plusieurs années, les particuliers, comme les entreprises, font de plus en plus preuves d'initiative en matière de promotion de la mobilité douce, notamment avec l'intention de développer des modes de transports n'impactant pas négativement l'environnement mais présentant des modèles économiquement viables. Le récent développement des vélos à assistance électrique (VAE), la multiplication des modèles, en est un indicateur.

De manière globale, les lois et règlements en matière de circulation routière sont très satisfaisants car elles permettent à chaque moyen de transport d'être catalogué et donc de bénéficier d'un cadre pour circuler. On n'échappe tout de même pas à certaines situations curieuses. Ainsi, les VAE dotés d'un moteur électrique leur permettant d'aller à 35 km/h sont considérés de manière légale comme des cyclomoteurs. Pourtant l'usager d'un tel moyen de transport n'a pas besoin d'un casque et seule une plaque jaune de cyclomoteur le distingue visuellement d'un VAE ordinaire.

De la même manière, les cargo cycles de l'entreprise « La Petite Reine » font normalement l'impression et sont donc homologués comme cyclomoteurs. Ils ont donc une plaque jaune adéquate et ont le droit d'utiliser les pistes cyclables. Malheureusement un de leurs cargocycles est arrivé un peu plus large (1m03) et a donc été immatriculé comme moto. Aux yeux de l'inspecteur muni d'une règle millimétrée pour mesurer les 3 centimètres d'écart, ce véhicule, que rien ne semble différencier des autres, n'est dès lors plus

catalogué comme cyclomoteurs. Il ne peut donc pas emprunter les pistes cyclables et le prix de son immatriculation est plus élevé.

Si, légalement parlant, le travail des inspecteurs du OCAN est sans conteste correct, du point de vue des usagers, l'application stricte de la législation donne aux entreprises l'impression d'inutiles chicanes au bon développement du commerce, de l'initiative privée, propice en période de trouble dans le marché de l'emploi. Aux yeux des promoteurs de l'écomobilité, l'impression d'un manque de flexibilité en matière de nouvelles mobilités est un frein au développement de ces moyens de transports. Récemment, et à plusieurs reprises pourtant, les nouvelles formes de mobilité douce se sont vues modifiées leur cadre légal au niveau fédéral. Le roller, par exemple, a désormais un statut à part entière.

Afin de ne pas servir de frein au développement des nouvelles formes de mobilité et des emplois qui lui sont liés, l'autorité cantonale ne pourrait-elle pas, d'une part, intervenir auprès de l'autorité fédérale pour assouplir quelque peu les règlements les plus contestés et, dans le cas de figure susmentionné, les plus absurdes ? A un niveau cantonal, tant que la législation fédérale n'est pas encore complétée sur les nouvelles formes de mobilité douce, ne serait-il également pas souhaitable d'autoriser l'homologation de manière provisoire, sous forme de dérogation, de certains véhicules en considérant davantage leur morphologie manifeste que leur mensuration stricte ?