

Date de dépôt : 6 décembre 2007

Rapport du Conseil d'Etat

au Grand Conseil sur la motion de M^{mes} et MM. Elisabeth Chatelain, Hugo Zbinden, Christian Brunier, Antoine Droin, Carole-Anne Kast, Loly Bolay et Roger Deney pour un encouragement des deux-roues à assistance électrique

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 4 mai 2007, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une motion qui a la teneur suivante :

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant:

- l'augmentation de la demande de mobilité;*
- les problèmes de pollutions atmosphérique et sonore constatés dans le canton;*
- la nécessité de la lutte contre la sédentarité afin d'améliorer la santé des habitant-e-s de la région ;*
- l'augmentation de l'utilisation du scooter thermique dans notre région;*
- le constat que le vélo est, avec la marche à pied, le mode de transport le moins polluant;*
- les dimensions de notre canton idéalement adaptées au rayon d'action du vélo à assistance électrique;*
- le coût encore relativement élevé des vélos et des scooters à assistance électrique;*
- les avantages fiscaux accordés aux voitures neuves peu polluantes pendant trois ans,*

invite le Conseil d'Etat

à faire connaître et à encourager l'achat et l'usage des deux-roues électriques en partenariat avec les communes.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

Préambule

La motion invite le Conseil d'Etat à faire connaître et à encourager l'achat et l'usage des deux-roues électriques en partenariat avec les communes. La désignation de deux-roues électriques couvre en fait trois catégories bien distinctes au sens de la loi sur la circulation routière :

- 1) Les cycles équipés d'une assistance électrique au pédalage (ci-après vélos avec assistance électrique ou VAE) roulant à une vitesse maximale de 25 km/h, selon l'OETV¹, art. 18 lit. a;
- 2) Les vélos à assistance électrique pouvant circuler à plus de 25 km/h et étant assimilés à des cyclomoteurs avec plaque d'immatriculation (ci-après cyclomoteurs électriques) selon l'OETV, art. 18 lit. b;
- 3) Les motocycles électriques qui sont assimilés à des motos (plaques jaunes ou blanches), selon l'OETV, art. 14. Cette catégorie ne bénéficie pas des droits accordés aux vélos, comme l'usage des pistes cyclables.

Le développement du marché se fait principalement dans la direction de la première catégorie, le VAE, et cela en toute logique. En effet, les VAE bénéficient de tous les avantages octroyés aux vélos et ont atteint depuis quelques années un bon niveau de maturité technique. De plus en plus de marchands de cycles les proposent à leur clientèle et chacun peut en croiser au quotidien sur nos routes.

De leur côté, les cyclomoteurs électriques coûtent plus chers et sont soumis à des dispositions contraignantes alors qu'ils ne présentent que des avantages modérés par rapport aux VAE, soit une assistance qui se poursuit jusqu'à 30~35 km/h environ.

Quant aux motocycles électriques, le marché ne propose pas actuellement de modèles attractifs. Le prix reste élevé, les dispositions sont encore plus contraignantes que pour les cyclomoteurs électriques, avec des performances modestes et une fiabilité inégale.

Pour ces motifs, le Conseil d'Etat entend concentrer son action au soutien des VAE – les vélos à assistance électrique roulant à une vitesse maximale de 25 km/h – et c'est en considération de ces cycles qu'est développée la présente réponse.

¹ OETV = ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers du 19 juin 1995.

Les avantages du VAE

L'intérêt principal du VAE est qu'il peut se substituer à un autre mode de transport individuel motorisé comme le cyclomoteur, le scooter, la moto ou la voiture, tout en étant bien plus rapide qu'un vélo ordinaire. Et c'est dans cet état d'esprit de substitution que le Conseil d'Etat entend aborder la promotion des VAE. Le succès du VAE devrait donc se mesurer en « non-utilisation » d'un véhicule à moteur à essence.

Cette substitution présente un intérêt pour plusieurs politiques publiques, telles celles de la protection de l'air et de l'environnement, de la préservation des ressources énergétiques, du bruit, de la mobilité ou de la santé. Ces synergies font que la promotion de cette technologie est plutôt destinée à être intégrée à ces politiques publiques qu'à être développée indépendamment.

Dans le public, l'investissement initial pour un VAE est perçu comme élevé car il est presque toujours comparé à celui d'un vélo. Pourtant, même si son apparence est celle d'un vélo et qu'il est vendu dans les mêmes magasins, le VAE est en fait un concurrent des scooters, motos et voitures à usage urbain.

Les avantages pour l'environnement

La consommation d'énergie d'un VAE est très faible: 1 kWh/100 km contre 40 pour un scooter.

La prise en compte de l'énergie grise associée à la batterie fait monter cette consommation à environ 3 kWh/100 km, ce qui reste négligeable en comparaison aux véhicules à moteur à essence.

Les VAE sont silencieux.

Les émissions découlant de l'usage des VAE sont négligeables. La substitution visant surtout les scooters à essence, il faut relever que les normes antipollution applicables à ces deux roues à essence sont à la traîne par rapport à celles applicables aux voitures (Euro2 en 2002 et Euro3 en 2007, alors que les voitures en sont à Euro4 depuis 2006). Le parc immatriculé comporte de très nombreux deux-roues particulièrement polluants comme les petits scooters (50 à 100 cm³) à moteur deux-temps. Il y aurait un intérêt important à accélérer leur substitution et leur élimination du trafic.

Les avantages pour la mobilité

L'assistance électrique du vélo triple environ la puissance fournie par un cycliste moyennement entraîné. Ceci a pour conséquence d'accroître la vitesse de déplacement, en particulier dans les montées et faux-plats,

d'augmenter le rayon d'action pratique et de diminuer un inconvénient majeur du vélo qu'est la transpiration excessive.

Si le vélo ordinaire est un mode adapté à certains déplacements, le VAE élargit le cercle du public-cible concerné, d'où son potentiel de substitution de véhicules à moteur à essence. On peut ainsi raisonnablement admettre que :

- des « non-sportifs » peuvent se mettre au vélo et découvrir les avantages de ce mode de transport en ville, sur des trajets de 1 à 3 km, sans transpirer;
- des « moyennement sportifs » peuvent étendre leur rayon d'action à vélo, pour des trajets de 3 à 8 km, surtout si l'on tient compte que l'agglomération genevoise est en forme de cuvette.

Le VAE se parque très facilement à proximité de la destination et, si nécessaire, la batterie amovible, qui ne pèse que quelques kilos, peut être emportée et chargée sur une prise ordinaire.

Les avantages pour la santé

La pratique régulière d'un sport d'intensité moyenne est vivement recommandée et l'utilisation d'un VAE s'intègre pleinement dans les mesures d'amélioration de la santé publique.

Les avantages financiers

Les VAE étant assimilés à des vélos ordinaires, ils ne sont pas soumis à l'impôt. Pour mémoire, la vignette annuelle correspond à l'assurance responsabilité civile obligatoire.

L'analyse économique des VAE montre qu'il s'agit du mode de transport individuel motorisé globalement le meilleur marché, malgré un coût d'achat qui va de 1 500 à 4 000 F environ, soit à mi-chemin entre le vélo (de 500 à 1 500 F) et le scooter (de 2 500 à 10 000 F). Celui qui opte pour le VAE, en substitution à un autre mode de transport individuel motorisé et l'utilise régulièrement, diminue non seulement ses dépenses directes, mais également des dépenses indirectes, telles que celles liées à la santé.

A titre de comparaison et pour 3000 km par an, le coût global d'un VAE est de l'ordre de 15 cts/km contre 50 cts et plus pour un scooter.

Les encouragements à l'achat des VAE

Au vu des avantages présentés par le VAE, le Conseil d'Etat entend soutenir son développement sous les trois formes suivantes:

- La communication : soit une action de promotion auprès du public qui accompagne les mesures de soutien ci-dessous;
- Le développement des facilités d'usage : une action de longue durée destinée à favoriser un transfert modal en rendant le vélo plus attractif, par rapport aux autres transports individuels à moteur à essence;
- Les aides financières : une action de courte durée destinée à populariser le VAE et donner une impulsion à son développement.

Actions de communication

D'une façon générale, le canton soutient les actions visant à promouvoir la mobilité douce et intègre l'encouragement aux VAE dans sa communication. Cette communication n'est pas développée de façon indépendante, mais intégrée à d'autres actions ou campagnes plus larges. La communication assure la notoriété des actions et encourage le public à s'engager.

A titre d'exemple, la récente campagne du mois de juin 2007 « A vélo au boulot » du département du territoire a intégré l'encouragement de l'usage du VAE et une présentation d'un modèle test a été organisée à cette occasion.

On peut notamment mentionner toutes les actions de promotion des deux-roues non motorisés réalisées par le service de l'information et de la communication, seul ou en partenariat, telles que le SlowUp, la publication de la carte vélo, la réalisation des Cyclévasions, la campagne air-mobilité « L'air de rien changeons l'air » ou la présentation de VAE à tous les employés de l'aéroport de Genève et des entreprises du site à fin septembre 2007.

Le programme de politique énergétique engagé avec les communes et la collaboration de la Confédération (programme SwissEnergie pour les communes) comporte un chapitre de mobilité douce et les encouragements aux deux-roues électriques sont pris en compte dans les « états de lieux » et l'octroi des labels « Cité de l'énergie ». Des présentations ont été organisées auprès du public par plusieurs communes en collaboration avec NewRide².

² Newride: projet soutenu par SwissEnergie pour le recours aux véhicules peu gourmands en énergie dans le trafic lent et le trafic individuel motorisé.

Facilités de pratiques d'usage

Plusieurs communes, dont Lancy, Bellevue et la Ville de Genève et certains services de l'administration, testent ou ont acheté des VAE pour certains de leurs collaborateurs et collaboratrices. La Ville de Genève étudie les modalités pour la mise en place d'un système de vélos en libre service. Ce projet fait d'ailleurs l'objet d'une motion du Conseil municipal (M-600 du 15 décembre 2006).

Une des missions de l'office cantonal de la mobilité est de rendre le vélo, et par là le VAE, de plus en plus attractif.

Il s'agit notamment de développer le réseau cyclable, de le rendre plus sûr, mais aussi de faciliter le parcage des vélos et permettre leur cadénassage sur des éléments fixes.

Sur ce point, avec la collaboration de la Ville et des communes, le canton s'engage à multiplier les facilités d'usage, sachant qu'elles sont les mesures les plus robustes et efficaces pour favoriser durablement la transition attendue.

Aide financière au moyen de subventions

Il n'existe pour l'instant pas de subvention à Genève.

Dans plusieurs communes du canton de Vaud (Lausanne, Vevey, Bussigny, Corseaux, etc.), des subventions sont octroyées, en général 300 F pour l'achat d'un VAE.

Au vu des nombreux avantages que présentent les VAE pour les différentes politiques publiques, et compte tenu du frein que constitue l'investissement initial, le Conseil d'Etat estime qu'un encouragement temporaire par subvention pourrait être efficace pour accélérer la transition vers le vélo électrique et doit donc être étudié.

Le Conseil d'Etat intégrera une mesure de promotion des VAE dans ses travaux de préparation du nouveau Plan de mesures révisé OPair (assainissement de la qualité de l'air à Genève), qui sera publié courant 2008. Il proposera une aide financière à l'achat de VAE pour une durée limitée, sous la condition que le Grand Conseil en accepte le financement.

Conclusion

Le VAE s'adresse à un public plus large que le vélo et offre un plus grand rayon d'action. Il ouvre ainsi un potentiel intéressant de substitution aux véhicules à moteur à essence.

Le VAE est un mode de transport doux, favorable à plusieurs politiques publiques, telles celles de la mobilité, de la protection de l'environnement et de la santé publique.

Le Conseil d'Etat continuera, notamment par des actions de communication et le renforcement des mesures de facilitation susmentionnées, à faire connaître et à encourager l'achat et l'usage des VAE en partenariat avec les communes.

La subvention de l'achat de VAE n'existe pas encore. Elle représente un intérêt certain pour donner, durant une période limitée, une impulsion à ce mode de transport. Elle sera étudiée par le Conseil d'Etat, dans le cadre de la prochaine révision du plan de mesure OPAir.

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

Le président :
Laurent Moutinot