

*Date de dépôt : 11 juin 2013*

## **Rapport**

**de la Commission fiscale chargée d'étudier le projet de loi de M<sup>me</sup> et MM. Henry Rappaz, Eric Stauffer, Mauro Poggia, Claude Jeanneret, Jean-François Girardet, André Python, Guillaume Sauty, Olivier Sauty, Jean-Marie Voumard, Florian Gander, Marie-Thérèse Engelberts modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05) (Un cycliste, un vélo et une plaque !)**

*Rapport de majorité de M<sup>me</sup> Sophie Forster Carbonnier (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Pascal Spuhler (page 14)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M<sup>me</sup> Sophie Forster Carbonnier**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Sous la présidence de M. Roger Golay, la Commission fiscale a étudié ce projet de loi les 5 et 12 mars 2013. La commission a bénéficié du soutien actif de M. Lugon-Moulin, secrétaire général adjoint, DF, de M<sup>me</sup> Vogt Moor, affaires fiscales AFC, DF et de M. Frédéric Scheidegger, secrétaire général adjoint, DS. Le procès-verbal a été tenu par M. Gérard Riedi, que la rapporteure remercie pour la qualité de son travail.

#### **Résumé des travaux de la Commission fiscale**

La majorité de la Commission fiscale n'a pas été convaincue par l'utilité de ce PL. La question de l'amélioration de la sécurité par ce biais n'est pas concluante : une plaque ne change pas le comportement des cyclistes. Pour ce qui est de la lutte contre le vol, le DS teste actuellement un système de

gravure, lequel a paru comme étant plus adapté qu'une plaque, facilement détachable. La Commission a également constaté que les vélos électriques roulant au-dessus de 25 km/h ont déjà une plaque d'immatriculation. Enfin, la question de la RC a récemment été tranchée au niveau fédéral et les cantons ne semblent pas avoir de marge de manœuvre en la matière.

La majorité de la Commission fiscale vous recommande donc de refuser l'entrée en matière de ce PL.

### **Présentation du PL par M. Rappaz, premier signataire**

M. Rappaz rappelle que la vignette a été supprimée le 1<sup>er</sup> janvier 2012 à la suite de l'initiative parlementaire de Philippe Staehlin. Il explique qu'en 2008, il y a eu 3'636 cas de collisions impliquant un vélo. Il y a aussi eu 14 cas d'embardees graves et 166 cycles ont été mis en cause dans des accidents légers à Genève. Il indique que 431 personnes ont été blessées. Enfin, il y a eu 9 cas de cyclistes grièvement blessés en l'absence de port de casque. M. Rappaz reproche aux cyclistes de ne pas respecter les règles de la circulation, de ne pas être munis d'éclairage durant la nuit ou de rouler sur les trottoirs. M. Rappaz fait également savoir qu'il y a eu 50'000 vélos déclarés volés. Cela signifie une perte importante pour les assurances, lorsqu'elles doivent indemniser leurs propriétaires, et pour les fournisseurs de cycles. M. Rappaz préconise donc l'instauration de nouvelles plaques ou vignettes pour les vélos.

Enfin, M. Rappaz mentionne la vitesse des vélos électriques. Elle est supérieure à ce que prévoit la loi. En d'autres termes, un vélo électrique peut être aussi dangereux qu'un scooter. Dès lors, M. Rappaz propose qu'une plaque d'immatriculation soit mise sur les vélos.

### **Discussion**

Une commissaire (S) constate que la responsabilité civile était incluse dans le prix de la vignette dans le système précédent. Elle ne voit pas comment revenir sur un système qui a été supprimé. M. Rappaz précise qu'il n'est pas obligatoire pour un cycliste d'avoir une responsabilité civile. Le projet de loi rendra cela obligatoire avec l'instauration d'une plaque.

Un commissaire (R) comprend mal les relations faites entre le nombre d'accidents de vélo, le respect des règles de circulation et la présence d'une vignette ou d'une plaque. Le fait d'avoir une RC ne change pas le comportement des cyclistes. Avec la vignette, un grand nombre de citoyens étaient doublement assurés (RC privée et celle de la vignette). Il acquiesce

sur le fait qu'il est insupportable de voir les gens rouler sans assurance RC. Cependant, il indique qu'en cas d'accident, si le fautif n'a pas d'assurance RC, les frais sont pris en charge par une assurance collective en cas de dégâts corporels. En cas de dégâts matériels, il s'y ajoute une franchise de l'000 francs. Il existe donc bien une responsabilité civile. Le commissaire aimerait donc savoir quel est le bien-fondé de ce projet de loi étant entendu que ces dispositions de responsabilité civile sont existantes (fonds national suisse de garantie).

M. Rappaz ne semblant pas connaître pas le fonctionnement de cette assurance RC, le Président précise qu'une partie des primes d'assurance sur les véhicules est consacrée à ce fonds. Toutefois, comme les cyclistes sont maintenant couverts par les assurances RC privées, il ne sait pas s'ils participent à ce fonds.

Un commissaire (Ve) est heureux que les auteurs du projet de loi se fassent du souci pour les cyclistes. Par contre, il n'a pas bien compris l'objectif du projet de loi. Il souligne que le fait d'avoir une plaque ne change pas le comportement des cyclistes et qu'un policier qui surprend un cycliste circulant sur un trottoir peut déjà l'amender. S'il s'agit de permettre l'identification de cyclistes grillant un feu rouge, le commissaire se demande quel type de plaque permettra de le faire. Il fait également remarquer que l'association Pro-Vélo a combattu la suppression de la vignette. Cependant, le commissaire trouverait curieux de réintroduire les plaques pour les vélos dans le Canton de Genève. Il constate que le PL prévoit que ce sont les vélos qui sont soumis à une taxe et à l'obligation d'avoir une assurance RC. Dès lors, les vélos vaudois ou français n'auraient pas de plaque.

M. Rappaz estime que la police n'intervient pas quand un cycliste roule sans lumière. Il pense que le propriétaire d'un vélo doit pouvoir être identifié.

Une commissaire (S) considère que la perception d'une taxe doit avoir une contrepartie positive. M. Rappaz estime que la plaque permettrait de retrouver les vélos volés.

Un commissaire (L) ne comprend pas le but de ce projet de loi. Il se demande s'il s'agit d'imposer que les cyclistes soient couverts par une assurance RC ou de les faire respecter les règles de la circulation. Il s'interroge sur la bureaucratie que générerait cette plaque. M. Rappaz explique que le système des plaques a bien fonctionné pendant 50 ans. Son PL propose une adaptation de ce système aux nouveaux vélos électriques.

Un commissaire (R) aimerait des précisions sur la définition du vélo électrique selon l'auteur du PL. Il existe deux catégories de vélos électriques : ceux qui sont assimilés aux vélos dont l'assistance électrique est

limitée à 25 km/h et ceux qui vont au-delà de cette limite et qui sont assimilés aux cyclomoteurs et doivent donc être équipés d'une plaque. Ce PL ne vise donc pas la 2ème catégorie. M. Rappaz indique faire référence aux vélos électriques sans plaque.

Un commissaire (MCG) note que la plaque pourrait financer des infrastructures pour les cyclistes. La taxe de 10 francs pourrait d'ailleurs même être augmentée à 20 francs.

## **Auditions**

La commission décide d'auditionner M. Scheidegger (DS). Des explications seront demandées également à la Zurich Assurance qui gère le fonds national suisse de garantie (FNG<sup>1</sup>). Un courriel envoyé par la Zurich assurance figure en annexe du présent rapport.

### **Audition de M. Scheidegger, Secrétaire général adjoint, DS**

M. Scheidegger précise qu'il va présenter un point de vue technique et juridique. Il indique que la disposition proposée par le projet de loi pose des questions de différentes natures.

La première question, de nature fiscale, consiste à savoir si les cantons sont compétents pour assujettir les cycles à une taxe. A priori, cela est possible dans la mesure où la LCR réserve, à l'article 105, alinéa 1, le droit des cantons d'imposer les véhicules et de percevoir des taxes tout en précisant, à l'alinéa 4, que les cycles de la Confédération sont exonérés de tout impôt ou taxe. Il y a donc une possibilité d'imposer des taxes.

Une autre question est celle de savoir si les cantons peuvent imposer une assurance RC aux détenteurs de cycles. La réponse paraît être négative. Durant longtemps et jusqu'au premier janvier 2012, les cyclistes étaient tenus de s'assurer en responsabilité civile moyennant le port d'un signe distinctif. Il faut également se rappeler que, au 1er février 1991, la plaque minéralogique avait été remplacée par une vignette (pour des raisons d'économie d'aluminium). Maintenant, depuis le premier janvier 2012, la Confédération a supprimé cette obligation de s'assurer en RC en partant de l'idée que la plupart des cyclistes étaient déjà pris en charge par des assurances responsabilité civile privées et qu'il ne convenait plus d'imposer cette charge aux cyclistes. Selon M. Scheidegger, il est dangereux pour le canton de

---

<sup>1</sup> art. 76a LCR

vouloir créer une obligation d'assurance alors que la Confédération, seule compétente en la matière, a supprimé cette obligation.

M. Scheidegger signale que l'article 18, alinéa 1, de la LCR avait la teneur suivante avant la réforme de 2012, « Les cycles doivent répondre aux prescriptions et porter un signe distinctif. Ce dernier est délivré si l'assurance responsabilité civile prescrite a été conclue. Il est valable sur tout le territoire suisse ». L'article 18, alinéa 1, actuel est maintenant plus court : « Les cycles doivent répondre aux prescriptions ». Il n'y a plus de mention d'un signe distinctif. Dès lors, on peut penser que les cantons ne peuvent plus imposer de signes distinctifs. Pourtant, on peut penser que, si les cantons sont compétents en matière fiscale, ils peuvent prévoir des moyens de vérifier que la taxe a bel et bien été payée. C'est une question qui reste ouverte.

Selon M. Scheidegger, si la vignette prévue est de petite taille (et donc sans effets sur la circulation), on peut imaginer que les cantons puissent en prévoir une quand bien même le droit fédéral ne le prévoit pas. En effet, le but –fiscal – serait différent, et l'imposition d'une vignette clairement accessoire, par rapport à ce but (comme l'était le signe distinctif par rapport à l'obligation d'assurance RC).

M. Scheidegger fait remarquer qu'il faut aussi parler de la bureaucratie nécessaire pour mettre en place un tel système. Il faudrait des personnes pour vérifier qui sont les détenteurs de bicyclettes, s'ils déclarent toutes les bicyclettes en leur possession, etc. Il conviendrait donc d'évaluer et de chiffrer ce travail administratif. Il faudrait aussi savoir combien de cycles sont touchés et le coût d'éventuels contrôles. M. Scheidegger indique également que, jusqu'à la suppression de l'obligation de la vignette au niveau fédéral, les cycles frontaliers devaient porter celle-ci s'ils se rendaient régulièrement en Suisse. Ici, il doute qu'il soit possible d'imposer cette charge fiscale aux cycles frontaliers.

M. Scheidegger fait savoir que le DS est préoccupé par le vol de cycles, souvent considéré comme des vols bagatelles ou des « emprunts » plus ou moins temporaires. M. Maudet a estimé qu'il n'y avait pas de petits vols et qu'il fallait trouver des moyens pour aider les cyclistes et rendre la vie plus difficile aux voleurs et receleurs. Le DS a donc signé une convention avec l'association Ecocycle qui grave les cadres des bicyclettes ou les batteries des vélos électriques grâce à une machine particulière. Cela permet à celui qui trouve un véhicule d'appeler le numéro inscrit sur le cadre et, par cette voie, d'avertir le détenteur de la bicyclette. Ce système respecte la protection des données et son coût est de 12 francs pour une gravure. Un mandat de deux ans a été conclu avec l'association. À cette échéance, il s'agira de tirer un bilan de cette expérience.

Un commissaire (L) aimerait savoir si une personne pourrait aller chez Ecocycle faire graver un vélo volé. M. Scheidegger explique que la personne doit montrer le contrat par lequel le cycle a été acquis et que son identité est relevée.

Un commissaire (MCG) aimerait savoir si le département s'opposerait au système proposé par le PL. M. Scheidegger indique ne pas être là pour présenter l'opinion politique du département. Il est venu défricher le terrain au niveau technique. Par rapport au retour de la plaque minéralogique proposé par le projet de loi, il fait remarquer qu'il faudrait au moins un système plus sûr qu'une plaque qui peut être dévissée facilement. Avec la gravure, le système est plus sûr, mais cela pose le problème d'imposer une gravure annuelle sur un cadre. Avant de rendre un système obligatoire, il faut tester son utilité, ce que fera le DS durant deux ans.

Un commissaire (Ve) revient sur l'impossibilité de taxer les cyclistes frontaliers. L'article 418 du PL ne parle jamais de cyclistes, mais seulement de cycles. Dès lors, il faut se demander comment un cycle français pourrait être imposé à Genève et à quel moment un vélo devient genevois.

M. Scheidegger indique que l'article 105, alinéa 1, 2<sup>e</sup> phrase, de la LCR dit « Toutefois, les taxes cantonales de passage sont interdites ». Il s'agira d'interpréter cette interdiction pour les cycles vaudois et français. Il a l'impression que l'on ne peut pas taxer l'utilisation des routes par un cycle. On peut taxer un détenteur de cycle, de même qu'un détenteur de bateau, en tant que personne. Ensuite, il n'est pas certain qu'il soit admissible d'introduire une taxe liée à la circulation d'un véhicule sur le territoire genevois.

Le Président aimerait savoir si le DS estime que la prévention des vols est suffisante à Genève et s'il ne faudrait pas envisager d'autres mesures. M. Scheidegger répond que certaines régions ou communes ont cherché à faire des tests pour traquer les voleurs de cycles. Il faudra évaluer ces expériences. Le DS ne reste pas passif. S'il n'a pas fait un grand tapage sur cette possibilité de marquage, c'est qu'il n'a pas voulu donner l'impression de favoriser une association par rapport à d'autres, mais ce test fera l'objet de communications.

Une commissaire (Ve) souhaite savoir si une hausse du nombre des épaves de vélos a été observée depuis l'abandon du système de vignettes. M. Scheidegger indique qu'il n'a pas perçu de hausse dans les informations qui lui sont parvenues. Un commissaire (Ve) rappelle que la vignette ne permettait pas de retrouver le propriétaire. Sa suppression n'a donc rien

changé sur ce point. Il faudrait donc comparer par rapport à l'époque où les cycles étaient munis d'une plaque.

### **Discussion et vote**

Un commissaire (MCG) demande l'audition de la Fourrière vélos.

Le Président met aux voix l'audition de la Fourrière vélos.

Pour :	3 (2 MCG, 1 UDC)
Contre :	6 (2 R, 2 L, 1 PDC, 1 Ve)
Abstentions :	4 (2 Ve, 2 S)

Cette audition est refusée.

Le Président met aux voix l'entrée en matière sur le PL 11081.

Pour :	2 (2 MCG)
Contre :	10 (2 R, 2 L, 1 PDC, 3 Ve, 2 S)
Abstentions :	1 (1 UDC)

L'entrée en matière est refusée

## **Projet de loi (11081)**

**modifiant la loi générale sur les contributions publiques (LCP) (D 3 05)  
(Un cycliste, un vélo et une plaque !)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
décrète ce qui suit :

### **Article 1    Modification**

La loi générale sur les contributions publiques, du 9 novembre 1887, est  
modifiée comme suit :

#### **Art. 418, al. 4 et 5 (nouveaux)**

<sup>4</sup> Les cycles sont assujettis à une taxe de 10 F. Ils sont signalés par une  
plaque minéralogique et sont astreints à une assurance-responsabilité civile.

<sup>5</sup> La taxe peut être perçue pour une période de deux ans.

### **Article 2    Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur l'année suivant sa promulgation dans la  
Feuille d'avis officielle.

**Courriel de la Zurich Assurance**

De : Stephane Rago [<mailto:stephane.rago@zurich.ch>]

Envoyé : lundi 11 mars 2013 12:23

À : Pestalozzi Patrizia (SEC-GC)

Objet : Un cycliste, un vélo et une plaque!

Chère Madame Pestalozzi,

Suite à votre courriel du 5 mars 2013, j'ai le plaisir de vous donner les informations suivantes :

Le parlement a décidé par une modification de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) de supprimer l'assurance responsabilité civile obligatoire pour les cyclistes (vignette pour cycles) et d'adapter en revanche l'obligation de couverture du fonds national de garantie (FNG).

Modification LCR du 01.10.2010.

Vignette pour vélo

Cette couverture RC vélo, était valable jusqu'au 01.01.2012, et couvrait la responsabilité liée au vélo. En cas d'accident, le détenteur du vélo avait l'obligation d'avoir cette vignette collée sur son cycle afin de bénéficier d'une couverture RC. Si cette dernière n'était pas appliquée ou pas valable, c'est le FNG (Fonds National de Garantie) qui avançait les frais. Bien entendu, un recours était possible si l'auteur du dommage était connu et aucune franchise n'était appliquée à l'égard du lésé. En revanche, si l'auteur était inconnu, c'est le lésé qui devait prendre à sa charge les CHF 1'000 de franchise.

En cas d'existence d'une vignette pour cycles 2011 (valable jusqu'au 31.5.2012) et d'une couverture d'assurance responsabilité civile des particuliers, la vignette pour cycles était prioritaire.

A noter que l'identité du vélo était disponible avec le système des vignettes, car le cycliste devait coller celle-ci sur le cadre et compléter le talon manuellement en y indiquant le numéro de cadrant. Bien entendu, celle-ci n'offrait aucune couverture vol.

RCP responsabilité civile de particuliers

A partir du 1.1.2012, les cycles ne devront plus être munis d'une vignette pour cycles. Le Conseil fédéral a décidé des modifications correspondantes dans une ordonnance (Ordonnance sur l'assurance des véhicules OAV) art. 34 ss. OAV. Les dommages occasionnés devront à l'avenir être pris en charge par les assureurs responsabilité civile de particuliers des cyclistes ou

par les cyclistes personnellement. Le FNG est tenu d'avancer la prestation si l'auteur d'un dommage n'a pas d'assurance responsabilité civile de particuliers ou si l'absence d'une telle assurance est contestée (art. 52 §4 OAV). En revanche, si l'auteur est inconnu, c'est le lésé qui doit prendre à sa charge les CHF 1'000 de franchise.

En cas de vol, l'assurance RCP n'octroie aucune couverture. En règle générale, cette couverture est souscrite en complément de l'assurance ménage, qui couvre le risque vol pour autant que celle-ci soit désirée.

Pour terminer, chaque compagnie d'assurances définie via ses propres CGA (conditions générales d'assurances) les personnes assurées en RCP individuelle ou familiale - nos CGA sont jointes pour informations.

J'espère que les informations proposées par la Zurich Assurances puissent vous être utiles et en cas de compléments d'informations, je vous invite à prendre contact avec l'ASTRA. Vous trouverez à la fin de ce courriel, différentes informations reprises de différents sites internet.

Je vous prie d'agréer, Madame Pestalozzi, mes salutations les meilleures.

---

Stéphane Rago  
Responsable Centre de Services Clients Ouest Centre de Services Clients  
Ouest

Zurich Compagnie d'Assurances SA  
Rte de Chavannes 35  
Case postale 1500  
1001 Lausanne  
Suisse

40-74076 (interne)  
+41 (0)21 627 40 76 (direct)  
+41 (0)76 566 04 77 (portable)  
+41 (0)21 627 30 76 (fax)  
stephane.rago@zurich.ch  
[www.zurich.ch](http://www.zurich.ch)

---

## **Confédération suisse**

<http://www.astra.admin.ch/00638/index.html?lang=fr&msg-id=41706>

### *La vignette vélo aux oubliettes dès 2012*

Berne, 12.10.2011 – A partir du 1er janvier 2012, les cyclistes ne seront plus tenus de munir leur cycle d'une vignette. Le Conseil fédéral a arrêté les modifications d'ordonnance en ce sens aujourd'hui même. A l'avenir, c'est l'assurance responsabilité civile (RC) des cyclistes ou les cyclistes eux-mêmes qui prendront en charge les dommages occasionnés par les vélos.

L'automne dernier, le Parlement a modifié la loi sur la circulation routière afin de supprimer la RC obligatoire pour les cyclistes (vignette pour cycles) et d'adapter en conséquence la couverture des dommages assurée par le Fonds national de garantie. Diverses ordonnances liées au droit de la circulation routière ont aussi été révisées. Les modifications apportées ont été approuvées par les milieux concernés entre avril et mai 2011, dans le cadre d'une audition réalisée par l'Office fédéral des routes (OFROU).

Lors de sa séance du jour, le Conseil fédéral a arrêté ces révisions d'ordonnance, qui entreront en vigueur le 1er janvier 2012. A compter de cette date, les cycles ne devront plus être munis d'une vignette, et les dommages qu'ils occasionneront seront pris en charge par la RC privée des cyclistes ou par ces derniers.

La suppression de la vignette vélo profitera aussi aux détenteurs des véhicules automobiles qui étaient assimilés jusqu'ici à des cycles en matière de responsabilité civile et d'assurance (vélos équipés d'une assistance électrique au pédalage jusqu'à 25 km/h, voitures à bras équipées d'un moteur, certains monoaxes, et fauteuils roulants électriques jusqu'à 10 km/h). Par contre, la RC restera obligatoire pour les cyclomoteurs et pour les vélos équipés d'une assistance électrique dépassant 25 km/h.

La transition vers la nouvelle réglementation devrait être opérée en douceur, puisque la majorité de la population suisse dispose d'une RC privée. Quant aux cyclistes qui n'en ont pas, ils seront sensibilisés aux risques d'une couverture d'assurance lacunaire. En effet, l'OFROU mènera prochainement une campagne d'information à cette fin.

Adresse pour l'envoi de questions:

Service de presse de l'OFROU, 031 324 14 91, [info@astra.admin.ch](mailto:info@astra.admin.ch)

## **Association Suisse d'Assurances**

<http://www.svv.ch/fr/info-medias/communiqués-de-presse/la-vignette-velo-va-etre-supprimee-en-2012>

*La vignette vélo va être supprimée en 2012 La vignette obligatoire pour les vélos va disparaître. A partir du 1er janvier 2012, les vélos n'auront plus besoin d'être munis d'une vignette.*

*Désormais, ce sont les assurances responsabilité civile privées des cyclistes – ou ces derniers personnellement – qui prendront en charge les sinistres qu'ils auront causés.*

*Zurich, le 19 décembre 2011 – A l'automne 2010, le Parlement a décidé de supprimer la vignette vélo attestant de la conclusion par les cyclistes d'une assurance responsabilité civile obligatoire. Désormais, c'est l'assurance responsabilité civile privée facultative qui interviendra. A cet effet, une modification de la loi sur la circulation routière s'avérerait nécessaire. Dans ce contexte, l'obligation de couverture du Fonds national de garantie pour les dommages non assurés a été redéfinie. Avec l'abolition de la vignette vélo à partir du 1er janvier 2012, ce sont les assurances responsabilité civile privées des cyclistes ou – en leur absence – les cyclistes eux-mêmes qui doivent assumer les sinistres dont ils sont responsables.*

*Que doivent entreprendre les cyclistes pour que les sinistres qu'ils pourraient causer continuent d'être couverts à l'avenir? La première mesure consiste à vérifier s'ils disposent d'une assurance responsabilité civile privée. Celle-ci est souvent offerte conjointement avec l'assurance de l'inventaire du ménage, mais peut également être souscrite séparément. Il est recommandé de clarifier ce point avant la fin de l'année 2011.*

*L'assurance n'est donc pas liée au vélo, mais au cycliste. Les cyclistes peuvent s'assurer en responsabilité civile comme personne seule ou comme famille.*

*Dans un premier temps, les sinistres non assurés continueront d'être couverts par le Fonds national de garantie. Toutefois, selon le cas considéré, le Fonds de garantie peut être amené à se retourner contre la personne responsable de l'accident. Il est donc recommandé de souscrire une assurance responsabilité civile correspondante.*

*En Suisse aujourd'hui, près de 90% des habitants sont déjà couverts en leur qualité de cycliste par une assurance responsabilité civile privée. Le degré de couverture sera donc vraisemblablement supérieur à celui atteint avant avec la vignette vélo.*

*L'Association Suisse d'Assurances a présenté les principales nouveautés en relation avec la suppression de la vignette vélo dans une brève vidéo informative.*

*2012 sans vignette vélo – comment les cyclistes sont-ils assurés?*

*S.W. – La vignette pour les vélos a été supprimée. Que se passera-t-il dorénavant en cas d'accident? Comment un cycliste pourra-t-il se protéger de revendications en responsabilité civile?*

*Le Parlement suisse a décidé de supprimer la vignette vélo à partir de 2012. La couverture d'assurance du cycliste sera mise en œuvre par une extension de l'assurance responsabilité civile (RC) privée, laquelle est déjà largement répandue. Les événements qui ne seraient pas couverts par une assurance RC privée seront pris en charge par le Fonds national de garantie (FNG); mais alors, le lésé devra supporter une franchise de mille francs sur les dégâts matériels et le FNG disposera d'un droit de recours contre le fautif. Donc, la conclusion d'une assurance RC privée s'impose.*

*Les assureurs RC privée adaptent leur couverture Les assureurs suisses couvrant la RC privée ont déjà adapté l'étendue de leur protection pour faire face à la suppression de la vignette vélo. Alors que, jusqu'à présent, seules étaient normalement prises en charge par l'assureur les prétentions en RC privée excédant la couverture définie pour la vignette vélo, désormais (à partir de 2012) la totalité des prétentions en RC élevées contre un cycliste sera couverte par les assureurs suisses de la RC privée. Chaque preneur d'assurance doit recevoir une information concernant l'extension de la couverture de sa police d'assurance RC privée existante. Les assureurs suisses se tiennent volontiers à la disposition de ceux qui désirent des informations supplémentaires s'ils ont des questions ou des doutes sur la nouvelle façon de prendre en charge financièrement la responsabilité civile d'un cycliste dans le cadre de l'assurance RC privée.*

*Date de dépôt : 26 août 2013*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Pascal Spuhler**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Qui ne s'est pas étonné un jour du nombre d'épaves de vélos que l'on peut rencontrer le long de nos rues ? Qui n'a pas « pesté » un jour à l'encontre d'un cycliste qui prenait des risques inconsidérés en traversant un carrefour sans respecter la signalisation ? Qui ne s'est pas écarté un jour face à un cycliste pédalant tête baissée sur un trottoir ou encore n'a pas stoppé net devant un passage-piétons pour laisser traverser un cycliste irrespectueux de la priorité ?

Enfin, qui n'a pas entendu, un jour, un parent, un ami, un voisin révolté parce que c'était la x<sup>e</sup> fois qu'il se faisait « piquer son vélo », pourtant cadenassé dans le local à vélos ?

C'est à toutes ces interrogations que les auteurs de ce projet de loi ont voulu répondre et proposer une solution.

Si la rapide étude de ce PL démontre pour une majorité de la commission que ce projet n'est pas la réponse, on ne peut que regretter que la commission n'ait pas désiré faire plus d'auditions et étudier un peu plus consciencieusement l'idée de ce PL qui pourrait ouvrir la voie à des solutions.

On aura compris que le principe d'une simple plaque minéralogique est probablement à oublier car cela ne contribuerait que très peu à la lutte contre les incivilités cyclistes, par contre l'audition de M. Scheidegger nous prouve bien que ce projet de loi n'est pas à enterrer tout de suite. On relèvera principalement ces 2 éléments importants dans son intervention :

- M. Scheidegger indique que la disposition proposée par le projet de loi pose des questions de différentes natures. La première question, de nature fiscale, consiste à savoir si les cantons sont compétents pour assujettir les cycles à une taxe. A priori, cela est possible dans la mesure où la LCR réserve, à l'article 105, alinéa 1, le droit des cantons d'imposer les

véhicules et de percevoir des taxes tout en précisant, à l'alinéa 4, que les cycles de la Confédération sont exonérés de tout impôt ou taxe. **Il y a donc une possibilité d'imposer des taxes.** Une autre question est celle de savoir si les cantons peuvent imposer une assurance responsabilité civile aux détenteurs de cycles. La réponse paraît être négative. Durant longtemps et jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2012, les cyclistes étaient tenus de s'assurer en responsabilité civile moyennant le port d'un signe distinctif. Il faut également se rappeler que, au 1<sup>er</sup> février 1991, la plaque minéralogique avait été remplacée par une vignette (pour des raisons d'économie d'aluminium). Maintenant, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, la Confédération a supprimé cette obligation de s'assurer en responsabilité civile en partant de l'idée que la plupart des cyclistes étaient déjà pris en charge par des assurances responsabilité civile privées et qu'il ne convenait plus d'imposer cette charge aux cyclistes. Selon M. Scheidegger, il est dangereux pour le canton de vouloir créer une obligation d'assurance alors que la Confédération, seule compétente en la matière, a supprimé cette obligation.

- M. Scheidegger fait savoir que le DS était préoccupé par un autre volet qui est le vol de cycles, vols souvent considérés comme des vols bagatelles ou des « emprunts » plus ou moins temporaires. M. Maudet a estimé qu'il n'y avait pas de petits vols et qu'il fallait trouver des moyens pour aider les cyclistes et rendre la vie plus difficile aux voleurs et receleurs (les assureurs sont apparemment devenus plus réticents à l'idée d'assurer des cycles genevois). **M. Maudet a donc signé une convention avec l'association Ecocycle qui grave les cadres des bicyclettes grâce à une machine particulière. Cela permet à celui qui trouve un véhicule d'appeler le numéro inscrit sur le cadre et, par cette voie, d'avertir le détenteur de la bicyclette.** Ce système respecte la protection des données et son coût est de 12 F pour un gravage. Les résultats sont potentiellement intéressants. M. Scheidegger explique en effet qu'un mandat de deux ans a été conclu avec l'association. A cette échéance, il s'agira de comparer s'il y a un taux supérieur avec le marquage ou sans au niveau des bicyclettes retrouvées. Il faut préciser qu'il s'agit de la seule association qui dispose d'une base de données suffisante pour permettre des comparaisons. M. Scheidegger ajoute que le marquage peut aussi être fait sur les batteries des vélos électriques. Cela permet aux gens, notamment aux personnes âgées, de se mettre à la mobilité douce. Ces véhicules sont toutefois assez chers, d'où l'utilité de les protéger contre le vol. M. Scheidegger explique que d'autres systèmes comme des autocollants ont été envisagés, mais ils peuvent être facilement enlevés. De même, les

puces électroniques ou autres systèmes fonctionnent très bien en théorie, mais les voleurs ont souvent trouvé des parades en déconnectant ces moyens de protection. Ce n'est donc pas quelque chose de simple à gérer.

Par ces propos, on comprend qu'une grande partie des préoccupations des auteurs du projet de loi sont les mêmes qu'au DS, et que les possibilités de taxer les vélos existent. En conséquence, la minorité vous demande, Mesdames et Messieurs les députés, de renvoyer ce PL en Commission fiscale, afin qu'il soit étudié complètement et adapté selon les objectifs des auteurs et du DS.