

Date de dépôt : 16 décembre 2009

Réponse du Conseil d'Etat

à l'interpellation urgente écrite de M. Olivier Norer : un juridisme étroit scelle-t-il le deuil de l'initiative individuelle en matière de promotion de l'écomobilité ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 4 décembre 2009, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une interpellation urgente écrite qui a la teneur suivante :

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 le souci 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'utilisateur 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 cargocycles de l'entreprise « La Petite Reine » font normalement 1m de largeur 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 de l'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 ?

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

L'autorité d'immatriculation cantonale, en l'occurrence l'office cantonal des automobiles et de la navigation (OCAN), est en charge de l'application du droit fédéral en matière de circulation. Il n'appartient ni au canton, ni pour lui à l'autorité cantonale en charge de l'application du droit fédéral de déroger et/ou d'interpréter le droit fédéral, notamment en matière de dimensions et/ou d'équipement, mais d'assurer son application de manière précise. Cela constitue une condition essentielle pour assurer la sécurité routière et l'égalité de traitement entre usagers. A défaut, l'autorité cantonale d'immatriculation se mettrait en infraction et pourrait, en cas de survenance d'un problème et/ou d'un accident liés à l'application inadéquate du droit, être tenue civilement et pénalement pour responsable.

En fonction de ces règles, l'autorité d'immatriculation ne peut faire de passe-droit lorsque, comme dans le cas cité dans la présente IUE, les dimensions, en l'occurrence celles d'un vélo à assistance électrique, ne répondent pas aux exigences légales et ce, quel que soit le dépassement de la dimension maximale autorisée. Il appartient en premier lieu au constructeur/importateur d'un véhicule routier de respecter les conditions légales en matière de construction connues avant sa commercialisation. Au demeurant, le constructeur/importateur peut solliciter l'autorité fédérale, à savoir l'Office fédéral des routes, pour obtenir une dérogation en matière de dimensions.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP