

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la motion du 6 avril 2016 de M^{mes} et MM. Joris Vaucher, Sandrine Burger, Laurence Corpataux, Simon Gaberell, Uzma Khamis Vannini, Alfonso Gomez, Jean Rossiaud et Marie-Pierre Theubet: «Favorisons le développement des vélotaxis à Genève».

Rapport de M. Ulrich Jotterand.

La motion a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement lors de la séance plénière du Conseil municipal du 7 mars 2017. La commission, réunie sous la présidence de M^{me} Brigitte Studer, a étudié la motion lors de ses séances des 28 août, 4 septembre, 9 octobre et 11 décembre 2018. Les notes de séance ont été prises par M. Christophe Vuilleumier que nous remercions pour la qualité de son travail.

PROJET DE MOTION

Considérant:

- la politique «Genève Ville durable» qui exprime l'engagement de la Ville de Genève en matière de durabilité;
- les avantages des déplacements en vélotaxis plutôt qu'en automobiles au niveau de la qualité de l'air, des nuisances sonores ou de l'encombrement des rues;
- l'attraction touristique que sont les visites de la ville avec ce moyen de transport pratique et convivial;
- l'absence d'autorisations formelles de stationner sur des places où les taxis peuvent le faire ainsi que l'interdiction de circuler dans certains secteurs qui empêchent les collaborateurs de la seule entreprise genevoise de vélotaxis d'être sereins quant à la pérennité de leur activité;
- le fait que créer des conditions plus favorables au développement des vélotaxis pourrait favoriser l'implantation d'entreprises concurrentes et ainsi diversifier l'offre,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

- soutenir l'activité des vélotaxis pour ce qui ressortit à ses compétences;
- défendre l'activité des vélotaxis auprès de l'Etat pour ce qui ressortit à ses compétences, notamment concernant les autorisations de circuler ou de stationner.

Séance du 28 août 2018

Audition de M. Alfonso Gomez, motionnaire

M. Gomez déclare que cette motion porte sur le développement de la mobilité douce à Genève en octroyant un maximum de moyens aux acteurs de cette mobilité. Il rappelle qu'il s'agit de l'un des objectifs du Conseil d'Etat. Cette motion date des premiers mois de 2016, et depuis lors les Hôpitaux universitaires de Genève (HUG) ont mis à disposition des usagers des vélotaxis en raison des travaux empêchant la navette TPG de desservir l'Hôpital. Ces vélotaxis ont été largement utilisés par des patients, des visiteurs et des collaborateurs, 50 % d'entre eux étant des personnes à mobilité réduite. Ces vélotaxis ne sont pas bruyants, ni polluants, et ils donnent une perception de la ville intéressante en termes touristiques. La motion demande donc de favoriser cette activité en mettant à disposition des lieux où garer ces vélotaxis.

Questions et réponses

Un commissaire se demande si des tracés réservés seraient proposés à ces vélotaxis afin d'éviter que les bouchons ne soient plus importants encore. M. Gomez répond que c'est bien l'objet de la motion. L'idée est que le Conseil administratif en fasse la demande au Conseil d'Etat. Les vélotaxis peuvent utiliser les pistes cyclables si ces dernières sont suffisamment larges. Le commissaire remarque que ce serait dès lors une catégorie supplémentaire de véhicule. M. Gomez réfute ce propos, car ils sont considérés comme des vélos électriques.

Un commissaire affirme que ces vélotaxis sont sympathiques, mais ils présentent un problème de vitesse sur la chaussée, et sur les pistes cyclables souvent trop étroites. M. Gomez répond que la question fondamentale relève des principes de circulation et de la volonté de les maintenir ou pas, compte tenu du réchauffement planétaire. Il n'est pas possible d'établir des voies prioritaires pour tous les moyens de mobilité. Il est donc important de faire des choix. Est-il nécessaire d'avoir deux voies de circulation sur le boulevard des Tranchées? Ainsi qu'une voie de bus et pas de piste cyclable? Si les principes actuels demeurent, les conflits entre les différents modes de transport perdureront. Par ailleurs, le peuple a voté une mobilité cohérente, laquelle prévoit la mobilité douce dans l'hypercentre.

Une commissaire évoque le dernier considérant et demande ce qu'il faut comprendre à l'égard de la concurrence par rapport aux vélotaxis. M. Gomez répond qu'en favorisant ces derniers, il est évident qu'ils deviendront concurrentiels. Sur les courtes distances de moins de 5 km, ils seront particulièrement efficaces. Et les taxis sont destinés aux moyennes distances. Il rappelle également que dans les villes, de nombreuses voitures parcourent des distances de moins de 5 km.

Un commissaire pense que cette motion est excellente. Elle se demande si une législation est prévue à l'égard de ces vélotaxis, car la situation n'est pas très simple pour ceux-ci. M. Gomez répond que la seule modification législative envisagée relève du «tourner à droite» en cas de feu rouge pour les vélos. Les vélotaxis ont le droit d'utiliser les mêmes voies que les vélos à assistance électrique.

Un commissaire se déclare en faveur d'une politique réelle dans ce domaine. Il souhaiterait une audition des sociétés proposant des services de vélotaxi. Cette proposition intensifie une concurrence déjà importante parmi les taxis. Enfin, l'ingérence de l'Etat dans des entreprises privées le dérange. M. Gomez répond que le ramassage des poubelles, qui a été privatisé, est une décision qui a entraîné des changements structurels et concurrentiels. L'Etat a pour rôle de mettre en place les conditions objectives nécessaires pour développer, ou pas, tel ou tel type d'entreprise. L'Etat a fait de même avec le nucléaire, par exemple. Quant à la concurrence entre taxis, elle relève surtout de sociétés comme Uber qui n'assument pas les charges sociales qui leur incombent. Il répète que les taxis proposent des services à moyenne distance, c'est leur raison d'être.

Un commissaire déclare qu'il s'agit d'une motion idéologique provenant d'un groupement politique. Est-ce qu'une entreprise de ce type est véritablement rentable à longueur d'année? Ne faudrait-il pas envisager l'audition des acteurs de ce domaine? M. Gomez pense qu'il est possible de prétendre que cette motion est idéologique, mais dans le bon sens du terme, car elle tend à favoriser un type de mobilité. La commissaire se demande pourquoi les entreprises elles-mêmes ne font pas la démarche, par le biais d'une pétition, par exemple. M. Gomez rétorque qu'il est possible de geler la motion le temps qu'il dépose une pétition avec les acteurs du domaine. La demande provient bien évidemment des professionnels.

Un commissaire remarque que cette motion va poser d'infinis problèmes compte tenu de l'exiguïté du canton et du développement du trafic. Le quatrième considérant suscite déjà un problème puisqu'il est question de créer des places de parking pour les vélotaxis. Pour mémoire, les habitants ne savent plus où mettre les poubelles dans le quartier des Eaux-Vives. La question des compétences évoquées dans la motion le préoccupe. M. Gomez répond que la demande de vélos augmente progressivement sans que les conditions objectives de ce développement existent. Les voitures occupent beaucoup de place tant en circulant qu'en stationnant. Des places de parc ont été supprimées aux Eaux-Vives pour créer des terrasses de bistrot. Il sera peut-être nécessaire de faire un second choix en supprimant de nouvelles places destinées aux voitures, pour les proposer aux vélotaxis. La motion demande des moyens pour développer l'activité cyclable. Le commissaire revient sur la question des compétences. M. Gomez répond que le Conseil administratif a des compétences en la matière puisqu'il peut supprimer des places pour les affecter au stationnement des vélotaxis.

Un commissaire se demande comment les vélotaxis fonctionnent à l'heure actuelle. M. Gomez répond qu'ils trouvent des espaces d'attente/stationnement à la place du Rhône, par exemple.

Une commissaire se demande si ce ne sont pas des personnes dans une grande précarité qui exercent cette activité dans les pays exotiques. Et cette activité ne serait-elle pas destinée à des migrants, si elle était développée? Qu'en penserait la population? M. Gomez répond que des villes comme Lyon ou Marseille proposent déjà des prestations similaires. Cette activité concerne différentes populations, notamment les jeunes.

Un commissaire demande si les motionnaires ont contacté des politiques dans d'autres villes qui ont mis en place de telles structures. M. Gomez répond par la négative.

La présidente mentionne que la motion fait référence à une seule entreprise. Quelles sont les conditions de travail dans le domaine? Est-ce que des indépendants sont envisageables? M. Gomez l'ignore.

Séance du 4 septembre 2018

La commission décide à l'unanimité d'auditionner l'association des vélotaxis et le service cantonal compétent.

Séance du 9 octobre 2018

Audition de M. Alexandre Prina, directeur de la planification, Direction générale des transports (DGT), Département des infrastructures (DI)

La présidente accueille M. Prina et rappelle que la commission a déjà entendu le motionnaire; elle ajoute que la commission s'interroge sur l'organisation de ce dossier au niveau du Canton et de la Ville.

M. Prina répond que le Canton est compétent pour tout ce qui concerne les réglementations de trafic et de stationnement. A ce titre, il est notamment chargé de prendre des arrêtés de circulation. La DGT ne prend pas de décision propre aux vélotaxis en tant que tels puisque ces véhicules sont considérés comme des motocycles légers qui doivent se conformer aux prescriptions relatives à la circulation routière habituelles édictées par la Confédération. Il ajoute que ces véhicules ne sont pas autorisés à circuler dans les zones piétonnes. Cela étant, la Confédération indique que les vélotaxis dont la largeur est inférieure à 1 m peuvent emprunter les bandes et pistes cyclables ainsi que les cheminements piétons avec ou sans partage de la voie de circulation. Il ajoute encore que la personne qui gère ces vélotaxis s'était adressée au Canton pour savoir s'il devait

obtenir une autorisation pour transporter des voyageurs. En l'occurrence, ce n'est pas le cas puisque l'ordonnance porte notamment sur les véhicules transportant plus de neuf personnes.

Questions et réponses

Un commissaire remarque que ces vélos, s'ils mesurent plus de 1 m de largeur, ne peuvent donc plus emprunter les pistes cyclables. M. Prina acquiesce. Le commissaire remarque qu'il faudrait donc des pistes spécifiques pour les vélotaxis plus larges. M. Prina répond par la négative. Le commissaire demande si ces vélos pourraient emprunter les pistes cyclables si ces dernières étaient élargies. M. Prina s'inscrit en faux.

Un commissaire demande si M. Prina sait combien il y a de ces vélos à Genève. M. Prina l'ignore. Le commissaire considère que s'il y a dix vélos de ce type, il n'y a pas de problème particulier. Y a-t-il un *numerus clausus*? M. Prina répond par la négative. Le commissaire remarque que la DGT pourrait intervenir si les demandes explosaient. M. Prina répond qu'il y a une liberté de circulation pour ces véhicules. En fin de compte, l'usage accru du domaine public pourrait être invoqué.

Une commissaire s'enquiert de la vitesse moyenne de ces vélos. M. Prina répond qu'ils peuvent aller jusqu'à 25 km/h. A la question de la circulation sur des zones piétonnes, M. Prina répond que ces vélos ne peuvent pas y circuler.

La commissaire s'interroge sur un éventuel *numerus clausus* par rapport aux taxis. M. Prina répond que la loi sur les taxis régule le domaine. Le réseau cyclable se développe par ailleurs. Et M. Dal Busco a présenté dans son programme de législature un axe concernant le développement de nouvelles infrastructures dans ce domaine. La commissaire s'informe sur les lieux de stationnement des vélotaxis. M. Prina répond que la Ville de Genève doit examiner avec les requérants de ce service les besoins en la matière pour pouvoir proposer des emplacements pour des cases de stationnement dédiées avant de soumettre la demande formelle à la DGT pour approbation des marquages. Mais cette possibilité relèverait du principe d'un usage accru du domaine public sur lequel la Ville de Genève doit se prononcer. Toutefois l'entreprise qui s'occupe de ces véhicules mentionne que ces cases ne seraient certainement pas placées de manière stratégique. Dès lors, il remarque qu'une simple tolérance pourrait être une solution durant la belle saison. La commissaire demande si un vélo-taxi pourrait se garer sur une place moto. Selon M. Prina, un véhicule ne doit pas dépasser la case dans laquelle il se gare.

Une commissaire demande si les vélotaxis actuels sont tous électriques. M. Prina pense que c'est le cas compte tenu de l'activité. La commissaire souhaite savoir s'il n'y a pas de distinction envisagée à l'avenir sur les pistes

cyclables entre vélos normaux et vélos électriques. M. Prina répond par la négative en déclarant que c'est la législation fédérale qui règle cette problématique. La commissaire en conclut que tous les vélos électriques peuvent donc circuler sur les bandes cyclables. M. Prina acquiesce. La commissaire serait intéressée par l'article de loi en question. M. Prina répond que le droit fédéral a intégré un certain nombre de dispositifs roulants pouvant circuler sur les pistes cyclables (cf. annexe).

Une commissaire s'interroge sur la responsabilité civile, voire pénale, de ces vélotaxis. M. Prina répond qu'il n'a pas connaissance de problèmes à cet égard. Cette question relève du droit de la circulation routière et le conducteur du véhicule devrait comme pour les autres véhicules être responsable de ce dernier. La commissaire demande si le véhicule doit respecter certaines contraintes à l'égard des assurances. M. Prina répond que le véhicule est immatriculé et est donc soumis aux exigences y relatives.

Un commissaire demande s'il y a de la concurrence dans ce domaine et si une formation est requise. M. Prina précise que ce genre de véhicule n'est pas considéré comme professionnel; son conducteur doit avoir 18 ans. Il précise que les examens obligatoires sont les examens habituels pour conduire des véhicules des catégories A, A1, B, B1 ou F (art. 4 OAC).

Une commissaire demande quel type de plaque portent ces vélos. M. Prina répond que c'est la longue plaque jaune qui est utilisée. Il répète qu'il s'agit d'un motorcycle léger dont la puissance totale ne doit pas excéder 2 kW.

Séance du 11 décembre 2018

Audition de MM. Aubin Delavigne et Sébastien Roevens, fondateurs de Taxibike

M. Roevens déclare que sa société est une société anonyme qui date de 2011. Il explique qu'à l'époque il y avait trois vélos et à présent il y en a quinze. La société est active à Bâle et Zurich, ainsi qu'à Lucerne à partir de l'année prochaine. En plus des taxis, il existe à présent un service de balade et un service de livraison. Les véhicules sont électriques et sont homologués pour pouvoir prendre les pistes cyclables. La clientèle est diverse, notamment les touristes provenant des pays du Golfe. La société a travaillé avec la Ville de Genève, les crèches, les musées, Genève Tourisme, Palexpo pour le Salon de l'auto, des EMS, le Grand Théâtre, l'Université, l'aéroport, des banques privées et le consulat de Grande-Bretagne.

Les vélotaxis n'émettent pas de pollution sonore ou atmosphérique, et leur encombrement est réduit. Ils se déplacent aussi rapidement que les voitures en ville, en moyenne à 18 km/h. Ils sont donc très rapides sur les courts trajets, voire plus rapides que les TPG. Les vélotaxis ne sont pas en concurrence avec

les taxis traditionnels qui refusent les petites courses. Enfin, la population genevoise souhaite plus d'aménagements pour la mobilité douce alors que 30 % des déplacements motorisés dans le canton se font pour des trajets de moins de 3 km. Les vélotaxis offrent une image écologique à Genève, non seulement auprès des ambassades mais également auprès de la Confédération. Zurich est très ouverte aux vélotaxis alors qu'à Bâle cette prestation est moins bien acceptée. Cette prestation crée du travail, notamment pour des étudiants qui font ainsi du sport et restent en bonne santé. Ce service offre aux clients de pouvoir se rendre au plus proche de leur destination, comme les commerces du centre-ville. Enfin, les vélotaxis offrent des balades personnalisées.

M. Rovens explique ensuite que les vélotaxis devraient pouvoir rouler sur la rue de la Confédération, en Vieille-Ville ainsi que sur les quais. Il précise que le Conseil administratif avait autorisé cette pratique, mais M. Rovens souhaiterait que cette autorisation provienne du Conseil municipal. Les pilotes de vélotaxi ont l'instruction de ne pas dépasser les 10 km/h sur les zones partagées avec les piétons. Il serait intéressant également de pouvoir circuler dans les parcs en suivant l'itinéraire du petit train ainsi que les places Longemalle et du Molard. Il conclut par la question des tarifs qui a posé de nombreux problèmes dans certaines villes étrangères. L'idéal serait que la Ville puisse fixer les prix. Enfin, la publicité sur les vélos est une question financière stratégique pour la société puisqu'elle lui permet de fonctionner. Une étude effectuée auprès d'un panel de 540 personnes par la Haute école de gestion a conclu que la publicité sur les vélos n'était pas dérangeante. Les vélotaxis jouissent d'une très bonne image auprès de la population genevoise. Il serait intéressant de mettre en avant le service lors de manifestations.

Questions et réponses

Un commissaire demande si des triporteurs peuvent être envisagés pour effectuer des livraisons. M. Delavigne répond que les vélotaxis ont deux places passager et ont donc beaucoup de place.

Une commissaire s'intéresse à ce projet et demande si les tarifs sont alignés avec les autres services cyclables. M. Delavigne répond qu'il y a deux types de tarification pour les livraisons: le premier pour les urgences, le second pour les livraisons régulières. La commissaire s'enquiert s'il y a des abonnements avec des sociétés. M. Rovens acquiesce. La commissaire s'interroge si ce service est plus favorable que celui d'un taxi. M. Delavigne acquiesce: c'est le cas dans le centre-ville. Les tarifs augmentent de 50% hors du centre-ville. La commissaire se demande s'ils peuvent remonter les lignes de bus. M. Rovens répond que le plus gros problème est celui des Rues-Basses qui représentent un lien important entre Plainpalais et les Eaux-Vives et qui, pour le moment, leur sont fermées.

Une commissaire souhaite savoir s'il y a des salariés au sein de la société. M. Rovens répond que lui et M. Delavigne travaillent à 100%. Certains chauffeurs sont indépendants et d'autres sont employés à la carte en fonction de ce qu'ils gagnent. Les chauffeurs louent les vélos et versent un montant pour les charges sociales. Les livraisons fixes entraînent un tarif horaire. La commissaire remarque que la société possède 25 vélos. M. Delavigne répond qu'il y en a quinze à Genève, cinq à Bâle et cinq à Zurich. Un véhicule à l'achat coûte 15 000 francs avec des frais d'entretien importants, notamment les batteries. Les moteurs sont très peu performants.

Une commissaire remarque que ce type de mobilité existe dans de nombreuses villes. Elle évoque alors le projet de parking Clé-de-Rive et de zone piétonne. De nombreux commerçants sont très inquiets au sujet de leur clientèle. Les Rues-Basses représentent-elles donc un réel avantage pour les vélotaxis? Existe-t-il une application pour appeler les vélotaxis? M. Rovens répond par la négative, car un projet d'application coûte très cher. Sa société souhaiterait vivement travailler avec le groupement des commerçants des Rues-Basses, en proposant par exemple un tarif préférentiel pour ce secteur. La Ville de Genève pourrait donner un coup de pouce en communiquant avec les commerçants.

Un commissaire se demande quels sont les horaires des chauffeurs. M. Rovens répond que chaque chauffeur décide de son activité puisque la flotte est encore insuffisante pour proposer un service vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Le commissaire observe que cette motion est du pain béni pour les vélotaxis. En fin de compte, ils demandent une dérogation. Ont-ils reçu des amendes pour avoir circulé dans les Rues-Basses? M. Rovens répond que la société a reçu sa première amende cette année. M. Delavigne précise que, pour le moment, les agents municipaux rappellent à l'ordre les chauffeurs.

Un commissaire se demande s'il n'y aurait pas un problème d'engorgement en cas de concurrence. M. Rovens acquiesce. Il faudrait dès lors réguler la situation, mais il pense qu'il y a encore de la marge. Le commissaire observe ensuite que les véhicules ont été sortis de la place du Molard et de la place Longemalle. Il serait curieux d'y réintroduire ces vélotaxis. M. Delavigne répond que parfois des personnes à mobilité réduite doivent se rendre dans ces zones.

Une commissaire demande s'il y a beaucoup de personnes âgées ou de personnes à mobilité réduite parmi la clientèle. M. Delavigne répond que ces personnes, après avoir découvert ce service, font ensuite régulièrement appel aux vélotaxis. La commissaire s'interroge sur ce que la société fait à l'égard de ProVélo ou de l'Association transports et environnement pour la promotion des aménagements cyclables. M. Rovens répond que des contacts sont pris, mais le temps manque pour poursuivre des actions régulièrement. M. Delavigne observe que des contacts sont pris lors des journées de la mobilité.

La présidente demande depuis combien de temps travaillent des chauffeurs et combien d'heures sans interruption par jour. M. Roevens répond qu'un chauffeur travaille depuis six ans. Il ajoute que la plupart des chauffeurs sont des étudiants qui travaillent surtout l'été, une période où la société fonctionne à plein régime. Ce sont les chauffeurs qui décident de leurs horaires, généralement six heures par jour. Les revenus sont très aléatoires, de 10 francs à 50 francs de l'heure. M. Delavigne ajoute que le salaire pour les missions régulières est de 27 francs de l'heure. La présidente demande ensuite si les emplacements de stationnement sont suffisants pour le moment. M. Delavigne répond que les vélos stationnent fréquemment à la place du Rhône, mais les agents municipaux interviennent régulièrement pour rappeler que les vélos n'ont pas le droit de rester sur place. Il précise que c'est donc une tolérance.

Un commissaire demande s'il y a des femmes qui travaillent pour la société. M. Roevens acquiesce, mais elles sont minoritaires.

Une commissaire se pose la question si les vélotaxis collaborent également avec les HUG. M. Roevens acquiesce. C'est l'Hôpital qui finançait les courses. M. Delavigne précise que le service était utile et très prisé, mais les financements manquaient. Il n'a pas été possible de poursuivre la collaboration. M. Delavigne ajoute que la société travaille régulièrement avec l'Agenda 21 de Carouge qui finance des balades. M. Roevens précise qu'il n'y a pas de budget marketing et il mentionne qu'une aide de l'Agenda 21 serait très intéressante. La commissaire demande si cette activité est saisonnière. M. Roevens répond par la négative. Le service est destiné à des gens qui ont besoin de taxi toute l'année et qui ne veulent ou ne peuvent prendre les TPG. Cela étant, la demande baisse durant l'hiver.

Une commissaire remarque qu'il n'y a pas encore de législation portant sur les pistes cyclables et les véhicules du type vélos électriques, et elle demande s'ils ont rencontré des difficultés. M. Roevens répond qu'il y a rarement des problèmes avec les autres utilisateurs des pistes cyclables. Si le trafic devait augmenter, ils pourraient survenir. Mais il rappelle que les vélotaxis ont l'autorisation pour rouler jusqu'à 25 km/h.

Un commissaire s'interroge sur la puissance des moteurs. M. Delavigne mentionne que l'autorisation porte sur des moteurs allant jusqu'à 250 W mais des moteurs aussi puissants sont très rares. M. Roevens signale que les vélos qui circulent à Bâle font plus que 1 m 20 et ont reçu des autorisations pour les taxis.

Une commissaire s'enquiert s'il y a une collaboration avec les Services industriels de Genève (SIG). M. Roevens répond par la négative en observant par contre que les SIG ont fait de la publicité sur les vélos. Il répète qu'ils ne sont que deux et qu'ils ne parviennent pas à tout faire.

Discussion et votes

Après des échanges sur d'éventuels amendements des invites à propos de l'intérêt à favoriser ou non cette entreprise, sur l'intérêt de la Ville à recourir à ses services, de préciser ou non les dérogations souhaitées, la commission retient une seule proposition d'amendement: remplacer le verbe «soutenir» par «encourager» dans la première invite.

L'amendement est accepté par 13 oui (2 EàG, 2 MCG, 3 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 4 S) et 1 abstention (UDC).

La présidente soumet la motion M-1220 ainsi amendée au vote.

La motion M-1220 amendée est acceptée par 12 oui (2 EàG, 1 MCG, 3 PLR, 1 PDC, 1 Ve, 4 S) et 2 abstentions (1 UDC, 1 MCG).

PROJET DE MOTION AMENDÉE

Considérant:

- la politique «Genève Ville durable» qui exprime l'engagement de la Ville de Genève en matière de durabilité;
- les avantages des déplacements en vélotaxis plutôt qu'en automobiles au niveau de la qualité de l'air, des nuisances sonores ou de l'encombrement des rues;
- l'attraction touristique que sont les visites de la ville avec ce moyen de transport pratique et convivial;
- l'absence d'autorisations formelles de stationner sur des places où les taxis peuvent le faire ainsi que l'interdiction de circuler dans certains secteurs qui empêchent les collaborateurs de la seule entreprise genevoise de vélotaxis d'être sereins quant à la pérennité de leur activité;
- le fait que créer des conditions plus favorables au développement des vélotaxis pourrait favoriser l'implantation d'entreprises concurrentes et ainsi diversifier l'offre,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à:

- encourager l'activité des vélotaxis pour ce qui ressortit à ses compétences;
- défendre l'activité des vélotaxis auprès de l'Etat pour ce qui ressortit à ses compétences, notamment concernant les autorisations de circuler ou de stationner

Annexe: récapitulatif des prescriptions les plus importantes pour certains véhicules électriques

Récapitulatif des prescriptions les plus importantes pour certains véhicules électriques (état au 15 janvier 2017)

			
Type	Gyropodes	Véhicules de type vélos-taxis	Fauteuils roulants motorisés
Genre de véhicule (OETV ¹)	Cyclomoteurs (art. 18 OETV)	Motocycles légers (art. 14, let. b, OETV)	Cyclomoteurs (art. 18 OETV)
Sous-genre (RT, pos. 02)	Gyropodes électriques (art. 18, let. d, OETV)	Vélos-taxis électriques (art. 14, let. b, ch. 3, OETV)	Fauteuils roulants motorisés (art. 18, let. c, OETV)
Puissance totale (moteur/s)	Max. 2,00 kW, sert essentiellement à maintenir l'équilibre du véhicule (art. 18, let. d, OETV)	Max. 2,00 kW (art. 14, let. b, ch. 3, OETV)	Max. 1,00 kW (art. 18, let. c, OETV)
Vitesse maximale avec ou sans assistance au pédalage	20 km/h (électrique) 25 km/h (avec assistance au pédalage) (art. 18, let. d, OETV)	20 km/h (électrique) 25 km/h (avec assistance au pédalage) (art. 14, let. b, ch. 3, OETV)	30 km/h -- (art. 18, let. c, OETV)
Poids total	Max. 200 kg (art. 175, al. 4, OETV)	Max. 450 kg (art. 14, let. b, ch. 3, OETV)	Non réglementé (art. 175, al. 4, OETV)
Nombre de places	Une place (art. 18, let. d, OETV)	Une ou plusieurs places (art. 14, let. b, ch. 3, OETV)	Une place, sauf les fauteuils roulants à propulsion électrique jusqu'à une vitesse max. de 10 km/h deux places (art. 181, al. 5, OETV)
Soumis à la réception par type (ORT ²)	Oui (annexe 1, ch. 1, ORT)	Oui (annexe 1, ch. 1, ORT)	Oui, sauf les fauteuils roulants à propulsion électrique jusqu'à une vitesse max. de 10 km/h (annexe 1, ch. 1, ORT)
Contrôle en vue de l'immatriculation	Oui (contrôle par groupe) (art. 92 OAC)	Oui (art. 29 à 32 OETV)	Oui, sauf les fauteuils roulants à propulsion électrique jusqu'à une vitesse max. de 10 km/h (art. 72, al. 1, let. l, et art. 92 OAC)
Contrôles périodiques obligatoires	Aucun (art. 33 OETV)	Effectués aux intervalles prévus pour les motocycles (art. 33 OETV)	Aucun (art. 33 OETV)
Règles de circulation, généralités (OCR ³)	Mêmes règles que pour les cyclistes (art. 42, al. 4, OCR)	Considérés comme motocycles légers, sauf exceptions ci-dessous *	En fonction de l'aire de circulation utilisée
Utilisation des aires de circulation (OCR ³)			
affectées aux véhicules automobiles	Oui	Oui	Oui
affectées aux vélos	Oui (art. 42, al. 4, OCR)	* Pistes et bandes cyclables, pour autant que la largeur du véhicule ne dépasse pas 1,00 m (art. 42, al. 4, OCR)	Oui (art. 42, al. 4, OCR)
affectées aux piétons	Non, sauf pour les personnes à mobilité réduite (art. 43a, al. 1, OCR)	Non	Non, sauf pour les personnes à mobilité réduite (art. 43a, al. 1, OCR)

¹ Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; [RS 741.41](#)).

² Ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT ; [RS 741.511](#)).

³ Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR ; [RS 741.11](#)).

Remarque : il ne s'agit pas d'un texte ayant valeur juridique ; il n'est donné aucune garantie quant à son bien-fondé et à son intégralité.

O215-0888

			
Type	Gyropodes	Véhicules de type vélos-taxis	Fauteuils roulants motorisés
Port du casque obligatoire (OCR³)	Non (art. 3b, al. 2, let. e OCR)	Non (art. 3b, al. 2, let. e OCR)	Non (art. 3b, al. 2, let. g OCR)
Catégorie de permis de conduire (OAC⁴)	Aucun permis (moins de 16 ans : cat. M ou G) (art. 5, al. 2, let. e, et art. 6 OAC)	Cat. A, A1, B, B1 ou F (art. 4 OAC)	Jusqu'à 20 km/h : aucun permis ; (art. 5, al. 2, let. f OAC) plus de 20 km/h : cat. M (art. 3, al. 3, OAC)
Âge minimal (OAC⁴)	16 ans (avec cat. M ou G : 14 ans) (art. 6 OAC)	18 ans (avec cat. A1 : 16 ans) (art. 6 OAC)	Jusqu'à 20 km/h : 16 ans ou cat. M ou G Plus de 20 km/h : 14 ans (cat. M ou G) (possibilité d'octroi d'une autorisation exceptionnelle par le canton) (art. 6 OAC)
Plaque de contrôle fixée à l'arrière du véhicule	Plaque pour cyclomoteurs (art. 82 à 84 OAC et art. 176, al. 4, OETV)	Plaque pour motocycles légers (art. 82 à 84 OAC et art. 136, al. 4, OETV)	Fauteuils roulants à propulsion électrique jusqu'à 10 km/h : non Vitesse supérieure à 10 km/h : plaque pour cyclomoteurs (art. 82 à 84 OAC et art. 176, al. 4, OETV)
Assurance-responsabilité civile (art. 63 LCR⁵ et OAV⁶)	Assurance collective pour cyclomoteurs (vignette) (art. 35, al. 1, OAV)	Oui (art. 3 OAV)	Fauteuils roulants à propulsion électrique jusqu'à 10 km/h : non Vitesse supérieure à 10 km/h : assurance collective pour cyclomoteurs (vignette) (art. 35, al. 1, et art. 38, al. 1, let. d, OAV)

⁴ Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC ; [RS 741.51](#)).

⁵ Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; [RS 741.01](#)).

⁶ Ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV ; [RS 741.31](#)).