



A Mesdames et Messieurs
les membres du Conseil communal
1002 Lausanne

Lausanne, le 6 juillet 2023

Question n° 20 de M. Samuel De Vargas, déposée le 11 mai 2023 « Contrôles en matière de sécurité routière : quelles mesures ? »

Rappel

« Le 26 avril 2023, le Corps de police a communiqué sa volonté d'intensifier les contrôles concernant l'utilisation des cycles, des e-bikes et des trottinettes électriques dans l'espace public. Cette décision est la bienvenue dans un contexte où les cyclistes qui empruntent des trottoirs ou des zones piétonnes font courir un danger aux piétonnes et piétons.

Il n'en demeure pas moins que la sécurité des cyclistes devrait aussi figurer parmi les préoccupations. En date du 9 mai 2023, le Bureau de prévention des accidents (BPA) faisait état de l'augmentation des accidents impliquant un vélo électrique. A cette occasion, le BPA a relevé le nombre important de refus de priorité à l'égard de cyclistes, et les graves conséquences que ces situations peuvent engendrer. La mise en place de pistes et de voies cyclables permet de séparer les cyclistes du reste du trafic, et renforcer ainsi leur sécurité. Cependant, il arrive que d'autres véhicules deux-roues, tels que des motos et des scooters, emploient ces aménagements. Cela a pour conséquence de mettre en danger les cyclistes, les automobilistes et les conductrices et conducteurs de ces véhicules elles et eux-mêmes.

Pourtant, la législation en la matière est claire. L'article 47 de la loi sur la circulation routière (LCR) stipule que lorsque la circulation est arrêtée, les motocyclistes doivent rester à leur place dans la file des véhicules (a fortiori ne pas utiliser l'éventuelle bande cyclable à leur droite). L'article 40 al. 3 de l'ordonnance sur la circulation routière (OCR) prévoit bien que les autres véhicules peuvent rouler sur les bandes cyclables, mais à la condition de ne pas entraver la circulation des cycles. Il est fréquent que les égards en la matière ne soient pas respectés, engendrant un danger.

Les zones d'attente devant les feux de circulation à l'attention des cyclistes (anciennement appelés 'sas vélo') sont régulièrement utilisées par d'autres usagers et usagers de la route. Cette situation peut conduire à des situations dangereuses. En fin d'année 2020, la Ville de Lausanne avait communiqué à ce sujet sur les réseaux sociaux.

S'agissant du bruit, l'article 42 al. 1 LCR, complété par l'article 33 let. C OCR, édictent les dispositions à prendre pour éviter le bruit excessif. De plus, l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) apporte aussi des prescriptions à ce sujet ».



Réponse de la Municipalité

Question 1 : La Municipalité compte-t-elle profiter de l'intensification des contrôles concernant les cycles pour renforcer ceux des autres véhicules deux-roues ? Le cas échéant, est-il question d'adopter une approche préventive et/ou répressive ?

Les comportements évoqués sont dénoncés lorsqu'ils sont constatés dans le cadre des contrôles réguliers effectués par les différentes entités de la Police municipale de Lausanne (PML).

Question 2 : Afin de poursuivre la lutte contre les nuisances sonores, est-il envisagé de sensibiliser et/ou de dénoncer les contrevenantes et contrevenants aux dispositions en la matière ?

Concernant les nuisances sonores liées aux automobilistes, la PML organise régulièrement des campagnes de sensibilisation et de répression en lien avec le bruit routier, notamment en collaboration avec le Service des automobiles et de la navigation (SAN), afin de conduire immédiatement les véhicules en infraction au contrôle technique. De plus, la PML, notamment par le biais de ses unités circulation, agit tout au long de l'année sur les problèmes de bruit en ville, en particulier auprès des véhicules techniquement modifiés, ainsi qu'auprès des conducteur-trice-s adoptant un comportement routier inadéquat.

Concernant les modifications techniques apportées aux véhicules, ces dernières ne sont bien évidemment pas cautionnées par le SAN si elles sont illégales. Dès lors, si l'installation du dispositif enfreint la législation en vigueur, les contrevenant-e-s seront contraint-e-s de les retirer.

Nous relevons que certains systèmes, bien que bruyants, sont homologués lors de l'expertise par type et sont, par conséquent, tout à fait légaux. Il peut arriver que cela ne soit que leur activation ou leur utilisation sur route ouverte qui soit prohibée (bon nombre de modèles de véhicules possèdent par ailleurs des systèmes d'échappement qui peuvent être régulés directement par les conducteur-trice-s). Dans cette situation, les forces de l'ordre doivent constater l'infraction afin de pouvoir la dénoncer à la loi sur la circulation routière, ce qui n'est pas toujours aisé.

Diverses évolutions légales relatives au bruit émis par les véhicules ainsi que des réflexions sont en cours au niveau fédéral pour limiter le bruit produit par les véhicules homologués en Suisse.

Dans la perspective de ces modifications législatives, la PML et le Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics ont déployé, en divers endroits de la ville, un indicateur de bruit routier, ce qui permet de sensibiliser des milliers d'usager-ère-s. La Ville de Genève en a également fait de même. Ces expériences, encore en phase d'analyse, sont suivies attentivement par les services précités, tout comme l'implémentation de dispositifs automatiques de contrôle du bruit des véhicules répressifs en France, pays où la législation a été récemment revue et qui permet le déploiement de ce type de dispositif.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de M. Samuel De Vargas.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 6 juillet 2023.

Au nom de la Municipalité

Le vice-syndic
David Payot



Le secrétaire
Simon Affolter