



Rapport de la séance de commission n° 86 Date : 10.01.2023

Lausanne, le 10 janvier 2023

Présidence :	Mme Françoise PIRON
Membres présents :	Denise GEMESIO (Libéral-Radical) ; Olivier MARMY (Libéral-Radical) ; Carolina CARVALHO ARRUDA (Socialiste) ; Samuel DE VARGAS (Socialiste) ; Christine GOUMAZ (Socialiste) ; Samson YEMANE (Socialiste) ; Sima DAKKUS (Les Verts) ; Marie-Thérèse SANGRA (rempl. Ariane MORIN, Les Verts) ; Ilias PANCHARD (rempl. Olivier THORENS, Les Verts) ; Anaïs TIMOFTE (Ensemble à Gauche) ; Charlotte DE LA BAUME (Vert'libéraux) ; Josée Christine LAVANCHY (UDC)
Membres excusés :	-
Secrétaire :	Kelly HARRISON
Lieu :	Salle des commissions, Hôtel de Ville, Pl. Palud 2
Début et fin de la séance :	16h50-17h35
Objet :	Postulat de Mme Denise Gemesio et consorts : « Mobilité douce sur la route : sécurité pour toutes et tous »
<u>Municipale concernée</u> :	Mme Florence GERMOND, directrice Finances et mobilité
<u>Représentée par</u> :	M. Patrick ETOURNAUD, chef de service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics

La présidente explique le déroulement de la séance et présente Monsieur Etournaud, qui représente la municipale pendant cette séance.

La postulante présente son postulat. La question principale qu'elle soulève est celle de la sécurité vis-à-vis des vélos, de plus en plus nombreux en ville. Les personnes sans permis voiture ne connaissent pas forcément le code de la route. Or il faut permettre à tout le monde d'en avoir connaissance afin que la cohabitation avec les piéton-ne-s et d'autres modes de transport soit sûre. Il ne s'agit pas d'accuser qui que ce soit des accidents, mais de se concentrer sur la sécurité en général et sur ce qui peut être fait en plus de la création de pistes cyclables. Sachant qu'il n'existe pas aujourd'hui de répertoire qui précise qui possède un vélo à Lausanne, lier l'éducation au code de la route aux subventions de mobilité douce permettra de toucher un grand nombre de personnes. Cette partie de la conclusion pourrait toutefois être rejetée et un travail pourrait être fait avec des associations comme Pro Vélo, qui participeraient à sensibiliser les cyclistes.



La présidente ouvre la discussion générale.

Une commissaire exprime son soutien à ce postulat à 100%. Elle habite au sud de la ville, où plusieurs pistes cyclables traversent des passages piétons. Certain·e·s cyclistes coupent la route aux piéton·ne·s, ce qui est très dangereux. La plupart estiment avoir le champ libre sans devoir faire attention aux autres.

Une commissaire constate, comme la postulante, qu'il y a un besoin de diffusion de l'information et d'éducation aux règles de la route. Ce service public devrait être donné à la population. Elle demande ce que la postulante entend par « mobilité douce », car il n'y a pas que les vélos qui tombent sous cette catégorie. Quels subsides sont accordés en dehors de celui qui existe pour les vélos ?

Monsieur Eturnaud répond qu'il existe deux subsides : celui pour le vélo électrique, financé par le FEE (Fonds lausannois pour l'efficacité énergétique) et dont le règlement a évolué (montants et critères d'éligibilité), avec des critères nouveaux ; et celui pour les vélos non électriques, voté en 2020 et qui passe par le FDD (Fonds pour le développement durable). Les modalités d'attribution pour le second subside ne sont pas encore arrêtées à sa connaissance.

Suite à cette réponse **la commissaire** estime que la condition de formation pour obtenir le subside est problématique et contre-productive. La formation ne toucherait alors que les personnes à bas revenus, qui ne peuvent pas se payer un vélo électrique. De plus, d'autres postulats en cours touchent à la question de l'information publique et de la cohabitation entre différent·e·s usagers et usagères de la route. Il y a par exemple le postulat de Séverine Graff, qui a été accepté et renvoyé à la Municipalité il y a peu de temps¹. Ce postulat répond davantage au besoin de formation des cyclistes.

Pour **un autre commissaire**, l'idée de proposer aux cyclistes une formation au code de la route est bonne, car il y a un besoin de sécurité. C'est d'ailleurs pour cette raison que des cours sont donnés à l'école obligatoire. Ces cours pourraient être plus complets et d'autres pourraient être créés, mais il n'est pas vrai de dire qu'il n'existe aucune formation aujourd'hui. Par ailleurs, le postulat de Fabrice Moscheni, renvoyé à la Municipalité dernièrement, touche à la question de la protection et de l'information aux cyclistes. Il propose qu'un vade-mecum soit envoyé aux personnes bénéficiant de la subvention². Le postulat de Madame Gemesio n'est pour sa part pas incitatif, mais conditionne la subvention à un cours de sensibilisation. Pour le groupe socialiste, cela pose problème pour les raisons déjà évoquées. Il faut aussi se rappeler que les cyclistes ont des responsabilités et n'agissent pas en toute impunité. Enfin, au-delà des aspects idéologiques, l'ajout d'une condition à l'octroi de la subvention engendrerait de la bureaucratie supplémentaire.

Un commissaire salue l'aspect constructif de la présentation du postulat, qui évite une guerre de tranchées entre provélos et antivélos. Par rapport à la condition du subside que le postulat propose, il ne lui paraît pas insensé d'introduire une notion de donnant-donnant. Par ailleurs, il ne s'agit pas de créer des modules de trois fois 10 heures de cours, mais peut-être un cours de sensibilisation d'une heure, qui pourrait être en ligne. Il pourrait aussi être question de lire

¹ Voir le postulat « En selle ! Promouvoir les compétences des cyclistes et favoriser la cohabitation entre usagers de la route » (POS22/035), déposé le 8 mars 2022.

² Voir le postulat « Un vade-mecum pour plus de sécurité des cyclistes » (POS21/075), déposé le 13 novembre 2021.



un texte puis de remplir un questionnaire, qui donnerait lieu à une attestation permettant d'obtenir le subside. Pour ces raisons, il soutiendra le postulat.

Une commissaire précise que son groupe considère qu'il existe déjà un certain nombre de canaux permettant de diffuser l'information et la documentation. Son groupe ne soutient pas le lien entre formation et octroi de subventions, qui ne garantit pas que les bonnes personnes soient atteintes. La vraie raison du conflit actuel est le nombre insuffisant de pistes cyclables. Les Verts ne soutiendront pas le postulat, à moins que la conclusion soit modifiée. La formation pourrait être développée auprès des enfants, ce qui serait une démarche importante. Il existe par ailleurs la Journée sans voiture à Lausanne, par exemple, et des actions *work to job*. La documentation existe, mais il y a peut-être un effort d'information à faire.

Deux autres **commissaires** disent partager la sensibilité de la postulante. Toutefois, pour l'une, dans la pratique, la dimension de condition à la subvention est gênante. Son groupe pense que cela pourrait freiner le développement de la mobilité douce. Administrativement, ce serait aussi trop intense. Il vaudrait mieux privilégier une mesure non contraignante et incitative, comme la distribution d'un cours en ligne ou l'envoi d'une brochure à tous les ménages. Cette mesure, combinée avec d'autres mesures de sensibilisation, serait suffisante pour répondre au problème. Pour l'autre, l'un des problèmes du postulat est de tout axer sur cette subvention, alors que l'ensemble des usagers et usagères de la mobilité douce n'en profite pas à Lausanne. C'est le cas des enfants, par exemple. De plus, les trottinettes posent passablement problème aussi. Il faudrait renforcer la formation à l'école – ce qui est plutôt du ressort du Canton – et avoir des campagnes d'information menée par la Ville, comme cela se fait dans d'autres pays, qui permettent de toucher un plus large public. Pour ces raisons, elle refusera le postulat.

La présidente rappelle que l'une des revendications du postulat qu'elle a déposé en octobre 2021³ était de « renforcer la sensibilisation et la prévention pour petits et grands afin d'acquérir les bonnes manières en termes de nouvelle mobilité urbaine ». Où en est la Municipalité vis-à-vis de cette sensibilisation ? A sa connaissance, pour avoir un vélo, même électrique (qui peut aller à 45km/h), il n'y a pas besoin de permis spécial, donc on n'est même pas censé connaître la base de la conduite et du code de la route. Certain·e·s cyclistes roulent par exemple sur le trottoir sans savoir que c'est interdit. Ce qui est intéressant avec le postulat de Madame Gemesio est le donnant-donnant, offrant ainsi une garantie qu'une sensibilisation générale ne peut pas faire. Pourquoi n'aurait-on pas de permis pour les vélos électriques ? Comment faire pour donner les règles de base à tout le monde ?

Monsieur Eturnaud répond que le problème n'est pas spécifiquement lausannois et que la réglementation de la circulation se fait sous la houlette de l'OFROU (Office fédéral des routes). Le droit de circuler sur la route avec un vélo ne nécessite pas de passer un permis de circulation en Suisse. Un préavis sur la mobilité durable, dont le premier volet sera présenté cette année au Conseil communal, prévoit des solutions qui renforceront la formation, la sensibilisation et la communication pour les différent·e·s usagers et usagères de l'espace public. Il y a dans tous les cas une volonté d'apporter des solutions pragmatiques pour mieux diffuser de manière plus globale l'information de savoir-vivre et de savoir-être pour accompagner la population dans le changement des habitudes mobilité, et les règles de base de comportement sur la voirie. Légalement, Lausanne ne peut toutefois pas imposer une

³ Il s'agit du postulat « Stop à la guerre des trottoirs, rendons ces espaces aux piétons ! » (POS21/065), déposé le 12 octobre 2021.



formation à l'ensemble des personnes qui détiennent un vélo. La solution proposée par le postulat relève bien d'une compétence communale puisqu'elle est essentiellement liée au conditionnement d'une subvention communale. On ne peut cependant pas obliger une personne qui ne sollicite pas de subvention à suivre une formation spécifique pour pouvoir circuler sur les routes, qui sont de compétence légale fédérale. Par ailleurs, il faut distinguer les types de population et leurs différents besoins (enfants, personnes étrangères qui n'auraient pas suivi la formation donnée dans les écoles). Il faut aussi s'appuyer sur les personnes qui peuvent offrir ces formations, comme le TCS ou Pro Vélo qui fournissent déjà des cours de sensibilisation et des cours de conduite. Il faudrait voir comment travailler avec elles pour développer l'offre. Cette thématique sera traitée dans le cadre du préavis « mobilité durable ».

La présidente demande si ce préavis prendra en compte plusieurs postulats, et notamment le sien.

Monsieur Eturnaud répond qu'il ne sait pas encore. Les différents postulats pourraient être traités séparément ou ensemble.

En ce qui concerne la question de l'éducation au code de la route, **la postulante** précise qu'elle est offerte aux enfants scolarisé·e·s en Suisse, mais pas aux personnes étrangères qui arrivent et représentent tout de même 50% de la population lausannoise. Quant à la subvention, celle-ci n'est pas liée aux revenus, contrairement à ce qu'avance certaines personnes. Une partie spécifique de la population ne serait donc pas mise à mal. Le but du postulat est de dire que, certains vélos pouvant aller à 45km/h et au-delà, il faut obliger à suivre une formation au code de la route. Que ce soit une voiture qui arrive à 50km/h ou un vélo, les conséquences sont importantes pour les piéton·ne·s. Ce serait inconscient de penser qu'il suffit d'inciter les personnes. Si l'on peut agir sur une partie de la population, en l'occurrence celle qui touche les subventions, c'est déjà un premier pas, qui fait avancer la chose. Sait-on combien de personnes font appel à cette subvention aujourd'hui ? La formation proposée ne serait pas quelque chose de lourd et n'entraînerait pas de bureaucratie supplémentaire.

Un commissaire tient à préciser que les vélos électriques dès 25km/h et avec une limite à 45km/h doivent avoir une plaque et les cyclistes doivent avoir suivi un cours et passé un permis pour les utiliser. Il ne faut donc pas mettre tous les vélos dans le même panier.

Monsieur Eturnaud ajoute que la subvention est liée aux vélos qui roulent jusqu'à 25km/h. Pour les personnes avec un permis voiture, il n'y a pas besoin de repasser un permis pour les vélos jusqu'à 45km/h.

Un autre, complète en disant qu'il ne faut pas comparer la voiture et le vélo, car il y a une grosse différence de poids entre les deux. Les dégâts ne sont pas les mêmes, même si le vélo peut être très dangereux. Cela dit, il faut peut-être intensifier la prévention et les cours, mais cela ne doit pas passer par un conditionnement.

Une commissaire précise sa remarque précédente par rapport aux montants de la subvention. C'est justement parce que la subvention est fixe qu'elle impacte différemment les ménages. Les personnes avec un bon salaire peuvent passer outre la subvention, ce qui n'est pas le cas des personnes avec un bas salaire. La subvention est limitée à 400 francs et 10% du prix du vélo. Le postulat actuel vise donc les personnes aux plus bas revenus, qui seront moins incitées à demander une subvention si celle-ci est liée à une formation. Pour elle la sensibilisation de la population au code de la route est nécessaire, mais ne doit pas être liée à l'octroi d'une subvention.



Une commissaire, ajoute que la mobilité douce suppose d'aménager l'espace. Par exemple, sur le pont de Jurigoz, l'aménagement donne une place à tout le monde. Comme piéton·ne, on communique très bien avec les vélos à cet endroit. La question de sensibiliser et d'informer ne concerne pas que les cyclistes et les 50% de personnes étrangères qui rouleraient mal à vélo. Selon elle, il ne faut pas conditionner la sensibilisation du point de vue financier. Dans son quartier, elle constate que la mentalité a beaucoup changé, les automobilistes, ralentissent suffisamment tôt et s'arrêtent longtemps pour les piéton·ne·s. Il faut garder en tête ce que la Ville fait pour rendre la circulation efficace pour tout le monde, et avoir de la patience. Il est toutefois vrai qu'il faut informer et sensibiliser le plus tôt possible. Avec le vélo qui entre dans la vie des gens, c'est une autre manière de vivre qui commence. Pour cohabiter, la sensibilisation doit s'adresser aux piéton·ne·s, aux cyclistes et aux automobilistes.

Une commissaire trouve sur Internet qu'en 2017 il y a eu 40 morts et 4200 blessé·e·s en Suisse du côté des vélos. Il est important de savoir si ces personnes ont de bonnes assurances. Elle ajoute qu'à un certain âge, on commence à avoir peur des vélos.

Un commissaire demande si les vélos 45km/h sont concernés par la subvention.

Monsieur Etournaud répond que ce n'est pas le cas. Seuls les vélos à assistance électrique qui vont jusqu'à 25km/h sont concernés. Les vélos qui peuvent aller à 45km/h ont une plaque, ce qui est autre chose. Pour répondre à la question de Madame Gemesio, selon un communiqué de presse du municipal Monsieur Company – car ce sont les Services industriels de Lausanne (SIL) qui gèrent la subvention –, 5000 subventions ont été distribuées en 20 ans. Le montant maximum de 400 francs par vélo a en effet été augmenté en 2018 pour les personnes à faibles revenus et les jeunes. La dernière édition de l'Observatoire de la mobilité donne les dernières données disponibles.

La postulante estime que la condition proposée par son postulat ne découragerait pas les personnes qui veulent obtenir une subvention. Suivre un tutoriel en ligne et compléter un quiz prend peu de temps. Les gens doivent avoir un minimum de connaissances sur le sujet.

Déterminations de la commission

Vote : **4 oui** **9 non** **0 abstention**

Les commissaires décident de ne pas renvoyer le postulat à la Municipalité.

La présidente lève la séance à 17h35.