

Réponse de la Municipalité

à l'interpellation de M. Pierre Oberson déposée le 14 mai 2013

« Mobilité douce, tout peut-il être fait au détriment de la sécurité des piétons ? »

Rappel

Une fausse tolérance et une culture s'installent à Lausanne au détriment de la sécurité des piétons.

De plus en plus de cyclistes au mépris de la signalisation utilisent les rues piétonnes sans se soucier des risques qu'ils font prendre aux autres usagés.

Pour un cycliste, le centre ville dédié aux piétons, les trottoirs, les sens interdits parfois, sont quotidiennement pris d'assaut par des cyclistes peu soucieux du risque qu'ils prennent autant pour eux que pour les autres usagés.

Les règles sont relativement simples, soit les cyclistes sont interdits et cela est signalé par un panneau, soit ils peuvent rouler mais au pas. Je rappelle que le pas est aux environs de 3 à 5 km/h. Pour illustrer le danger, à 20 km/h la masse est multipliée par 4. Le choc peut être très violent pour un piéton qui lui est sans contestation un usagé entrant dans le type « mobilité douce » donc non polluant.

La ville de Lausanne a des pistes cyclables et l'on arrive même à voir des vélos sur les trottoirs contigus à celle-ci. (Exemple Pont Chauderon).

Quelques rues de Lausanne sont très pentues, pavées, glissantes et là aussi des cyclistes, aux mépris de toutes règles élémentaires de prudence, les dévalent sans se soucier des piétons et des autres usagés, sans oublier les feux qui ne sont pas respectés en ville.

Préambule

En règle générale, le guidage des cyclistes et des piétons sur une aire de circulation commune n'est idéale pour aucun des deux modes. Pourtant, la question de la cohabitation entre cyclistes et piétons se pose fréquemment lorsqu'il s'agit de partage de l'espace en milieu urbain.

Le recours à la mixité des trafics piétonnier et cycliste sur une même surface ne devrait être envisagé que sous certaines conditions lorsqu'aucun aménagement sécuritaire spécifiquement destiné aux cyclistes ne peut être réalisé ou lorsqu'il s'agit d'éviter des détours importants. En outre, la dimension de l'aire de circulation commune doit être compatible avec les flux considérés.

En effet, cette mixité pourra être bien vécue si l'aménagement proposé favorise un comportement et une vitesse des cyclistes adaptés aux circonstances et à condition que les flux piétonniers ne soient pas trop importants en relation avec le gabarit à disposition. Le choix du revêtement ainsi que du régime de signalisation doivent être étudiés avec soin pour que la cohabitation se passe bien.

Les vélos électriques sont toujours plus appréciés et l'offre de modèles s'élargit continuellement. En conséquence, le Conseil fédéral a décidé d'adapter les règles en vigueur à l'évolution technique. Ainsi, depuis le 1^{er} mai 2012, l'ordonnance sur les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) et l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) ont été modifiées et classent les vélos électriques en deux catégories. Les vélos électriques dont la puissance maximale est de 500 watts et dont l'assistance au pédalage n'excèdent pas 25 km/h sont considérés comme des cyclomoteurs légers. Ils sont soumis aux mêmes règles de circulation que des vélos et ne nécessitent pas d'immatriculation.

Les vélos électriques d'une puissance comprise entre 500 et 1000 watts et qui bénéficient d'une assistance au pédalage allant jusqu'à 45 km/h sont en revanche considérés comme des cyclomoteurs et doivent être immatriculés. Leurs conducteurs sont en outre astreints au port d'un casque cycliste.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : La police a-t-elle déjà dénoncé ou amendé des cyclistes fautifs ?

Les statistiques tenues par le Corps de Police informent tant sur les accidents impliquant un cycliste que sur le nombre de cyclistes verbalisés. Ci-dessous, un aperçu des accidents impliquant des cyclistes pour les années 2010 à 2013, ainsi que le pourcentage de cyclistes fautifs.

	2010	2011	2012	2013 01.01 – 31.03
Nombre de cyclistes impliqués dans des accidents	40	40	48	1
Pourcentage de cyclistes fautifs	55 %	73 %	56 %	
en zones piétonnes	2	1	2	
Dénoncés (LCR)/ verbalisés (AO)	46	115	64	18

Concerne les cyclistes et cyclomotoristes

Il convient néanmoins de relever qu'il n'est pas aisé d'intervenir à l'encontre des usagers fautifs, ces derniers s'exposant souvent à de nombreux risques dès lors qu'ils pressentent qu'ils pourraient être interpellés. En conséquence, pour des raisons d'opportunité et de proportionnalité, certains cyclistes ne sont pas interceptés après avoir commis une infraction, bien que celle-ci soit observée par les forces de l'ordre.

Question 2 : Une campagne est-elle à l'ordre du jour ?

Différentes campagnes ou actions ont été menées par la brigade de prévention routière en collaboration avec la déléguée vélo sur différentes thématiques en lien avec la circulation des cyclistes, dont notamment la présence de ceux-ci dans les zones piétonnes.

En 2005, la campagne « la route ensemble » mettait l'accent sur le partage de l'espace public par tous les usagers de la route. Les brochures éditées à cette occasion mettaient en exergue le fait que les cyclistes doivent en tout temps adapter leur vitesse et avoir de l'égard pour les piétons, surtout les enfants, dans les zones de rencontre et de mixité.

Chaque année, une campagne nationale du BPA est relayée par de l'affichage en ville. Cette année, une autre campagne concernant spécifiquement la circulation des vélos électriques est lancée par le BPA. Elle est actuellement affichée en ville durant tout le mois de juin.

Depuis 2011, la brigade de Prévention routière prête main-forte à l'association PRO VELO lors de leur action « lumière ». Cette action se déroule sur la rue des Terreaux durant les mois d'octobre ou novembre et comprend le don d'un kit d'éclairage aux propriétaires de cycles non conformes.

En 2012, la prévention routière a également tenu un stand lors de la finale du Défi Vélo, manifestation organisé par PRO VELO à l'attention des jeunes de 15 à 18 ans. De plus, en juin 2012 et pour faire suite à un courrier de plainte concernant la circulation des cyclistes dans la zone de Vidy, un communiqué de presse a été publié et les différents panneaux de sensibilisation « *N'oubliez pas petite reine ... les piétons sont rois* » ont été rafraîchis. Enfin, en juillet 2012, trois jours ont été consacrés sur le terrain à cette problématique.

Question 3 : Une disposition particulière est-elle envisageable concernant les vélos électriques ?

L'essor rencontré par le cycle électrique ainsi que l'augmentation du nombre d'accidents en Suisse impliquant ce genre de véhicules vont conduire la prévention routière à être plus attentive sur ces évolutions. En fonction des différentes opportunités offertes, il s'agira de profiter de l'occasion pour toucher tous les cyclistes avec un message relatif au comportement et au partage de l'espace public.

A noter enfin que la déléguée vélo est en contact régulier avec d'autres villes et cantons de Suisse ainsi que les associations professionnelles et offices fédéraux et relaie les différents questionnements quant au développement important des vélos électriques. Ces organes sont notamment conscients de la nécessité d'adapter les aménagements et de gérer les conflits et réglementations en lien avec ce nouveau type de mobilité. Des études spécifiques pourraient être entreprises prochainement.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 20 juin 2013.

Au nom de la Municipalité

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire adjoint :
Sylvain Jaquenoud