

Etude de faisabilité d'une unité de police cycliste
Réponse à la motion de M. Serge Segura et consorts

Rapport-préavis N° 2005/17

Lausanne, le 10 mars 2005

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

Ce rapport-préavis répond à la motion de M. Serge Segura demandant une étude de faisabilité d'une unité de police cycliste. A cet effet, il évoque, d'une part les contraintes à prendre en compte, en particulier celles posées par la topographie et les conditions climatiques lausannoises, et, d'autre part, les missions et engagements qui pourraient être confiés à une telle brigade, le matériel et l'équipement nécessaires, les ressources humaines disponibles, et, enfin, les aspects financiers. A ce sujet, il sollicite l'octroi d'un crédit budgétaire de 20'000 francs pour équiper quatre policiers, afin de tenter une expérience pilote de mise en œuvre d'une unité de police cycliste.

2. Rappel de la motion

Intitulée initialement : « Pour la création d'une unité de police cycliste », déposée le 11 juin 2002¹, développée le 3 septembre 2002², renommée le 16 octobre 2002 : « Etude de faisabilité d'une unité de police cycliste », suite à son examen par la commission chargée de l'étudier, puis renvoyée à la Municipalité pour étude et rapport le 18 mars 2003³, la motion de M. Segura rappelle que le personnel de la police municipale dispose aujourd'hui de deux moyens de mobilité, à savoir des véhicules motorisés (automobiles, motocyclettes, scooters) et les déplacements à pied.

Le motionnaire estime que, si ces moyens sont suffisants, ils pourraient toutefois être complétés par l'usage du vélo. Il cite plusieurs expériences dans ce sens, menées dans des villes suisses et européennes. Il estime qu'un policier à vélo est plus visible qu'à pied, mais aussi plus abordable qu'en voiture, et que le vélo permettrait une meilleure accessibilité à certaines zones, comme les parcs et les ruelles. Il ajoute qu'une telle unité s'inscrirait dans une perspective de rapprochement des institutions vers les citoyens, d'économie financière et énergétique, entrant dans le cadre d'une politique de développement durable (Agenda 21), ainsi que d'accroissement de l'efficacité des forces de police. Il demande, en conséquence, la

¹ Bulletin du Conseil communal (BCC) 2002, tome II, p. 12

² BCC 2002, tome II, p. 284-285

³ BCC 2003, tome I, pp. 287-290

création d'une unité cycliste au sein du corps de police, mais propose, dans un premier temps, pour juger de l'efficacité d'une telle mesure, de mener une expérience pilote à Ouchy durant l'été.

3. Principaux avantages liés à la création d'une unité de police cycliste

3.1 Une police proche du citoyen, des policiers abordables

A vélo, la police se rapproche du citoyen et s'intègre dans une stratégie de police communautaire (proximité), qui requiert trois attitudes :

- Orientation vers l'extérieur : les besoins de la société déterminent les missions de police.
- Orientation vers les problèmes : la prévention, la gestion et la solution des problèmes de sécurité et, également bien sûr, d'insécurité.
- Coopération avec les citoyens et les institutions : la sécurité est l'affaire de tous; elle ne peut être atteinte qu'au travers d'un bon contact et d'une bonne collaboration avec la population.

Par conséquent, la création d'une unité de police cycliste enrichirait sans aucun doute le concept de police de proximité lausannois. Développé et sans cesse adapté, depuis 1996, aux réalités du terrain ainsi qu'aux attentes de la population, ce concept prévoit notamment un renforcement de la présence policière en uniforme dans les rues et une très grande rapidité d'intervention. Un sondage, effectué par l'Institut de police scientifique et de criminologie de l'Université de Lausanne, a notamment fait ressortir que le travail de la Police municipale est positivement perçu et que 47,2 % des personnes sondées accordent une très grande importance à la présence de patrouilles de policiers en uniforme se déplaçant à pied, alors que 44,6 % d'entre elles sont plutôt sensibles à la rapidité d'intervention.

Il est donc établi qu'une présence visible de la police est souhaitée par la population et qu'elle renforce le sentiment de sécurité. Cette présence doit favoriser le contact direct. Il s'agit toutefois de trouver un juste équilibre en tenant compte de l'environnement et de la sensibilité de la population. Des policiers cyclistes, engagés dans un contexte approprié, offrent un compromis intéressant, donnant d'eux une image dynamique, novatrice et, surtout, de proximité du citoyen.

3.2 Une image jeune, une visibilité sympathique

Le VTT (ou vélo hybride) bénéficie d'une connotation jeune et branchée, abondamment mise en valeur par la publicité. Moyennant une tenue vestimentaire adaptée, le policier cycliste devrait être très visible et abordable, tout en suscitant un réel courant de sympathie, particulièrement auprès de la jeunesse.

3.3 La promotion des deux-roues à Lausanne

La bicyclette, qui ne consomme que de l'énergie humaine, ne pollue pas et ne fait pas de bruit, est le mode de déplacement mécanisé écologique par excellence, entrant parfaitement dans une politique de développement durable. En adoptant le plan directeur communal, le 5 septembre 1995⁴, le Conseil communal avait déjà choisi, à l'époque, de donner au vélo une place privilégiée par rapport aux véhicules individuels motorisés. A ce sujet, il convient de rappeler que le rapport-préavis N° 2004/55 du 16 décembre 2004⁵, relatif à la promotion de l'usage du vélo à Lausanne, a récemment été adressé aux membres dudit conseil, afin de solliciter l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif,

⁴ BCC 1995, tome II, pp. 222-404

⁵ BCC à paraître

destiné à permettre la réalisation de divers aménagements et la conduite de diverses actions en faveur des deux-roues, dont, en particulier, le subventionnement du système de prêt de vélos, mis sur pied en 2004, avec succès, par l'Association Lausanne Roule. Dit rapport-préavis propose également la création définitive d'un poste de « délégué vélo » à 80 %.

4. Concept d'engagement d'une unité de police cycliste à Lausanne

4.1 Lausanne : une topographie particulière

Bâtie sur trois collines et s'étalant d'une altitude de 372 à 862 mètres, la ville de Lausanne n'offre pas un cadre idéal pour la pratique en tout sens du vélo ou d'autres moyens de locomotion individuels non motorisés. Cette configuration limite sensiblement l'action de policiers cyclistes, qui doivent répondre, non seulement à des critères de qualité des prestations, mais également à des délais d'intervention acceptables.

De fait, les artères du centre-ville et de la périphérie du centre ne présentent pas, en raison de la forte densité du trafic et de la déclivité des rues, un environnement favorisant l'engagement de policiers cyclistes. De plus, les secteurs piétonniers, notamment au centre-ville, sont également à écarter, dès lors que la circulation des deux-roues y est proscrite.

En revanche, en raison de sa topographie, de son attrait touristique, ainsi que de la proximité des hautes écoles, le littoral lausannois est un lieu de prédilection pour les cyclistes, les aménagements réalisés par la Ville leur offrant même la possibilité d'utiliser un itinéraire sécurisé entre le parc Bourget et la Tour Haldimand. Cet itinéraire est d'ailleurs inscrit dans la route N° 1 des itinéraires de la « Suisse à vélo ». En outre, d'autres parcours sécurisés, tels que ceux définis par les itinéraires « vélo futé », permettent aux cyclistes de traverser ou de rallier bon nombre de quartiers de la ville.

4.2 Conditions climatiques

Les conditions climatiques que connaît notre région sont relativement instables tout au long de l'année. Toutefois, c'est surtout l'engagement de policiers cyclistes durant les périodes de faible éclairage, de froid et de mauvaises conditions routières qui ne saurait être envisagé, en raison des risques encourus par les intéressés, dès lors que l'éventail des équipements et du matériel pour faire face à ces conditions est limité. De plus, des policiers à vélo, fonctionnant dans des conditions météorologiques très défavorables et limitant par trop leur action, ne contribueraient pas à donner une bonne image de la Ville de Lausanne, en général, et du Corps de police, en particulier.

4.3 Définition du cadre de la mission

En leur attribuant des missions tendant à privilégier le rapprochement police/public, des policiers cyclistes constituent prioritairement un outil de proximité. Subsidiairement, ils doivent pouvoir être en mesure d'appuyer les interventions ordinaires de Police-secours, dans un cadre bien défini.

La patrouille cycliste constitue également un moyen discret et silencieux, qui répond parfaitement aux exigences liées à des missions de prévention des délits et de surveillances diverses, notamment dans le cadre de vols dans les véhicules stationnés dans les parkings, de dommages à la propriété ou d'agressions. Les auteurs de ces délits circulant souvent à pied, le policier cycliste, disposant d'un moyen de déplacement plus rapide, s'avère mieux armé pour les interpeller. De plus, en se glissant en souplesse un peu partout, sans faire de bruit, sans attirer l'attention, les agents peuvent profiter de l'effet de surprise lors de leurs interventions.

Au demeurant, en circulant à vélo, les policiers peuvent parcourir un espace cinq fois plus étendu qu'à pied ; en effet, la couverture du terrain à pied est de 6 km par jour en moyenne, alors qu'elle atteint 30 km à vélo. De plus, lors de manifestations sportives ou festives, les services d'ordre mis en place pour garantir la sécurité et le bon déroulement de ces événements ne sont assurés que par des policiers à pied ou motorisés. Des éléments cyclistes pourraient offrir des prestations mieux adaptées à ce type d'engagement régulier.

Au reste, en adoptant les conclusions du rapport-préavis N° 239 du 20 septembre 2001⁶, le Conseil communal a permis au Corps de police d'acquérir un poste de police mobile, destiné à remplir des missions de proximité dans les secteurs où la présence policière est moindre et dans lesquels des actions de prévention ou de dissuasion sont nécessaires. Acquis à fin 2003, ce véhicule est aujourd'hui opérationnel dans les quartiers périphériques. Dans le cadre des interventions conduites avec le poste de police mobile, une interaction avec les policiers cyclistes pourrait permettre, selon les cas, une mobilité et une souplesse d'engagement accrues. En effet, les endroits isolés ou difficilement accessibles aux patrouilles motorisées peuvent être plus facilement parcourus à vélo, pour autant, bien sûr, que la nature et l'état du terrain le permettent.

Cela étant, dans des situations à risques, le policier à vélo demeure très vulnérable. Dans ces cas, comme lors d'une arrestation par exemple, il devra toujours pouvoir compter sur l'appui et le renfort d'une patrouille motorisée de Police-secours.

Il n'en demeure pas moins que l'environnement urbain évolue constamment et que la mobilité est aujourd'hui un enjeu essentiel pour les villes. Les attentes de la population changent également. Face à ces mutations, les polices municipales doivent adapter leur approche. Comme le démontrent les expériences déjà menées dans d'autres villes du pays et à l'étranger, la création de patrouilles cyclistes est un moyen d'améliorer l'action des services de police.

En résumé, il ressort de l'analyse qui précède que l'engagement de policiers cyclistes au sein des polices municipales peut procurer des avantages non négligeables, à savoir, en particulier, que :

- ces policiers sont très mobiles, tout en respectant leur environnement et en occasionnant des coûts d'équipement défiant toute concurrence ;
- leur intervention s'avère particulièrement efficace ;
- leur présence à vélo sur le terrain leur donne une connaissance incomparable du quotidien des cyclistes, ce qui permet de suggérer des mesures à prendre pour améliorer les déplacements et la sécurité des deux-roues en général ;
- l'image de la police se trouve grandement améliorée, dans un sens de proximité et de convivialité.

Cependant, il faut être parfaitement conscient que les policiers cyclistes ne pourront pas assurer toutes les missions, dès lors que :

- la protection du policier cycliste est fort limitée et les risques qu'il encourt sont donc plus importants dans les situations violentes ;
- le vélo ne permet de transporter que son conducteur, ce qui implique qu'en cas d'arrestation d'un délinquant, il faut requérir un appui motorisé ;
- si, à l'occasion d'une intervention, le vélo doit être laissé sans surveillance sur la voie publique, le risque de vol ou de déprédation ne peut être écarté.

⁶ BCC 2002, tome I, pp. 186-227

En tout état de cause, l'engagement opérationnel de policiers cyclistes doit se concentrer sur la période estivale élargie, soit de début mai à fin octobre, durant les heures diurnes. Pendant les mois de novembre à avril, un engagement sera effectué en fonction de besoins ponctuels, par exemple au centre-ville, en tenant compte toutefois des conditions météorologiques.

Au demeurant, le secteur d'engagement le plus approprié paraît clairement se situer au bord du lac et sur les artères principales, parallèles aux rives du Léman, ne présentant que peu de déclivité et dont certaines offrent des bandes cyclables favorisant l'usage du vélo.

L'analyse de la Municipalité rejoint donc celles du motionnaire et de la commission ad hoc du Conseil communal, qui proposent de tenter l'expérience à Ouchy et durant l'été.

4.4 Ressources humaines

Une brigade cycliste devrait être composée de six policiers au minimum, dont un responsable, afin de garantir une présence visible et suffisante, d'assurer l'exécution des missions dans un cadre défini et de conserver une certaine souplesse dans la planification de son activité. Cette unité devrait être structurée de telle façon qu'elle puisse fonctionner de manière indépendante, tant au niveau organisationnel qu'opérationnel.

Etant donné la précarité actuelle des finances communales, il n'est pas possible de prévoir l'engagement de policiers supplémentaires dévolus à cette nouvelle unité. En conséquence et pour l'heure, seule une expérience pilote peut être mise sur pied, à partir de mai 2005, en détachant quatre policiers, qui seront déployés de manière à pouvoir, en permanence, œuvrer à deux. Un bilan pourra être établi au terme de la première saison, soit à fin 2005.

Le vélo, intégré dans un contexte professionnel comme celui de la sécurité publique, doit être pratiqué par des policiers férus de ce sport et en excellente condition physique. La motivation personnelle constituant un élément déterminant pour la bonne mise en oeuvre de ce nouveau moyen de sécurité de proximité, seuls des policiers volontaires seront recrutés pour cette mission.

4.5 Rattachement organisationnel

Parce qu'ils agiront en uniforme, principalement au profit du poste de quartier d'Ouchy et du poste de quartier mobile, ces éléments cyclistes seront rattachés, de début mai à fin octobre, à Police-secours, plus précisément à la brigade des postes de quartier. Durant la mauvaise saison, soit de début novembre à fin avril, ils réintégreront leurs subdivisions de base.

4.6 Matériel et équipement

Le vélo, type VTT, deviendra l'outil de travail principal de ces policiers « spécialisés ». Il devra être équipé conformément au droit de la circulation routière, avec les accessoires nécessaires à une pratique en milieu urbain et un marquage distinctif « police ».

Les vêtements spécifiques, dont seront dotés les policiers cyclistes, devront être sélectionnés parmi les équipements modernes, confortables et adaptés aux déplacements à vélo, qui existent sur le marché. A cet effet, il conviendra de se fonder, en particulier, sur les expériences des corps de police d'autres cantons, voire d'autres pays, qui bénéficient déjà d'une brigade cycliste.

5. Aspects financiers

La conduite de l'expérience pilote envisagée requiert l'équipement adéquat de quatre policiers cyclistes, équipement qui se décompose comme il suit :

| | | |
|--|-----|-----------------|
| a) vélo VTT (quatre unités) avec accessoires (cadenas, porte-bagages, sacoche, marquage police, éclairage, béquille, top-caisse, pompe, etc.) | Fr. | 14'000.- |
| b) uniforme spécifique (quatre ensembles) casque, gants, veste coupe-vent, veste thermo, pulls, chaussures, protèges chaussures, cuissards, etc.) | Fr. | <u>11'500.-</u> |
| TOTAL GENERAL | Fr. | <u>25'500.-</u> |

6. Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le rapport-préavis N° 2005/17 de la Municipalité du 10 mars 2005 ;
ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

- d'approuver la réponse de la Municipalité à la motion de M. Serge Segura et consorts demandant une étude de faisabilité d'une unité de police cycliste ;
- d'allouer à la Municipalité, pour l'achat de quatre vélos et l'équipement de quatre policiers cyclistes, un crédit spécial de fonctionnement de 25'500 francs, à inscrire sous les rubriques suivantes du budget de la Direction de la sécurité publique pour l'année 2005 :

| | | | |
|----------|--|-----|----------|
| 2400.311 | Achats d'objets mobiliers et d'installations | Fr. | 14'000.- |
| 2400.313 | Marchandises | Fr. | 11'500.- |

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
François Pasche

Incidence sur le budget de 2005

| | |
|---------------------------------|----------------------------|
| Déficit prévu au budget de 2005 | 42'360'200.- |
| Nouveaux crédits votés | 137'000.- |
| Nouveaux crédits demandés | 266'000.- |
| Présent crédit | <u>25'500.-</u> |
| Déficit total présumé | <u><u>42'788'700.-</u></u> |