



**Réponse de la Municipalité à l'interpellation de M. Louis Dana et consorts déposée le 1<sup>er</sup> mai 2019**

« Alcool et vitesse : moins de contrôles pour plus d'accidents ? »

Lausanne, le 15 août 2019

**Rappel de l'interpellation**

*« La Ville de Lausanne a été le théâtre d'une hausse globale du nombre d'accidents de la circulation routière durant l'année 2018. Aussi, si 918 accidents avaient été constatés en 2017, l'année 2018 a été marquée par 936 rapports établis. On assiste ainsi à une hausse constante du nombre d'accidents de la route depuis l'année 2014, exception faite de l'année 2015.*

*Avec 63 victimes (+40% par rapport à 2017) dont 15 enfants (+67%), les piétons ont payé un lourd tribut. Parallèlement à ce phénomène, on constate un nombre de contrôles de vitesse à la baisse en 2018. Ainsi, les dénonciations pour excès de vitesse ont connu une baisse de 28.68% par rapport à 2017. De même, malgré une importante diminution du nombre de personnes contrôlées à l'éthylomètre (6'424 cas, contre 7'715 en 2017), une légère hausse du nombre d'ivresses au volant est à relever (+3% par rapport à 2017). Il est donc faux de penser que les cas d'ivresse au volant sont moins nombreux que lors de l'exercice 2017.*

*Sans vouloir relever un lien de causalité direct entre un phénomène en hausse d'accidents pour des baisses de contrôles de vitesse et d'ivresse au volant, ce constat appelle néanmoins plusieurs questions ».*

**Introduction**

Malgré les apparences, les chiffres 2018 se situent, sur la décennie, dans la moyenne en matière de sécurité routière. Les diverses opérations entreprises par les services de la Ville permettent de contenir le nombre d'accidents, ce malgré une augmentation du nombre d'usagers en ville de Lausanne. A titre d'illustration, le nombre de véhicules contrôlés par les dispositifs automatiques augmente de 22.3% pour approcher les 90 millions. Les accidents avec ivresse, s'ils sont en augmentation, ne représentent que six cas supplémentaires en 2018 pour 1'582 contrôles d'alcoolémie en cas d'accidents (+45 contrôles par rapport à 2017).

La Municipalité mène sa politique volontariste en matière de prévention et de répression pour tous les usagers de l'espace public et tous les types de mobilité. Elle compte simultanément poursuivre ses efforts entrepris en matière de transfert de la mobilité vers ses formes les plus douces pour harmoniser au mieux la cohabitation entre usagers afin d'améliorer leur sécurité.

Elle est consciente qu'au vu de l'augmentation systématique des besoins en matière de mobilité, le risque zéro n'existe pas et que des accidents continueront de se produire sur le territoire de la Ville. Elle tient en outre à rappeler que les efforts entrepris ces dernières années permettent de présenter des chiffres historiquement bas même si en légère augmentation par rapport à 2017.



## Réponse aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

### **Question 1 : La baisse des dénonciations pour excès de vitesse est-elle le fait d'un meilleur comportement de la part des automobilistes ou d'une priorisation différente de la part du Corps de police (CP) dans ses actions ?**

La baisse des dénonciations pour excès de vitesse est de 28.68% pour 2018. Si les contrôles mobiles sont, en 2018, en baisse de 10% (4'526 contrôles), le nombre total de véhicules contrôlés dans ce cadre est lui en augmentation de près de 33% par rapport à 2017 (3'623'856 véhicules). A ce chiffre se rajoutent près de 90 millions de véhicules contrôlés par les 35 dispositifs de contrôle automatique (+22%).

Ces chiffres démontrent que les conducteurs adoptent, de manière générale, un comportement plus responsable en matière de vitesse.

### **Question 2 : De quels moyens le CP dispose-t-il pour contrôler la vitesse et pour relever l'ivresse au volant dans le périmètre urbain ?**

Le CP est doté de 35 appareils fixes répartis sur l'ensemble du territoire communal ; 32 d'entre eux contrôlent autant la vitesse de passage des usagers que les infractions en lien avec le non-respect de la signalisation lumineuse. Ce dispositif est complété par trois radars mobiles aménagés dans des véhicules et deux remorques semi-stationnaires, placées en bordure de chaussée ainsi que de trois pistolets laser.

L'ivresse au volant est contrôlée, depuis 2017 (lors du changement de législation), à l'aide de trois éthylomètres à force probante auxquels sont soumis les conducteurs présentant des signes d'ébriété. Ces signes sont constatés ou confirmés dans le terrain par l'utilisation d'éthylotests.

### **Question 3 : Comment la Municipalité peut-elle expliquer cette importante baisse de contrôle de vitesse et de contrôles à l'éthylomètre ?**

La Municipalité peut expliquer la baisse de 10% des contrôles de vitesse par le fait que la brigade radar a dû faire face à des difficultés de recrutement. Plusieurs postes d'opérateurs sont restés vacants et n'ont pu être repourvus que récemment. Par contre, l'optimisation de l'organisation a permis, *in fine*, de contrôler plus de conducteurs en 2018 qu'en 2017.

Concernant plus spécifiquement les recours à l'éthylomètre, la diminution des contrôles d'alcoolémie spontanés observée, passant de 6'169 en 2017 à 4'826 en 2018, s'explique par différents facteurs, notamment la disponibilité du personnel (missions prioritaires, maladies de longue durée, postes vacants). Il est impossible de dégager une raison particulière à cette diminution puisque les contrôles spontanés se font, comme leur nom l'indique, par opportunité lorsque les agents ont des disponibilités dans le terrain. Toutefois, le CP portera une attention particulière à cette problématique puisque, effectivement, si en chiffres absolus il n'y a pas significativement plus d'ivresses constatées lors de ces contrôles spontanés (334 en 2018 contre 313 en 2017), proportionnellement, rapporté aux nombres de contrôles, la situation tend à se dégrader. Par contre, on peut relever que lors d'accidents de circulation, les contrôles d'alcoolémie, qui passent de 1'537 en 2017 à 1'582 en 2018, ne sont positifs que dans 122 cas en 2018 contre 116 en 2017, ce qui tend à démontrer une certaine stabilité sur ce point.

**Question 4 : La Municipalité ne juge-t-elle pas insuffisante l'utilisation des pistolets-radars et des radars mobiles, embarqués dans des véhicules ? Si tel est le cas, pourquoi ces deux outils ne sont-ils pas plus utilisés ?**

La Municipalité ne juge pas insuffisante l'utilisation des appareils de contrôle à disposition du CP. Les pistolets-radars, certes plus mobiles dans leur utilisation, connaissent des contraintes plus importantes liées aux conditions météorologiques (pluie) et à la luminosité limitant ainsi leur utilisation aux heures diurnes et aux jours secs. Pour les radars embarqués dans des véhicules, on constate une diminution des emplacements de contrôles possibles, notamment en lien avec de nouveaux aménagements urbains, des dénonciations répétitives de citoyens mettant en cause la proportionnalité de certains emplacements, auxquels s'ajoutent plusieurs axes nouvellement équipés de manière automatique, qui réduisent les possibilités, mais aussi l'utilité de contrôles mobiles.

**Question 5 : La Municipalité est-elle en mesure de faire un lien de causalité entre la baisse des contrôles et la hausse des accidents impactant notamment les piétons ?**

La Municipalité n'est pas en mesure de tirer un lien de causalité entre ces deux chiffres. Comme explicité à la question n° 1, le nombre de conducteurs contrôlés en termes de vitesse est en augmentation en 2018 et seul un cas d'accident avec ivresse concernant des piétons s'est produit cette même année.

Les accidents ayant fait l'objet d'un rapport de police ont certes augmenté, mais de 0.8%, représentant une différence de 18 accidents entre 2017 et 2018, ce qui n'est pas alarmant en regard du nombre d'usagers se déplaçant quotidiennement à Lausanne. Bien que le nombre d'accidents concernant des piétons adultes ait augmenté de 40% en 2018, ce qui est regrettable, tout laisse à penser que 2017 était une année exceptionnellement basse en termes de piétons blessés, le nombre de 48 positionnant l'année 2018 comme la troisième année la plus sûre de la dernière décennie sur les routes lausannoises.

Quant aux 15 enfants blessés, catégorie la plus vulnérable des usagers, l'augmentation de 67% met en exergue que le chiffre de l'année 2017 (9 cas d'accident) était le plus faible de ces dix dernières années. Celui de 2018 correspond malheureusement à la moyenne de cette même période.

Toutefois, il convient de relever que des accidents seront toujours à déplorer. Malgré cela, la Municipalité continuera d'œuvrer pour la prévention et la répression dans la perspective de la sécurisation optimale des usagers du domaine public en matière de circulation.

**Question 6 : Si tel devait être le cas, la Municipalité ne jugerait-elle pas judicieux de renforcer ces deux types de contrôles à l'avenir ?**

Comme décliné dans les réponses précédentes, la solution ne se trouve pas dans un renforcement exclusif de ce type de contrôles. L'efficacité de la sécurité routière passe par la répression et la prévention. Cela se traduit tant par des contrôles de vitesse et de l'état physique des conducteurs, notamment, que par des campagnes de prévention ciblées. L'accent est également mis sur la sensibilisation et la formation des enfants aux dangers de la route dans les classes et au jardin de circulation. La Ville travaille également sur des aménagements routiers simples et adaptés afin que les usagers puissent se concentrer essentiellement sur leurs mouvements dans la circulation.

La Municipalité continuera de s'engager pour que tous ces moyens coordonnés permettent à la Ville de Lausanne de rendre ses rues et chaussées les plus sûres possibles pour les habitants tout en restant consciente qu'il existe un nombre d'accidents, en dessous duquel il sera difficile de descendre.

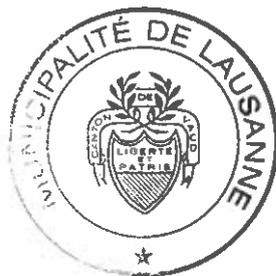
La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de M. Louis Dana et consorts.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne, le 15 août 2019.

Au nom de la Municipalité

Le syndic  
Grégoire Junod

*G. Junod*



Le secrétaire  
Simon Affolter

*Simon Affolter*