

Conseil communal de Lausanne

Initiative : Question écrite
Titre : **Contrôles en matière de sécurité routière : quelles mesures ?**
Initiant : Samuel DE VARGAS

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. À 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 renforce 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'art. 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'art. 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 usagères 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 (cf. figure 1).

S'agissant du bruit, l'art. 42 al. 1 LCR, complété par l'art. 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.

Eut égard les considérations ci-dessus, les questions posées sont les suivantes :

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 ?
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 ?

Lausanne, le 11 mai 2023

Samuel DE VARGAS

S. de Vargas

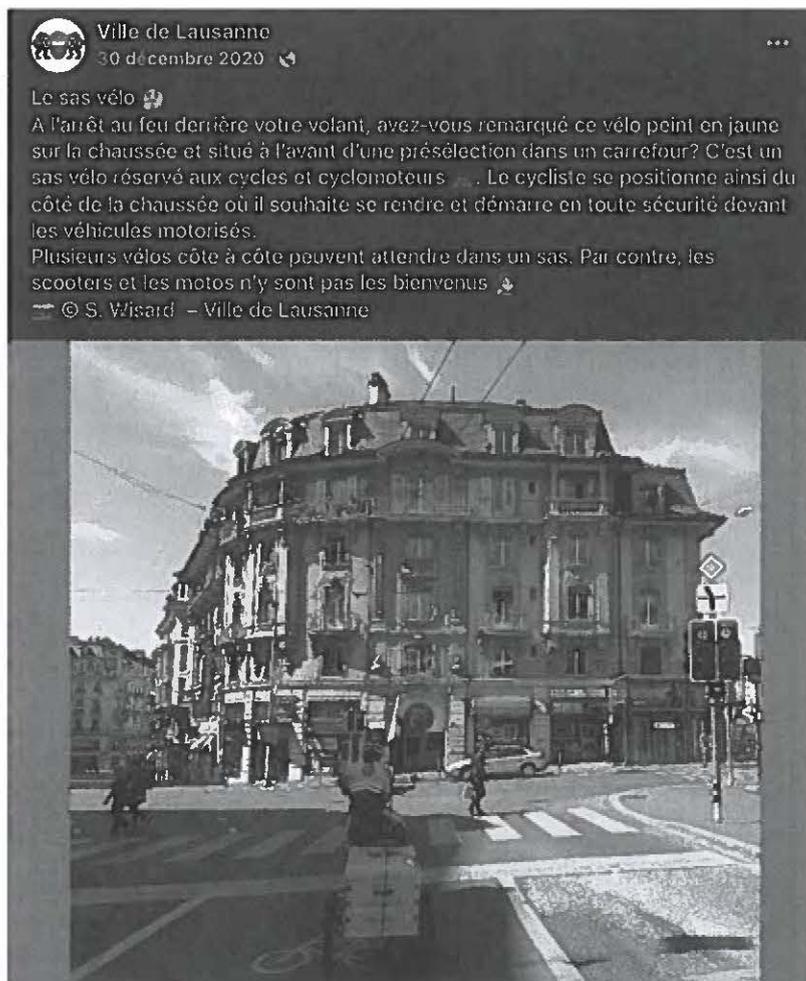


figure 1