

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Philippe Ducommun - Le radar est-il en phase de devenir un nouvel indicateur des finances publiques ?

Rappel de l'interpellation

Durant toute la période estivale, les lecteurs de la presse romande auront eu le plaisir d'apprendre que l'arsenal pour faire la traque à l'automobiliste ou au motard un peu trop pressé s'est ouvert vers de nouvelles technologies encore plus performantes. Mais, à regarder de plus près les différentes informations relatées, force est d'admettre que c'est surtout l'étendue de l'arsenal déployé aux abords de nos routes qui devient inquiétant.

Dernièrement, un journal zurichois mentionnait que notre pays comptait quelque 718 radars fixes et que les amendes rapporteraient près de 500 millions de francs par années aux caisses de l'Etat.

Avec ses 17 radars déployés sur l'autoroute entre Lausanne et Genève, notre canton ne semble pas être en queue de classement des cantons qui exercent le "Big Brother routier" avec beaucoup de zèle. Force est de rappeler que cette forêt de radars a rapporté près de 15 millions de francs dans les caisses de l'Etat, lors de la seule année 2009.

Si la pose de radars trouve un justificatif quant à la dangerosité de certains secteurs routiers, ou dans un but évident de régulation du trafic, voire pour le contrôle de l'application de réduction du trafic dans le cadre du pic de pollution, il n'en est pas de même lorsqu'il s'agit de garantir une rentrée financière potentiellement intéressante pour les caisses de l'Etat.

Actuellement, l'Office fédéral des routes teste un nouveau radar entre Aigle et Bex qui doit permettre de mesurer la vitesse moyenne entre deux points. En ville de Lausanne, même les feux de circulation n'ont pas résisté à cette mode du radar et sont en mesure d'effectuer des contrôles de vitesse en plus de leur fonction de régulation du trafic. Nous pourrions encore évoquer les radars mobiles, les radars laser ou les radars permettant des contrôles multiples à l'exemple du "Trafistar" qui vient d'être installé en ville de Genève.

Actuellement de nombreuses infractions à la circulation routière sont aussi commises par d'autres utilisateurs que les automobilistes ou motocyclistes. A titre d'exemple, des cyclistes, des utilisateurs de planches à roulettes ou autres skateurs, n'hésitent plus à provoquer le danger sur nos routes par des comportements inadaptés. Cette remarque trouve un soutien dans l'augmentation du nombre de décès d'utilisateurs de deux roues.

Questions au Conseil d'Etat :

1. Hormis la référence aux dangers constatés, et dus à la vitesse, quels sont les autres critères qui justifient la pose d'un système de radar dans le canton de Vaud ?

2. Combien de radars fixes sont posés sur le territoire vaudois, y compris les radars posés avec l'accord de l'Etat par certaines communes ?
3. Quel est le montant effectif de l'ensemble de toutes les amendes perçues suite aux contrôles de radars sur l'ensemble du territoire vaudois ?
4. Quel est le montant annuel des amendes délivrées à des utilisateurs de l'espace public pour des véhicules qui ne sont pas motorisés, tels que vélos, trottinettes, planches à roulettes, skates, etc. ?
5. Des mesures sont-elles prises dans notre canton pour que les mesures de prévention appliquées aux automobilistes et aux motards soient également étendues aux autres utilisateurs de l'espace public ?

Souhaite développer.

Lausanne, le 14 septembre 2010. (Signé) Philippe Ducommun

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

1 PRÉAMBULE

Deux types de radars sont en service à la Gendarmerie vaudoise : les radars mobiles et les radars fixes. Cette distinction a d'emblée une incidence sur le choix de leur emplacement. Ainsi, un radar fixe, assurant un mode de contrôle automatisé, ne peut être placé qu'à un endroit disposant déjà de l'infrastructure nécessaire, électricité et fibre optique notamment.

Pour une raison de fiabilité et de sécurité (déprédations), les radars fixes sont ainsi placés en majorité sur les autoroutes. Ils font l'objet d'un entretien régulier et bénéficient des installations nécessaires à la pose de tels systèmes.

En fonction du coût social des accidents de la route avec blessés, la Confédération a émis des instructions en faveur des contrôles de vitesse. La pratique du Canton de Vaud est parfaitement cohérente avec cette politique fédérale. Sur l'autoroute, les installations sont financées par la Confédération.

De surcroît, trois radars fixes ont été installés dans une commune.

En matière de radar mobile, l'objectif de la Police cantonale est que l'usager le plus faible fasse l'objet de plus d'attention. Ainsi, plus de 60% des contrôles ont lieu à l'intérieur des localités.

De plus, les communes déposent régulièrement des demandes de contrôles qui sont motivées par un souci de prévention. La Gendarmerie se déplace toujours suite à ces requêtes et discute de la question avec les autorités communales. Elle y accède pour autant qu'aucun impératif technique ne s'y oppose. Après ces contrôles (environ trois ou quatre par demande), la Gendarmerie fournit à la commune une "quittance" sous la forme d'une statistique sommaire. Selon l'évolution ultérieure de celle-ci, il se peut que la Gendarmerie procède par la suite spontanément à de nouveaux contrôles dans la même commune.

En règle générale, les contrôles permettent d'exercer une pression uniforme sur les usagers irrespectueux de la vitesse. Bon nombre de points noirs répertoriés par les services de l'Etat ne permettent pas toujours des contrôles de vitesse, pour des raisons techniques. Ainsi, la statistique des accidents donne des indications qui sont généralement suivies de contrôles.

Il existe aussi des campagnes particulières de prévention. Par exemple, lors des rentrées scolaires ou pour sensibiliser d'autres catégories d'usagers (motards).

La Gendarmerie évite de "piéger" les automobilistes. Par exemple, on ne place pas un radar juste avant le signal de fin de limitation, qui incite instinctivement à donner un coup d'accélérateur et à dépasser peut-être, de ce fait, momentanément la vitesse autorisée. De même, on laisse en règle générale à l'usager de la route une distance suffisante pour ralentir à l'entrée d'une localité.

Bien entendu, cette "tolérance" de la police à l'égard de l'automobiliste n'est fondée qu'en l'absence de danger dû à une configuration particulière du lieu. Ainsi, un radar pourra être placé à ces endroits quand un passage piéton figure dans son champ d'action, par exemple.

Les communes vaudoises colloquées en catégories III, IV et V au sens du règlement du 2 novembre 1977 d'application de la loi vaudoise sur la circulation routière (RLVCR) possèdent depuis nombre d'années des radars, des contrôles aux feux rouges et même des installations permettant les deux opérations simultanément. Le canton n'a aucun regard sur ces installations et leur engagement.

D'une manière générale, les buts des contrôles radars sont :

- la sécurité, la vitesse étant une des principales causes d'accident ;
- la réduction de la vitesse en localité, pour préserver les usagers vulnérables et pour améliorer le cadre de vie en luttant contre le bruit et la pollution.

Des opérations ponctuelles visant les dépassements de vitesse conséquents, avec poste d'interception du chauffard et retrait de permis immédiat, sont régulièrement organisées.

S'agissant des engins non motorisés évoqués par l'interpellateur, leurs usagers sont davantage vulnérables que ceux conduisant un véhicule à moteur. La proportion de ces usagers n'est pas la même dans tout le canton et le phénomène reste marginal, sauf dans les villes. Ils concernent plutôt les polices municipales qui dans les villes ont aussi certaines compétences en matière de circulation. A relever que la trottinette, par exemple, est interdite sur la voie publique et qu'on n'enregistre à son sujet pratiquement pas d'accident grave.

2 RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

1. Hormis la référence aux dangers constatés, et dus à la vitesse, quels sont les autres critères qui justifient la pose d'un système de radar dans le canton de Vaud ?

Les normes fédérales en vigueur sur la circulation, mais aussi sur la pollution ou le bruit, et le sentiment d'insécurité routière font que les contrôles de la vitesse sont nécessaires, au vu des statistiques en la matière, voire obligatoires. Sur l'autoroute, l'Office fédéral des routes (OFROU) règle les critères d'implantation selon les demandes reçues. Il tient compte notamment des statistiques accidents, de la charge du trafic, en vue, soit de sécuriser les ouvrages d'art, soit de pacifier certains tronçons.

Le radar fixe, visible, est placé de manière dense le long de l'autoroute, pour éviter que l'on ralentisse avant le radar pour accélérer aussitôt après. L'utilisateur est ainsi concrètement dissuadé de rouler vite. Cet effet est maintenant bien perceptible entre Lausanne et Genève.

En ce qui concerne les critères présidant à la pose de radars mobiles, ces contrôles de vitesse sont planifiés essentiellement en fonction :

- des demandes de communes et de particuliers ;
- des périodes de rentrée scolaire ;
- d'une répartition équitable de ces contrôles entre les régions du canton ;
- des événements spéciaux et manifestations ;
- des zones de travaux et chantiers routiers ;
- de l'analyse du relevé journalier des accidents ;
- d'informations résultant du travail de la police sur le terrain ;
- des lieux connus pour générer un irrespect des limitations de vitesse.

Les trois derniers critères cités sont par ailleurs aussi valables concernant les radars fixes, déjà mentionnés.

2. Combien de radars fixes sont posés sur le territoire vaudois, y compris les radars posés avec l'accord de l'Etat par certaines communes ?

- a. Radars autoroutiers : le Canton de Vaud est en tête des cantons suisses au niveau des kilomètres autoroutiers (216 km). A ce titre, il bénéficie en permanence de 3 postes de contrôles fixes (contournement de Lausanne) et de 17 postes desservis de manière aléatoire par 5 radars. Ceci porte le nombre des radars autoroutiers à 8. Trois mâts de contrôle fixes desservis par un radar ont été placés dans une commune vaudoise. D'autres demandes sont en cours d'étude. Elles émanent de communes qui souhaitent des installations à l'égal des grandes localités vaudoises dotées de polices communales.
- b. Radars mobiles : le canton possède 5 radars mobiles.

3. *Quel est le montant effectif de l'ensemble de toutes les amendes perçues suite aux contrôles de radars sur l'ensemble du territoire vaudois ?*

Le chiffre de 15 millions cité par l'interpellateur se rapporte probablement au montant inscrit au budget 2010. En 2009, CHF 11'675'000.- environ ont été encaissés par la Police cantonale au titre des amendes résultant d'un contrôle radar. A ce chiffre doivent être ajoutées les amendes préfectorales et judiciaires décernées suite aux dépassements de vitesse graves. Les recettes des communes ne sont pas comprises dans ces chiffres.

4. *Quel est le montant annuel des amendes délivrées à des utilisateurs de l'espace public pour des véhicules qui ne sont pas motorisés, tels que vélos, trottinettes, planches à roulettes, skates, etc. ?*

Aucun outil statistique ne permet d'obtenir ces chiffres. il convient de relever qu'une grande partie des personnes concernées étant mineures, elles ne font pas l'objet d'amendes d'ordre, mais sont déférées devant le Tribunal des mineurs. On peut cependant présumer que ce montant est très faible, vu l'extrême rareté des cas.

5. *Des mesures sont-elles prises dans notre canton pour que les mesures de prévention appliquées aux automobilistes et aux motards soient également étendues aux autres utilisateurs de l'espace public ?*

La meilleure prévention en la matière doit viser les jeunes. A cet égard, le sujet des deux-roues circulant dans le trafic est abordé dès la 3ème année scolaire s'agissant de l'équipement du vélo, des règles de circulation et des mesures de sécurité (port du casque, habillement visible, éclairage et comportement) puis notamment par un jardin de circulation en 5e, 6e et 7e années. Le tout s'adresse à environ 800 classes et 16'000 élèves par année.

Il faut toutefois noter que le vélo est un véhicule à part entière et qu'il a sa place dans la circulation routière. Ceci n'est pas le cas pour d'autres engins, tels les trottinettes, les planches et patins à roulettes, les petits vélos pour enfant, etc.

La problématique de ces engins est quant à elle mentionnée dans les cours de prévention dès l'école enfantine, où il est précisé qu'il ne s'agit que de jouets n'ayant rien à faire sur la route. Cela touche environ 400 classes et 8000 élèves.

S'y ajoutent les cours de préventions similaires dispensés dans les villes par les polices municipales.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 19 janvier 2011.

Le président :

Le chancelier :

P. Broulis

V. Grandjean