

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Philippe Ducommun concernant Via Sicura et demandant à quelle sauce les Vaudois seront mangés

### **Rappel de l'interpellation**

La Confédération, par la voix de M. le conseiller fédéral Moritz Leuenberger, a présenté le contenu de son projet "Via Sicura" concernant les mesures qu'entend prendre le Conseil fédéral pour améliorer la sécurité routière dans notre pays. Ce projet poursuit différents objectifs, mais il a principalement pour but de formuler une politique entraînant une amélioration substantielle de la sécurité routière. L'objectif général doit permettre, d'ici à 2010, de réduire le nombre de tués sur les routes du pays à moins de 300 décès par an. On peut saluer la volonté de nos autorités de s'engager dans la diminution des accidents et des décès. Selon nos autorités fédérales, ce programme devrait être financé par les usagers de la route, selon le principe de causalité.

Le coût de ce plan avoisinera 670 millions de francs, dont 300 millions de francs doivent encore être trouvés en dehors des comptes de la Confédération. Selon le Conseil fédéral, cette somme devrait être financée par l'augmentation de la prime individuelle de responsabilité civile de chaque conducteur, mais également par une participation des cantons équivalente à la moitié des amendes encaissées annuellement par ces derniers.

### **Questions au Conseil d'Etat :**

1. Le Conseil d'Etat compte-t-il s'opposer au système de financement du plan "Via Sicura" proposé par la Confédération ? Si oui, comment ?
2. Est-il normal de priver notre canton de la moitié du montant des amendes encaissées ? D'autre part, en cas d'introduction légale de ce prélèvement complémentaire auprès des cantons, comment l'Etat de Vaud compte-t-il compenser cette perte de revenu ?
3. Quelle(s) mesure(s) le Conseil d'Etat pourrait-il proposer pour compenser l'augmentation probable de 4,25% des primes d'assurance responsabilité civile (RC) de chaque conducteur, suggérée par la Confédération ?
4. L'encaissement des amendes diffère d'un canton à l'autre et le système proposé va péjorer les cantons qui appliquent, à l'exemple du canton de Vaud, une politique sévère en matière de sécurité routière. Notre canton entend-il s'opposer à cette spoliation des finances cantonales ?

Lausanne, le 17 novembre 2008.

(Signé) Philippe Ducommun

### **Réponse du Conseil d'Etat**

#### **1 INTRODUCTION**

Le projet intitulé Via Sicura est un programme de mesures visant à baisser considérablement, dans un délai de dix ans, le nombre de personnes décédées ou blessées dans le trafic routier. Celui-ci répond également à plusieurs exigences de l'Union européenne en matière de sécurité routière.

La Confédération a lancé en date du 6 novembre 2008 une consultation auprès des milieux concernés avec un délai de réponse à la mi-mars 2009.

Le Conseil d'Etat a consulté les services de son administration ainsi que les organismes vaudois touchés par cette

consultation.

Sur la base des éléments recueillis, un questionnaire établi par la Confédération a été complété et retourné par le Conseil d'Etat.

## **2 DESCRIPTION DU PROJET**

Deux éléments articulent ce projet :

1. Mettre en oeuvre plus efficacement les règles et normes existantes.
2. Introduire de nouvelles mesures de différents types qui, coordonnées les unes avec les autres, auront une efficacité maximale.

## **3 OBJECTIFS ET DÉFINITIONS DES CATÉGORIES DE MESURES**

### 3.1 Comportement des usagers sur la route

Une grande partie des mesures proposées est liée au comportement et à l'aptitude des usagers sur la route, principales causes des accidents. Il s'agit notamment de :

- L'introduction d'exigences minimales concernant l'aptitude caractérielle des conducteurs.
- L'interdiction d'effectuer des courses d'apprentissage pour les détenteurs de permis à l'essai pendant la période probatoire.
- L'introduction d'une formation complémentaire (1 jour tous les 10 ans) pour les conducteurs de voitures et de motocycles.
- L'introduction d'une durée de validité du permis de conduire (10 ans jusqu'à 50 ans puis 5 ans).
- L'obligation d'un suivi de l'acuité visuelle dès 40 ans.
- L'obligation pour l'autorité cantonale d'ordonner une enquête en cas de doute sur l'aptitude à la conduite d'une personne.
- L'obligation de suivre un cours d'éducation routière en cas de retrait du permis de conduire.
- L'obligation, pour les conducteurs qui ont gravement ou à plusieurs reprises transgressé les prescriptions en matière de vitesse et qui ont fait l'objet d'un retrait de permis, de conduire un véhicule équipé avec un enregistreur de données.
- L'introduction d'un âge minimum pour conduire des cycles (8 ans).
- Le relèvement de l'âge minimum à 16 ans pour conduire un véhicule à traction animale.
- L'introduction de prescriptions concernant les aptitudes physiques et psychiques pour la conduite d'un véhicule.
- Baisse du taux d'alcoolémie à 0,1 0/00 pour tous les détenteurs de permis professionnels, d'élèves-conducteurs, à l'essai et pour les accompagnants lors des courses d'apprentissage.
- Le contrôle de l'haleine comme établissement de preuve.
- L'introduction d'une assurance qualité des examens de l'aptitude.

### 3.2 Sécurité des usagers et des véhicules

Afin d'accroître la sécurité, des adaptations techniques des véhicules ou l'équipement des usagers sont suggérés par la Confédération, en particulier :

- L'obligation de l'usage diurne des phares.
- L'imposition aux cyclistes du port du casque.
- Si la proposition précédente n'est pas prise en considération, l'obligation pour les enfants de moins de 14 ans de porter un casque lorsqu'ils font du vélo.

Les mesures ci-dessus ne provoqueront pas, selon la Confédération, d'entraves commerciales.

### 3.3 Sécurité des infrastructures routières

L'objectif est d'exclure au maximum les accidents ou les atténuer grâce à des infrastructures adaptées. Le programme Via sicura préconise de mettre en oeuvre les prescriptions suivantes :

- Meilleure signalisation des chantiers.
- Sur les routes très fréquentées, introduction de séparations pour éviter les collisions frontales.
- Dans les localités, la limitation de vitesse est fixée à 50 km/heure uniquement sur les voies de circulation générales. Pour les autres routes, limitation générale à 30km/heure.
- Optimiser le guidage sur les routes et les autoroutes.
- Lors de la construction ou la réfection de routes, obligation de prendre en compte l'aspect sécurité.
- Lors de la construction de routes, une analyse des accidents devra être réalisée.
- Introduction d'une formation reconnue d'expert en sécurité routière.

- Élimination systématique des points noirs en matière d'accidents ou endroits dangereux.

### 3.4 Prestations et qualité des services de secours

L'amélioration des infrastructures routières ainsi qu'une optimisation des services de secours permettront de gagner du temps pour arriver sur les lieux des accidents.

### 3.5 Prise de conscience dans la société

Plusieurs mesures ont pour but d'encourager l'évolution des mentalités, d'informer et de sensibiliser la population, notamment :

- Suppression du supplément de primes permettant d'éviter une hausse des primes en cas d'accident et de devoir assumer des fautes graves.
- Introduction d'une déclaration des sinistres causés à présenter lors d'un changement d'assurance RC.
- Accès au registre des mesures administratives pour les assureurs.
- Couverture par le fonds national de garantie des engins non assimilés à des véhicules.
- Possibilité pour les juges d'ordonner le séquestre, voire destruction des véhicules en cas de récidive grave ou de délit montrant aucun scrupules.
- Mesures plus sévères à l'encontre des personnes ayant conduit sans être titulaire du permis requis.
- Introduction de la responsabilité du détenteur du véhicule en cas d'infraction commise par un tiers.
- Obligation du personnel médical d'expliquer clairement les effets liés à la prise de médicaments avec la conduite médicale.
- Interdiction d'annoncer les contrôles du trafic (radar) sous peine de sanctions.
- Création de tribunaux de la circulation.
- Introduction de registres nationaux (tachygraphes, procédures suite à des accidents, accidents avec blessés ou morts).

## **4 FINANCEMENT**

La Confédération propose à choix, trois modes de financement, afin de permettre aux cantons et aux communes de mettre en oeuvre Via Sicura :

1. Augmentation du supplément sur la prime d'assurance RC (0.75 % aujourd'hui) à 2,5%.

Cette solution permettrait une contribution financière évaluée à CHF 45 millions par année. Seules une parties des mesures préconisées pourraient être mises en oeuvre.

2. Augmentation du supplément sur la prime d'assurance RC (0.75 % aujourd'hui) à 5% et affectation de 50 % du produit des amendes liées à la circulation.

La Confédération privilégie cette solution qui permettrait une contribution financière évaluée à CHF 300 millions et la mise en oeuvre de toutes les mesures proposées ainsi qu'une intensification des contrôles par les autorités.

3. Augmentation du supplément sur la prime d'assurance RC (0.75 % aujourd'hui) à 5%.

La contribution financière serait de CHF 110 millions et l'ensemble des mesures pourrait être mis en oeuvre. Par contre, il ne pourrait pas y avoir un renforcement des contrôles.

## **5 RÉPONSE AUX QUESTIONS**

*1. Le Conseil d'Etat compte-t-il s'opposer au système de financement du plan "Via Sicura" proposé par la Confédération ? Si oui, comment ?*

Actuellement le projet Via sicura est au stade de la consultation avec plusieurs variantes de financement. Aucune n'a pour l'heure été retenue quant bien même c'est la plus coûteuse qui est préconisée par la Confédération.

Le canton de Vaud a répondu que la solution d'une augmentation de supplément à 2,5 % semble la plus réaliste et la moins coûteuse.

En effet, il n'est pas certain que toutes les mesures proposées atteignent les effets escomptés en matière de sécurité. Dès lors, il semble judicieux de commencer modestement surtout en période de crise que nous vivons actuellement. Il sera toujours possible, le cas échéant, d'augmenter ultérieurement ce pourcentage. En outre, cette solution permettrait d'évaluer les coûts indirects qui ne ressortent pas du projet.

*2. Est-il normal de priver notre canton de la moitié du montant des amendes encaissées ? D'autre part, en cas d'introduction légale de ce prélèvement complémentaire auprès des cantons, comment l'Etat de Vaud compte-t-il compenser cette perte de revenu ?*

Le Conseil d'Etat est opposé à l'affectation d'une partie du produit des amendes au projet Via sicura. La Confédération a été informée.

Si la solution à CHF 300 millions était malgré tout retenue, le Conseil d'Etat utilisera tous les moyens à sa disposition pour s'y opposer.

Aujourd'hui, le Conseil d'Etat n'est pas en mesure de déterminer la manière dont il pourrait compenser une éventuelle perte de revenu.

En effet, dans le projet Via sicura, la définition des amendes concernées n'est pas précisée et par conséquent, il est aujourd'hui impossible de déterminer le montant qui devrait être affecté. Cet aspect a également été signalé à la Confédération.

*3. Quelle(s) mesure(s) le Conseil d'Etat pourrait-il proposer pour compenser l'augmentation probable de 4,25% des primes d'assurance responsabilité civile (RC) de chaque conducteur, suggérée par la Confédération ?*

En cas d'augmentation, le Conseil d'Etat estime qu'il appartient aux compagnies d'assurances de trouver des solutions pour que les primes RC soient acceptables pour les usagers.

*4. L'encaissement des amendes diffère d'un canton à l'autre et le système proposé va péjorer les cantons qui appliquent, à l'exemple du canton de Vaud, une politique sévère en matière de sécurité routière. Notre canton entend-il s'opposer à cette spoliation des finances cantonales ?*

Le Conseil d'Etat est opposé au financement du projet Via sicura par le biais du produit des amendes. Il utilisera tous les moyens à sa disposition pour que la totalité du produit des amendes reste dans les caisses de l'Etat sans affectation particulière.

## **6 CONCLUSION**

La solution préconisée par la Confédération semble irréalisable car il n'y aura jamais de consensus au niveau politique.

Le Conseil fédéral est le principal instigateur de ce projet visant à améliorer la sécurité routière. Ce dernier n'apporte, cependant, aucune contribution financière. Toutes les charges de la mise en oeuvre de Via sicura seront entièrement répercutées sur les automobilistes et les cantons.

Les milieux patronaux et les représentants des automobilistes sont farouchement opposés au financement proposé. Ils estiment que les produits encaissés actuellement par la Confédération suffisent à financer ces nouvelles mesures.

Suivant les options retenues par la Confédération, ce projet fera l'objet d'un référendum.

Le Conseil d'Etat attend de prendre connaissance des résultats de la consultation et examinera si cela s'avère nécessaire les dispositions utiles afin que le canton ne subisse pas de préjudice financier.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 1 avril 2009.

Le président :

*P. Broulis*

Le chancelier :

*V. Grandjean*