

RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Jacques Nicolet demandant si, pour le secours routier, une sécurité à deux vitesses est acceptable

Rappel de l'interpellation

A la suite d'une étude demandée par le Conseil d'Etat à l'ECA concernant l'organisation et le financement des secours routiers (désincarcération) dans le canton, des propositions ont été soumises et adoptées par le Conseil d'Etat.

L'organisation du secours routier est, selon la loi sur la santé publique, une tâche sous contrôle de l'ECA, mais dont les frais sont à charge de l'Etat (art.17).

Faisant suite à la mise en œuvre de la nouvelle organisation du secours routier au 1er janvier 2008, plusieurs DPS qui effectuaient ce genre de missions se sont vus retirer cette activité, au profit d'autres centres.

Le DPS de Vallorbe étant dans ce cas, les autorités ont, à plusieurs reprises, tenté de défendre leur cause auprès du Conseil d'Etat, évoquant les faits suivants :

- 1. Tous les membres du DPS de Vallorbe étaient formés à la désincarcération, le véhicule propre à cette activité avait été payé par la commune et la somme finalement à charge de l'Etat était inférieure à 25'000 francs par an.*
- 2. De sources officielles, ce n'est pas moins de 170'000 camions et 3'000'000 de voitures qui passent annuellement par le poste de douane de Vallorbe, plaçant celui-ci en dixième position des passages en douane de toute la Suisse.*
- 3. Outre son importance ferroviaire (TGV Lausanne-Vallorbe-Paris), de nombreux frontaliers travaillant en Suisse transitent par Vallorbe, accentuant la densité du trafic aux heures de pointes.*
- 4. La semi-autoroute A9 reliant Chavornay à Vallorbe, tristement célèbre par le nombre d'accidents mortels enregistré et ayant déjà fait l'objet de plusieurs interpellations d'ordre sécuritaire, était un axe autoroutier desservi par le DPS de Vallorbe.*
- 5. La situation géographique, ainsi que les conditions climatiques et topographiques de Vallorbe devraient être prises en compte pour apprécier correctement la situation.*

Je me permets donc d'interpeller le Conseil d'Etat comme suit:

- 1. Les directives de l'ECA fixant le standard de sécurité sont elles respectées, sachant qu'il faut plus de 30 minutes, avec le temps d'engagement et avec de bonnes conditions, pour rejoindre Vallorbe depuis Orbe ?*
- 2. La dangerosité de la semi-autoroute A9 et la possibilité d'intervention rapide du DPS de Vallorbe ont-elles été appréciées correctement ?*
- 3. Les passages en douane de Vallorbe de camions et de voitures toujours plus fréquents ont-ils fait l'objet d'une évaluation appropriée ?*
- 4. L'activité ferroviaire de Vallorbe a-t-elle été mesurée ?*
- 5. L'appréciation de la situation par l'ECA a-t-elle été impartiale, tenant compte des aspects évoqués ?*
- 6. Le Conseil d'Etat peut-il garantir une aussi bonne rapidité d'intervention du DPS intervenant sur Vallorbe qu'ailleurs dans le canton ?*
- 7. Une sécurité à deux vitesses n'est-elle pas en train de voir le jour ?*
- 8. Une réévaluation de la situation particulière de Vallorbe est-elle possible ?*
- 9. Dans l'affirmative, le rétablissement de la désincarcération au DPS de Vallorbe est-il envisageable ?*

D'avance je remercie le Conseil d'Etat de l'accueil qu'il réservera à cette interpellation.

Ne souhaite pas développer.

Réponse du Conseil d'Etat

Introduction

En matière d'interventions relatives au secours routier, les exigences sont définies de la manière suivante :

Routes cantonales :

Les standards de sécurité applicables sur l'ensemble de ce réseau sont fixés dans un concept d'organisation du secours routier (désincarcération) dans le canton de Vaud validé par le Conseil d'Etat en juin 2007.

Routes nationales :

D'une manière générale, jusqu'en 2007, l'organisation et le financement des services de défense incendie et secours (SDIS) effectuant ce type de mission n'avaient jamais fait l'objet d'un véritable concept. Les communes qui exploitaient un corps de sapeurs-pompiers pour effectuer des missions de secours routier ne disposaient pas de moyens ni de procédures unifiés. Au niveau du financement, bien que l'OFROU accorde des subventions pour les interventions sur routes nationales, les communes chargées de ces missions devaient supporter seules une charge financière importante pour les engagements réalisés au profit de l'ensemble du réseau des routes nationales situé en territoire vaudois.

En 2007, l'Office fédéral des routes (OFROU) a soumis au canton de Vaud une nouvelle convention relative au versement des contributions fédérales.

Les instructions qui font partie intégrante de cette convention fixent les objectifs de protection à respecter sur les routes nationales.

Rappel des concepts secours routiers retenus pour les routes cantonales et nationales

L'atteinte des exigences sécuritaires dans le respect des contraintes financières s'appuie sur les éléments principaux suivants :

1. Une implémentation optimale des centres de secours routier, qui tient compte des standards de sécurité, corrélée par plusieurs facteurs tels qu'occurrence d'intervention (en lien direct avec l'expérience des intervenants), situation géographique particulière, etc.
2. Un plan de financement global (assuré d'une part par les subventions de l'OFROU et d'autre part par des prestations de l'ECA) qui couvre l'ensemble des frais d'acquisition et de renouvellement des véhicules et du matériel, de formation, de participation aux frais d'acquisition et d'entretien des locaux pour l'ensemble des interventions sur routes cantonales et routes nationales, déchargeant ainsi financièrement les communes concernées.
3. L'élaboration d'un concept de formation, qui s'appuie sur un cours cantonal, facilitant ainsi la diffusion de la formation au sein des Services de Défense Incendie et Secours concernés et l'application de procédures d'intervention unifiées.
4. La standardisation du matériel et des véhicules, ce qui présente de nombreux avantages largement démontrés dans les autres domaines de la défense incendie et secours (rationalisation des achats, uniformisation de la formation, etc.).

Les concepts d'intervention des secours routiers sur les routes cantonales et nationales ont été mis en application en janvier 2008.

Concernant les faits évoqués par l'interpellation, le Conseil d'Etat se positionne comme suit :

Fait n° 1

Tous les membres du DPS de Vallorbe étaient formés à la désincarcération, le véhicule propre à cette activité avait été payé par la commune et la somme finalement à charge de l'Etat était inférieure à 25'000.- par an.

Sur la base des informations détaillées à disposition de l'ECA, une étude a démontré que les coûts par centre effectuant des missions de secours routier sont sensiblement supérieurs à ceux mentionnés dans l'interpellation. Ils sont ordinairement supérieurs à Fr. 50'000.- par année et par centre.

Fait n° 2

De sources officielles, ce n'est pas moins de 170'000 camions et 3'000'000 voitures qui passent annuellement par le poste de douane de Vallorbe, plaçant celui-ci en 10ème position des passages en douane de toute la Suisse

Les chiffres évoqués correspondent effectivement à la charge de trafic. Cependant, il faut constater qu'il n'y a pas de relation directe avec le nombre d'engagements liés au secours routier effectués par le SDIS de Vallorbe. En effet, ce dernier se situe entre 0 et 4 interventions/année.

Fait n° 3

Outre son importance ferroviaire (TGV Lausanne-Vallorbe-Paris), de nombreux frontaliers travaillant en Suisse, transitent par Vallorbe, accentuant la densité du trafic aux heures de pointe.

Bien que la densité du trafic augmente aux heures de pointe, elle n'a pas d'incidence directe sur le nombre d'interventions de secours routier. Les engagements annuels sont relativement faibles, comme cité ci-dessus.

Fait n° 4

La semi-autoroute A9 reliant Chavornay à Vallorbe, tristement célèbre par le nombre d'accidents mortels enregistrés et ayant déjà fait l'objet de plusieurs interpellations d'ordre sécuritaire, était un axe autoroutier desservi par le DPS de Vallorbe.

Il est juste de mentionner que le Service de Défense incendie de Vallorbe desservait la semi-autoroute Vallorbe-Orbe. Toutefois, il ne desservait qu'un secteur partiel.

A partir de 2008, c'est en effet le DPS d'Orbe qui assure l'intervention sur l'ensemble du tracé. Comme ce tronçon ne dispose pas de berme centrale entre la sortie Orbe/Vallorbe, cette situation facilite l'accès des secours en rendant l'intervention possible sur toutes les différentes voies de circulation.

Fait n° 5

La situation géographique, ainsi que les conditions climatiques et topographiques de Vallorbe devraient être prises en compte pour apprécier correctement la situation.

Les situations géographiques, climatiques et topographiques relevées ont été prises en compte dans les exigences fixées par les standards de sécurité relatifs aux routes cantonales et nationales. L'attribution de ce secteur au DPS d'Orbe a été réalisé en parfaite adéquation avec les exigences imposées.

Concernant les questions évoquées par l'interpellation, le Conseil d'Etat se positionne comme suit :

Question n° 1

Les directives de l'ECA fixant le standard de sécurité sont-elles respectées, sachant qu'il faut plus de 30 minutes avec le temps d'engagement et avec de bonnes conditions, pour rejoindre Vallorbe depuis Orbe ?

En matière d'intervention, il appartient au canton de fixer les standards sur les routes cantonales et à l'OFROU sur les routes nationales.

Pour la région de Vallorbe, le respect des standards de sécurité est assuré au même titre que pour les différents secteurs du réseau des routes nationales.

Pour information, les standards de sécurité actuellement en vigueur sont les suivants :

Route cantonale : délai d'intervention : maximum 25 minutes dans 80% des cas.

Route nationale : délai d'intervention : maximum 20 minutes dans 80% des cas (ce qui permet de couvrir l'entier du tronçon autoroutier Orbe-Vallorbe)

Question n° 2

La dangerosité de la semi-autoroute A9 et la possibilité d'intervention rapide du DPS de Vallorbe ont-elles été appréciées correctement ?

L'organisation des secours sur les différents secteurs d'intervention du réseau des routes nationales est spécifiée dans la convention signée entre l'OFROU et le canton de Vaud.

Les dispositions contenues dans ladite convention (objectifs de protection, prestations de l'OFROU ainsi que du canton de Vaud) ont été mises en application au 1er janvier 2008. Les standards de sécurité fixés par l'OFROU sont respectés.

Question n° 3

Les passages en douane de Vallorbe de camions et de voitures toujours plus fréquents ont-ils fait l'objet d'une évaluation appropriée ?

Comme mentionné au fait n° 1, il y a lieu de constater que la densité du trafic n'a pas eu d'incidence directe sur le nombre d'engagements des secours routiers.

Question n° 4

L'activité ferroviaire de Vallorbe a-t-elle été mesurée ?

Au niveau des risques d'accidents liés à l'activité ferroviaire, l'élaboration de standards de sécurité incombe aux CFF.

Cette instance n'a jamais fixé d'exigences particulières relatives à l'organisation des Service de défense incendie et secours dans ce secteur.

Question n° 5

L'appréciation de la situation par l'ECA a-t-elle été impartiale, tenant compte des aspects évoqués ?

En matière d'appréciation de situation, l'ECA n'établit pas de critères particuliers. L'organisation mise en place est basée sur les exigences fixées par les standards de sécurité pour respectivement les routes cantonales et nationales. Ces exigences sont valables pour l'ensemble du canton sans discrimination des différents secteurs d'intervention.

Question n° 6

Le Conseil d'Etat peut-il garantir une aussi bonne rapidité d'intervention du DPS intervenant sur Vallorbe, qu'ailleurs dans le canton ?

Le Conseil d'Etat s'assure que l'ensemble des secteurs routes cantonales et routes nationales bénéficie de prestations d'intervention conforme aux exigences fixées par les standards de sécurité.

Question n° 7

Une sécurité à 2 vitesses n'est-elle pas en train de voir le jour ?

Le respect des standards de sécurité fixés pour les routes cantonales et nationales garantit une qualité des secours uniforme sur l'ensemble du territoire cantonal.

Question n° 8

Une réévaluation de la situation particulière de Vallorbe est-elle possible ?

Comme déjà largement exposé, l'organisation des interventions de l'ensemble des routes cantonales et nationales a fait l'objet d'analyses détaillées qui ont permis de mettre en place une organisation de secours routier permettant de respecter les exigences sécuritaires en vigueur.

Actuellement, aucun élément concret ne conduit à mettre en cause l'organisation des secours routiers dans ce secteur.

Question n° 9

Dans l'affirmative, le rétablissement de la désincarcération au DPS de Vallorbe est-il envisageable ?

En considérant que les exigences en matière de standards de sécurité sont assurées par le DPS d'Orbe, un rétablissement des missions de désincarcération au DPS de Vallorbe n'est pas justifié.

CONCLUSION

Au vu des considérations exposées ci-dessus et compte tenu que les exigences fixées par les standards de sécurité applicables sur les routes cantonales et nationales sont respectés sur le tronçon d'Orbe/Vallorbe, le Conseil d'Etat maintient l'organisation actuelle des centres de secours routier qui a fait ses preuves depuis sa mise en place au début 2008 et n'entend pas réaffecter les missions de désincarcération au DPS de Vallorbe.

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

Le président :

P. Broulis

Le chancelier :

V. Grandjean