

**EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE LOI**

**modifiant la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR)**

**et**

**RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL**

**sur le Postulat Jean-François Cachin et consorts demandant au Conseil d'Etat de placer un ASP dans un véhicule lors des contrôles radars immobiles pour excès de vitesse sans interception des contrevenants (16\_POS\_221)**

## 1. RAPPEL DU POSTULAT

En matière de circulation routière, l'article 12b de la loi sur la circulation routière (LVCR) donne comme compétences aux assistants de sécurité publique (ASP) la constatation et la dénonciation des contraventions aux règles de stationnement des véhicules commises à l'intérieur des localités, ainsi que l'application de la procédure d'amendes d'ordre pour ces contraventions. Cela ressort également de l'article 24, alinéa 2, LVCR. Néanmoins, pratiquement rien ne semblerait s'opposer au fait que les ASP puissent également effectuer certains contrôles radars.

Dans le Canton de Genève, les assistants de sécurité publique de niveau 1, c'est-à-dire ceux qui n'ont ni arme, ni pouvoirs d'autorité, s'occupent des contrôles radars, en plus du contrôle de stationnement. Cela indique donc qu'une telle fonction pourrait également être attribuée aux assistants de sécurité publique vaudois.

Il ressort de l'article 6 de l'ordonnance de l'Office fédéral des routes concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCCR-OFROU) qu'il existe différents types de systèmes de mesure de vitesse. La mesure peut en effet se faire par l'intermédiaire d'un système de mesure immobile surveillé par du personnel spécialisé, d'un système de mesure immobile autonome ou d'un système de mesure mobile. En cas de mise en œuvre d'un système de mesure immobile surveillé, les contrevenants ne sont généralement pas interceptés après le contrôle radar. Il ne semble donc pas nécessaire que les agents assis durant de longues heures dans le véhicule radar disposent d'une délégation de puissance publique, dès lors qu'ils n'interpellent pas les contrevenants. Les images étant par ailleurs traitées ensuite dans les locaux de police, il serait tout à fait possible que les rapports de dénonciation ultérieurs, tout particulièrement hors procédure de l'amende d'ordre — cette dernière étant très largement automatisée — puissent être établis par des policiers. Dans ce sens, il serait d'ailleurs pertinent de limiter cette ouverture aux seuls ASP œuvrant au sein d'un corps de police.

Si les assistants de sécurité publique pouvaient effectuer ce type de contrôles radars, cela aurait pour principale conséquence de libérer des policiers qui pourront alors être affectés à d'autres tâches nécessitant, elles, la formation et les prérogatives propres au métier de policier.

Compte tenu de ce qui précède, les signataires demandent au Conseil d'Etat une modification des articles 12b et 24 LVCR dans le but, lors de contrôle des excès de vitesse, de permettre aux ASP d'effectuer des contrôles radar immobiles sans interception des contrevenants.

## 2. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT

### 2.1 Préambule

Le présent EMPL répond au postulat Jean-François Cachin et consorts demandant au Conseil d'Etat de placer un ASP dans un véhicule lors des contrôles radars immobiles pour excès de vitesse sans interception des contrevenants. Lors de la séance de commission du Grand Conseil du 2 novembre 2015, c'est à l'unanimité que les membres de la commission ont approuvé la transformation en postulat du texte initialement déposé sous forme de motion. Le but de ce postulat est de demander au Conseil d'Etat d'étudier la modification des articles 12b et 24 de la loi vaudoise du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR), afin de permettre à des assistants de sécurité publique (ASP) d'effectuer des contrôles de vitesse par radar. Cela permettrait ainsi à la Gendarmerie et aux corps de police constitués de mettre un ASP en lieu et place d'un gendarme ou d'un policier dans une voiture pour procéder à des contrôles par radar sans interception des fautifs, l'intérêt étant de ne pas mobiliser un policier pour ce type de tâches.

Il s'agit donc d'étudier les différentes variantes envisageables et de déterminer celle qui atteindrait le mieux l'objectif visé tout en respectant les contraintes légales et opérationnelles. A cet effet, un groupe de travail composé des représentants de la Gendarmerie, de la Police municipale de Lausanne (PML) et d'autres corps de polices communales (Police Nord vaudois et Association Police Lavaux) s'est réuni pour proposer des variantes et se prononcer sur l'aspect opérationnel.

Il y a lieu de préciser qu'il existe différentes sortes de radars. Des radars fixes, sans opérateur, dont les infractions constatées sont traitées ultérieurement, sont par exemple présents sur les autoroutes. Des radars semi-stationnaires sont remorqués sur place et ne sont pas surveillés pendant leur fonctionnement. Des pistolets laser sont manipulés par un policier, lequel sélectionne les véhicules qu'il veut mesurer ou non, s'agissant d'un radar ne fonctionnant pas de manière automatique.

Les radars mobiles, en revanche, dont il est question ici, sont transportés par un véhicule et gardés par un opérateur radar, sur place, pendant leur fonctionnement. Bien que cela soit sans rapport avec le présent objet, il convient de mentionner qu'il peut aussi exister parfois un poste d'interception en lien avec l'usage d'un radar mobile. Ainsi, soit les véhicules "flashés" sont sortis du trafic pour être contrôlés immédiatement, par un poste d'interception, soit le cas est traité ultérieurement par l'envoi d'une amende au contrevenant, sans poste d'interception. A l'évidence, il convient de considérer d'emblée que, sur le fond, les cas visés par le postulat concernent les radars mobiles sans interception des contrevenants par l'opérateur.

Les tâches de cet opérateur sont alors les suivantes :

- mettre en place l'installation, en respectant un protocole donné ;
- surveiller son bon fonctionnement ;
- procéder au retrait de l'installation en fin d'utilisation.

Les informations sont enregistrées dans l'appareil, puis traitées et validées ultérieurement, par un bureau spécialisé au sein de la police. Les notifications sont ensuite transmises aux contrevenants par le corps de police. Formellement, c'est l'appareil qui enregistre les passages non conformes à la limitation de vitesse et met les preuves de ces infractions à disposition du corps de police, qui procède ensuite à l'envoi des notifications. L'opérateur radar ne constate en réalité rien lui-même et ne notifie rien.

Conformément au vœu exprimé par le postulat et eu égard au nécessaire encadrement de cette activité par du personnel policier proprement dit, la modification légale envisagée ne devrait concerner que la Gendarmerie et les corps de polices communales. Ainsi, la solution envisagée par le postulat implique, en lien avec l'organisation générale de la police déjà fixée par la loi sur l'organisation policière vaudoise (LOPV) et le renvoi de la LOPV à la LVCR pour certaines tâches des ASP, que les communes sans police communale ne sont pas touchées, bien qu'elles puissent aussi, de manière générale, employer des ASP. De plus, chaque corps de police resterait libre d'utiliser ou non cette possibilité.

Plusieurs questions ont été abordées par la commission parlementaire. Tout d'abord, celle de la sécurité des agents effectuant ces contrôles. En effet, l'expérience montre que certains contrevenants interpellent directement les agents qui effectuent le contrôle radar, ce qui peut les exposer à d'éventuelles violences et incivilités.

En effet, même s'il n'existe pas de statistiques au niveau cantonal ou romand, il n'est pas rare de voir que des automobilistes, ayant constaté qu'ils ont été identifiés par un radar, reviennent sur leurs pas pour prendre à partie les gendarmes et policiers qui ont mis en place le radar. Il s'agit en général de remarques verbales, agressives ou non, mais des violences physiques ne sont pas à exclure.

Suite à un événement survenu à Gland il y a quelques années, où un opérateur radar avait été agressé, la Police cantonale avait d'ailleurs pris des mesures de sécurité complémentaires, à savoir que lors de contrôles effectués de nuit, il y avait systématiquement deux policiers dans le véhicule. Cette analyse a depuis été actualisée et la pratique citée n'est plus en vigueur. Ainsi, si le risque demeure, il peut être réduit sans être totalement exclu. En particulier, en zone urbaine, là où devraient œuvrer les opérateurs radar ASP, la possibilité d'obtenir du renfort rapidement et en nombre est importante. De plus, les ASP sont déjà confrontés à l'heure actuelle à la virulence d'usagers qui peuvent par exemple contester des amendes d'ordre de stationnement.

La question de l'encadrement de ces ASP par les corps de police est également centrale. Celui-ci doit être fort et une formation appropriée doit être dispensée. Enfin, la question de la politique des radars est posée. Lors du débat sur le budget 2015, notamment, des soupçons ont été formulés selon lesquels l'Etat concevrait les radars essentiellement comme une source de revenu, en omettant parfois les aspects d'accidentologie. En réalité, une étude des lieux accidentogènes est faite par la police, qui peut ensuite décider des emplacements propices à des contrôles de vitesse dans le but d'assurer la sécurité du trafic. Conformément aux discussions intervenues en commission, la présente réponse au postulat a également été l'occasion de mener une réflexion globale sur les radars dans le but d'améliorer la pratique, la coordination entre corps de police et de donner une meilleure lisibilité de la "politique des radars" à la population. Dès lors, une harmonisation des pratiques s'est révélée incontournable, s'agissant par ailleurs d'un objectif général assigné par la LOPV.

Les réflexions menées suite au postulat ont également mis en lumière, dans le contexte actuel, certaines inégalités de traitement entre les communes dites délégatrices, qui n'ont pas de police communale et délèguent donc la sécurité publique à la Police cantonale, et les communes disposant d'une police communale. Les modifications légales intervenues en janvier 2020 en matière de législation sur les amendes d'ordre ont aussi agi comme un révélateur de ces incohérences et ont encouragé la Direction opérationnelle (DO) et le Conseil cantonal de sécurité (CCS) à ouvrir un chantier bien plus vaste concernant les compétences des ASP en général, avec la volonté de réviser les bases légales en la matière. La possibilité s'est offerte ainsi de tirer un premier bilan, sept ans après la mise en place de la police coordonnée lors de l'entrée en vigueur de la LOPV. La volonté initiale exprimée par le postulat doit être prise en compte dans une approche globale des compétences des ASP, en matière d'amendes d'ordre comme de radars, dans les communes dotées de corps de polices communaux comme dans celles qui sont délégatrices. Le groupe de travail mis sur pied pour traiter du sujet était ainsi représentatif des communes et du canton. Le résultat de ces réflexions est présenté dans le présent EMPL et rapport sur le postulat.

S'agissant plus particulièrement de la question des radars, au niveau romand d'autres cantons prévoient la possibilité d'effectuer des contrôles de vitesse par des ASP, sans interception des contrevenants. C'est notamment le cas de Genève et de Neuchâtel. Cela dit, l'Union syndicale des polices romandes (USPRO) a écrit à la Conférence latine des directrices et directeurs de justice et police (CLDJP) pour faire part de sa désapprobation par rapport au fait que certaines compétences soient confiées à du personnel non-policier. La CLDJP estime que cette question relève de la compétence cantonale, laissant ainsi le soin à chaque canton de régler cette question.

## **2.2 Cadre légal et contraintes sécuritaires**

### *2.2.1 Cadre légal*

L'article 26 LOPV pose le cadre légal et le statut d'assistant de sécurité publique :

#### **Art. 26 Assistants de sécurité publique**

<sup>1</sup> *Les assistants de sécurité publique sont des employés non policiers, engagés par l'Etat, respectivement par une commune ou par plusieurs communes, disposant ou non d'une police, qui s'en répartiront le taux d'activité et le financement. Les assistants de sécurité publique employés par l'Etat ne peuvent pas faire l'objet d'un accord portant sur leur mise à disposition d'une ou de plusieurs communes.*

<sup>2</sup> *Les assistants de sécurité publique ne sont pas armés, sous réserve de l'exécution des missions particulières définies par le Conseil d'Etat.*

<sup>3</sup> *Les assistants de sécurité publique accomplissent leur service en uniforme. Celui-ci et leur équipement doivent se distinguer clairement de ceux des policiers.*

<sup>4</sup> *Les missions confiées aux assistants de sécurité publique sont celles dont l'exécution est complémentaire aux missions générales de police, mais qui n'exige ni la formation et les prérogatives du policier, ni les moyens de la police, ni l'usage de la force publique.*

<sup>5</sup> *Ils sont habilités à appliquer la procédure d'amendes d'ordre dans la mesure prévue par la loi vaudoise sur la circulation routière.*

<sup>6</sup> *Le Conseil d'Etat adopte les règles relatives aux compétences, à l'organisation et aux moyens des assistants de sécurité publique.*

L'article 12b LVCR définit les compétences des assistants de sécurité publique :

**Art. 12b Assistants de sécurité publique**

<sup>1</sup> Les assistants de sécurité publique sont compétents pour constater et dénoncer les contraventions aux règles de stationnement des véhicules commises à l'intérieur des localités, ainsi que pour appliquer la procédure d'amendes d'ordre pour ces contraventions.

L'article 15 du règlement d'application de la loi vaudoise sur la circulation routière (RLVCR) stipule que seuls les agents des polices communales peuvent constater et dénoncer des infractions aux limitations de vitesse imposées par un signal ou fixées par la loi, à condition qu'ils disposent des connaissances spécialisées théoriques et pratiques ainsi que du matériel, conformément aux exigences du droit fédéral :

**Art. 15 Contrôle de la vitesse**

<sup>1</sup> Les agents des polices communales peuvent constater et dénoncer les infractions aux limitations de la vitesse imposées par un signal ou fixées par la loi à condition qu'ils disposent des connaissances spécialisées théoriques et pratiques ainsi que du matériel conformément aux exigences du droit fédéral.

L'article 5 du règlement sur les compétences, l'organisation et les moyens des assistants de sécurité publique (RASP) fixe les conditions du port d'une arme, selon les dispositions de l'article 8 du même règlement :

**Art. 5 Equipement personnel**

<sup>1</sup> Les assistants de sécurité publique ne sont pas armés, sous réserve des ATS aux conditions prévues par l'article 8.

**Art. 8 Agents de transfert, de surveillance et de garde**

<sup>1</sup> Les ATS ne peuvent être engagés par une commune, une association de communes, une fédération ou une agglomération qu'avec l'accord du département en charge de la sécurité. Les demandes doivent être adressées par voie écrite et préavisées par les organes de conduite de l'organisation policière vaudoise.

<sup>2</sup> Les ATS doivent être subordonnés à une autorité policière.

<sup>3</sup> Les ATS doivent avoir réussi l'examen spécifique reconnu par la Direction opérationnelle avant de pouvoir exercer leurs missions. Ils doivent suivre les formations continues prescrites par les directives de la Direction opérationnelle.

L'article 3 de l'Ordonnance sur le contrôle de la circulation routière (OCCR) et l'article 2 de l'Ordonnance de l'OFROU concernant l'ordonnance sur le contrôle de la circulation (OOCCR) fixent les différentes exigences quant au personnel chargé des contrôles :

**Art. 3 (OCCR) Compétence de la police**

<sup>1</sup> Le contrôle de la circulation sur la voie publique, y compris celui du transport de voyageurs et de l'admission des transporteurs routiers, incombe aux organes de police compétents selon le droit cantonal. L'ordonnance du 11 février 2004 sur la circulation militaire est réservée.

<sup>2</sup> La police agit de manière à aider et à sensibiliser les usagers de la route, empêche les conducteurs de commettre des infractions, dénonce les contrevenants et inflige des amendes d'ordre conformément à la loi fédérale du 24 juin 1970 sur les amendes d'ordre.

**Art. 2 (OOCCR) Personnel chargé des contrôles et de l'évaluation**

<sup>1</sup> La compétence pour l'exécution de contrôles de la circulation routière est régie par les art. 3 et 4 OCCR.

<sup>2</sup> Les systèmes de mesure destinés à la constatation officielle de faits matériels dans le cadre de contrôles de la circulation routière ne peuvent être mis en place, installés, exploités et entretenus que par du personnel dûment formé.

<sup>3</sup> Le personnel chargé des contrôles et de l'évaluation doit:

- a. disposer des connaissances spécialisées théoriques et pratiques relatives au type de mesure, au système de mesure, à la réalisation des mesures ainsi qu'à l'évaluation des mesurages;
- b. être habilité par l'autorité compétente à exécuter des contrôles et des évaluations.

**2.2.2 Contraintes sécuritaires**

Le principal risque est lié à la sécurité personnelle de l'opérateur radar. A l'heure actuelle, l'ensemble des opérateurs de radars mobiles sont des policiers dûment armés et formés à l'utilisation de l'arme de service, des moyens de contrainte, à la sécurité personnelle et surtout à la désescalade verbale.

Hors du tissu urbain proprement dit, l'opérateur radar mobile se trouve relativement éloigné des premières patrouilles de police secours ou du personnel des postes pouvant lui prêter main-forte en cas de présence hostile près du véhicule radar. Ceci est valable principalement pour la Gendarmerie, mais peut l'être également pour la PML et ses zones foraines, ou pour la Police du Chablais vaudois (EPOC) et ses zones éloignées (p. ex. Ollon).

### 2.3 Variantes

Plusieurs variantes sont envisageables pour aller dans le sens du présent postulat. Pour le groupe de travail, il s'agissait d'éliminer les pistes les plus défavorables et de proposer une solution acceptable pour l'ensemble des partenaires sécuritaires du canton. Il est clair que le policier, au bénéfice désormais de deux ans de formation générale de base puis d'une formation continue régulière et de l'expérience acquise au cours de sa pratique professionnelle, sera toujours mieux formé par rapport aux autres profils de personnel, particulièrement dans ses relations avec la population et sa capacité à désamorcer les conflits naissants.

Les variantes ont été élaborées en fonction du type de personnel engagé. Sur la base des tableaux ci-dessous et des attributions actuelles, des variantes ont été développées.

Les variantes détaillées ci-dessous sont en résumé les suivantes :

1. personnel civil ;
2. ASP ;
3. ATS ;
4. policier (statu quo).

#### Caractéristiques du point de vue policier

	CIVIL	ASP	ATS	POLICIER
<b>LVCR</b>	non	non	non	oui
<b>LCR</b>	non	LAO -stationnement	non	oui
<b>RADAR</b>	non	non	non	oui
<b>ARMES</b>	non	non	oui	oui
<b>UNIFORME</b>	non	oui	oui	oui

#### Aspects salariaux

	Classe	Salaire initial	Salaire final	Salaire moyen	Salaire moyen avec charges sociales (22%)	Economie potentielle annuelle	Economie potentielle sur 38 ans
Civil	5	55'476	80'439	67'958	82'908	33'322	1'266'236
ASP	5	55'476	80'439	67'958	82'908	33'322	1'266'236
ATS	7	63'781	92'483	78'132	95'321	20'909	794'542
Policier	9/10	74'139	116'403	95'271	116'230		

La résultante financière des choix a été établie selon le barème en vigueur à l'Etat de Vaud (salaire annuel 13<sup>ème</sup> compris). Elle a été calculée sur une durée de 38 ans en tenant compte d'un salaire moyen par classe.

### **Variante 1 : Personnel civil**

Par "personnel civil" on entend, au sein d'un corps de police, les employés ne disposant pas d'un statut particulier en lien avec les missions de la police, c'est-à-dire qui ne font pas partie des catégories définies par la LOPV ou découlant des missions attribuées légalement à la police. Il s'agit par exemple des employés de bureau, des informaticiens, etc., catégories qu'on retrouve par ailleurs aussi dans les autres administrations publiques, sans lien avec la spécificité du métier de la police. Cette variante a d'emblée été abandonnée par le groupe de travail. En effet, le statut du personnel civil se définit comme étant sans appartenance à une corporation de police et sans formation. Par conséquent, lui confier la manipulation d'un appareil radar, tâche techniquement spécialisée, en lien avec une mission de police et présentant une forte visibilité publique, impliquerait un cahier des charges de nature à assimiler de toute façon ces employés à une autre des catégories envisagées.

### **Variante 2 : ASP**

Les ASP sont des collaborateurs en uniforme, spécialement formés mais non armés. Au sein de la Police cantonale, ceux-ci appuient principalement la Gendarmerie mobile en termes de logistique (maintenance, nettoyage des véhicules, etc.) et ne sont donc pas amenés à utiliser des véhicules de police.

Au sein des polices communales, ceux-ci exercent généralement des missions complémentaires relatives à l'application de la procédure d'amendes d'ordre, en matière de stationnement.

La formation des ASP dure trois mois et est assurée par l'Académie de police de Savatan.

Cette variante implique des modifications des dispositions légales et réglementaires suivantes :

- Art. 12b, al. 2 et 3 LVCR : (nouveaux) "En outre, sous l'autorité d'un corps de police, ils peuvent, selon les dispositions des lois fédérales, constater et dénoncer des infractions à la limitation de vitesse en tant qu'opérateur radar" (al. 2) / " Les tâches de cet opérateur sont les suivantes : a. mettre en place l'installation; b. surveiller son bon fonctionnement ; c. procéder au retrait de l'installation en fin d'utilisation" (al. 3).
- Art. 24 al. 2 LVCR (nouveau): "La procédure d'amendes d'ordre peut en outre être appliquée par des assistants de sécurité publique, dans les communes qui en disposent, (...) pour les infractions à la limitation de vitesse constatées par radar."
- Art. 10, al. 5 RASP : (nouveau) Dans le cadre de spécialisations, la Direction opérationnelle impose des formations complémentaires.

Le texte de l'art. 26, al. 5 LOPV habilite déjà les ASP à appliquer la procédure d'amendes d'ordre, en précisant qu'ils le font dans la mesure prévue par la loi vaudoise sur la circulation routière. La LOPV n'a elle-même pas besoin d'être modifiée, puisqu'elle renvoie ainsi intégralement à la LVCR pour le contenu des compétences liées aux amendes d'ordre en matière de circulation routière. En principe, l'art. 24 LVCR n'aurait pas besoin d'être modifié, l'ASP ne notifiant en réalité pas lui-même la contravention. Par transparence et par souci d'exhaustivité, dans l'optique décrite par le postulat, il est néanmoins prévu de modifier aussi l'art. 24 LVCR, dont le texte est ainsi cohérent avec l'art. 12b LVCR.

## Variante 2

Avantages	Inconvénients	Remarques
Charges salariales diminuées pour l'employeur.	Adaptations législatives.	Certains contrats devront être revus.
Idem pour charges sociales.		
Uniforme déjà présent.	Pas d'arme = sécurité personnelle amoindrie.	
Libère des postes de policiers.		
Recrutement facile.	Baisse de connaissances générales par rapport à un policier.	
Formation limitée dans le temps.		Il faut environ 3 mois pour qu'un opérateur soit formé et opérationnel en solo.
Intérêt au vu de la diversification du travail d'ASP.	Poste figé sans possibilité de progression.	Travail limité, car ils ne peuvent exécuter des mandats d'investigation policière (MIP), ne peuvent procéder à des auditions formelles de prévenus, identifier un conducteur et signifier une contravention.
Volonté politique respectée.	Economie visible dès le départ.	

L'argument central en faveur de cette variante est le différentiel de coûts. On peut voir un intérêt financier à mobiliser un ASP plutôt qu'un policier ou un gendarme pour ce type de mission.

Globalement, il n'est toutefois pas souhaitable que des ASP effectuent des missions générales de police. La Police cantonale a d'ailleurs expressément exclu l'hypothèse de binômes ASP/gendarme pour des motifs sécuritaires, mais aussi du fait que les ASP actuellement en fonction au sein de la Police cantonale ont déjà des missions à effectuer, de sorte qu'il faudrait obtenir des ETP supplémentaires dédiés aux contrôles radar, ce qui n'est pas envisageable à l'heure actuelle.

La question de la légitimité de l'ASP qui effectuerait des contrôles de vitesse peut également se poser. Le citoyen peut effectivement avoir du mal à reconnaître l'autorité publique s'il s'agit d'un employé civil, même s'il est spécialement habilité pour ce type de mission. Il existe donc un risque accru de contestations de la part des contrevenants.

De plus, un obstacle supplémentaire survient lors d'infractions de type Via Sicura qui suppose un traitement immédiat du cas. Or, si des ASP venaient à remplacer les policiers dans les véhicules lors de contrôles de vitesse, ils seraient dans l'impossibilité de traiter le cas, faute de compétences en la matière.

## Variante 3 : ATS

Les agents de transfert et de surveillance (ATS) sont également des collaborateurs civils, mais sont armés et ont des cahiers des charges différents de ceux des ASP. Ils exercent en effet des missions de surveillance à la zone carcérale de la Blécherette et assurent les transferts des détenus.

La formation des ATS est la même que celle des ASP, toujours dispensée à l'Académie de police de Savatan, mais compte 2 semaines supplémentaires consacrées à l'usage de l'arme et des moyens de contrainte (menottes et spray au poivre).

Cette variante implique des modifications des dispositions légales suivantes :

- Art. 12b, al. 1 LVCR : (nouveau) En outre, sous l'autorité d'un corps de police, les agents de transfert, de surveillance et de garde peuvent, selon les dispositions des lois fédérales, constater et dénoncer des infractions à la limitation de vitesse en tant qu'opérateur radar;
- Art. 26, al. 7 LOPV : (nouveau) Les ATS sont habilités à constater et dénoncer des infractions à la limitation de vitesse, dans la mesure prévue par la loi vaudoise sur la circulation routière ;
- Art. 10, al. 5 RASP : (nouveau) Dans le cadre de spécialisations, la Direction opérationnelle impose des formations complémentaires.

### **Variante 3**

<b>Avantages</b>	<b>Inconvénients</b>	<b>Remarques</b>
Charges salariales diminuées pour l'employeur.	Adaptations législatives.	Certains contrats devront être revus.
Idem pour charges sociales.		
Uniforme déjà présent.		Personnel armé et formé à la self-défense.
Libère des postes de policiers.		
Recrutement facile.	Baisse de connaissances générales par rapport à un policier.	
Formation limitée dans le temps.	Sans lien avec les tâches ordinaires des ATS	Il faut environ 3 mois pour qu'un opérateur soit formé et opérationnel en solo.  Travail limité, car ils ne peuvent exécuter des MIP, ne peuvent procéder à des auditions formelles de prévenus, identifier un conducteur et signifier une contravention.
Volonté politique respectée.		Economie visible dès le départ.

**Variante 4 : Policier (statu quo)**

Cette variante suppose de poursuivre selon le système actuel et ne nécessite donc aucune modification légale.

**Variante 4**

<b>Avantages</b>	<b>Inconvénients</b>	<b>Remarques</b>
	Charges salariales élevées.	
Niveau de formation supérieur.	Idem charges sociales.	
Formation à la sécurité personnelle + arme.	Recrutement difficile.	
Formation limitée dans le temps.		Il faut environ 3 mois pour qu'un opérateur soit formé et opérationnel en solo.
Compétences totales pour la mission.	Mobilise des policiers qui pourraient être dévolus à des postes d'intervention.	
Clarté des tâches (séparation des processus).	Intérêt du métier discutable	Pas de vrai plan de carrière dans cette voie.
Pas d'adaptations législatives.		
Polyvalence pour d'autres engagements policiers.		
Uniformité du travail sur le plan suisse.		La majorité des Corps engage des policiers spécialisés pour cette fonction.

## **2.4 Variante retenue**

D'emblée, il apparaît qu'un statut particulier doit être lié à la fonction de l'opérateur radar, notamment par le port d'un uniforme, ce qui écarte la variante 1.

Les ATS (variante 3) n'existent pas dans les communes. Ils ont en outre un profil déjà hautement spécialisé dans le domaine carcéral. Exiger d'eux une autre spécialisation sans lien avec leur activité principale paraît inadéquat.

Un objectif en lien avec le programme de législature (voir chiffre 3.7 ci-dessous) est de concentrer les missions des policiers sur des tâches où leur formation et leurs compétences spécifiques sont davantage requises que pour une activité de simple opérateur radar. Pour cette raison, la variante 4 (statu quo) n'est pas privilégiée.

La variante retenue, outre qu'elle ne comporte aucun des inconvénients cités et qu'elle est celle préconisée par le postulat lui-même, présente les avantages manifestes d'être rationnelle sur le plan de la répartition des tâches, en lien avec la formation et donc le coût des salariés concernés. Elle est donc acceptable au vu des arguments déjà développés, moyennant des mesures de formation et d'accompagnement pour ne pas exposer inutilement des personnels.

On relève également les points suivants par rapport à la variante 2 (ASP) :

- La sécurité personnelle de l'opérateur radar est primordiale. Il faudrait donc que l'opérateur soit équipé de moyens de se défendre (spray OC) et formé dispose d'une formation adéquate ;
- Le travail en uniforme est unanimement soutenu pour des raisons évidentes de sécurité ;
- Un planning général des contrôles effectués hors des zones urbaines devrait être communiqué à la Police cantonale afin que son chef opérationnel du radar puisse en tenir compte et ainsi éviter les conflits (deux radars à suivre) ;

Le Conseil d'Etat préconise de mettre en œuvre le modèle proposé par le postulant (variante 2). Dans l'hypothèse de l'adoption par le Grand Conseil des modifications proposées de la LVCR, le Conseil d'Etat modifierait ensuite le RASP en conséquence.

## **2.5 Commentaire par articles**

### **2.5.1 Art. 12b LVCR**

Un alinéa 2 est ajouté à l'article 12b LVCR. Il donne la compétence aux ASP de constater et dénoncer des infractions à la limitation de vitesse en tant qu'opérateur radar, en référence aux dispositions des lois fédérales. Ils le font sous l'autorité d'un corps de police. L'alinéa 3 décrit en quoi consiste la fonction visée ici, c'est-à-dire celle d'un opérateur radar, le terme n'étant par ailleurs pas défini dans une quelconque autre disposition de la LVCR. Les ASP disposant de cette nouvelle compétence bénéficieront de la formation adéquate déjà dispensée jusqu'ici aux policiers effectuant cette tâche.

### **2.5.1 Art. 24 LVCR**

L'alinéa 2 est modifié pour inclure les infractions la limitation de vitesse constatées par radar à la procédure globale d'amendes d'ordre dont l'exécution est déléguée aux ASP.

### **3. CONSEQUENCES**

#### **3.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires (y.c. eurocompatibilité)**

Modification de la LVCR. Dans l'hypothèse de l'adoption par le Grand Conseil des modifications proposées de la LVCR, le Conseil d'Etat modifierait ensuite le RASP en conséquence. L'art. 163 Cst VD et l'art. 6 Lfin sont respectés (voir chiffres 3.2, 3.3 et 3.4 ci-dessous).

#### **3.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)**

Néant. Les modifications proposées n'entraînent notamment en soi aucun engagement de personnel supplémentaire. Il s'agit seulement d'une nouvelle répartition des tâches.

#### **3.3 Conséquences en termes de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique**

Néant.

#### **3.4 Personnel**

Possibilité de répartir différemment les missions entre policiers et ASP cantonaux.

#### **3.5 Communes**

Possibilité de répartir différemment les missions entre policiers et ASP communaux.

#### **3.6 Environnement, développement durable et consommation d'énergie**

Néant.

#### **3.7 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

La variante retenue contribue à la réalisation du point 1.5 du programme de législature : "Renforcer la sécurité. Face à l'évolution de la démographie et de la typologie de la criminalité, en particulier la menace terroriste, et face aux risques technologiques et environnementaux, adapter régulièrement les moyens mis à disposition et poursuivre les efforts au titre de la prévention des menaces et de la répression des infractions, en coordination avec l'ensemble des acteurs concernés, ainsi qu'avec les instances intercantionales et la Confédération". En effet, il permet de concentrer les missions des policiers sur des tâches où leur formation et leurs compétences spécifiques sont davantage requises que pour une activité de simple opérateur radar.

#### **3.8 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA**

Néant.

#### **3.9 Découpage territorial (conformité à DecTer)**

Néant.

#### **3.10 Incidences informatiques**

Néant.

#### **3.11 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

Néant.

#### **3.12 Simplifications administratives**

Néant.

#### **3.13 Protection des données**

Néant. Les ASP sont de toute manière soumis au même régime que les policiers s'agissant de la protection des données.

#### **3.14 Autres**

Néant.

#### **4. CONCLUSION**

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat a l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter le projet de loi modifiant la loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière (LVCR) et rapport du Conseil d'Etat sur le postulat Jean-François Cachin et consorts demandant au Conseil d'Etat de placer un ASP dans un véhicule lors des contrôles radars immobiles pour excès de vitesse sans interception des contrevenants.

# PROJET DE LOI

## modifiant celle du 25 novembre 1974 sur la circulation routière

### du 15 décembre 2021

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

*décrète*

#### **Article Premier**

<sup>1</sup> La loi du 25 novembre 1974 sur la circulation routière est modifiée comme il suit :

#### **Art. 12b Assistants de sécurité publique**

<sup>1</sup> Les assistants de sécurité publique sont compétents pour constater et dénoncer les contraventions aux règles de stationnement des véhicules commises à l'intérieur des localités, ainsi que pour appliquer la procédure d'amendes d'ordre pour ces contraventions.

#### **Art. 12b Sans changement**

<sup>1</sup> Sans changement.

<sup>2</sup> En outre, sous l'autorité d'un corps de police, ils peuvent, selon les dispositions des lois fédérales, constater et dénoncer des infractions à la limitation de vitesse en tant qu'opérateur radar.

<sup>3</sup> Les tâches de l'opérateur radar sont les suivantes :

- a. mettre en place l'installation;

- b. surveiller son bon fonctionnement;
- c. procéder au retrait de l'installation en fin d'utilisation.

## **Art. 24 Amende d'ordre**

### a) Application de la procédure

<sup>1</sup> La procédure d'amende d'ordre prévue par la LAO et l'OAO est applicable:

1. par les policiers de la police cantonale sur tout le territoire cantonal ;
2. par les policiers de la police communale dans les limites de leurs compétences territoriales définies par l'article 12.

<sup>2</sup> La procédure d'amendes d'ordre peut en outre être appliquée par des assistants de sécurité publique pour les contraventions aux règles de stationnement des véhicules commises à l'intérieur des localités dans les communes qui en disposent.

## **Art. 24 Sans changement**

### Sans changement

<sup>1</sup> Sans changement.

1. Sans changement.
2. Sans changement.

<sup>2</sup> La procédure d'amendes d'ordre peut en outre être appliquée par des assistants de sécurité publique, dans les communes qui en disposent, pour les contraventions aux règles de stationnement des véhicules commises à l'intérieur des localités ainsi que pour les infractions à la limitation de vitesse constatées par radar.

## **Art. 2 Exécution et entrée en vigueur**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution de la présente loi. Il en publiera le texte conformément à l'article 84, alinéa 1, lettre a de la Constitution cantonale et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.