

## RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIÉES AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ

chargée d'examiner l'objet suivant :

**Postulat Nicola Di Giulio et consorts - Augmenter fortement les chances de survie d'une personne en arrêt cardio-respiratoire, en étudiant la possibilité d'étendre l'équipement de défibrillateurs dans les véhicules de transports publics**

### 1. PREAMBULE

La commission s'est réunie le jeudi 26 janvier 2023, à la salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Aude Billard, Yolanda Müller Chabloz, Nathalie Vez, de MM Oscar Cherbuin, Loïc Bardet, Jean-François Cachin, Xavier de Haller, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, David Raedler, Fabrice Tanner, et de M. Pierre-Alain Favrod, président.

Mme Nuria Gorrite, Cheffe du DCIRH, était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séance.

### 2. POSITION DU POSTULANT

Le postulant explique qu'en 1899, la découverte du choc électrique sur le cœur d'un animal a permis de comprendre que cela pouvait avoir comme effet de stopper le cœur, mais aussi de le relancer. En 1957, le premier patient est sauvé par une défibrillation qui permet de le réanimer. En 1980, le premier défibrillateur est implanté chez une patiente de 57 ans.

L'arrêt cardio-respiratoire entraîne chaque année 8'000 à 10'000 décès par année en Suisse, deux personnes par jour dans le canton de Vaud. Chaque minute qui s'écoule voit les chances de survie diminuer de 10%. A ce stade, seule une personne sur 20 survit. L'utilisation d'un défibrillateur aide à la réanimation de victimes d'arrêt cardiaque. Avec ce postulat, il demande d'étudier la possibilité d'étendre l'équipement de défibrillateur dans les transports publics et de former le personnel à leur usage.

La recharge de l'appareil ne poserait pas de problème, vu que les trolleys sont électriques aussi. En installant les défibrillateurs automatiques externes (DAE) dans ces moyens de transport, on les protégerait des intempéries, du vol et des déprédations. L'opérateur chargé de leur mise en œuvre serait déjà sur place on n'aurait pas besoin de l'appeler, d'où un précieux gain de temps pour le patient.

Il demande également d'étudier la possibilité de développer un logiciel de géolocalisation qui permettrait aux primo intervenants de situer les appareils les plus proches de l'endroit où se produit un arrêt cardiaque, puis de guider de manière très précise un témoin qui les appelle.

Une étude démontre les avantages de cette approche, mis en exergue une augmentation du taux de survie, même s'il ne faut pas croire que le défibrillateur est un appareil miracle. Toutes les personnes ne peuvent malheureusement être sauvées. Il estime que toutes les initiatives qui peuvent sauver ne serait-ce qu'une seule vie mérite la plus grande attention et remercie la commission de l'avoir entendu.

### 3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Cheffe du DCIRH remarque en premier lieu que cette question concerne avant tout la santé publique. Il s'agit ensuite de savoir quelle est la nécessaire densité de couverture du territoire vaudois avec ce type d'infrastructure, quelle est la formation nécessaire y relative, qui la finance et quel est le besoin réel. Concernant l'équipement des transports publics, ces mêmes questions se posent, à savoir le coût, qui devrait être évalué, de même que la formation et le besoin exprimé. En cas de renvoi, une collaboration étroite avec le service de la santé publique lui paraît indispensable. Elle rappelle que le canton compte 13 compagnies de transports, réparties sur l'ensemble du territoire. De plus, un certain nombre de communes et d'institutions sont déjà équipées de ce type de dispositifs. Une collaboration avec les services d'urgence pour connaître le paysage actuel et savoir quels sont les manques à combler lui paraît nécessaire.

### 4. DISCUSSION GENERALE

Une Députée remarque que d'avoir une vue d'ensemble sur ce qui se passe serait une bonne chose, notamment pour savoir si les appareils sont bien placés. Mais il faut se méfier de la confiance de l'appareil qui va sauver des vies, car il doit avoir sa place dans une chaîne de secours qui fonctionne (alerte 144, massage cardiaque, défibrillateur). Dans ce sens, elle n'est pas certaine que les chauffeurs de bus soient les personnes les mieux placées. De plus, beaucoup de personnes font un arrêt cardio-respiratoire chez eux, et il est mieux d'avoir des appareils accessibles et dont l'emplacement est connu, plutôt que d'arrêter un véhicule en mouvement.

Un Député retient que ce postulat concerne deux thèmes, les questions sanitaires et la mobilité. A ce stade, il souhaite des précisions sur les intentions de ce postulat de même que sur ses conséquences sur le personnel, les chauffeurs, ou encore les usagers. Il se demande qui finance et gère les coûts, achète le matériel et assure son entretien.

Un Député relève la pertinence à discuter de ce postulat, qui concerne toute mesure qui peut sauver une vie. Il constate néanmoins que ce texte suscite quelques questions pratiques en termes de mise en œuvre et de financement. Il envisageait les interventions pour un événement dans un véhicule de transport public et n'avait pas imaginé qu'une personne dans la rue puisse arrêter un véhicule lors d'un événement par exemple sur la voie publique. Il estime que cela pourrait créer d'autres problèmes et risques, avec un chauffeur qui doit intervenir et s'occuper d'une personne et arrêter l'exploitation. Il se demande si la responsabilité qui pèserait sur les chauffeurs ne serait pas trop grande.

Un Député soutient ce postulat parce qu'il trouve intéressant d'avoir une analyse sur la question, mais exprime cependant ses doutes sur la mise en œuvre. Le coût sera supporté par le canton et les communes, et il est intéressant de savoir combien de véhicules seraient à équiper. A son avis, certains endroits qui ne sont pas couverts par les transports publics devraient aussi faire partie du périmètre de réflexion.

Un Député demande s'il serait concevable, par exemple au moyen d'une application, d'avoir connaissance des endroits où ces appareils se trouvent, dans les communes, auprès des entreprises, des associations. A l'heure actuelle, il n'est pas possible de le savoir. A ce stade, étudier la question ne signifie pas encore de la réaliser. Des données plus complètes permettront de prendre une décision. Il est intéressé de savoir ce qu'un rapport pourrait apprendre de plus sur le sujet. En effet, il n'imaginait pas la possibilité d'arrêter un bus pour utiliser un défibrillateur.

Un Député se dit plus intéressé à un logiciel de localisation qu'à un suréquipement. Comme administrateur d'une compagnie de transports publics, ceux-ci peuvent être variés, urbains, régionaux. Il n'est pas certain que la porte d'entrée soit la bonne et se déclare plus favorable à l'approche qui consisterait à équiper un territoire, plus que des bus. Il s'agit avant tout d'un problème de santé publique.

La Cheffe du DCIRH retient que la question concerne la densité de défibrillateurs sur le territoire, la formation y relative et de la responsabilité du détenteur. Elle se déclare partagée sur la localisation dans les bus, voire les trains, qui appartiennent aux CFF, et peuvent circuler hors du canton de Vaud. La question devrait être posée sous l'angle de la politique publique, avec une réflexion de santé publique sur la densité des appareils disponibles pour la population en cas de besoin.

Le postulant indique avoir également déposé un tel postulat au Conseil communal de Lausanne, qui ciblait les véhicules d'urgence. Il se déclare prêt à ouvrir le débat et propose un amendement à son postulat pour demander une étude générale. Il souligne l'importance de la disponibilité, de la formation et de la communication.

Le titre ne pouvant être modifié, il propose de modifier la conclusion comme suit :

C'est pourquoi au regard de ce qui précède, je souhaite que le Conseil d'État étudie l'opportunité d'étendre l'équipement de défibrillateurs ~~dans les véhicules de transport public~~.

Vote sur l'amendement : par 14 voix pour, 1 contre, et 0 abstention, l'amendement est accepté.

## **5. VOTE DE LA COMMISSION**

*Prise en considération du postulat*

*La commission recommande au Grand Conseil de prendre partiellement en considération ce postulat par 13 voix pour, 0 contre, et 2 abstentions.*

Noville, le 23 mars 2022.

*Le rapporteur :  
(Signé) Pierre-Alain Favrod*