

Date de dépôt : 11 juin 2013

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. François Lefort, Olivier Norer, Anne Mahrer, Emilie Flamand, Sophie Forster Carbonnier, Mathilde Captyn, Roberto Broggin, Brigitte Schneider-Bidaux et Miguel Limpo pour des voies de tramway perméables, engazonnées et fixatrices de carbone

Rapport de majorité de M. Michel Ducret (page 1)

Rapport de minorité de M. Stéphane Florey (page 17)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Michel Ducret

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des travaux, sous la présidence de Mme Lydia Schneider-Hausser, s'est réunie les 17 et 24 avril, ainsi que le 5 juin 2012 pour traiter de cette proposition.

Les travaux de la commission ont bénéficié de la présence de M. Pierre-Alain Girard, secrétaire général adjoint au DCTI. MM. Guillaume Gönczy et Jérémy Bouvier, procès-verbalistes, doivent être remerciés ici pour leur travail.

1. Audition des motionnaires

Les motionnaires sont représentés par M. le député François Lefort, qui rappelle qu'à Genève à de rares exceptions près tous les sites de circulation des tramways sont goudronnés ou pavés. La seule véritable exception est une

bande étroite, dans une seule direction, sur la route de Saint-Julien, à l'entrée de Carouge ; son entretien s'est avéré coûteux et difficile et se retrouve régulièrement dans un état déplorable. M. Lefort fait remarquer que ce genre de site dit « engazonné » ou « vert » se retrouve pourtant partout en Europe, où ils garantissent aux tramways de véritables sites propres permettant une circulation sans encombre et donc une vitesse commerciale attractive. Il estime en outre que l'engazonnement des sites a des qualités esthétiques et qu'il peut être réalisé en utilisant des matériaux poreux et concassés provenant du recyclage ; il ajoute qu'aujourd'hui les graminées sélectionnées pour ces réalisations sont résistantes, tant à l'humidité qu'à la sécheresse, et nécessitent beaucoup moins d'entretien que ce n'était le cas au début de ce genre de réalisation. Il souligne encore que cet engazonnement contribue à l'amélioration de l'environnement par la contribution à la fixation du CO² ainsi que par la perméabilisation des sols. Il ne faut pas non plus négliger l'effet de rafraîchissement d'un tel revêtement de sol qui dépasse rarement 30°C alors que le goudron peut atteindre 60°C. Enfin, l'absorption des bruits de la circulation des trams et la fixation des poussières sont des qualités reconnues à l'engazonnement des voies.

Toutes ces raisons conduisent à préconiser d'examiner cette solution lors de la construction de nouvelles voies de tramway, ainsi que pour la rénovation de tronçons existants. Si cela ne s'avère pas possible, il estime encore qu'il faut privilégier l'usage de matériaux poreux d'origine locale.

Questionné par un commissaire à propos du coût de tels agencements, M. Lefort indique qu'il n'a pas de chiffres à sa disposition. L'expérience des autres villes suisses bénéficiant déjà, de longue date, de tels aménagements devrait permettre d'en connaître précisément le coût. Toutefois, on peut relever que des villes, bien moins aisées que Genève, ont mis en place ce genre de revêtement sans problème.

Le même commissaire s'inquiète également des coûts d'entretien, doutant que les TPG soient ravis d'avoir une charge supplémentaire à assumer, ce à quoi M. Lefort répond que des solutions viables existent ailleurs.

Un autre commissaire s'inquiète du fait que, selon cette motion, il faudrait remplacer les revêtements de sol existants, par exemple dans les Rues Basses, ce à quoi M. Lefort répond que ce serait uniquement en cas de rénovation et pour autant que cela soit possible.

M. Lefort répond encore à un autre commissaire que les bruits de grincement émis par les trams, par exemple au quai du Rhône, pourraient être réduits par de tels aménagements.

Un commissaire indique que, selon lui, il ne s'agit pas d'installer ce genre de site engazonné en plein Centre-Ville. En outre, il y a la problématique de l'utilisation des voies réservées aux tramways par les bus, lesquels sont de plus utilisés à Genève en remplacement des trams en cas de panne. Une telle solution rend cette façon de procéder impossible. Il souligne encore que le département a pris des décisions en faveur de sites engazonnés pour les extensions du réseau de tramways, que ce soit à Bernex ou en direction de Saint-Julien. Il se pose donc la question de l'opportunité de cette motion, qui peut être vue comme une impulsion supplémentaire à l'attention du Conseil d'État ou simplement comme une action publicitaire pour les proposant.

Tout en relevant que la motion a été rédigée avant que la décision des autorités soit connue, M. Lefort pense utile d'envoyer cette résolution au Conseil d'État pour renforcer son embryon de volonté qui semble avoir émergé récemment en ce sens.

Un autre commissaire s'inquiète encore de la problématique de la petite faune dans le contexte de sites propres engazonnés, et souhaite savoir s'ils seraient au centre ou sur le côté des chaussées. Il ajoute que la limaille de fer produite par la circulation des trams ne pouvant plus être aspirée, elle se retrouverait, dès lors, dans les sols. Et un autre commissaire s'inquiète de la circulation des services d'urgence. M. Lefort remarque que les secours peuvent toujours emprunter ces sites en cas de nécessité, sans que cela soit la meilleure solution.

La commission, face aux diverses interrogations soulevées, suit la proposition de divers commissaires d'auditionner les TPG ainsi que le DCTI.

2. Audition conjointe des TPG, du DIM et du DCTI

La commission des travaux reçoit MM. Bernard Zurbrugg, responsable Développement réseau aux TPG, Roland Tettamanti, chef du Service de la conception des tramways à la direction générale de la mobilité (DIM-DGM) ainsi que M. René Leutwyler, ingénieur cantonal, représentant le DCTI.

D'emblée M. Leutwyler relève qu'il existe déjà un petit tronçon de voie de tram engazonnée à Genève. Ce genre d'implantation pose un problème : il est difficile d'y rouler avec un véhicule à pneus.

M. Tettamanti présente des réalisations et projets de voies de tram engazonnées (cf. présentation en annexe au présent rapport). Il s'agit tout d'abord de l'extension du tram à Bernex, faisant 2350 mètres de longueur. Les végétaux utilisés ne nécessiteront aucun arrosage, aucun engrais et un entretien minime, au contraire du gazon proprement dit. Le fond est constitué de 50 % de terre végétale et de 50 % de gravier, ce qui lui confèrera une

certaine dureté permettant aux véhicules légers d'y circuler occasionnellement. Ce tronçon sera constitué de plusieurs tranches d'exécution différente afin de déterminer la composition la plus favorable. Le coût de réalisation est d'environ 60 % moins cher que pour un revêtement bitumineux (soit ici environ 1 700'000 F de moins), avantage en partie compensé par des coûts d'entretien évidemment un peu plus élevés.

M. Zurbrugg précise que le mélange prévu permet de mieux accepter les véhicules des services d'urgence, mais ne permet pas le remplacement des trams par des bus en cas de problème d'exploitation. C'est une question de choix stratégique, évolutif, et qui peut être remis en cause. Il confirme le fait que, en regard d'un gazon classique, l'entretien est réduit au minimum avec cette solution qui est en outre meilleure au plan biologique. Il précise qu'avec trois tontes annuelles, il faudra compter environ 40 000 F pour l'entretien de ce tronçon. Pour le déneigement, ce travail sera en principe sous-traité par les TPG ; ceci n'abimera pas le gazon.

Un commissaire demande si l'écoulement des eaux de pluie améliore l'alimentation de la nappe phréatique, ce à quoi il lui est répondu que ces eaux sont drainées et passent donc par les réseaux d'écoulement des eaux claires.

A un autre commissaire qui s'étonne de la largeur de l'emprise prévue pour cette extension (670 au lieu des 370 cm. usuels), M. Tettamanti précise que pour économiser de l'espace en largeur (!), la solution avec un quai central pour les arrêts a été retenue pour cette extension. Il se réfère pour ce projet précis à la présentation qui avait eu lieu devant la commission des travaux du 22 novembre 2011.

Pour les tronçons de tram existants, il est précisé qu'une solution de ce type est envisagée pour certains secteurs de la ligne 12, qui doivent être rénovés.

Un commissaire s'étonne de l'implantation des voies en milieu de chaussée sur ce prolongement de Bernex, qui nécessite beaucoup d'espace et va gêner le trafic général. Pour M. Tettamanti, ce gabarit n'a pas été fait au détriment des voies de circulation. Une partie restera à deux fois deux voies, et l'autre à deux fois une voie, comme aujourd'hui ; et lorsque le trafic augmentera en raison de l'urbanisation, une nouvelle chaussée au nord de cette dernière sera réalisée.

Par rapport à la circulation des véhicules d'urgence, M. Tettamanti précise que la chaussée est toujours assez large pour permettre aux voitures de s'écarter pour les laisser passer.

Un commissaire demande si la solution du petit tronçon « vert » à la route de saint-julien, comportant des briques de ciment trouées, ne pourrait pas être utilisée, ce à quoi il lui est répondu qu'elles chauffent trop en été et « brûlent » le gazon.

A un commissaire qui se demande si cette motion est vraiment utile puisque la réflexion semble déjà bien avancée, M. Tettamanti répond qu'il s'agit d'une caution supplémentaire.

3. Discussion

En préambule, la présidente rappelle les courriers reçus à propos de cette motion de la section genevoise du WWF (World Wildlife Fund) et du Service d'incendie et de secours (SIS) de la Ville de Genève.

S'appuyant sur cette dernière, qui s'inquiète des possibilités de circulation pour les services d'urgence, le commissaire (UDC) pense que l'engazonnement des voies de tramway doit être considéré comme dangereux, car il fait obstacle à la circulation des véhicules de secours.

Un proposant lui rétorque que, partout en Suisse et en Europe, ce mode de faire ne pose pas de problèmes particuliers de sécurité, tandis que d'autres commissaires relèvent qu'il ne s'agit pas d'engazonner toutes les voies de tram, mais bien seulement là où cela est possible ; des décisions seront donc prises au cas par cas et tiendront bien évidemment compte de la problématique des services de secours, y compris du SIS, qui sera consulté comme pour tout projet routier. Un autre intervenant relève que l'engazonnement des voies a plutôt pour vocation d'être réalisé dans des zones à urbanisation peu dense, et qu'en fonction de la situation il est toujours possible de créer de courts tronçons carrossables avant les carrefours où, des blocages pourraient se produire, pour les services de secours. Enfin, un des proposant s'étonne de cette inquiétude par rapport à la sécurité qui serait générée par l'engazonnement des voies de tramway, alors que l'augmentation de la congestion du trafic constitue un obstacle bien plus conséquent à la mobilité des services de secours. Un commissaire relève qu'à Genève c'est l'insuffisance endémique d'espace qu'on veut bien consacrer aux voiries principales d'agglomération et à la mobilité dans son ensemble qui pose problème.

4. Conclusions et votes

Un représentant du groupe libéral demande la suppression de la 3^e invite dont l'intitulé est :

- *à privilégier, lors des projets de rénovation ou restauration de voies de trams en sites propres, l'engazonnement de ces voies et, lorsque cela n'est pas possible, l'utilisation de revêtements poreux et perméables ;*

En effet, il craint que cette demande entraîne des renchérissements importants lors des renouvellements de voies existantes, lesquelles sont d'ailleurs, pour la plupart du temps, en milieu urbain dense où une telle solution pourrait ne pas être la plus judicieuse. Un autre commissaire relève encore que rien n'empêcherait, le cas échéant, d'adopter une voie verte si cette solution devait s'avérer bonne pour le renouvellement d'un tronçon existant et que c'est l'obligation qui est combattue au travers de cette suppression.

La présidente met au vote la suppression de la 3^e invite. Cette suppression est adoptée par :

- oui : 8 (1 UDC ; 3 L ; 2 R ; 2 PDC)
- non : 4 (2 S ; 2 Ve)
- abstentions : 2 (2 MCG)

Dès lors, la présidente met au vote la motion 2026 ainsi amendée. Celle-ci est adoptée par :

- oui : 13 (2 S ; 2 Ve ; 3 L ; 2 R ; 2 PDC ; 2 MCG)
- non : 1 (1 UDC)
- abstention : –

Proposition de motion (2026)

pour des voies de tramway perméables, engazonnées et fixatrices de carbone

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- la loi fédérale sur la circulation routière 741.01 ;
- l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière 741.21 ;
- la loi cantonale sur le réseau des transports publics H 1 50 ;
- la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ 641.71 (Loi sur le CO₂) ;
- la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda 21) ;
- que la plupart des voies réservées aux trams à Genève sont des surfaces goudronnées et donc imperméables ;
- que l'absence de dispositifs physiques pour empêcher l'utilisation par d'autres usagers des voies de tram à Genève permet l'occupation des voies par une multitude d'usagers de la route ;
- que cette occupation dans les « sites protégés » et « sites propres » goudronnés compromet la sécurité des usagers et contribue à réduire la vitesse commerciale des tramways ;
- qu'il est techniquement possible, environnementalement et visuellement souhaitable, que les voies de tramway soient mises en réel site propre comme cela est commun ailleurs en Suisse et en Europe ;
- que les « sites propres » véritables de tram, quand ils sont engazonnés ou constitués de matériaux poreux et concassés, contribuent à améliorer la perméabilité des sols et à accroître les qualités environnementales et visuelles des rues ;
- que l'engazonnement lui-même contribue à fixer le carbone dans des quantités non négligeables ;
- que des semences sélectionnées pour leur faible besoin en eau, facilitant donc la gestion de ces engazonnements, sont disponibles,

invite le Conseil d'Etat

- à élaborer prioritairement des projets d'engazonnement des sites propres des futures lignes de tramway ;
- lorsque cela n'est pas possible, à élaborer des projets de sites propres en revêtements perméables pour les futures lignes de tramway ;
- à privilégier dans tous les cas l'utilisation de matériaux recyclés pour les ballasts et revêtements poreux des lignes de tramway.



Motion N° 2026

Pour des voies de tramway perméables, engazonnées et fixatrices de carbone

Présentation à la commission des travaux
du Grand Conseil,
séance du 24 avril 2012



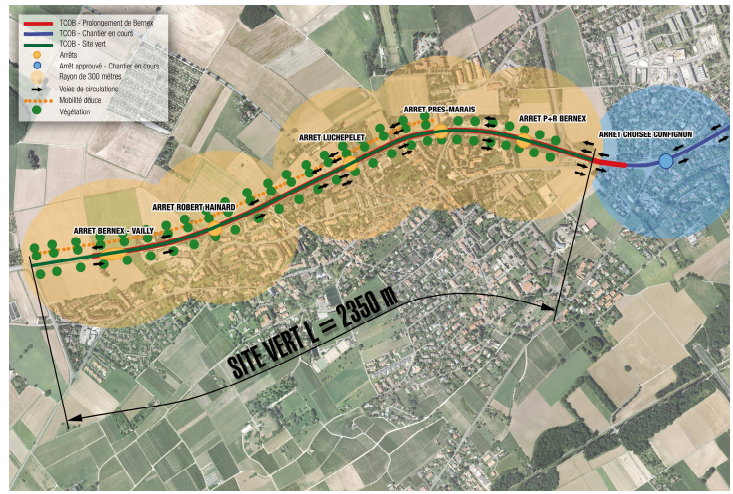
MOTIVATIONS DE LA MOTION :

- Création d'un réel site propre – amélioration de la vitesse commerciale des trams
- Amélioration de la perméabilité des sols
- Fixation du carbone
- Accroissement des qualités environnementales et de l'esthétique des rues
- Amortissement du bruit





REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
DIM - DCTI
EXTENSION DES LIGNES DE TRAMWAY



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
DIM - DCTI

Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction Générale de la Mobilité

24.04.2012 - Page 3

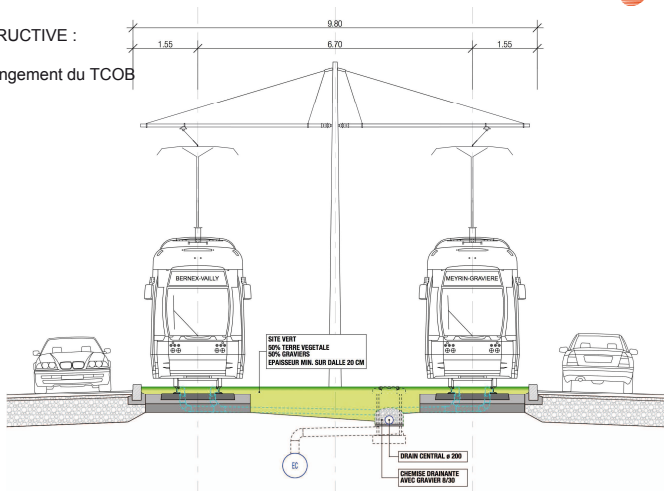


REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
DIM - DCTI
EXTENSION DES LIGNES DE TRAMWAY



COUPE CONSTRUCTIVE :

Site vert du prolongement du TCOB à Bernex-Vailly



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
DIM - DCTI

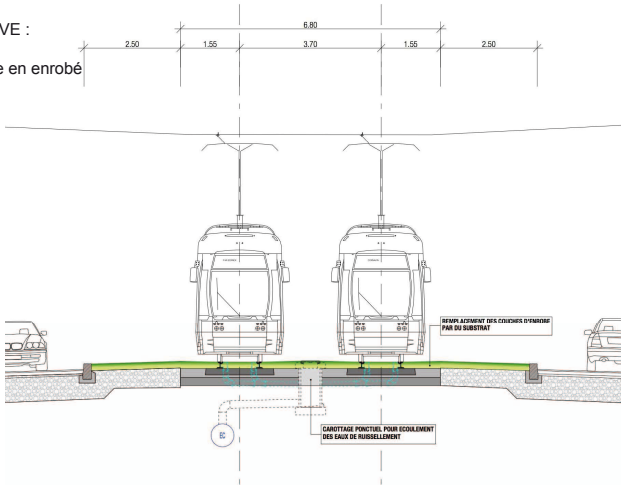
Département de l'intérieur et de la mobilité
Direction Générale de la Mobilité

24.04.2012 - Page 4



COUPE CONSTRUCTIVE :

Transformation d'un site en enrobé
en site vert



AVANTAGES :

- Amélioration de la qualité de l'espace public et de l'aspect visuel, diminution des surfaces bitumées
- Exploitation optimum pour le tramway (vitesse commerciale)
- Augmentation des surfaces perméables avec rétention et pré-filtration des eaux de ruissellement
- Réduction du bruit
- Apport de nature en ville
- Coût de construction du revêtement = - 60%

INCONVENIENTS :

- Pas d'utilisation possible du site tram par des bus et les véhicules d'urgence
- Entretien (Tonte de l'herbe)
- Déneigement





EXEMPLE : Site vert à Zurich



Merci de votre attention



Sylvia Leuenberger
Présidente du WWF Genève

ANNEXE 2

Madame la présidente

Le WWF a bien reçu votre du courrier du 22 mai qui a retenu toute son attention.

Mais en préambule, pour information ce courrier nous est parvenu le mardi **29 mai** et vous nous demandez de répondre pour le 1^{er} juin !!

Il est évident que dans un délai de 3 jours nous ne pouvons que vous répondre de façon très générale. Pour une réponse plus détaillée il faudrait compter au minimum un mois...

En l'état nous pouvons vous confirmer que de perméabiliser les sols partout où c'est possible est une excellente idée pour laisser la terre respirer et les végétaux pousser...

Sous les voies du tramway, de surcroît en site protégé, il est tout à fait adéquat de laisser ces surfaces non goudronnées.

Cela se fait déjà sur certains tronçons du tram, à Moillesulaz, par exemple, Cette idée date d'il y a longtemps, puisque l'on favorisait, il y a une vingtaine d'années déjà, le plus possible les parkings avec des surfaces perméables, pratique qui s'est passablement perdue et nous le regrettons (cf. le nouveau parking de la prison de Champ Dollon créé en pleine zone agricole et bétonné à plus de 80 %..., l'ancien était perméable !)

Mais pour répondre à la question de la petite faune, il est évident qu'elle ne va pas coloniser des zones, même vertes, situées en pleine chaussée, les hérissons parcourent des kilomètres chaque nuit à la recherche de nourriture ou de femelles, et ne resterait pas « habiter » dans un milieu certes vert mais très hostile ; idem pour les grenouille qui ont besoin d'eau à proximité et ne restent pas cantonnées même dans un site protégé à muret. Par contre si on a l'intelligence de ne pas couper la moindre petite fleur, les insectes butineurs y trouveront leur bonheur.

Ces pratiques de perméabilisation des sols sont nécessaires et indispensables, elles doivent se généraliser au maximum, dans les sites propres des transports publics ou les parkings, ainsi que partout où les surfaces bétonnées inutilement n'apportent que chaleur, sécheresse et manque de filtres des polluants gazeux. (Action « croque béton » lancée par le WWF il y a quelques années et maintenant, il y a aussi l'action « jardins subversifs » dans les villes que l'on approuve.)

Mais ces bandes herbeuses étroites et dans un milieu de routes à fort trafic ne peuvent en aucun cas être des abris de la petite faune et remplacer les couloirs de biodiversité qui permettent à la petite faune de se déplacer.

Il faudrait, pour améliorer les conditions de vie de la petite faune et leur migration, des passages sous voie, des trottoirs moins hauts, des grilles de canalisation différentes afin d'éviter que les petits animaux n'y tombent, etc.

D'excellentes propositions avaient été faites par Guy Loutan, ancien député vert, sous forme de motion au département des travaux, qui faisaient parties de recommandation de construction ou modification de chaussée, mais elles ne sont pas du tout appliquées de façon systématiques....

En conclusion, les zones vertes sont utiles pour que la terre respire, pour que les végétaux, source d'émission d'oxygène et de captage de CO augmentent dans les villes bétonnées et polluées, mais leur action sur la petite faune ne sera en tous les cas pas synonyme d'habitat mais sera plutôt source d'accidents mortels, si de vrais passages à faune ne sont pas construits parallèlement.

Ce qu'il faut développer ce sont des véritables corridors biologiques, et là-dessus il existe une vaste littérature expliquant les conditions et paramètres nécessaires à leur mise en place.

Je vous joins également le document pour les recommandations fédérales en matières de respect de la faune dans les couloirs biologiques.

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN
ET DE LA SÉCURITÉ

SERVICE D'INCENDIE
ET DE SECOURS

ETAT-MAJOR



Grand Conseil
Commission des travaux
Madame Lydia Schneider Hausser
Case postale 3970
1211 Genève 3

Genève, le 29 mai 2012

M 2026 : voies de tramway perméables, engazonnées et fixatrices de carbone

Madame la Présidente,

Le Chef de service
☎ +41 (0)22 418 71 31

Faisant référence à votre demande de renseignement du 22 mai 2012, relative à la motion mentionnée en titre du 22 septembre 2011, je suis en mesure de vous communiquer les éléments de réponse suivants :

Le Service d'incendie et de secours (SIS) déploie entre 7'000 et 8'000 fois par année des moyens d'intervention d'urgence lorsque survient une mise en péril directe ou indirecte de personnes, animaux ou de l'environnement. Le 95 % de ces engagements est réalisé en enclenchant des signaux prioritaires (feux bleus et avertisseurs sonores).

En cas de course d'urgence ordonnée par la centrale d'alarme, les véhicules en déplacement avec signaux prioritaires peuvent emprunter – de jour comme de nuit et sur l'ensemble du territoire cantonal – les voies de circulation normalement réservées aux moyens de transport collectif, avec un fléchissement de la fréquence d'utilisation entre 00h00 et 05h00.

Cette utilisation, notamment des voies de circulation des tramways, est indispensable pour assurer en toute circonstance de circulation et sans égard à la densité du trafic, des temps d'intervention imposés par les normes fédérales en matière d'intervention d'urgence, fixés à 10 minutes en zone urbaine et à 15' en zone périurbaine. Les véhicules du SIS en course d'urgence empruntent ces tronçons lorsque la densité de la circulation, les ralentissements et autres blocages de trafic empêchent leur progression.

Le tronçon de ligne de tramways de la route de Meyrin, longeant latéralement la piste d'atterrissage/décollage de Genève Aéroport, est le seul ne permettant pas la circulation de moyens lourds d'intervention, en raison de la hauteur limitée des installations de prise de courant, imposées par les contraintes d'exploitation et les normes fédérales en matière de trafic aérien.

Le SIS ne dispose pas de retours d'expérience d'autres corps d'intervention d'urgence en matière d'engazonnement des voies de tramways. Il convient cependant de relever que de telles comparaisons pourraient s'avérer aléatoires en regard des spécificités locales (dimensions des infrastructures et des rues, emplacement des zones « 30 » ou piétonnières, positionnement des bases de départ, densité du trafic individuel en zone urbaine, trafic « pendulaire », type de matériel roulant pour le transport collectif, etc.).

RUE DU VIEUX-BILLARD 11
CASE POSTALE 272 – 1211 GENÈVE 8
T + 41(0)22 418 71 81
F + 41(0)22 418 71 82

PAPIER ÉCOLOGIQUE, 100% RECYCLÉ

www.ville-geneve.ch
TPG BUS 1 (ARRÊT SAVOISES)
BUS 7+10+19+20+32+K-L (ARRÊT VILLAGE-SUISSE)
TRAM 13 (ARRÊT PLACE DU CIRQUE)

En regard de ce qui précède, il convient de rappeler l'importance primordiale pour le déploiement des moyens d'intervention de pouvoir emprunter les voies de circulation réservées, en tout temps et avec tous les moyens, lorsque les conditions de la circulation l'exigent. **A défaut, les SIS ne serait plus en mesure d'assurer les interventions de protection et de sauvetage au profit des personnes et des biens.**

En vous remerciant de l'attention que vous prêterez à la présente et demeurant à votre entière disposition pour tout complément d'information, je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de ma parfaite considération.



V.-Moreno

Date de dépôt : 14 juin 2012

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Stéphane Florey

Mesdames et
Messieurs les députés,

En préambule, il est important de préciser que la minorité avait demandé l'audition du SIS au sujet de la motion 2026 qui a été refusée par une majorité de la commission au profit d'un simple courrier lui permettant de s'exprimer sur ce sujet.

A préciser également que la minorité n'était de prime abord pas opposée à cette motion qui partait d'un bon sentiment puisqu'elle avait également soutenu le renvoi en commission pour l'étudier. Toutefois, au vu de ce qui suit nous ne pouvons adhérer à cette proposition.

Le courrier ci-dessous est suffisamment explicite pour comprendre le refus de la minorité à la motion 2026 :

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN
ET DE LA SÉCURITÉ

SERVICE D'INCENDIE
ET DE SECOURS

ETAT-MAJOR

VILLE DE
GENÈVE



Grand Conseil
Commission des travaux
Madame Lydia Schneider Hausser
Case postale 3970
1211 Genève 3

Genève, le 29 mai 2012

M 2026 : voies de tramway perméables, engazonnées et fixatrices de carbone

Madame la Présidente,

Le Chef de service

+41 (0)22 418 71 31

Faisant référence à votre demande de renseignement du 22 mai 2012, relative à la motion mentionnée en titre du 22 septembre 2011, je suis en mesure de vous communiquer les éléments de réponse suivants :

Le Service d'incendie et de secours (SIS) déploie entre 7'000 et 8'000 fois par année des moyens d'intervention d'urgence lorsque survient une mise en péril directe ou indirecte de personnes, animaux ou de l'environnement. Le 95 % de ces engagements est réalisé en enclenchant des signaux prioritaires (feux bleus et avertisseurs sonores).

En cas de course d'urgence ordonnée par la centrale d'alarme, les véhicules en déplacement avec signaux prioritaires peuvent emprunter – de jour comme de nuit et sur l'ensemble du territoire cantonal – les voies de circulation normalement réservées aux moyens de transport collectif, avec un fléchissement de la fréquence d'utilisation entre 00h00 et 05h00.

Cette utilisation, notamment des voies de circulation des tramways, est indispensable pour assurer en toute circonstance de circulation et sans égard à la densité du trafic, des temps d'intervention imposés par les normes fédérales en matière d'intervention d'urgence, fixés à 10 minutes en zone urbaine et à 15' en zone périurbaine. Les véhicules du SIS en course d'urgence empruntent ces tronçons lorsque la densité de la circulation, les ralentissements et autres blocages de trafic empêchent leur progression.

Le tronçon de ligne de tramways de la route de Meyrin, longeant latéralement la piste d'atterrissage/décollage de Genève Aéroport, est le seul ne permettant pas la circulation de moyens lourds d'intervention, en raison de la hauteur limitée des installations de prise de courant, imposées par les contraintes d'exploitation et les normes fédérales en matière de trafic aérien.

Le SIS ne dispose pas de retours d'expérience d'autres corps d'intervention d'urgence en matière d'engazonnement des voies de tramways. Il convient cependant de relever que de telles comparaisons pourraient s'avérer aléatoires en regard des spécificités locales (dimensions des infrastructures et des rues, emplacement des zones « 30 » ou piétonnières, positionnement des bases de départ, densité du trafic individuel en zone urbaine, trafic « pendulaire », type de matériel roulant pour le transport collectif, etc.).

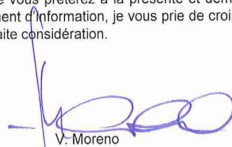
RUE DU VIEUX-BILLARD 11
CASE POSTALE 272 - 1211 GENÈVE 8
T +41(0)22 418 71 81
F +41(0)22 418 71 82

PAPIER ÉCOLOGIQUE, 100% RECYCLÉ

www.ville-geneve.ch
TPG BUS 1 (ARRÊT SAVOISÈS)
BUS 2-4-10-19-20-32-R-L (ARRÊT VILLAGE-SUISSE)
TRAM 13 (ARRÊT PLACE DU CIRQUE)

En regard de ce qui précède, il convient de rappeler l'importance primordiale pour le déploiement des moyens d'intervention de pouvoir emprunter les voies de circulation réservées, en tout temps et avec tous les moyens, lorsque les conditions de la circulation l'exigent. **A défaut, les SIS ne serait plus en mesure d'assurer les interventions de protection et de sauvetage au profit des personnes et des biens.**

En vous remerciant de l'attention que vous prêtez à la présente et demeurant à votre entière disposition pour tout complément d'information, je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de ma parfaite considération.



V. Moreno

En effet la réponse faite par M. Moreno, commandant du SIS, est claire. Comme il est dit dans l'avant-dernier paragraphe : « *Il convient de rappeler **l'importance primordiale** pour le déploiement des moyens d'intervention de pouvoir emprunter les voies de circulation réservées, **en tout temps et avec tous les moyens**, lorsque les conditions de la circulation l'exigent. **A défaut, le SIS ne serait plus en mesure d'assurer les interventions de protection et de sauvetage au profit des personnes et des biens.** » (Il est évident que cette réponse vaut pour l'ensemble des intervenants de la chaîne de secours même si tous n'ont pas été consultés).*

Or, à terme, c'est bel et bien ce qui risque d'arriver. D'où la dangerosité et l'irresponsabilité de cette motion vis-à-vis de la sécurité de la population. Car la finalité de cette motion, même si elle a été amendée en commission et que la 3^e invite a été supprimée, est bel et bien de donner un signal clair au Conseil d'Etat dans sa politique de construction des voies de tram en site propre et d'en favoriser l'engazonnement au détriment de la sécurité et en remettant en cause les plans d'intervention de la chaîne de secours.

De plus, s'il est vrai que certaines villes pratiquent l'engazonnement des voies de tram, on ne peut tout simplement pas comparer Genève aux autres villes de Suisse et d'Europe. Tout simplement parce que toutes les villes sont de conception différente avec des problèmes de circulation différents.

En procédant à une pesée des intérêts en présence, il n'est pas possible de réserver un accueil favorable à la motion : l'objectif louable de fixer du carbone pendant la durée de vie de la végétation ne saurait l'emporter sur la nécessité de garantir l'objectif global de protection de la population qui requiert une intervention rapide sur les lieux des sinistres de la part des divers services d'intervention d'urgence. Il s'agit tout simplement de pouvoir continuer à assurer la protection des personnes, des animaux, de l'environnement et des biens matériels en cas de sinistre.

Même si nous préférons le gazon au béton, chaque seconde perdue lors des interventions peut avoir des conséquences dramatiques lors de certains événements (urgence sanitaire, incendie, effondrement, explosion, accident, événements ABC...).

En conclusion, afin de garantir le maintien de la sécurité de la population, la minorité vous recommande de ne pas soutenir cette motion en votant **non** au renvoi de cette motion au Conseil d'Etat.