

*Projet présenté par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. Stéphane Florey, Eliane Michaud Ansermet, Christo Ivanov, Eric Leyvraz, Patrick Lussi, Patrick Hulliger, Marc Falquet, Thomas Bläsi, André Pfeffer, Virna Conti*

*Date de dépôt : 11 mai 2020*

## **Projet de loi**

**modifiant la loi sur les routes (LRoutes) (L 1 10) (Accessibilité des voies de tram aux véhicules d'urgence)**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

### **Art. 1      Modification**

La loi sur les routes, du 28 avril 1967, est modifiée comme suit :

#### **Art. 3B, al. 4 (nouveau, l'al. 4 ancien devenant l'al. 5)**

<sup>4</sup> Les voies de tram sont carrossables et leur accès est garanti aux véhicules d'urgence.

### **Art. 2      Modification à une autre loi**

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (LaLCR – H 1 05), est modifiée comme suit :

#### **Art. 8A      Utilisation des voies réservées aux transports en commun par les véhicules d'urgence (nouveau, les art. 8A à 8F anciens devenant les art. 8B à 8G)**

Les véhicules d'urgence peuvent emprunter l'intégralité des voies réservées aux transports en commun, y compris les voies de tram.

### **Art. 3      Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Pour les services d'urgence, comme pour le SIS, l'accès aux voies de bus est primordial pour déployer dans les meilleurs délais les moyens d'intervention d'urgence suivant une mise en péril directe ou indirecte de personnes. Le respect des normes fédérales en matière d'intervention d'urgence, soit 10 minutes en zone urbaine et 15 minutes en zone périurbaine, implique que les véhicules en course d'urgence puissent non seulement utiliser les voies de bus, mais aussi les voies de tram. Précisons que ces temps de référence ne sont pas des durées moyennes à respecter, mais des délais à respecter.

« Les temps de référence sont particulièrement importants pour les corps de sapeurs-pompiers, étant donné que la durée entre l'alarme et l'arrivée sur le lieu d'intervention est l'un des principaux paramètres objectivement mesurables de la prestation. Ils sont une composante importante dans la définition d'un standard de sécurité [...]. L'étude Orbit a servi de base scientifique pour la détermination des temps de référence. L'étude a examiné les effets mortels des gaz de combustion dégagés lors de l'incendie d'un local afin d'en déduire une règle. La limite de tolérance est atteinte après 13 minutes, ce qui signifie notamment que la personne perd conscience. La limite de réanimation est atteinte après 17 minutes, ce qui ne laisse plus que de faibles chances de sauver la personne. »<sup>1</sup>

Sans cet accès à l'ensemble des voies de tram, le SIS ne pourrait plus assurer les interventions de protection et de sauvetage au profit des personnes et des biens. Il en va de même pour tous les intervenants de la chaîne de secours, comme les véhicules de la police, les ambulances et les voitures du SMUR des HUG, pour qui l'utilisation de ces voies est synonyme de gain de temps.

Aujourd'hui, les sites réservés, c'est-à-dire empruntés par les transports en commun, trams ou bus, délimités par marquage sur la chaussée ainsi que les sites protégés, délimités par des bordurettes franchissables, restent accessibles aux véhicules prioritaires. En revanche, les sites propres,

---

<sup>1</sup> Sapeurs-Pompiers 2015, conception de la CSSP, décision de la Conférence gouvernementale de la Coordination Suisse des Sapeurs-Pompiers CSSP du 5 juin 2009, pp. 20-23.

délimités par un obstacle infranchissable ou non goudronnés rendent impossible ou passablement compliqué leur accès aux véhicules de la chaîne de secours. Le développement des sites propres pour les transports publics, qui obéit à des objectifs d'amélioration de la qualité de la desserte des transports publics, ne doit pas, d'un autre côté, péjorer la sécurité de la population en retardant l'arrivée des secours.

Dans ce contexte, divers projets d'aménagement des voies de tram inquiètent les pompiers et les intervenants de la chaîne de secours. Nous songeons notamment à la prolongation engazonnée du tram 14 à Bernex-Vailly et aux tronçons également engazonnés de la ligne 15 aux Cherpines.

C'est aussi parce qu'elle aurait péjoré les conditions d'intervention des services de secours qu'une motion demandant « des voies de tramway perméables, engazonnées et fixatrices de carbone »<sup>2</sup> a été refusée. L'engazonnement projeté des voies de tram, bien qu'écologiquement appréciable, aurait posé d'innombrables problèmes pour les interventions du SIS, non seulement pour la circulation de leurs véhicules, mais aussi pour le déploiement des camions-échelles. La protection de la population requiert une intervention rapide sur les lieux des sinistres de la part des divers services d'intervention d'urgence.

La pesée des intérêts en présence est sans appel : le risque qu'une personne perde la vie à cause d'un véhicule de secours coincé dans les embouteillages parce que dans l'impossibilité d'emprunter un site propre aux transports publics est inacceptable. Il faut aussi garder à l'esprit que le trafic routier ne va pas diminuer, les projections démographiques à l'horizon 2030 prévoient une augmentation de la population et des emplois, respectivement de 100 000 habitants et de 70 000 emplois pour le canton, ce qui engendrera une augmentation de la demande de mobilité dans toute l'agglomération.

L'objet du présent projet de loi n'est pas de modifier les catégories de véhicules pouvant accéder aux voies de bus, mais de continuer à assurer aux véhicules d'urgence un accès aux voies dédiées aux transports publics, ce qui inclut l'ensemble des voies de tram, y compris celles en site propre. Il ne fait aucun doute que l'utilisation des voies dédiées aux transports en commun apporte aux intervenants de la chaîne de secours un gain de temps de déplacement appréciable et cela sans péjorer les transports en commun.

Concernant le terme « véhicules d'urgence », le projet de loi se réfère aux véhicules du service du feu, du service d'ambulances, de la police ou de la

---

<sup>2</sup> M 2026-B

douane qui sont mentionnés dans la loi fédérale sur la circulation routière (art. 27, al. 2)<sup>3</sup>.

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil au présent projet de loi.

---

<sup>3</sup> RS 741.01