

Date de dépôt : 28 juin 2021

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} et MM. Stéphane Florey, Eliane Michaud Ansermet, Christo Ivanov, Eric Leyvraz, Patrick Lussi, Patrick Hulliger, Marc Falquet, Thomas Bläsi, André Pfeffer, Virna Conti modifiant la loi sur les routes (LRoutes) (L 1 10) (Accessibilité des voies de tram aux véhicules d'urgence)

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des transports a traité le PL 12713 modifiant la loi sur les routes (LRoutes) (L 1 10) (Accessibilités des voies de tram aux véhicules d'urgence) lors de ses séances des 13 et 27 avril, des 4, 11 et 18 mai ainsi que du 1^{er} juin 2021.

La commission a siégé sous la présidence de M^{me} Marjorie de Chastonay et de M. Alexandre de Senarclens ; les procès-verbaux ont été établis par M^{me} Mariama Laura Diallo.

Les personnes suivantes ont assisté aux débats de la commission des transports : M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat, DI ; M. David Favre, directeur général, OCT, DI ; M. Gérard Widmer, directeur de la direction régionale Arve-Lac, OCT, DI ; M. Christian Gorce, directeur général de l'office cantonal du génie civil et ingénieur cantonal, DI ; M^{me} Delphine Aboun-Gabbaï, juriste, OCT, DI.

Qu'ils soient ici remerciés pour leur participation active aux débats de la commission des transports.

Séance du 13 avril 2021

Présentation du PL 12713 par M. Stéphane Florey, auteur

M. Florey indique que ce PL demande de garantir l'accès des voies de tram aux véhicules d'urgence. Dans la présentation des derniers projets d'extension des voies de tram, on a vu que de nombreuses parties de voies de tram vont être engazonnées, ce qui pose déjà des problèmes aux véhicules d'urgence. Si on prend l'exemple de l'extension de la ligne 17 à Annemasse, la quasi-totalité du site du tram est engazonnée et les véhicules ne peuvent pas emprunter les voies engazonnées, d'autant plus avec un véhicule lourd.

A Genève, le système qui a été mis en place par le SIS prend en compte le réseau des transports publics et compte sur le réseau des voies de bus et de tram pour se déplacer rapidement de la caserne aux lieux d'intervention. Aux heures de pointe et dans les grands axes, il faut imaginer ce qui se passe si on ne peut pas emprunter les voies de tram parce que celles-ci ont été engazonnées. Le temps d'intervention est primordial parce qu'une minute peut sauver une vie, et c'est pour cela que ces temps de déplacement doivent être respectés en milieu urbain ou à la campagne ; c'est d'ailleurs une obligation fédérale.

Il précise que c'est 10 minutes de temps de déplacement en zone urbaine et 15 minutes en zone périurbaine. Le SIS a intégré tout le réseau des voies de bus et de tram dans son plan d'intervention. On voit que les futures extensions, notamment la route de Chancy pour la ligne 14, vont être engazonnées, et ce sont des projets qui commencent déjà à poser un certain nombre de soucis aux services de secours qui se demandent bien comment ils vont pouvoir intégrer cela dans leur plan d'intervention car il n'y a pas de plan B. A l'époque, la commission des travaux avait traité une motion qui demandait de pouvoir engazonner là où c'était possible les voies de tram. La commission des travaux s'est vite rendu compte que ça poserait des problèmes et, suite à l'audition des SIS, elle avait été convaincue que ce n'était pas la bonne solution, qu'on prenait un grand risque à faire cela et finalement la motion avait été refusée.

Le PL n'interdit pas l'engazonnement, on veut simplement pouvoir rouler dessus et pour cela il y a des techniques possibles, par exemple les dalles de béton ajourées sur lesquelles le gazon pousse, ce qui est parfaitement réalisable ; c'est pour cela qu'on parle bien d'accessibilité et non pas d'engazonnement. La volonté du projet est de garantir l'accessibilité aux voies de tram pour les véhicules d'urgence.

En ce qui concerne l'exemple d'Annemasse, les législations suisse et française ne sont pas les mêmes, et ce qui est regrettable sur Genève, c'est

qu'on a l'impression qu'on veut appliquer les techniques françaises avec le droit suisse, ce qui est impossible parce que la loi française interdit tout partage de mode de véhicule, c'est-à-dire que, dans toute la France, il est interdit de rouler sur un site propre au tram même pour les véhicules d'urgence.

En France, tout est engazonné et ils doivent prévoir des plateformes bétonnées pour traverser le site propre au tram. Alors qu'ici, on veut engazonner de plus en plus et on ne prévoit rien du tout pour donner accès à ces véhicules de secours, et c'est qui pose le plus grand souci. Il s'agit d'éviter de se retrouver avec un mort à l'arrivée car, quand on prend un temps de 15 minutes pour arriver à Chancy, le jour où le site du tram est engazonné et que les véhicules de secours seront pris dans les bouchons, c'est inévitablement un mort à l'arrivée.

On ne peut pas aller plus vite que les voitures devant soi si on est coincé derrière. C'est ce qu'il veut éviter en donnant cette garantie aux véhicules d'urgence. Si vraiment on voulait mettre du gazon sur ces voies de tram, on n'a qu'à appliquer des techniques avec des dalles ajourées. Il faut savoir quelle politique de sécurité on veut, si on veut garantir la sécurité de la population à 100% ou si on veut se mettre des contraintes supplémentaires en termes de véhicules de secours et d'accès aux zones. Ce PL vise à donner cette garantie et à préserver au maximum la sécurité de la population.

Un commissaire (MCG) demande si la bande herbeuse sur la prolongation de la ligne 17 d'Annemasse a été correctement équipée de dallage comme M. Florey le suggère ou si les véhicules d'urgence ne peuvent pas y passer.

M. Florey répond qu'il y a un bout de tronçon où il y a les voies de tram sur la gauche de la chaussée et une voie de circulation à sens unique. Dans cet exemple-là, tous les 200 m, il y a une transversale qui permet de traverser ces voies de tram pour accéder aux bâtiments qui sont de l'autre côté de la chaussée. Sur ce tronçon, le gazon est totalement défoncé de la douane d'Annemasse jusqu'au terminus de Montessuit. Si une ambulance doit aller à un endroit précis, elle se retrouve automatiquement coincée dans la file de voitures.

Il y a la voie de circulation et une bordure d'environ 1,5 m qui devrait permettre au véhicule, en se mettant un peu sur la voie de tram et sur la bande de 1,5 m, de dépasser un peu les véhicules.

Il y a 30 à 40 cm de terre mais en dessous c'est du béton, donc quand il pleut c'est gorgé d'eau qui ne s'évacue pas rapidement et c'est ce qui fait qu'on s'embourbe rapidement.

Un commissaire (MCG) demande ce qui le fait redouter que la même situation arrive chez nous.

M. Florey déclare qu'il y avait historiquement à Genève deux tronçons de tram inaccessibles quand il n'y avait que la ligne 12. Sur la route de Saint-Julien, il y a un long tronçon engazonné et il invite les députés à aller voir dans quel état il est aujourd'hui. Des véhicules doivent inévitablement emprunter cette bande herbeuse, mais il n'est pas possible d'y rouler et il y a des endroits où il n'y a plus de gazon. Du côté de Thônex, il y avait un tronçon avec du gravier entre les rails de tram, ce qui fait qu'on ne pouvait pas rouler.

Tout a été goudronné mais, historiquement, c'était deux tronçons sur lesquels on ne pouvait pas rouler et ça pouvait poser des problèmes, car les véhicules peuvent se retrouver coincés dans la circulation. Comme il n'y avait que ces deux tronçons historiquement, le SIS a intégré ces quelques centaines de mètres engazonnés, mais le problème est qu'il y a de plus en plus ce genre d'endroits. Devant la gare du Bachet, suivant la voie que l'on veut prendre, on ne peut pas rouler puisqu'il y a une espèce d'aggloméré sableux sur lequel de l'herbe pousse.

Devant l'étoile des Palettes, toutes les voies de tram ont un gravier sableux sur lequel on ne peut pas rouler, ce qui empêche l'accès des services d'urgence sur les quais du tram. Si une personne chute et que l'ambulance doit venir la chercher, celle-ci n'a pas accès directement au quai du tram. Elle est obligée de faire un détour. Alors qu'en ville, l'ambulance arrive et, si elle doit se placer sur l'arrêt de tram, c'est la personne qui prime.

Il ajoute qu'il y a toutes ces extensions prévues, notamment de la ligne 14 sur la route de Chancy où il est prévu qu'il y ait des parties engazonnées avec une voie de circulation de chaque côté pour les véhicules à moteur, donc les véhicules d'urgence restent coincés dans les bouchons en cas d'accident. Il y a aussi l'extension de la ligne 15 où énormément de parties seront engazonnées. On veut éviter de créer des contraintes supplémentaires et de faire prendre des risques à la population juste pour faire joli. Il rappelle que c'est dangereux et, si une ambulance est coincée parce qu'elle n'a pas pu accéder au réseau de tram parce que c'est engazonné, il garantit que c'est un mort à l'arrivée.

Un commissaire (UDC) déclare qu'au niveau de la douane d'Annemasse à Moillesulaz sur la ligne 17, il y a une zone engazonnée et il a eu plusieurs accidents de tram et des déraillements sans doute en raison d'une mauvaise évacuation de l'eau lorsqu'il y a de grandes pluies ; on a également

l'impression que le tram patine au niveau des zones engazonnées. Il demande si M. Florey peut confirmer cela.

M. Florey explique que la terre se retrouve encaissée dans un bac en béton et que ça se gorge d'eau. Comme les 80% du trajet sont détériorés, la boue remonte et elle se met sur les rails de tram et non seulement ça patine mais il y a un risque que des cailloux viennent se mettre dans les rails du tram et donc un risque de déraillement.

Au tout début de l'exploitation, il a été demandé aux conducteurs de prendre la pince à aiguille et de descendre du tram en cas de besoin pour gratter les rails et enlever toute la boue qui pourrait s'y trouver. Ça pose des problèmes au niveau de la sécurité.

Un commissaire (UDC) indique qu'au niveau du collège de Staël, il y a des zones engazonnées. Il demande si au niveau genevois on a eu les mêmes soucis qu'au niveau français avec les mêmes risques.

M. Florey répond qu'il y a de temps en temps des problèmes sur la partie engazonnée vers le tunnel de Carouge. A longueur d'année, la commune de Carouge vient ré-engazonner la bande herbeuse, ce qui a un coût. Il y a aujourd'hui énormément d'endroits où il n'y a plus de gazon. Il y a de temps en temps des accidents qui obligent les véhicules à passer sur ces bandes herbeuses et c'est aux premiers véhicules qui passent de bien vérifier qu'il n'y ait pas de gros déchets.

Un commissaire (UDC) demande s'il a constaté des baisses de vitesse et éventuellement des retards sur les lignes 12, 15 et 17.

M. Florey répond par la négative, parce qu'une fois que les premiers véhicules sont passés et ont nettoyé le rail en cas de besoin, cela prend quelques minutes mais c'est un temps relativement rattrapable ; ça crée néanmoins des problèmes, c'est évident. Ce qui pose problème ce n'est pas de prendre 2-3 minutes de retard, c'est le risque de déraillement. Quand on travaille dans un tram, on n'a pas les chaussures appropriées et, lorsqu'il faut aller racler un rail, on se retrouve plein de boue en remontant dans le tram.

Une commissaire (S) déclare qu'elle est un peu étonnée concernant les propos de ses collègues parce qu'il lui semble que l'engazonnement améliore la perméabilité du sol. Elle prend tous les jours les trams 12, 17 et 15 et n'a jamais vu de problème sur la partie engazonnée.

Quand les rails sont engazonnés, il y a une réduction de la température. Si le thermomètre affiche 37 degrés dans l'air, la température du rail du tram peut atteindre jusque 55 degrés, or les 45 degrés de mesure de sécurité doivent être pris en raison de la dilatation de l'acier et donc l'engazonnement réduit la température et aide à faire que la circulation soit plus facile lors de

fortes chaleurs. Elle demande si M. Florey a des chiffres concernant la problématique des voitures de secours qui sont bloquées à cause de cette situation car elle n'en a pas trouvé dans le PL.

M. Florey répond que le gazon devrait faciliter l'écoulement des eaux, mais il faut comprendre la structure même. En effet, le gazon est posé sur 20, 30 voire 40 cm de terre, mais sous la terre il y a toute la structure pour tenir les voies de tram. Il y a certes des écoulements, mais c'est comme si on mettait les rails de tram dans un bac en béton et c'est qui retient l'eau que la terre n'arrive pas à évacuer. Lorsque des véhicules roulent dessus, ils s'enfoncent. Il a lui-même vu un camion dont le châssis était posé dans les voies du tram et les roues tournaient dans le vide. Le PL ne mentionne pas de chiffres mais il propose à la commission d'auditionner les intervenants, à savoir le commandant du SIS, le colonel Nicolas Schumacher, qui sera le plus à même de parler de l'organisation qu'ils doivent mettre en place pour les véhicules de secours, de répondre aux questions techniques et éventuellement de venir avec des chiffres d'ambulances bloquées. Il mentionne l'exemple d'une ambulance qui s'est retrouvée bloquée au terminus de la ligne 14 à Bernex, dont les 50 derniers mètres étaient du gravier. L'ambulance devait aller en direction de Chancy et elle a emprunté le site du tram, mais la personne qui était au volant s'est engagée et a vu trop tard que le bitume était fini. L'ambulance est tombée dans le gravier et n'a pas pu repartir. Il a fallu rappeler et envoyer une deuxième ambulance. Il ne sait pas quelles ont été les conséquences.

Le président ouvre la discussion au sujet du PL 12713.

Un commissaire (PLR) pense que les auditions du département et des TPG s'imposent. Il aimerait comprendre l'utilité de ces gazons. Il demande s'il n'y a pas un côté purement esthétique et s'il ne serait pas pertinent d'entendre la commission des monuments, de la nature et des sites sur cette question-là.

Un commissaire (UDC) pense qu'il est capital d'entendre le colonel Nicolas Schumacher du SIS afin qu'il puisse donner des cas précis et pour bien comprendre la situation.

Un commissaire (MCG) soutient les deux demandes d'audition. Il se demande s'il faut faire venir quelqu'un du 144 qui s'occupe spécifiquement des transports ambulanciers.

Un commissaire (Ve) propose de prévoir l'audition du département en premier. En fonction de ce qui peut être entendu sur la législation actuelle, ça résoudra rapidement la suite des opérations.

Une commissaire (PLR) trouve que, lors de l'audition du département, il serait intéressant d'auditionner M. Gorce qui pourra apporter de point de vue de l'office cantonal du génie civil.

M. Favre indique qu'il est évident que M. Gorce et l'équipe des transports publics seront présents lors de l'audition du département. On peut envisager d'entendre l'office de l'urbanisme et la Ville de Genève.

Le président propose de commencer par une audition du département exclusivement et éventuellement, dans un deuxième temps, de demander l'audition du SIS, en spécifiant que la commission souhaite entendre le colonel Nicolas Schumachert, et une audition des TPG.

La commission accepte à l'unanimité les auditions du département, du SIS et des TPG.

Séance du 27 avril 2021

Audition du département

Analyse du PL 12713 sous l'angle juridique

M. Pavageau déclare qu'il va faire une analyse de pertinence juridique de ce PL 12713. La juriste du département a analysé la pertinence de ce PL et elle a relevé une difficulté par rapport aux lois concernées. Ce PL propose de modifier la loi sur les routes, or cette loi sur les routes parle du type de réseau routier, du type d'accès macro, mais on parle d'un accès général et pas d'un objet particulier. La juriste préconise de ne pas modifier cette loi parce que ce n'est pas l'accessibilité d'une plateforme tramway qui est en question mais qu'il s'agit de savoir si le réseau est accessible aux véhicules de manière générique.

La première préconisation est de ne pas intégrer dans le PL une modification de la loi sur les routes.

En revanche, le DI a fait une proposition de modifier la LCR. Il est proposé de ne pas toucher à l'art. 8A mais de le compléter par un article 8G qui viendrait préciser que « les véhicules d'urgence peuvent emprunter l'intégralité des voies réservées aux transports en commun, y compris les voies de tramway, lesquelles doivent être carrossables. En cas de circulation sur les voies de tramway, les véhicules d'urgence sont annoncés par des avertisseurs spéciaux ».

Analyse de l'opportunité de la proposition du PL 12713

M. Pavageau présente les avantages et inconvénients d'une végétalisation des plateformes de tramway. La végétalisation est une réponse adaptée aux

enjeux climatiques et aux stratégies sectorielles posées par le Conseil d'Etat. On peut, au travers de cette végétalisation, contribuer à la réduction du phénomène des îlots de chaleurs. La perméabilisation des sols est un élément non négligeable. La capacité d'accumulation de l'eau par cette plateforme permet d'éviter le rejet dans les collecteurs. L'équivalent d'eau collectée ne sera pas rejeté dans le réseau classique. Le temps que l'eau traverse la végétalisation implantée sur la plateforme, on limite le pic de saturation, ce qui fait qu'on n'est pas obligé de faire des réseaux plus importants. La végétalisation signifie la fixation du carbone.

En ce qui concerne le niveau sonore, le bruit émis est atténué par une plateforme en gazon. Il y a un élément de demande des riverains et des communes. Le côté espace vert sur la plateforme fait partie des composants d'amélioration de la qualité de l'espace public et ça facilite l'acceptabilité des projets auprès des riverains et des communes. On a de plus en plus de demandes des communes qui disent qu'elles ne veulent pas que du béton mais de plus en plus de végétalisation. Dans les prises de position lors des enquêtes publiques ou lors des recours, on a de plus en plus de demandes qui vont dans ce sens-là.

L'expérience montre qu'une fois l'objet végétalisé compris par l'automobiliste, il respecte mieux la plateforme engazonnée qu'une plateforme sur laquelle il peut rouler. On a tous l'exemple de l'extension du tramway d'Annemasse. Il y a eu deux mois de difficulté, mais depuis le mois de mars il n'y a quasiment plus d'incidents. Une fois cela en place, on sait qu'on n'a plus de droit d'y rouler et on n'a plus besoin de mettre des bornes pour dissuader les personnes de rouler sur les plateformes. Il y a bien entendu des points faibles. Il y a des dégâts et des coûts d'entretien.

Dans l'inconscient collectif, on est sur de la végétalisation et non pas de l'engazonnement mais ce n'est pas pour autant que c'est plus facilement carrossable. Le caractère carrossable est important pour la définition de l'offre. Quand un tramway est en panne, on ne peut pas le remplacer par un service de bus puisqu'il ne peut pas rouler sur la plateforme engazonnée, donc il faut bien regarder si des itinéraires permettent de rouler sur des rues parallèles. Cette question est récurrente depuis de nombreuses années et avec les TPG ils ont mené beaucoup d'expérimentation pour répondre aux attentes de végétalisation.

Plusieurs tests ont été faits sur la route de Saint-Julien. Les coûts d'entretien sont d'environ 40 000 francs par an pour une section de 350 m et l'OCGC doit financer régulièrement des dégâts. Les coûts de réparation sont de 40 000 francs par an. Au terminus P+R Bernex, on est sur un mélange de terre et de semis mis en place pour un retour d'expérience sans arrosage. Il y

a moins d'entretien, le résultat est positif et ce revêtement sera posé sur l'intégralité de l'extension qui sera mise en service jusqu'à Pailly. On avait essayé de faire un test avec des grilles végétalisées : une structure est posée et on vient remplir les alvéoles de terre.

Le résultat de cette expérimentation est négatif au niveau esthétique et c'est carrossable à très faible vitesse. Ils ont fait des essais de nuit avec des véhicules de secours pour voir la résistance et, avec un véhicule qui donne un coup de frein, les structures alvéolaires sont arrachées facilement. Il a été décidé d'abandonner cette technique. Pour le dire synthétiquement, ils constatent que le site végétalisé circulaire ne fonctionne pas. On constate qu'on ne pourra pas faire un site carrossable. On se retrouve face à un choix qui est d'interdire complètement le site végétalisé par rapport à la demande ponctuelle carrossable et de réparation.

La position du département est de ne pas donner suite à ce PL qui aboutirait à une interdiction complète de ce système. Ils pensent que, pour continuer à développer le réseau de transports collectifs, il faut mettre à disposition du département des outils qui permettent d'aller au bout de ces projets, sinon il y aura une opposition systématique des riverains et des communes qui vont dire qu'elles ne veulent plus du tout-béton. Ce n'est pas parce qu'on fait un tramway que la plateforme est 100% végétale. Il y a aujourd'hui plusieurs projets en cours. Sur le projet d'extension du tram vers Perly et Saint-Julien, il y a des tronçons avec du gazon et d'autres tronçons en enrobé.

Sur le projet des Terreaux-du-Temple, il y avait des demandes systématiques de mise en place de végétaux, mais le contexte ne le permet pas, donc il n'y aura pas de gazon. Il y a aussi un autre projet sur le Grand-Saconnex et là aussi, de concert avec la commune du Grand-Saconnex, il y aura des tronçons avec végétalisation et d'autres sans végétalisation.

Un commissaire (MCG) croit que la partie qui est sur la route de Saint-Julien n'est pas faite en treillis. Il demande si on a fait le même genre d'essais sur cette autre forme de pavage végétalisé comme celui de la route de Saint-Julien où c'est une sorte de quadrillage en béton.

M. Pavageau explique qu'il y a différentes sections entre le rondau de Carouge et le dépôt de Bachet.

Un commissaire (MCG) adhère aux conclusions de son préopinant. Il est évident que le système des grilles végétalisées sur la route de Saint-Julien ne peut pas résister.

M. Pavageau a mené des expérimentations avec des structures métalliques vissées dans la dalle de béton et ça ne marche pas plus.

Un commissaire (MCG) demande quel est le résultat lorsqu'on est dans une solution béton-gazon, donc avec des alvéoles au milieu des plaques de béton.

M. Gorce pense qu'un commissaire (MCG) fait référence aux pavés-gazon, qui sont des éléments alvéolaires en béton. Ces éléments permettent de supporter des charges assez lourdes et à des véhicules de manœuvrer. C'est fait pour des places de stationnement, mais dès lors qu'on a des véhicules lourds qui roulent comme des camions de pompiers et qui freinent, ce ne sont pas des éléments faits pour résister à ces sollicitations-là.

On n'a pas de solution technique qui permette pour des véhicules lourds à vitesse raisonnable de résister au freinage sans endommager la structure. Lorsque les véhicules freinent, il y a non seulement des dégâts, mais ça projette de la terre dans les rails de tram et l'intervention doit être immédiate pour rétablir la situation. Si on souhaite que des véhicules lourds puissent rouler sur des infrastructures de tram et en même temps les végétaliser, on n'a pas de solution technique qui permette de répondre à ce double objectif.

M. Pavageau explique qu'avec les pavés-gazon, on perdrait des avantages sur l'intérêt de la végétalisation et notamment au niveau du caractère perméable et acoustique.

Un commissaire (MCG) va pousser son investigation auprès de spécialistes sur les pavés-gazon. Il croit qu'on ne doit pas se tromper de débat. Il n'est pas question de faire de voies sur lesquelles les véhicules d'urgence roulent systématiquement. S'il comprend le sens de la proposition, c'est de permettre à ces véhicules en cas de congestion du trafic d'emprunter le tracé engazonné. Il estime que leur réflexion doit se porter sur la façon dont on obtient le meilleur compromis roulage et effet gazon. Il va se renseigner pour servir ce projet.

Un commissaire (PLR) demande s'il y a eu beaucoup de cas de figure avec des véhicules d'urgence qui auraient dû emprunter ces voies et se seraient embourbés, ce qui aurait causé des problèmes pour la santé des personnes secourues, notamment sur la route de Saint-Julien.

M. Pavageau répond qu'à cet endroit-là, il n'y a pas trop de contraintes car il y a une partie de la section où il y a deux pistes TIM par sens, donc le véhicule de secours avec sa sirène arrive à se frayer un chemin facilement.

M. Gorce ajoute qu'à sa connaissance, il n'y a pas eu de dégât sur la première section. Il y a des véhicules qui font demi-tour et qui en traversant le site végétalisé font des ornières qui doivent être réparées, ce qui engendre

des frais d'entretien. A sa connaissance, il n'y a pas de véhicule de secours qui sont restés bloqués sur ce secteur-là.

M. Pavageau explique qu'il n'y a pas de véhicule de secours qui s'embourbent. Il est arrivé exceptionnellement que des véhicules poids lourds avec remorque s'embourbent.

Un commissaire (PLR) souligne que les premiers signataires ont fait état de difficultés pour les véhicules d'urgence. Or il entend que ce risque n'a pas de raison de se matérialiser. Le risque pour le véhicule d'urgence est de saccager un peu la partie en herbe et d'augmenter les coûts d'entretien. Il comprend que le risque sur la vie des personnes à secourir n'existe pas. Il a l'impression qu'on vient avec un faux problème qu'il faut pondérer avec les intérêts des riverains en termes de bruit.

M. Pavageau répond qu'il peut arriver qu'une roue du véhicule de secours dépasse, ce qui fait ponctuellement des dégâts. Ça a un coût qui est à mettre en face des intérêts de ce type de solutions qui ne sont pas systématiques. En fonction du contexte, les architectes-urbanistes proposent des solutions.

M. Gorce indique qu'ils interviennent pour réparer la partie gazon une fois qu'elle a été endommagée, mais on ne peut pas dire quel type de véhicule l'a empruntée et s'il a fallu le dépanner. Il ne peut pas dire si des véhicules de secours ont été empêchés d'intervenir en raison de leur passage sur ces plateformes végétalisées. Les services de secours pourraient peut-être répondre à cette question.

Un commissaire (PDC) est favorable à la végétalisation à chaque fois que l'on peut. Sur la route de Saint-Julien, ceux qui font demi-tour traversent, mais pour s'embourber il faut qu'il y ait une forte pluie. Il a été sidéré par les coûts d'entretien et de réparation. Il se pose la question de la nécessité. Il ne remet pas en cause l'utilité du gazon.

M. Gorce confirme que ce tronçon est cher à l'entretien parce qu'il y a de nombreux dégâts tout au long de l'année. Le montant de 40 000 francs est un montant moyen qui peut varier d'une année à l'autre en fonction des dégâts constatés. Le secteur de Bernex sera moins coûteux à l'entretien. Un système différent a été retenu et permettra de diminuer les coûts d'entretien. Il ajoute que l'entretien d'un site végétalisé est plus cher que l'entretien d'un site en bitume traditionnel.

Un commissaire (PDC) demande si, sur la route de Saint-Julien, il n'y a pas des tonnes de terre végétale sous les rails.

M. Pavageau répond qu'entre le rail et le socle de béton, il y a une trentaine de centimètres, mais on ne met pas 30 cm de terre végétale directement.

Un commissaire (PLR) pense qu'il faut une discussion sur les coûts. Un rapide calcul l'amène à se rendre compte que, pour la variante sur la route de Saint-Julien, le coût au km si on rajoute les frais d'entretien et de réparation sont de 2,4 millions de francs sur 10 ans. Il demande à quel niveau de priorité est mis ce critère du coût d'entretien dans les différents projets de végétalisation.

M. Pavageau précise que l'OCGC est membre du pilotage de tous les projets et que cet élément est pris en compte dans l'analyse des coûts et dans les choix définitifs sur ces projets. Il précise qu'une plateforme en enrobé a aussi des coûts d'entretien et de rénovation mais que ce sont aussi les communes qui paient. Il faut relativiser le coût sur une section de 350 m. Avec la section en gazon à Lancy et à la ZIPLO, il y aura des effets d'économies d'échelle, car il n'y a pas d'arrosage.

La facture d'arrosage est la plus importante. Dès juillet, il y aura un retour d'expérience sur l'extension jusqu'à Bernex-Vailly.

Un commissaire (PLR) trouve que ça amène la question de l'économie de l'eau.

M. Gorce ajoute que le tronçon de la route de Saint-Julien est un tronçon test en matière de végétalisation et il a permis d'identifier des problématiques dont les coûts d'entretien font partie. Pour la prolongation du tram de Bernex, on va intégrer la question de l'arrosage afin d'avoir des solutions qui permettent d'avoir un site végétalisé avec des coûts d'entretien réduits. La question de l'entretien est évoquée dans la conception des projets.

Elle fait partie d'un ensemble de critères et, aujourd'hui, il y a un besoin d'avoir ces sites végétalisés pour la diminution des îlots de chaleur, pour la perméabilité du sol et afin de stocker de l'eau. Tous ces éléments sont intégrés dans les critères de choix et de faisabilité du projet. La question de l'entretien est prise en compte.

Un commissaire (PLR) souligne que c'est la pondération de ce critère qui fait la différence. Il comprend bien les aspects esthétique et urbanistique. Il se demande à quel degré on pose le critère d'entretien et si c'est un critère marginal ou prépondérant.

M. Pavageau répond qu'il n'y a pas de pondération mathématique pour la validation politique. C'est un ensemble de critères qui sont soumis et c'est une décision globale. Il affirme que ce n'est pas négligé par l'OCGC et les communes.

Un commissaire (Ve) rebondit sur les propos de M. Gorce par rapport à la tendance souhaitée par tous de rafraîchir la ville et de faire en sorte qu'on soit vers une ville qui est de moins en moins imperméabilisée. Une initiative va

être lancée pour réduire les surfaces revêtues. Il n'a pas l'impression que le gazon est une fin en soi, mais il y a des types de végétalisation qui sont très peu gourmands en eau, notamment la végétation extensive.

Là où tout se rejoint, c'est dans le moins d'entretien, plus de nature et de perméabilité. Il se demande s'il ne serait pas intéressant d'entendre l'office cantonal de l'agriculture et de la nature (OCAN) pour qu'ils expliquent comment ils abordent cette question-là. Il demande si les éléments proposés intègrent la vision de leurs collègues de l'OCAN ou s'ils pourraient apporter un éclairage complémentaire.

M. Gorce répond que la vision de l'OCAN est intégrée, car l'office fait partie de la direction des projets de tram. A l'office cantonal du génie civil, des spécialistes travaillent sur la mise en place de systèmes qui réduisent les coûts d'entretien et apportent une valorisation de la biodiversité. Tout cela se fait en coordination avec leurs collègues de l'OCAN.

M. Pavageau ajoute qu'ils travaillent sur ces revêtements sur les nouveaux projets, en particulier sur le tramway des Nations. Ils ont mandaté un laboratoire de l'HEPIA pour faire un essai avec de nouveaux types de végétalisation. Cette réflexion va se poursuivre notamment sur le tram des Nations en partenariat avec l'OCAN et l'HEPIA.

Un commissaire (Ve) comprend qu'il n'y a pas tellement de problèmes et que les choses évoluent dans une bonne direction. Il demande s'il ne faut pas faire évoluer rapidement la route de Saint-Julien vers quelque chose avec moins d'entretien et de moins dommageable.

M. Gorce répond que c'est un choix en termes de tests réalisés, de solutions proposées et un investissement à réaliser sur l'ensemble du tronçon. Pour l'instant, ils se sont concentrés sur les nouveaux projets de trams.

La présidente propose à la commission d'organiser les travaux. Elle a anticipé la proposition d'audition des TPG et demande si la commission souhaite toujours les entendre.

Un commissaire (MCG) s'adresse au département. Il demande s'ils ont poursuivi la possibilité de faire la traction par le sol comme ça se fait à Bordeaux.

M. Pavageau répond qu'ils ont analysé avec les TPG l'évolutivité du réseau de tramway genevois. On peut décider de passer sur un autre mode de traction, mais il y a aujourd'hui plus de 100 tramways qui ne peuvent pas fonctionner avec la technique de Bordeaux. Il faudrait les remplacer intégralement et ce n'est pas envisageable du point de vue financier. Il n'y aurait aucune autorité susceptible d'accueillir nos véhicules puisqu'on est dans un système métrique. La solution de Bordeaux nécessite une

infrastructure dans le sol, ce qui nécessite de casser la plateforme existante. En Europe occidentale, il n'existe pas de ville qui ait déployé un réseau de tramway électrique sans câble à partir d'un réseau existant.

Toutes les villes d'Europe qui ont fait ça n'avaient pas de réseau de tramway et avaient une feuille blanche. A Genève, on a un réseau historique très développé, donc la stratégie est le développement des bus TOSA.

Un commissaire (PDC) trouve que l'élément qui manque pour le PL 12713 est de savoir si, pour les ambulances, c'est un vrai problème ou pas. Il propose donc d'entendre le 144.

Un commissaire (Ve) rejoint son préopinant.

La présidente comprend que la commission ne souhaite pas auditionner les TPG, mais qu'il y a un besoin d'auditionner les services d'urgence. Elle demande si la commission souhaite la voter.

Un commissaire (MCG) a de la peine à comprendre certains raisonnements. On travaille sur le lieu de travail des TPG, c'est-à-dire les voies. Il ne comprend pas le fait de ne pas entendre les TPG sur un site qui les concerne au premier chef. Les TPG doivent être auditionnés, car il faut écouter les professionnels. Il demande qu'on maintienne l'audition des TPG.

Un commissaire (PLR) soutient les propos d'un commissaire (MCG) et pense qu'il faut auditionner les TPG et les services d'urgence pour savoir dans quelle mesure il leur est nécessaire d'utiliser les voies de tram.

Une commissaire (PLR) trouve intéressant d'auditionner les TPG.

La présidente comprend que la commission souhaite entendre les services d'urgence et les TPG pour le PL.

La commission accepte l'audition des TPG.

Séance du 4 mai 2021

Audition des TPG : M. Denis Berdoz, directeur général, et M. Frédéric Richard, responsable ingénierie infrastructures

M. Berdoz explique que, pour le PL 12713, M. Richard sera à ses côtés. Il s'est coordonné avec le DI qui leur a communiqué les informations qui ont déjà présentées à la commission, le but étant de ne pas redire la même chose.

La position des TPG est de constater que l'engazonnement des voies de tram a des avantages et des inconvénients. Les avantages c'est d'abord la fonction de climatiseur, c'est-à-dire de réduire la température au sol. Il y a aussi la question du filtre naturel pour l'air et pour l'eau et celle de la

perméabilité du sol. La question phonique est importante, car ça permet de réduire le niveau de bruit.

En termes de qualité de vue pour les riverains, c'est aussi un avantage esthétique. De leur point de vue, ça amène un surcroît de sécurité. En effet, cela permet une distinction claire entre les endroits où le tram et le transport individuel motorisé peuvent circuler. Sur les tronçons engazonnés qui existent, on constate que cette visibilité permet de répartir les flux et évite des véhicules qui vont par erreur sur les sites du tram.

Par effet de ricochet, l'engazonnement des voies de tram a un avantage sur la vitesse commerciale car, si la sécurité est meilleure et que le risque que des véhicules interfèrent sur la voie de tram est réduit, ça permet aux conducteurs d'adapter leur vitesse, de se rapprocher de la vitesse nominale et de rouler un peu plus vite.

Il y a aussi un certain nombre de désavantages : les coûts d'entretien sont plus élevés que pour une surface en dur et il y a l'inaccessibilité aux véhicules lourds et en particulier aux véhicules de secours. C'est un point reconnu. Sur cette question, ça ne permet pas aux TPG là où il y a des sites engazonnés de faire circuler leurs bus. En effet, quand on a une perturbation qui fait que les trams ne peuvent pas rouler provisoirement, on met en place des services de bus.

Si la voie de tram est carrossable, ça permet aux bus de passer précisément aux arrêts de tram mais, quand ce n'est pas le cas, il faut trouver des solutions alternatives. La position des TPG sur le PL 12713 est qu'il n'y a pas une seule bonne solution. Ils ne pensent pas que les futurs sites de tram devraient être engazonnés et ne pensent pas non plus qu'il faut exclure l'engazonnement. Leur approche est le pragmatisme et de décider segment par segment.

Il y a des endroits où la balance penche du côté de l'engazonnement et des endroits où la balance penche dans l'autre sens. Ils pensent qu'il faut garder les portes ouvertes et avoir la liberté, là où les avantages sont plus grands, de mettre de l'engazonnement et, là où les avantages sont plus faibles, de ne pas le faire. Vouloir obtenir une situation unique valable pour l'ensemble du territoire national ne semble pas être une approche suffisamment pragmatique pour être retenue.

Un commissaire (PLR) comprend de la prise de parole de M. Berdoz qu'il dit aux députés de faire confiance aux TPG et à l'Etat et que cette loi n'est pas nécessaire. Il demande s'il a bien résumé la position des TPG.

M. Berdoz répond qu'avec la prudence qu'il s'impose, du point de vue des TPG, il invite effectivement la commission à faire confiance aux TPG

ainsi qu'aux communes concernées et aux différents services de l'Etat. Il pense qu'il faut laisser les acteurs directement concernés juger de la situation au cas par cas et retenir la meilleure solution plutôt que de se retrouver avec le Grand Conseil qui a pris une décision unique valable pour des années.

Un commissaire (PLR) déclare qu'il a été étonné d'apprendre que le prix de l'entretien au m² d'une surface engazonnée était très conséquent. Il demande si ces coûts sont compensés par d'autres avantages pécuniaires. Il imagine que c'est un aspect dont les TPG doivent tenir compte dans le calcul global de ce qui est mis comme revêtement.

M. Berdoz répond que le coût d'entretien est effectivement un inconvénient.

M. Richard ajoute qu'ils ont une plateforme engazonnée avec un arrosage automatique sur la route de Saint-Julien et que ça coûte en frais fixes environ 20 000 francs par an. En fonction des intrusions de divers véhicules sur leur plateforme, les coûts de remise en l'état sont variables. Entre 2019 et 2020, il y a eu entre 10 000 et 35 000 francs de frais de remise en l'état.

M. Berdoz précise que ce sont les coûts pour le type d'aménagement avec arrosage automatique. Si l'on retient des solutions plus simples et sans arrosage, on arrive à réduire ces frais, mais au détriment de la qualité de l'espace vert. Il y a plusieurs solutions possibles et celle qui assure la meilleure qualité dispose de cet arrosage.

Un commissaire (PLR) demande si cela vient grever le budget des TPG et si les communes y participent.

M. Richard répond que c'est le budget du DI pour l'entretien et le renouvellement des infrastructures. Il précise que les communes n'y participent pas.

Un commissaire (Ve) a l'impression que les discussions sont en train de se réduire à la question : est-on pour ou contre du gazon sur la route de Saint-Julien ? On a eu une présentation détaillée de l'OCGC et de l'OCAN sur ce qui est en train de se passer et sur la végétalisation des voies de tram. Cette route de Saint-Julien coûte un peu cher, pose des problèmes et il semblerait que parfois une ambulance s'y enlise. Ce PL ne demande pas d'arrêter l'engazonnement, mais il dit qu'il y a des endroits où ça pose des problèmes pour les véhicules d'urgence. Il aimerait interroger les TPG sur cela et il demande dans quelle mesure les voies de tram posent des problèmes avec les véhicules d'urgence.

M. Berdoz indique que la route de Saint-Julien est un exemple, mais il y a d'autres tronçons en cours de réalisation. Le 4 juillet aura lieu la mise en service de la prolongation du tram 14 jusqu'à Bernex-Vailly qui compte des

secteurs végétalisés avec une technologie différente de celle qui est sur la route de Saint-Julien. Pour chaque segment d'une ligne, il faut étudier la situation locale. Si, juste à côté de la voie engazonnée, il y a une double ligne pour le transport individuel motorisé, c'est facile de prévoir que les véhicules s'écartent et de laisser la place pour qu'un véhicule d'intervention puisse passer ; on pourrait donc envisager l'engazonnement dans une telle situation. A d'autres endroits, il se peut qu'il n'y ait pas d'itinéraire bis et on considère qu'il est impératif que des véhicules d'urgence puissent passer, d'où l'importance de dire qu'il n'est pas nécessaire que partout les voies de tram soient utilisables par les véhicules d'urgence.

Ces véhicules d'intervention doivent pouvoir se rendre le plus rapidement possible sur n'importe quel point d'intervention. Par contre, selon les cas, ils ont besoin ou pas de passer par les voies de tram. Là où l'on peut faire autrement, il plaide pour un engazonnement, d'où l'approche proposée d'être pragmatique et d'examiner secteur par secteur.

Un commissaire (UDC) a une question au niveau de la sécurité. On a vu que, sur le tronçon de tram à Annemasse, il y a eu plusieurs déraillements en zone engazonnée. Il demande si, sur la route de Saint-Julien, il y a eu les mêmes problématiques que du côté français.

M. Berdoz répond que les problèmes rencontrés au début sur le secteur français, et qui ne sont plus actifs, ne concernaient pas des trams qui ne pouvaient pas circuler sur leur voie mais de nombreux véhicules qui étaient perdus, notamment car les GPS n'avaient pas été adaptés au territoire reconfiguré. Des personnes suivaient les indications de ce qui était précédemment une voie carrossable et se retrouvaient sur le site du tram. Les premières semaines, il y a eu de nombreux véhicules qui venaient par erreur et ont fortement endommagé les surfaces en gazon, ce qui obligeait à intervenir afin de pouvoir remettre le service de tram. Ils ont mis en place des mesures de signalisation voire de système au sol pour rendre les automobilistes attentifs à ce changement et, depuis, ils n'ont plus de problèmes. En ce qui concerne la route de Saint-Julien, de temps en temps des véhicules lourds passent et endommagent sans qu'il y ait eu des conséquences sérieuses.

M. Richard confirme qu'il n'y a pas eu de déraillement sur cette zone-là.

Un commissaire (S) revient sur la question de la sécurité par rapport à la situation actuelle. Le PL prétend que ces surfaces de gazon sont une source de danger parce que leur entretien empêche des véhicules d'urgence de venir secourir des personnes où qu'elles soient à des moments où on sait que chaque minute compte. Par rapport à cette allégation que ces gazons causent

un danger même indirect, il demande si les auditionnés peuvent affirmer que c'est faux ou mineur.

M. Berdoz pense que le SIS saura mieux répondre que les TPG. Si les services de secours ne passent pas par la voie de tram et qu'ils n'ont pas d'autre possibilité parce qu'il n'y a pas de chaussée adjacente, il en déduit qu'il y aurait un problème pour eux.

S'ils sont sur la voie de tram, il y a deux possibilités : dans le premier cas, ils passent, mais ils provoquent des dégâts légers ou lourds. Dans le second cas de figure, qui serait problématique, leur véhicule n'arrive pas à passer, mais il n'a pas connaissance de véhicules de services d'intervention qui ont voulu prendre une surface engazonnée, qui sont restés bloqués et qui n'ont pas pu remplir leur mission.

La présidente déclare qu'il n'y a plus de question des commissaires.

Séance du 11 mai 2021

Audition du D^r Robert Larribau, médecin responsable de la Centrale 144

D^r Larribau déclare qu'il a pris connaissance du PL 12713. Sur le fond, par rapport aux besoins des ambulances et des moyens sanitaires du canton, il y a annuellement 43 000 mouvements d'ambulances aller-retour sur le canton et 5000 mouvements de SMUR. Environ 20 000 de ces mouvements se font en priorité 1 pour des urgences vitales a priori ou avérées et ils ont un objectif de 10 minutes entre le décroché de l'appel et l'arrivée sur site en zone urbaine et de 15 minutes en zone périurbaine pour les interventions urgentes avec signaux prioritaires.

Pour correspondre aux directives de l'Interassociation de sauvetage suisse, ils devraient respecter ces délais pour plus de 90% des interventions en priorité 1. En 2015, ça n'était déjà pas le cas, c'est-à-dire qu'ils étaient à 80% des interventions qui respectaient ces délais. Ils sont en train de remesurer ceci pour les années 2016-2020. Il est favorable à permettre l'accès des voies de tram aux véhicules d'urgence parce que ça leur permettra de mieux tenir les délais d'intervention requis dans les normes actuelles.

Il profite de cette intervention pour demander s'il est possible de modifier l'article 8D de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière car l'art. 8D de cette loi fait une distinction qu'il juge incompréhensible entre les transports sanitaires (ambulances) et les véhicules d'urgence (pompiers ou police). Le « transport sanitaire » est un mauvais terme, car il s'agit de véhicules sanitaires qui ne transportent pas forcément des patients.

Il serait plus logique de reprendre la législation fédérale en mettant en titre « véhicules du service d'ambulance » et, dans le texte de ce nouvel article 8D, que « les véhicules sérigraphiés du service d'ambulance sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus », parce qu'aujourd'hui cet article-là mentionne que, pour les ambulances, ce sont les voies de bus et de taxis, alors que pour les autres véhicules d'urgence ce sont les voies de bus au sens général. Si on voulait être très précis, ça voudrait dire qu'une ambulance qui est chargée d'un patient n'a pas le droit de circuler sur une voie de bus qui n'est pas marquée taxi alors qu'un véhicule pompier ou policier a le droit de le faire lorsque c'est pour revenir à sa base.

Le président comprend que la demande de l'auditionné ne concerne pas l'article 8A.

D^r Larribau répond par l'affirmative. Il propose de corriger une incohérence. Dans le nouvel art. 8A, on parle de véhicules d'urgence et, dans les articles suivants, il y a une différence entre les véhicules d'urgence. Il précise qu'il a amené cette question-là auprès de la commission consultative de l'aide sanitaire urgente du canton de Genève qui soutient cette proposition-là, de même que la direction générale des HUG. Il s'agit de corriger une incohérence et de rendre l'ensemble du texte cohérent. L'art. 8A lui convient, mais ce que dit l'article 8D est incohérent avec le nouvel art. 8A. La législation fédérale est beaucoup plus précise sur ce qu'est un véhicule d'urgence.

Un commissaire (UDC) déclare qu'il est cosignataire de ce PL. Il a pris bonne note de la remarque du D^r Larribau et il proposera un amendement afin de corriger cette incohérence. Il relève qu'il n'a parlé que de 20 000 interventions en priorité 1 et d'un taux de 80%.

D^r Larribau répond qu'il y a 20 000 interventions urgentes avec signaux prioritaires sur les 48 000 interventions.

Un commissaire (UDC) relève qu'il a parlé d'un taux de priorité 1 de l'ordre de 80%.

D^r Larribau précise qu'il parlait du délai pour ces 20 000 interventions en priorité 1. Il faut respecter le délai de 10 ou 15 minutes dans 90% des cas.

Un commissaire (UDC) demande pourquoi ils n'arrivent pas à atteindre le seuil des 90%.

D^r Larribau répond que c'est parce que le temps de trajet est trop long. Une série de planifications ont été faites pour disposer les bases d'ambulances aux limites des zones urbaine et suburbaine mais, malgré cela, ça ne suffit pas.

Suivant les heures du jour et de la nuit, ils ont fait des travaux pour évaluer les causes. Une des causes est, que lors du retour à l'hôpital et suivant les heures du jour, on a des délais qui vont de 10 à 12 minutes au minimum et la même intervention sans signaux prioritaires met jusqu'à 50 minutes. Les délais dépendent principalement des flux pendulaires. Ces longueurs de délai sont liées à la circulation.

Un commissaire (UDC) demande s'ils utilisent les couloirs de bus.

D^r Larribau répond qu'ils sont utilisés de fait et que c'est dommage car c'est une situation qu'il faut normaliser. Les gens les prennent à leurs risques et périls. S'il y a un accrochage avec un autre véhicule dans ces couloirs de bus, ils peuvent se retrouver en tort.

Un commissaire (UDC) demande si, en utilisant ces voies de bus ou de tram, il y a déjà eu des accidents ou des problèmes lors des trajets.

D^r Larribau répond que, sur les 48 000 transports, il y a des accrochages toutes les semaines. Il estime qu'il y a un accrochage tous les deux jours. Il y a des accidents avec des ambulances qui engendrent des blessés. C'est plus rare, mais ça arrive en moyenne 5 à 7 fois par année ; c'est 60 fois plus élevé en situation d'urgence, donc on privilégie au maximum les transports sans signaux prioritaires car on sait que, quand on grille des feux rouges, le risque est beaucoup plus élevé.

Un commissaire (UDC) demande comment ça se passe lorsqu'ils grillent des feux rouges et qu'il y a des radars.

D^r Larribau répond qu'en situation d'intervention, ils dérogent à la loi sur la circulation routière de manière tout à fait légale. La centrale produit un justificatif. A Genève, il n'y a plus de mouvement d'ambulance sans mandat du 144 pour toutes les compagnies depuis 2015. Chaque fois qu'une ambulance roule, elle est mandatée par le 144.

Le président explique que les débats de la commission ont beaucoup tourné sur la question des voies de tram qui sont engazonnées. A ce stade, il comprend que le 144 n'a pas le droit d'emprunter les voies de tram qu'elles soient engazonnées ou pas.

D^r Larribau répond par l'affirmative, même si c'est le cas dans les faits.

Le président comprend qu'il y a une situation de fait qui est tolérée et que le 144 n'est pas autorisé à emprunter des voies de tram et de bus.

D^r Larribau répond qu'officiellement ce n'est pas autorisé. Dans le cadre de l'usage des signaux prioritaires, on peut déroger à la loi sur la circulation routière, donc ça comprend tout ça mais, hors usage des signaux prioritaires, on ne peut pas le faire.

Le président comprend qu'ils peuvent le faire avec l'usage des signaux prioritaires. Ça paraît logique que, s'il n'y a pas de signaux prioritaires, c'est qu'il n'y a pas d'urgence et, s'il n'y a pas d'urgence, il n'est pas nécessaire d'aller sur des voies de tram ou de bus. Quand il y a des signaux prioritaires, les ambulances et pompiers peuvent emprunter les voies de bus et de tram.

D' Larribau répond que la loi actuelle prévoit que, sans l'usage des signaux prioritaires, les pompiers et la police peuvent emprunter les voies de bus, ce qui n'est pas le cas pour les ambulances alors qu'elles transportent des patients. C'est là qu'il y a une incohérence sachant que leur objectif est d'essayer de limiter au maximum l'usage des signaux prioritaires, y compris pour des situations intermédiaires. Si on est dans ces heures limites, on va utiliser les signaux prioritaires alors qu'on ne devrait pas, mais si on ne les utilise pas on va mettre 50 minutes pour arriver aux HUG.

Le président demande si, pour lui, le PL a de l'intérêt car ça permettrait dans des situations hybrides d'éviter des trajets de 50 minutes et d'emprunter les voies de bus et de tram alors même qu'il n'y a pas de danger de mort afin d'accélérer le processus.

D' Larribau répond par l'affirmative, et il ajoute que cela a pour effet rochet de limiter l'usage des signaux prioritaires.

Le président explique que ce PL a essentiellement porté sur la question de l'engazonnement des voies de tram. Il lui demande si l'engazonnement des voies de tram est une problématique parce que ça a créé par le passé des situations mettant en danger des patients ou si ce n'est pas arrivé.

D' Larribau répond que c'est arrivé par le passé que des ambulances s'engagent sur des voies de tram engazonnées et s'embourbent. Il a 3-4 exemples de ce type-là. Si une voie de tram est engazonnée, les véhicules d'urgence ne peuvent pas passer par là, mais tout dépend de la configuration des lieux. S'il y a des accès parallèles qui sont libres, il n'y a pas de problème. Si par contre, c'est le seul moyen d'accéder rapidement à une zone difficile, ça peut poser un problème.

Le président souligne qu'il n'y a qu'une seule voie de tram engazonnée sur la route qui mène au Bachet depuis Carouge. Il y a des voies qui permettraient d'enclencher les feux et donc de se frayer un chemin entre deux colonnes de voitures.

D' Larribau répond que cet endroit est suffisamment large et très encombré le soir et le matin. A ce moment-là, on est peut-être limité dans l'accès, mais les situations qu'ils ont eues étaient des accidents lors desquels les véhicules se sont retrouvés embourbés. En ce qui concerne cette zone-là, il ne pense pas que ce soit un frein majeur pour l'intervention des

ambulances. Ça change si on décide de tout engazonner. Il imagine qu'il y a des moyens de stabiliser le gazon, mais il ne sait pas si ça peut suffire.

Un commissaire (Ve) remercie le D^r Larribau d'avoir signifié l'incohérence de l'art. 8D. Il demande combien pèse une ambulance. Ce qui est dit dans la loi, c'est que toutes les voies de tram sont carrossables et que leur accès doit être garanti aux véhicules d'urgence, ce qui est catégorique. On pourrait imaginer une notion intermédiaire en disant qu'elles sont en général carrossables, ce qui permettrait un peu plus de souplesse. Par exemple à la route de Saint-Julien, on pourrait imaginer que l'entreprail soit végétalisé et que le roulement soit en dur. C'est ce côté absolu qui est discuté dans cette commission. Il a compris que les enlissements à la route de Saint Julien étaient dus à des erreurs d'appréciation des collaborateurs plutôt qu'un problème réel.

D^r Larribau répond que les ambulances pèsent entre 4 et 7 tonnes. Ils ont aussi des véhicules légers de tourisme qui pèsent moins de 3,5 tonnes. Au niveau des immeubles, il a vécu une ou deux fois des situations où les ambulanciers devaient se positionner à un endroit précis par rapport à l'immeuble et se sont retrouvés embourbés. Il pense que, du côté des pompiers, il y a plusieurs solutions.

Un commissaire (Ve) comprend que des solutions techniques qui permettraient le roulement seraient satisfaisantes, mais il faudrait prendre en compte cet élément sur des axes très chargés.

D^r Larribau répond que ça lui semble tout à fait cohérent comme cela.

Audition du colonel Nicolas Schumacher du SIS

M. Schumacher remercie la commission de l'auditionner au sujet du PL 12713. Il souligne l'importance des voies de tram, de bus et de taxi pour le SIS pour ses engins de sapeurs-pompiers et ses ambulances. Ils évoluent dans des conditions de circulation compliquées à plus d'un titre. C'est au SIS de s'adapter mais jusqu'à un certain point en termes de délais d'intervention. Le délai d'intervention est un souci personnel, car c'est une pression pour eux de pouvoir arriver dans les 10 ou 15 minutes en fonction de la zone d'intervention. Ces problèmes de circulation sont complexes, par exemple avec la création de zones 30.

Les entraves à la circulation pour faire respecter ces zones rendent difficile le passage entre des aménagements urbains qui limitent le passage de véhicules et notamment de poids lourds. Il ajoute qu'il y a le passage dans ces zones de nombreux piétons qui ont par exemple des écouteurs et ne les entendent pas. C'est une difficulté d'évolution pour les services de secours.

Les voies de tram permettent souvent de franchir les bouchons pour évacuer une zone encombrée. La grande crainte est d'être pris dans une file de voitures. On pourra laisser les sirènes, mais quand la file fait 150 m de longueur on coupe les sirènes et on attend que le feu passe au vert, car il est impossible de franchir des bordures sur les trottoirs qui risquent de détériorer les pneus des véhicules. Les voies de tram ou de taxis leur permettent de passer outre ces axes principaux. Il prend l'exemple du tronçon entre le P+R et le rond-point de Vailly à Bernex, où on se retrouve dans une file de véhicules en direction de Bernex ; si une personne est bloquée sous le tram, on va devoir prendre le matériel, piquer un sprint entre les voitures sur plusieurs dizaines de mètres car le véhicule sera bloqué.

On ne peut pas passer sur les voies de tram et les bordures sont tellement hautes qu'on ne peut pas les franchir. Il y aurait éventuellement la piste cyclable sur laquelle on pourrait déborder, mais ça pose des problèmes de sécurité. Ils ne sont pas contre un changement sur ces éléments en vigueur, mais ils sont très inquiets de maintenir ces délais d'intervention, de ne pas être bloqués dans une file de voitures, et les voies de tram sont souvent salutaires pour éviter cette problématique-là.

Le président relève qu'il parle de l'accessibilité de ces voies de tram et qu'il a évoqué Bernex. Il demande quelle est la problématique.

M. Schumacher répond que c'est la problématique de pouvoir rouler sur les voies de tram, sauf qu'à Bernex c'est du gravillon qui les empêche de rouler sur les voies de tram. Ils ne sont pas contre des aménagements des voies de tram ou de l'engazonnement, mais il faut qu'ils puissent rouler avec des poids lourds qui font entre 30 et 40 tonnes. La problématique qui l'inquiète également est celle de l'auto-échelle. Par exemple à la rue de Carouge, si les voies de tram étaient impraticables, on ne pourrait plus dresser l'échelle. Il faudrait qu'on puisse poser des vérins sur les voies de tram pour effectuer des sauvetages en façade dans une rue qui est complexe comme la rue de Carouge où il y a des théâtres, des centres commerciaux, des immeubles de plusieurs étages et il faut pouvoir garer un véhicule au milieu de la rue pour accéder aux étages.

Il n'est pas opposé à l'idée de mettre du gazon, mais il faut trouver un système qui permette de rouler et de garer des véhicules dessus. Ils ont pu faire des essais notamment au Bachet-de-Pesay où il y a une bande engazonnée. Ils ont posé différents types de grilles et, durant une nuit, en passant avec une auto-échelle, toutes les plaques ont été arrachées. Le camion est embourbé et c'est impraticable pour les véhicules lourds.

Un commissaire (PLR) partage les inquiétudes de son préopinant. Il demande si M. Schumacher est sollicité lorsqu'il y a des modifications du revêtement des voies de tram ou de bus. Il demande s'il a cartographié les endroits difficiles où il faudrait amener des modifications.

M. Schumacher répond, en ce qui concerne les sollicitations, que le bureau des opérations lui a expliqué que parfois on leur demande un avis qui n'est pas péremptoire et on en tient compte ou pas et pas pour tous les cas. Au niveau de la cartographie, le capitaine qui s'occupe du bureau lui a dit avoir référencé certains nœuds problématiques et pour lesquels il faut maintenir les accès pour les véhicules lourds de secours.

Un commissaire (PLR) partage son étonnement face au manque de concertation qu'il y a entre les autorités et le SIS.

Un commissaire (Ve) indique qu'il existe aujourd'hui des voies d'accès spécifiques pour les pompiers. Il demande s'ils rencontrent des problèmes ou pas pour ces pistes d'accès. Il ne voit pas comment ils peuvent caler leurs véhicules sur les voies de tram sachant qu'il y a des lignes aériennes.

Il demande si, depuis les tests qui ont eu lieu sur la route de Saint-Julien, les revêtements ont été changés et si ceux qui sont mis en place aujourd'hui sont plus convaincants.

M. Schumacher répond qu'il y a souvent des grilles-gazon qui sont posées sur les voies d'accès aux immeubles. Dans les endroits où ils ont effectué un dallage sous les grilles-gazon, ils peuvent rouler aisément et caler les échelles. Il y a des accès d'immeuble où il y a des problèmes, c'est-à-dire qu'en manœuvrant avec le camion on arrache la grille-gazon car elle n'a pas été correctement fixée au sol. La grille-gazon est un type de construction sur lequel on peut rouler malgré l'herbe pour autant que le sous-sol soit correctement conditionné. En ce qui concerne le calage des véhicules au niveau des lignes aériennes, il y a des endroits où c'est une toile d'araignée et on doit caler le véhicule à cheval, soit entre la piste côté gauche et le milieu de la voie de tram, soit de l'autre côté et naviguer avec l'échelle entre les lignes de tram.

Pour ce genre d'intervention, le piquet des TPG vient sur place et on demande la coupure de la ligne électrique. Il y a cette problématique-là avec les arbres. Il rappelle qu'il y a une directive cantonale en matière de construction qui fixe des espaces entre les bâtiments et les arbres pour avoir la meilleure accessibilité possible avec les échelles. On demande aux régies d'entretenir ces arbres et ça se fait assez correctement à l'heure actuelle. Des tests ont eu lieu il y a 5 ou 6 ans sur la route de Saint-Julien, pour voir quel type de revêtement pouvait supporter le poids d'un véhicule lourd. Ils sont

passés avec une auto-échelle qui fait 17 tonnes et depuis ils n'ont pas fait d'autres tests.

Un commissaire (Ve) demande si, pour les différents types de revêtement, ils n'ont pas un bilan meilleur ou moins bon selon les typologiques. M. Schumacher répond que ce n'est pas le cas depuis que ces tests ont été effectués.

Un commissaire (PDC) peut imaginer que les sites propres pour les transports en commun ne sont pas forcément les constructions les mieux adaptées pour passer avec des véhicules de 30 ou de 40 tonnes. Il demande où sont situés les gros problèmes.

M. Schumacher répond qu'en l'état l'accessibilité des voies de tram et de bus est positive, car on a accès quasiment partout. Ce qui les inquiète un peu ce serait une modification de ces possibilités d'accès dans le futur ou dans le cadre des nouvelles constructions, par exemple à Bernex dans le cadre de l'extension des voies de tram.

Le réseau actuel leur convient très bien, car la quasi-totalité des axes sont praticables et ce sont des passages qui fonctionnent bien tels qu'ils sont maintenant. Il précise que leurs véhicules vont de la petite voiture d'une tonne jusqu'à l'auto-grue qui fait 48 tonnes.

Un commissaire (PDC) demande si, pour le SIS et jusqu'à aujourd'hui, la bande herbeuse située à la route de Saint-Julien n'est pas un problème majeur.

M. Schumacher répond qu'en l'état, si on n'a que ce petit bout de tronçon qui est végétalisé, ça va jouer. On va éviter cet axe quand on peut l'éviter et on privilégie les grands axes accessibles. On a des axes privilégiés pour sortir de la ville ou y rentrer, autrement dit une sortante et une pénétrante.

Un commissaire (UDC) rappelle qu'on va avoir un nouveau tram sur Bernex et on a l'impression que ce qui a été construit va péjorer beaucoup de choses, puisqu'on va se retrouver avec une seule voie réduite et étroite et, le cas échéant, il relève que le SIS devra peut-être enjamber la piste cyclable avec ses véhicules. Il demande si le SIS a été consulté par le département et les TPG pour participer et donner son avis au niveau des revêtements. Une partie de ce nouveau tronçon sera engazonné à Vailly. Il demande si, le cas échéant, ils ont l'intention d'aller faire des tests sur ce qui est prévu, car s'il y a un accident l'accès à la Champagne sera complètement bloqué.

M. Schumacher répond que l'Etat leur a demandé leur avis, donc ils ont expliqué qu'ils doivent pouvoir franchir le secteur entre le P+R et le rond-point de Vailly sur les voies de tram. A sa connaissance, ils n'ont pas été questionnés par les TPG. Concernant les essais pour la zone engazonnée,

ils ont déjà expliqué à plusieurs reprises qu'ils étaient disponibles pour ces essais, mais il faut qu'on les invite et que l'on prévoie du roulage de véhicule lourd avant de faire les essais.

Un commissaire (Ve) comprend que la crainte est liée aux développements futurs de la nouvelle manière de faire des voies de tram végétalisées en particulier à Bernex et il a compris que ce revêtement en gravier n'est pas idéal. On a entendu le DI et en particulier l'OCGC sur des effets qui permettent de superposer la végétation et l'option carrossable. Indépendamment de Bernex, il demande s'ils ont eu des présentations à ce sujet sur ce qui est en cours.

M. Schumacher répond qu'ils n'ont pas eu de présentation sur ce qui est en cours. Il rappelle que le SIS est à l'entière disposition pour faire des tests, pour discuter et essayer de trouver des solutions pérennes qui puissent convenir au plus grand nombre et aller dans le sens voulu avec la végétation sur les lignes de tram et dans le respect des missions des services de secours sur le canton. A titre personnel, c'est une question qui l'intéresse particulièrement et il a suivi ce qui s'est fait à l'étranger. Pour la plupart des autres grandes villes, on a entre 2 et 3 pistes carrossables à côté d'une ligne de tram totalement engazonnée, ce qui permet aux véhicules de se mettre de côté pour laisser passer les véhicules de secours.

Un commissaire (MCG) demande s'il pense qu'il serait utile d'avoir un groupe de travail qui réunisse le SIS, le département et les TPG. Il pense que cela manque à l'heure actuelle et que ça pourrait aider dès la conception des projets.

M. Schumacher pense que la création d'un groupe de travail qui réunirait à la fois les décideurs techniques de ces installations et les utilisateurs dans le cadre des urgences serait la bienvenue. C'est un problème qui lui tient à cœur. En ce qui concerne Bernex, c'est un secteur en termes de sauvetage de personnes qui couvre toute la Champagne. La route de Chancy est un axe clé qu'ils doivent desservir au même titre que les autres régions du canton.

Le président indique que les commissaires doivent savoir s'il faut légiférer ou pas. A ce stade, il y a la possibilité de venir avec de l'herbe ou d'autres revêtements. Il demande si on doit interdire cette possibilité ou si, en bonne intelligence entre les services de l'Etat, les SIS et les TPG, on peut avoir confiance dans le fait qu'une solution adaptée va être mise en œuvre que ce soit pour les rails de tram à Bernex ou ailleurs. Il demande si ce travail en bonne intelligence va pouvoir avoir lieu à l'avenir ou s'il conviendrait d'interdire certains revêtements dans la loi.

M. Schumacher croit au groupe de travail en bonne intelligence, mais il pense que, pour des questions aussi importantes qui touchent à la sécurité des habitants du canton quant aux grands axes, il faut un texte formalisé qui n'interdit pas tous les revêtements mais qui stipule qu'on doit pouvoir franchir ces revêtements avec des véhicules lourds en urgence uniquement. Sans parler du type de revêtement.

Un commissaire (PLR) relève que M. Schumacher a dit qu'il avait un rôle consultatif dans ce qui a été décidé. La bonne intelligence qu'on aurait souhaitée et qui aurait paru naturelle entre les autorités et le SIS n'a pas eu lieu. Par conséquent, comme garants de la sécurité publique, on doit légiférer.

Il pense que mettre du gazon sur des voies de tram est un peu excessif et qu'il faudrait avoir un revêtement qui puisse être utilisé par le SIS. Il est favorable à une législation qui rende obligatoire que les transports du SIS puissent s'effectuer pour la sécurité des concitoyens.

Une commissaire (S) a une question par rapport aux autorisations. Elle demande qui prend les décisions et si c'est l'inspectorat cantonal du feu qui les consulte ou si c'est d'autres services du canton. En ce qui concerne les emplacements pompiers au pied des immeubles, elle pense qu'il y a des règles qui stipulent qu'il faut qu'il y ait des dalles en béton pour assurer une stabilité. Elle demande si c'est bien le cas et qui vérifie que c'est conforme.

M. Schumacher répond que l'OCPPAM a aussi son mot à dire ainsi que la police du feu, qui peut indiquer les directives en la matière pour les immeubles. Pour les grands axes routiers, il ne sait pas si l'OCPPAM et la police du feu sont interpellés ou pas, car ça ne concerne pas un objet sur lequel la police du feu intervient. Concernant les accès pompiers au pied des immeubles, la police du feu intervient et applique une directive précise qui règle le positionnement des arbres et le type de revêtement pour garantir l'accès aux engins lourds du SIS.

Un commissaire (Ve) demande s'il y a des endroits particuliers à Genève où il devrait y avoir des aménagements spécifiques de franchissement qui permettraient aux véhicules lourds de passer. Il demande s'il y a une carte ou un répertoire de ces lieux problématiques à Genève.

M. Schumacher répond qu'il doit se renseigner auprès du bureau des opérations pour savoir s'ils tiennent des cartes. Ils ont plutôt connaissance de particularités sur certains endroits du canton. Il peut se renseigner pour une réponse.

Un commissaire (Ve) demande, dans le cas où il y aurait ce genre de situations, quel serait leur interlocuteur pour adapter la situation ou le projet.

M. Schumacher explique qu'en ville de Genève ils ont eu des soucis notamment par rapport à des angles de trottoirs qui empêchaient des franchissements. On regarde avec le service du génie civil de la Ville et on prend contact avec les différents services chargés de ces aménagements afin de les informer de ces problématiques, mais parfois il n'y a pas de résultat derrière.

Un commissaire (Ve) trouve qu'il serait intéressant de savoir quelle suite est donnée et si la problématique est solutionnée.

Séance du 18 mai 2021

La présidente déclare que la commission est arrivée au bout des auditions. Elle cède la parole au département pour une présentation.

M. Favre cède la parole à M. Pavageau pour une présentation. En ce qui concerne l'affaire relative aux ambulances qui ne peuvent pas utiliser les voies réservées aux transports publics, il va faire un historique de l'évolution de la loi en la matière tout en proposant une manière de corriger ces éléments sachant que ça fait partie de l'état d'esprit du PL de dire qu'il faut améliorer la situation sur les services d'urgence. Il confirme qu'à l'heure actuelle, il n'y a pas de solution qui permette d'assurer une carrossabilité suffisante des voies engazonnées. Ils ne peuvent donc pas recommander de voter le PL tel qu'il est prévu, car cela voudrait dire que c'est la fin du gazon à Genève.

M. Pavageau explique que, lors de l'audition du colonel Schumacher, il y a eu des inquiétudes sur la manière dont on était arrivé au projet de Bernex. Il souhaite faire un rappel de la façon dont on en est arrivé là et, justement, c'est un exemple qui illustre très bien la pesée des intérêts. Il montre un plan d'aménagement et indique qu'il y a le positionnement du P+R. Sur la première partie du tronçon, il y a toujours deux voies par sens, donc le camion n'aurait pas été bloqué. Sur la deuxième section, en s'éloignant vers Chancy, c'est une voie par sens et des bandes cyclables avec une bordure en biais, parce qu'en cas d'urgence un véhicule peut se déporter pour laisser passer comme il le ferait en ville.

Il rappelle également que ce projet était initialement latéral et que la commune s'était opposée à ce projet et avait exigé que ce soit central et en gazon. Quand on fait un projet de tramway, on est dans une recherche d'équilibre et de compromis. Ce projet a été conçu et soumis à enquête publique en 2011-2012, le schéma qui avait été concerté avec les services de secours se faisait en parallèle du boulevard des Abarois qui était clairement identifié comme le lieu d'utilisation des services de secours. Cet équilibre avait été trouvé avec différentes structures. Aujourd'hui, en 2021, on a des

difficultés qui n'avaient pas été prévues au moment où le projet a été conçu. Il y a donc deux pistes pour voitures, la bordure est franchissable à basse vitesse.

En ce qui concerne les projets en cours, ils sont élaborés en collaboration et ils ont mené un travail commun avec le service des incendies pour le projet du Grand-Saconnex. La commune du Grand-Saconnex veut vraiment quelque chose de très qualitatif dans son cœur de village, donc on a convergé sur la possibilité de faire une plateforme engazonnée. Ce travail a été fait en collaboration avec les services de secours en leur demandant comment ils feraient pour y accéder. Ce n'est pas un itinéraire principal pour le SIS vu que la direction est à Ferney. Pour l'aéroport, ils ont une station dédiée et en revanche, pour aller vers les communes de Chambésy ou de Collex-Bossy, ils ont identifié avec les services de secours des itinéraires routiers qui permettent de garantir cet accès, soit depuis Louis-Casaï, soit par la route des Nations.

Cela illustre le travail d'échange qui est nécessaire et c'était un équilibre à trouver. On souhaiterait que la commission n'interdise pas systématiquement un choix parce qu'il y a des demandes environnementales, des demandes en termes d'acoustique et l'acceptabilité par les riverains voire des communes qui elles-mêmes financent les services de secours.

M. Gorce explique qu'aujourd'hui, par rapport au PL, l'obligation de laisser le passage sur les voies de tram aux services de secours va de facto empêcher la réalisation des sites engazonnés, car on n'a pas de solution technique qui permette la combinaison des deux. Si l'obligation de leur offrir un accès est systématique, on ne pourrait plus réaliser de sites végétalisés qui font partie des demandes. L'acceptabilité du projet de tram de Bernex reposait sur des exigences de végétalisation du site.

M. Favre indique que l'intention du PL n'est pas d'interdire l'engazonnement, mais on n'a pas de solution pour garantir la carrossabilité, et le libellé tel qu'il est proposé fait qu'on n'aurait plus du tout de possibilité alors que c'est un jeu d'équilibre plus complexe.

M^{me} Aboun-Gabbaï explique qu'en 2015, le PL 11324 proposait d'ouvrir les voies de bus munies du marquage TAXI aux seuls véhicules de police. Au cours des débats, il y a eu des demandes pour que ce soit étendu aux véhicules sanitaires et SIS. Puis, il y a eu l'abandon pour la police de la référence au marquage TAXI de sorte qu'elle puisse bénéficier de toutes les voies de bus. Par la suite, ça a été le cas pour les véhicules SIS et, à la fin des débats, la situation des véhicules de secours n'a pas vraiment été traitée et

l'article tel qu'il a été proposé d'ouvrir les voies de bus munies du marquage TAXI aux véhicules de secours est resté tel quel.

Il n'y a pas plus d'explications que cela. Les débats se sont plus concentrés sur les véhicules SIS et de police et la mention munie du marquage TAXI est restée pour les véhicules sanitaires. M. Favre ajoute qu'il y avait déjà eu une première ouverture des voies de bus au transport professionnel de personnes handicapées. Ensuite, il y a eu des demandes émanant d'autres entités souhaitant bénéficier du même droit. L'avantage des voies de bus marquées TAXI est qu'il y a déjà des feux pour les taxis et on peut franchir la ligne. Il y a eu un peu de surenchère et, en plénière du Grand Conseil, la notion de voie de BUS-TAXI a été gommée pour le SIS et la police. On s'est retrouvé à devoir modifier tous les marquages sur toutes les voies de bus, pour permettre à la police de franchir légalement les lignes.

A partir de là, la divergence entre le SIS et la police n'avait plus lieu d'être. Pour le transport sanitaire, il suffirait de corriger dans la LaLCR l'article en question pour leur donner également cette ouverture. On pourrait également modifier la LaLCR pour ouvrir les voies de bus à des services supplémentaires, notamment pour les dépannages des signalisations lumineuses. S'agissant des services d'ambulance, ils pourraient utiliser toutes les voies de bus avec ou sans feux bleus. Par contre, pour les voies de tram, il y a un manquement dans la législation genevoise qui existe dans la législation fédérale.

M^{me} Aboun-Gabbai explique que le droit fédéral exige, pour circuler sur les voies de tram, d'actionner les feux avertisseurs. Il y a un traitement différencié entre les voies de bus et celles de tram. Pour circuler sur les voies de bus, on doit être un bus en trafic de ligne ou il doit y avoir un signal ou une marque au sol. Par contre, pour circuler sur les voies de tram, il faut actionner les feux bleus et, au niveau cantonal, on n'a pas le pouvoir d'ôter cette obligation.

M. Favre précise qu'on rajouterait cette mention qui ouvrirait aux ambulances avec feux les voies de tram.

M^{me} Aboun-Gabbai relève que la commission a proposé dans le PL que ce soit un art. 8A et que tous les articles existants soient décalés. Or ce n'est pas bon de retoucher à la numérotation déjà existante en légistique et, comme la circulation sur les voies de bus est déjà traitée dans les art. 8B, 8C et 8D pour les véhicules d'urgence, il serait plus opportun de créer un art. 8G (nouveau) qui traiterai uniquement de la circulation sur les voies de tram moyennant l'actionnement des avertisseurs.

M. Favre ajoute qu'il y a une autre proposition. Quoi que la commission fasse avec le PL, il ne semble pas judicieux de modifier la LRoutes et la LaLCR.

M^{me} Aboun-Gabbaï explique que l'art. 3B qui est touché dans le PL porte sur l'organisation du réseau routier et définit quel type de transport (trafic motorisé public/privé, TC, transport professionnel) peut circuler sur quel type de réseau (primaire, secondaire, de quartier). La proposition faite dans le PL n'a donc pas sa place à cet article. En effet, c'est plus une question d'aménagement (voie de tram carrossable) et la question des véhicules d'urgence sur les voies de tram est une question d'accessibilité, donc cela aurait a plus de sens de l'introduire uniquement dans la LaLCR.

La proposition du D^r Larribau concernant la terminologie était que la notion de transport sanitaire soit remplacée par celle de service d'ambulance. Dans la loi fédérale, c'est bien la notion de service d'ambulance – mais également celle de service de santé – qui apparaît et elle est d'avis que la modification pourrait être approuvée.

M. Favre indique qu'avec ces amendements, ça permettrait d'améliorer et de clarifier l'accessibilité des réseaux existants. Il reste la question de la carrossabilité de l'ensemble des voies et de l'engazonnement.

Un commissaire (PLR) en déduit qu'il n'y a plus de distinction entre les voies de bus usuelles et les voies de bus avec mention taxi pour le SIS et la police.

M^{me} Aboun-Gabbaï confirme cela.

Un commissaire (PLR) comprend que c'est en raison des aléas de la vie parlementaire que les véhicules sanitaires ont été exclus.

M. Favre répond qu'à la base il n'y avait pas de volonté d'ouvrir autre chose que les voies de taxi. Puis le parlement a décidé d'aller un cran plus loin à la dernière minute et le reste n'a pas suivi.

Un commissaire (PLR) comprend que, depuis lors, on vit bien avec cela et qu'il n'y a pas de volonté de la part des TPG et du département de limiter l'accès à ces voies de bus et que, si on ajoutait en plus les ambulances, ça permettrait de faciliter leur déplacement.

M. Favre répond que, si on interrogeait les TPG, ils ne seraient pas enchantés. Par rapport à la volonté d'améliorer la situation des services d'urgence, autant le faire sur les éléments où on peut le faire simplement et, à ce moment-là, ils n'auraient plus besoin de mettre les feux bleus.

Un commissaire (PLR) ne comprend pas pourquoi ils souhaitent modifier la LRoutes car, s'il y a des feux bleus, les véhicules peuvent y aller.

M^{me} Aboun-Gabbaï répond que c'est une redite du droit fédéral. On ne voulait pas gommer l'article tel que proposé dans le PL, mais il est vrai qu'on reprend ce que dit le droit fédéral. A partir du moment où on actionne les feux bleus, on peut utiliser les voies de tram.

M. Favre précise que ça permet *de facto* de limiter l'utilisation des voies de tram.

Un commissaire (Ve) comprend qu'on ne peut pas faire des voies engazonnées carrossables pour des véhicules qui roulent à toute allure, mais la nouvelle manière de faire des voies engazonnées permet d'être semi-carrossable, donc le véhicule qui active ses feux bleus pourrait exceptionnellement rouler.

M. Favre souligne que ça peut coûter plusieurs dizaines de milliers de francs et ils le font déjà. On ne peut pas admettre que c'est faisable en tant que tel, sinon ça veut dire que c'est la fin du gazon à Genève.

M. Gorce indique que, selon les essais qui ont été faits, lorsque le véhicule freine, il arrache le gazon. S'il roule à une allure modérée, ça fonctionne, mais il y a des endommagements avec le risque de bloquer la voie de tram.

Un commissaire (MCG) demande si les feux bleus vont forcément de concert avec la sirène.

M. Favre prend note de cette question pour y répondre la semaine prochaine.

Audition du 1^{er} juin 2021

Le président indique que la commission poursuit ces travaux sur ce PL. Il a eu un contact avec M. Favre sur ce PL et lui a suggéré de présenter les adaptations légales pour tenir compte des problématiques juridiques évoquées en étudiant ce PL et exposées par le service juridique. Il propose au département d'exposer les amendements qui pourraient être votés par la commission.

M^{me} Aboun-Gabbaï indique qu'elle va présenter les recommandations de l'OCT suite à leur dernière intervention. Une des modifications apportées serait à l'art. 8D. Aujourd'hui, c'est un article qui porte sur les véhicules de transport sanitaire. Suite à l'audition du D^f Larribau, qui avait souhaité que la notion de transport soit modifiée au profit de « service d'ambulances », le titre de l'article ainsi que le corps de l'article seraient changés.

Ils proposent de supprimer la mention « munies du marquage TAXI » pour qu'il y ait une égalité de traitement avec les véhicules de police et du SIS.

Le président rappelle qu'on s'était rendu compte que, dans le traitement de la loi qui date 2013, il y a eu un ajout de la mention « munies du marquage TAXI » qui défavorisait les ambulances par rapport aux autres véhicules d'urgence.

M^{me} Aboun-Gabbaï explique que le PL de l'époque ne portait que sur les véhicules de police et, en cours de débat, il y a eu une demande d'ajout pour les véhicules du SIS et pour les véhicules sanitaires. Toutes les trois catégories avaient une permission de circuler sur les voies de bus munies du marquage TAXI. D'autres amendements sont intervenus pour enlever la mention « munies du marquage TAXI » pour la police et le SIS et ça a été oublié pour le transport sanitaire. L'autre modification apportée est à l'art. 8F qui traite des dépanneuses commandées par la police et on y a ajouté les véhicules d'intervention pour feux de signalisation pour assurer une maintenance rapide lorsque les feux de signalisation sont en panne.

M. Favre rappelle qu'il avait été dit que le département viendrait avec un amendement profitant de la modification de cette loi pour constater qu'il y avait eu un amendement concernant le Léman Express et les dépanneuses de la police. Ils ont constaté dans leur service qu'ils seraient bien aussi d'utiliser les voies de bus lorsqu'il y a des problèmes de feux de signalisation, d'où la proposition de cet article 8F.

Un commissaire (MCG) demande si la police municipale a aujourd'hui le droit d'emprunter les voies de bus et de tramway.

M^{me} Aboun-Gabbaï répond par l'affirmative. Les véhicules sérigraphiés de la police municipale sont intégrés à l'art. 8B et peuvent emprunter les voies réservées aux bus. L'art. 8G est un nouvel article qui donnerait l'accessibilité aux voies de tramway et autoriserait les véhicules de police, du SIS et des services d'ambulances à utiliser les voies de tram moyennant l'actionnement des avertisseurs spéciaux qui est une exigence fédérale. Les avertisseurs spéciaux sont les feux bleus et l'avertisseur à son, et les deux doivent être actionnés simultanément.

M. Favre précise que cet article est simplement un rappel de la loi fédérale qui impose les deux avertisseurs pour l'utilisation des voies de tram. Vu que l'art. 8B traite de la police, que l'art. 8C traite des véhicules du feu et que l'art. 8D traite du service d'ambulances, ils précisent que pour ces trois types de véhicules le droit fédéral doit être respecté.

Cette disposition ne peut pas s'appliquer aux dépanneuses de la police ou à des véhicules d'intervention pour les feux de signalisation.

Le président comprend que ça affine l'article 8A du PL, dans le sens que ça dit ce qui est dans la loi fédérale. Il faut un avertisseur spécial et donc l'art. 8G viendrait en remplacement de l'art. 8A tel que proposé dans le PL.

M^{me} Aboun-Gabbaï précise que pour des questions logistiques, au lieu de décaler l'ensemble des articles déjà prévus, on a préféré mettre un article à la suite de ceux qui sont déjà prévus.

Le président comprend que l'art. 8A actuel ne bougerait pas, mais on mettrait l'idée retenue sous l'art. 8A sous l'art. 8G tout en respectant la loi fédérale qui impose des contraintes par rapport à l'utilisation des voies de tram.

M^{me} Aboun-Gabbaï répond par l'affirmative.

M. Favre ajoute qu'à ce stade, on donne plus de mou aux véhicules d'urgence et on clarifie la situation pour les voies de tram en modifiant uniquement la LaLCR.

Le président résume les débats qui se posent. Il y a d'abord ces modifications qui sont d'améliorer la loi et d'éviter de discriminer les ambulances. Il y a l'art. 8G qui retient l'idée de l'art. 8A du PL actuel, mais qui le rend acceptable par rapport au droit supérieur. Il y aura le débat sur l'art. 3B, al. 4 (nouveau) qui faisait partie du PL 12713 qui est la question des voies carrossables pour les véhicules d'urgence. Il propose de scinder ces deux thématiques.

Un commissaire (MCG) indique que, lors de l'audition du D^f Larribau, il disait que, quand le véhicule a fini son intervention et qu'il retourne aux urgences, il est dans le trafic. Il demande s'il doit enclencher son feu même s'il est à vide.

M^{me} Aboun-Gabbaï répond que c'est interdit par la loi.

M. Favre précise qu'il est autorisé à utiliser les voies de bus, car on les ouvre sans avertisseur. Le libellé pour la police, les services de feu et les ambulances fait que, quel que soit l'aller-retour, ils peuvent utiliser avec ou sans les feux toutes les voies de bus. Par contre, pour les voies de tramway, il faut de toute façon les signalements qui ne se font qu'en cas d'urgence.

Le président précise que les ambulances et la police ne perdent donc pas de temps à vide lorsqu'ils rentrent d'une intervention.

Un commissaire (S) comprend que, par rapport à la LRoutes sur l'art. 3B, al. 4, la position du département est toujours d'y être opposé.

M. Favre répond par l'affirmative. Le libellé de l'art. 3B, al. 4 (nouveau) implique qu'on ne peut plus mettre de gazon du tout sur les voies de tram.

Le président propose d'ouvrir les débats en scindant les deux questions. La première est de savoir si on veut des voies de tram carrossables ou pas.

Un commissaire (PDC) indique que le PL modifie la LRoutes. Il comprend qu'on ne retiendrait pas l'art. 3B et il demande ce qu'il reste de la LRoutes et comment on va libeller le texte.

Le président explique que, si on veut ces modifications sur les voies carrossables, elles devraient se trouver dans la LaLCR.

Un commissaire (PDC) n'est pas au clair sur le libellé qu'aurait ce PL si les commissaires entrent en matière sur les modifications proposées par le département.

Le président propose d'avoir un vote sur le principe des modifications proposées. L'art. 3B devrait être formulé différemment dans la LaLCR. Il indique que, si la commission n'est pas d'accord sur l'esprit de l'art. 3B, on peut le refuser. L'art. 3B, tel qu'il est rédigé, voudrait que toutes les voies de tram soient carrossables. Autrement dit, ça veut dire que ce qui a été fait à la route de Saint-Julien et ce qui va être inauguré à Bernex ne serait plus possible parce qu'on s'enliserait sur ces voies de tram. Il a compris des auditions que tant le département, les TPG que le SIS communiquent en bonne intelligence et trouvent des solutions en fonction des lieux et qu'il est inutile à ce stade de brider ces projets. Les voies de tram engazonnées coûtent cher, donc ce n'est pas la volonté du département d'en mettre partout. Il ne souhaiterait pas qu'il y ait un nouvel article qui les force à avoir des voies carrossables.

Un commissaire (PLR) souligne que le commandant du SIS n'avait pas l'air de faire état d'une telle harmonie entre la construction des différentes voies de tram et leur utilisation. Au contraire, il avait l'impression dans son discours qu'il n'y avait aucune coordination entre les deux. Il se demande s'il n'y a pas une voie intermédiaire qui viserait à déterminer certains endroits réputés comme difficiles où l'emprunt des voies de tram serait bénéfique pour les transports d'urgence alors que dans d'autres cas, comme à Bernex, les voies sont larges, peu encombrées et facilement utilisables par les transports d'urgence. Il faut prévoir les ouvrages construits dès maintenant et pour l'avenir.

Une commissaire (Ve) déclare que les Vertes et les Verts privilégient l'engazonnement de voies de tram et considèrent qu'il y a plus d'avantages notamment écologiques et en termes d'isolation phonique et de sécurité, tout en sachant que les services d'ambulances peuvent de toute façon utiliser les

voies de bus et qu'il y a des itinéraires alternatifs pour rejoindre rapidement les hôpitaux. Ils sont contre l'art. 3B, al. 4 (nouveau).

Un commissaire (S) indique que le PS a la même position que les Verts et qu'ils sont contre ce PL tel que déposé. A la suite des différentes auditions, le PS serait pour entrer en matière sur le PL et faire un amendement pour supprimer l'art. 3B, al. 4, tel que proposé. S'il est supprimé, le PS sera d'accord de voter le PL au final.

Un commissaire (PDC) indique que le PDC a acquis la conviction que cet article 3B ne convient pas, qu'il faut maintenir l'engazonnement là où il doit l'être et faire confiance au département.

Une commissaire (PLR) pense qu'il faut laisser les instances qui délivrent les autorisations déterminer la possibilité d'engazonner ou pas. Elle trouve que la proposition de tout rendre carrossable est extrémiste, car on peut se retrouver avec des voies de tram qui traversent une voie piétonne à côté de laquelle les services de secours peuvent facilement passer et ça priverait d'engazonner cet espace.

Un commissaire (PLR) pense que l'art. 3B, al. 4, tel quel n'est pas acceptable mais, selon le commandant du SIS, il y a des endroits où l'utilisation de voies de tram serait bénéfique pour des interventions urgentes. Une voie intermédiaire serait d'amender l'art. 3B en disant que, dans les lieux où cela paraît nécessaire pour la rapidité et l'efficacité de services d'urgence, on rend les voies de tram carrossables.

Un commissaire (MCG) partage la position de son préopinant. Le fait de tout engazonner va mettre en danger des transports d'urgence. Il s'agit d'un choix politique. Il faut amender l'art. 3B de sorte que là où l'on constate régulièrement des embouteillages, il faut que les pompiers puissent passer.

Un commissaire (Ve) pense que les auditions ont montré que le département tient compte de la nécessité de voies prioritaires pour desservir le canton. Le capitaine du SIS a exprimé des craintes relatives à des projets à venir, et le sujet a son importance car on est en train de créer de nouvelles lignes de tram.

Pour les Verts, il faut laisser la liberté aux maîtres d'ouvrage de régler ça au cas par cas. On ne va pas commencer à mettre dans une loi qu'il faut faire des exceptions pour des routes précises. L'arbitrage existe.

Un commissaire (PDC) indique que, lors de l'audition du SIS, il a été dit qu'il fallait rester attentif à l'avenir. Il n'est pas nécessaire d'amender cet alinéa et il le refusera.

M. Favre déclare qu'on travaille en bonne intelligence avec tous ces acteurs. Evidemment que personne ne va mettre une voie engazonnée à des endroits critiques pour les services. On travaille en partenariat avec les municipalités concernées qui consultent leurs services du feu. Il y a un travail en bonne intelligence avec le SIS et il n'y a pas un besoin de mettre de cauteles par rapport à ça. On doit travailler sur des itinéraires de secours et des déviations.

Si d'aventure, il y a une catastrophe, les ambulances et les camions de pompiers utiliseront l'éventuelle voie engazonnée et on la réparera. Il n'est pas question de mettre du gazon partout. Ces projets font de toute façon l'objet de procédures, il y a de larges consultations et des voies de recours. Il garantit qu'il ne s'agit pas d'engazonner tous les projets de tram.

M. Pavageau rappelle qu'il avait fait une présentation le 18 mai dernier, lors de laquelle il avait donné l'exemple du travail collaboratif entre l'itinéraire pompiers et les zones à engazonner qui s'est fait pour le tram des Nations.

Vote d'entrée en matière

Le président met aux voix l'entrée en matière du PL 12713 :

Oui : Unanimité

Non : -

Abstentions : -

L'entrée en matière du PL 12713 est acceptée à l'unanimité.

2^e débat

Art. 1, Modification :

Vote

Le président met aux voix l'art. 3B, al. 4 (nouveau, l'al. 4 ancien devenant l'al. 5) :

Oui : 3 (1 UDC, 2 PLR)

Non : 9 (3 S, 2 PDC, 2 Ve, 2 PLR)

Abstentions : 2 (2 MCG)

L'art. 3B, al. 4 (nouveau, l'al. 4 ancien devenant l'al. 5) est refusé.

Le président déclare qu'il n'y a donc plus de modification de la LRoutes.

M^{me} Aboun-Gabbaï indique qu'il faudra donc modifier le libellé du PL puisque la LRoutes n'est plus modifiée.

Le président déclare que le nouveau titre du PL serait le « projet de loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière ».

Une commissaire (Ve) propose de modifier le titre du PL au 3^e débat.

Art. 2, Modification à une autre loi :

Le président précise que cet art. 2 deviendrait l'art. 1. L'art. 8A doit être refusé pour ensuite aborder les différentes propositions d'amendements du département.

Vote

Le président met aux voix l'art. 2 :

Oui : 1 (1 UDC)

Non : 13 (4 PLR, 2 MCG, 2 PDC, 3 S, 2 Ve)

Abstentions : –

L'art. 2 est refusé.

Le président met aux voix l'art. 8A :

Oui : 1 (1 UDC)

Non : 12 (4 PLR, 1 MCG, 2 PDC, 3 S, 2 Ve)

Abstentions : 1 (1 MCG)

L'art. 8A est refusé.

Le président propose de passer aux modifications telles que formulées par le département.

Vote

Le président met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 8D : « **Véhicules du service d'ambulances (nouvelle teneur) : Les véhicules du service d'ambulances d'une entreprise privée ou d'un organisme public sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus** » :

Oui : Unanimité

Non : –

Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 8F : « **Dépanneuses commandées par la police et véhicules d'intervention pour feux de signalisation (nouvelle teneur) : Les dépanneuses commandées par la police, ainsi que les véhicules d'intervention pour la maintenance des feux de signalisation sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus pour se rendre sur les lieux d'intervention** » :

Oui : Unanimité

Non : –

Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président met aux voix la proposition d'amendement du département à l'art. 8G : « **Accessibilité aux voies de tramway (nouveau) : Les véhicules mentionnés aux articles 8B à 8D de la présente loi, annoncés par des avertisseurs spéciaux, peuvent emprunter les voies de tramway** » :

Oui : Unanimité

Non : –

Abstentions : –

L'amendement est accepté.

Le président explique que, suite aux modifications, l'art. 2 devient l'art. 1 « Modifications » et l'art. 3 devient l'art. 2 « Entrée en vigueur ».

Vote

Le président met aux voix l'art. 1 « Modifications » tel qu'amendé dans son ensemble :

Oui : Unanimité

Non : –

Abstentions : –

L'art. 1 est accepté.

Le président met aux voix l'art. 2 « Entrée en vigueur » :

Oui : Unanimité

Non : –

Abstentions : –

L'art. 2 est accepté.

3^e débat

Le président déclare qu'il y a une demande unanime de la commission pour modifier le titre du PL qui sera le « projet de loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 (LaLCR – H 1 05) (Accessibilité des voies de tram aux véhicules d'urgence) ».

Vote

Le président met aux voix la proposition de nouveau titre du PL 12713 suivante : « **Projet de loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 (LaLCR – H 1 05) (Accessibilité des voies de tram aux véhicules d'urgence)** » :

Oui : Unanimité

Non : –

Abstentions : –

Le nouveau titre est accepté.

Le président met aux voix le PL 12713 tel qu'amendé dans son ensemble :

Oui : Unanimité

Non : –

Abstentions : –

Le PL 12713 est accepté.

Catégorie de débat préavisée : III (extraits)

Projet de loi (12713-A)

modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 (LaLCR) (H 1 05) (*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 Modifications

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. 8D Véhicules du service d'ambulances (nouvelle teneur)

Les véhicules du service d'ambulances d'une entreprise privée ou d'un organisme public sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus.

Art. 8F Dépanneuses commandées par la police et véhicules d'intervention pour feux de signalisation (nouvelle teneur)

Les dépanneuses commandées par la police, ainsi que les véhicules d'intervention pour la maintenance des feux de signalisation sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus pour se rendre sur les lieux d'intervention.

Art. 8G Accessibilité aux voies de tramway (nouveau)

Les véhicules mentionnés aux articles 8B à 8D de la présente loi, annoncés par des avertisseurs spéciaux, peuvent emprunter les voies de tramway.

Art. 2 Entrée en vigueur

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

PL 12713

AUDITION DU DI

COMMISSION DES TRANSPORTS DU 27 AVRIL 2021



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

28/04/2021 - Page 1

SOMMAIRE

- > **ANALYSE DU PROJET DE LOI SOUS L'ANGLE JURIDIQUE**
- > **ANALYSE DE L'OPPORTUNITÉ DE LA PROPOSITION DU PL**
 - Forces et faiblesses de la végétalisation des plateformes tramway
 - Les sections du réseau de tramway genevois déjà végétalisées ou en cours de réalisation
 - Les solutions techniques et test réalisé
- > **POSITION DU DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES**

ANALYSE DU PL 12713 SOUS L'ANGLE JURIDIQUE

28/04/2021 - Page 3

LA ROUTES NE DOIT PAS ÊTRE MODIFIÉE

> LA LOI SUR LES ROUTES, DU 28 AVRIL 1967 (LRoutes – RSGE L 1 10) N'EST PAS LA BASE LÉGALE ADAPTÉE

- L'article 3B LRoutes porte sur l'organisation du réseau routier et définit quel type de transport (trafic motorisé public/privé, TC, transport professionnel) peut circuler sur quel type de réseau (primaire, secondaire, de quartier);
- Le nouvel alinéa proposé par le PL (art. 3B, alinéa 4) tend tout d'abord à déterminer le caractère carrossable des voies de tramway, ce qui relève plus d'une question d'aménagement propre à une bonne circulation des véhicules. Par ailleurs, il traite de l'accessibilité;
- ⇒ Les deux volets abordés par ce nouvel alinéa ne sont pas dans un rapport direct avec l'organisation du réseau routier, tel que le traite l'actuel article 3B LRoutes. Le caractère carrossable des voies de tramway devrait plutôt être intégré dans la LaLCR;
- ⇒ S'agissant de la question de l'accessibilité, elle figure déjà à l'article 8A LaLCR tel que proposé dans le PL. Il n'est dès lors pas utile de reprendre cela dans un autre texte, tel que la LRoute.

> PROPOSITION DE MISE EN CONFORMITÉ JURIDIQUE DU PL

- Ne pas modifier la LRoutes et intégrer la question du caractère carrossable au côté de l'accessibilité dans la LaLCR.

28/04/2021 - Page 4

AJOUT D'UN ARTICLE À LA LALCR (1)

> L'ARTICLE PROPOSÉ DOIT ÊTRE COMPLÉTÉ

- Au sens de l'article 38, alinéa 1 LCR, la voie ferrée doit être dégagée pour laisser passer les tramways ou chemins de fer routiers; la priorité leur sera accordée.
- En vertu de l'article 45, alinéa 2 OCR, ils (les conducteurs de tramways et de chemins de fer routiers) céderont la priorité aux véhicules du service du feu, du service de santé, de la police et de la douane qui sont annoncés par des avertisseurs spéciaux. En débouchant d'une route secondaire sur une route principale, ils sont tenus d'accorder la priorité.
- Au vu de ce qui précède, la circulation sur les voies de bus et celle sur les voies de tramway ont des régimes différents. Les véhicules d'urgence ne pourront circuler sur les voies de tramway, seulement si les avertisseurs sont enclenchés, ce qui n'est pas précisé dans la disposition proposée par le PL.
- Un ajout est proposé par le DI, afin de se conformer au droit fédéral.

28/04/2021 - Page 5

AJOUT D'UN ARTICLE À LA LALCR (2)

> PROPOSITION DE MISE EN CONFORMITÉ JURIDIQUE DU PL

- Pour des raisons de légistique, il est proposé de maintenir l'article 8A LaLCR dans sa teneur actuelle et de créer un nouvel article 8G de sorte à accueillir le texte de l'article 8A proposé par le PLU
- Un ajout est proposé par le DI, afin de se conformer au droit fédéral:

Les véhicules d'urgence peuvent emprunter l'intégralité des voies réservées aux transports en commun, y compris les voies de tramway, ***lesquelles doivent être carrossables. En cas de circulation sur les voies de tramway, les véhicules d'urgence sont annoncés par des avertisseurs spéciaux.***"

- Par ailleurs, la question du caractère carrossable proposé à l'article 3B, al. 4 LRoutes du PL est reprise ici

28/04/2021 - Page 6

ANALYSE DE L'OPPORTUNITÉ DE LA PROPOSITION DU PL 12713

28/04/2021 - Page 7

VÉGÉTALISATION DES PLATEFORMES TRAMWAY

> FORCES

- Une réponse adaptée aux enjeux climatiques et aux stratégies sectorielles portées par le Conseil d'Etat (détaillés dans la M 2026) :
 - ⇒ Réduction du phénomène des îlots de chaleurs;
 - ⇒ Perméabilisation du sol, non rejet des pluies régulières dans les collecteurs d'assainissement, effet tampon lors des épisodes pluvieux importants;
 - ⇒ Fixation du carbone et des poussières;
 - ⇒ Réduction des émissions sonores.
- Composante forte d'amélioration de la qualité de l'espace public;
- Facilite l'acceptabilité des projets auprès des riverains et des communes qui demandent de plus en plus la mise en place de plateforme végétalisées;
- Lorsque le dispositif est bien assimilé par les autres usagers de la route, il permet de se passer d'autres dispositifs "anti-intrusion" peu esthétiques (potelets, bornes,...).

28/04/2021 - Page 8

VÉGÉTALISATION DES PLATEFORMES TRAMWAY

> FAIBLESSES

- Si la plateforme n'est pas physiquement protégée (bordures non franchissable), dégradations possible par l'incursion de véhicules routiers;
- "Végétalisation" ne veut pas dire nécessairement engazonnement mais ce n'est pas pour autant que c'est plus facilement carrossable. Par exemple, un substrat minéral à base de gravier, permettant l'expansion de plantes pionnières, n'est pas carrossable à l'instar de "Pontet" au Grand-Lancy;
- Contrainte vis-à-vis de l'exploitation : pas de circulation possible de bus (services de remplacement en cas d'interruption du réseau tram par exemple).

28/04/2021 - Page 9

SITES VEGETALISES EXISTANTS

ROUTE DE SAINT-JULIEN (CAROUGE): GAZON



- > NON CIRCULABLE
- > ARROSAGE AUTOMATIQUE
- > ENTRETIEN:
40'000.-/AN POUR 350M
- > REPARATIONS (SELON DÉGÂTS):
ENV. 40'000.-/AN

28/04/2021 - Page 10

SITES VEGETALISES EXISTANTS / EN RÉALISATION

ROUTE DE CHANCY (BERNEX): TERRE-PIERRE / SEMIS



- > NON CIRCULABLE
- > PAS D'ARROSAGE
- > ENTRETIEN REDUIT
(PAS ENCORE CHIFFRÉ –
ENV 2 FAUCHES / AN)
- > EN CONSTRUCTION SUR
LE PROLONGEMENT DE
BERNEX

28/04/2021 - Page 11

SITES VEGETALISES EXISTANTS

ROUTE DE SAINT-JULIEN (CAROUGE): GRILLES VÉGÉTALISÉES



- > CIRCULABLE À FAIBLE
VITESSE (MAX 50KM/H)
- > PAS D'ARROSAGE
- > PEU DE VÉGÉTATION
- > DISPOSITIF TECHNIQUE
SPÉCIFIQUE A CE SITE
ABANDONNÉ

28/04/2021 - Page 12

SITES VEGETALISES EXISTANTS

ROUTE DE SAINT-JULIEN (CAROUGE): GRILLES VÉGÉTALISÉES



- > **TEST EFFECTUÉ EN 2016:
DEGATS IMPORTANTS
LORS D'UN FREINAGE
D'URGENCE À 30 KM/H**
- > **NÉCESSITE DES
RÉPARATIONS
IMMÉDIATES POUR
PERMETTRE LE
PASSAGE DES TRAM**

28/04/2021 - Page 13

SITES VEGETALISES EXISTANTS

SYNTHÈSE

- > **SITE VÉGÉTALISÉ CIRCULABLE: PASSAGES OCCASIONNELS
À FAIBLE VITESSE MAIS PAS D'ESTHÉTIQUE ET FAIBLE
RÉSISTANCE AU FREINAGE**
- > **ENROBÉ BITUMINEUX : UTILISABLE RÉGULIÈREMENT EN
COURSES D'URGENCE**
- > **COÛTS (CONSTRUCTION/ENTRETIEN) : IDENTIQUES, SAUF EN
CAS DE DÉGÂTS**

28/04/2021 - Page 14

POSITION DU DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES SUR LE PL 12713

28/04/2021 - Page 15

POSITION DU DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES

> UNE OBLIGATION LÉGALE QUI NE SERAIT PAS ADAPTÉE À LA COMPLEXITÉ DES PROJETS TRAMWAY

- Le contexte local de chaque section de nouveau projet (largeurs des rues, schéma de circulation, connexité du réseau routier, usage des espaces publics) doit être pris en compte avant de choisir ou rejeter une végétalisation de plateforme tramway;
- La végétalisation systématique n'est pas souhaitable (p. ex non retenue sur Terreaux-du-Temple), tout comme l'est une "carrossabilité" obligatoire.

> UNE OBLIGATION LÉGALE QUI COMPLEXIFIERAIT LA GOUVERNANCE DES PROJETS

- Les communes et les associations (y compris d'habitants) sont dans l'attente de réponses adaptées de la part des autorités cantonales quant à la mise en œuvre des politiques publiques environnementales et formulent des attentes élevées en termes de qualité des espaces publics requalifiés.

28/04/2021 - Page 16

POSITION DU DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES

> AUCUNE SOLUTION TECHNIQUE SATISFAISANTE

- Aucune solution technique ne permet une pleine végétalisation tout en permettant la circulation de véhicules lourds et en garantissant un maintien en place suite à un freinage d'urgence (situation courante en course d'urgence);
- Adopter ce PL implique donc la pose d'un enrobé ou d'un béton sur toute nouvelle plateforme de tramway ce qui est incompatible avec une végétalisation.

COMMISSION TRANSPORTS

PRÉSENTATION OCT – 18.05.2021



Département des infrastructures
Office cantonal des transports

19/05/2021 - Page 1

PROJET PROLONGEMENT TCOB

> PROLONGEMENT DU TCOB

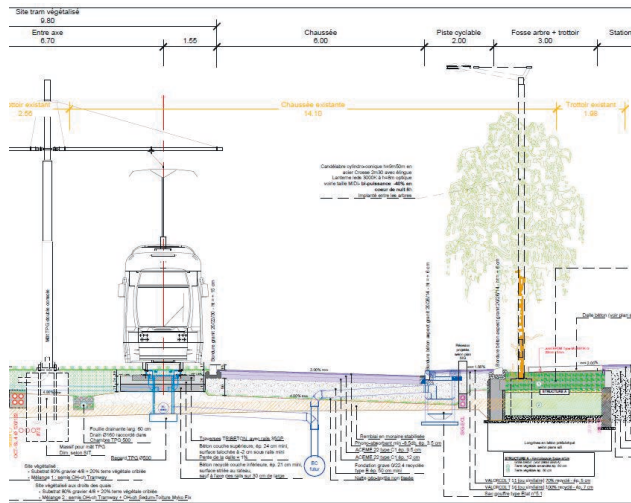
- Travaux en cours, inauguration prévue pour le mois de juillet 2021
- Site tram végétalisé
- 2 voies minimum par sens entre l'autoroute et la route d'Aire-la-Ville
- 1 voie par sens entre la route d'Aire-la-Ville et le giratoire de Laconnex
- Largeur de voie avec bande cyclable surelevée = 4.70m. A 30 km/h, cela suffit pour le dépassement voiture-camion
- Pour rappel, le boulevard des Abarois était prévu pour le trafic de transit d'où la réduction de capacité sur la seconde partie de la route de Chancy



19/05/2021 - Page 2

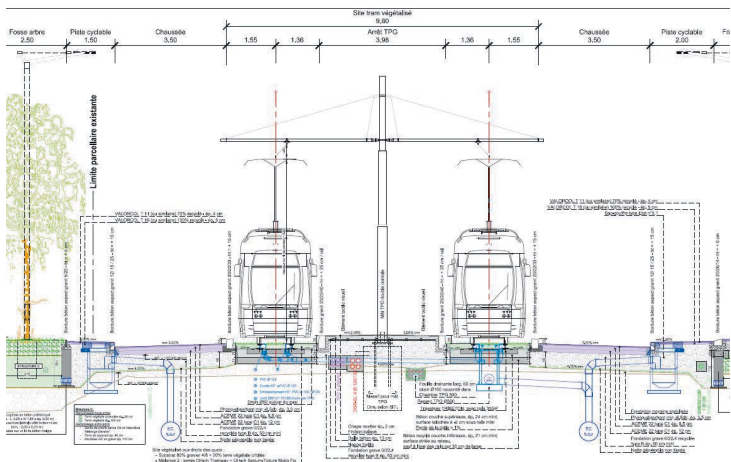
PROJET PROLONGEMENT TCOB

> COUPE DE PRINCIPE AUTOROUTE – AIRE-LA-VILLE

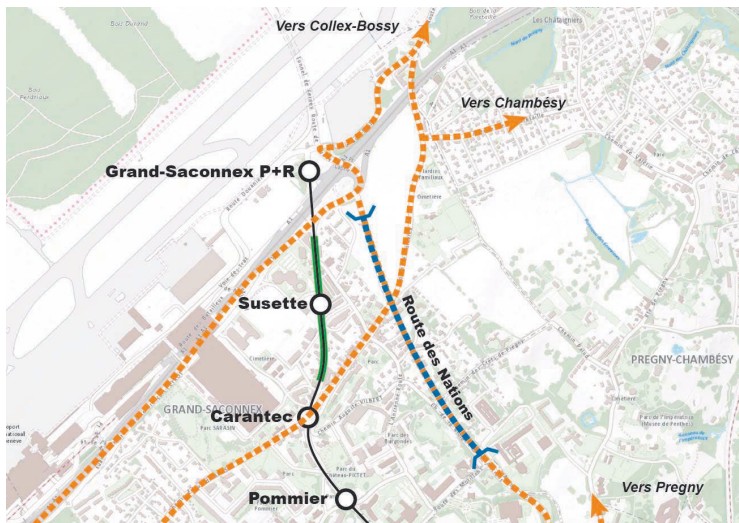


PROJET PROLONGEMENT TCOB

> COUPE DE PRINCIPE AIRE-LA-VILLE – GIRATOIRE LACONNEX



PROJET TGNS



19/05/2021 - Page 5

SUR LE PLAN JURIDIQUE

Le PL 12713 prévoit des modifications de la LRoutes, ainsi que de la LaLCR.

Le DI est d'avis de ne pas modifier la LRoutes pour les raisons suivantes :

- > L'article 3B LRoutes porte sur l'organisation du réseau routier et définit quel type de transport (trafic motorisé public/privé, TC, transport professionnel) peut circuler sur quel type de réseau (primaire, secondaire, de quartier).
- > Le nouvel alinéa proposé dans le PL (art. 3B, alinéa 4) tend tout d'abord à déterminer le caractère carrossable des voies de tramway, ce qui relève plus d'une question d'aménagement propre à une bonne circulation des véhicules. Par ailleurs, il traite de l'accessibilité.

19/05/2021 - Page 6

SUR LE PLAN JURIDIQUE

Amendements proposés par le DI :

- Le PL 12713 ne devrait modifier que la LaLCR;
- La circulation des véhicules d'urgence (police, SIS, sanitaire) sur les voies de bus étant déjà traitée aux articles 8B, 8C et 8D LaLCR, il convient d'ajouter un article 8G avec la teneur suivante :

"Les véhicules mentionnés aux articles 8B à 8D de la présente loi, annoncés par des avertisseurs spéciaux, peuvent emprunter les voies de tramway."

- L'article 8D LaLCR (*Véhicules de transport sanitaire*) est modifié comme suit :

*"Art. 8D Véhicules du service d'ambulances
Les véhicules du service d'ambulances d'une entreprise privée ou d'un organisme public sont autorisés à utiliser les voies réservées aux bus."*