



## **Prise de position de l'ASA au sujet des « zones 30 »**

A l'heure actuelle, certaines villes et communes suisses ont l'intention d'introduire des zones limitées à 30km/h sur la totalité de leur territoire. Beaucoup de citoyennes et de citoyens ne se rendent pas compte que cela touchera également les véhicules des services de sauvetage. L'Association suisse des ambulanciers (ASA) comprend les soucis des habitantes et des habitants dérangés par le bruit, tout comme les enjeux écologiques dans ce contexte. Malgré tout, l'ASA observe ce développement d'un œil très critique.

Lors de certaines interventions d'urgence, chaque seconde compte ! Selon les prescriptions de l'Interassociation de sauvetage (IAS) il faudrait, en raison de l'aspect de l'urgence médicale, respecter un délai d'intervention (temps calculé depuis l'alerte jusqu'à l'arrivée sur le lieu d'intervention) de moins de 15 minutes, avec un objectif global à 10 minutes. En conséquence, l'introduction de zones limitées à 30km/h sur certains territoires ne permettra plus de respecter ces délais d'intervention. Seule une hausse du nombre des services de garde ou d'avantage d'équipes permettraient de compenser ces retards. Or cela s'avère pratiquement irréalisable d'un point de vue financier. Par conséquent, ces délais augmentés pourraient se reporter de manière critique sur les patientes et patients en état d'urgence vital.

Ceci deviendrait également plus problématique si l'introduction des zones 30 devait s'accompagner de construction visant à ralentir le trafic. Avec de telles mesures, les usagers auraient plus de mal à libérer le passage des véhicules d'intervention, ceux-ci pourraient alors être systématiquement bloqués. Cet élément supplémentaire engendrerait un délai d'arrivée encore plus long.

En outre, réduire la vitesse maximale autorisée provoque des conséquences juridiques pour les collaborateurs des services de sauvetage. Si un véhicule d'intervention avec signaux prioritaires enclenchés provoque un accident ou est flashé par un radar, le conducteur sera reconnu coupable d'une infraction grave aux règles de la circulation routière, même s'il roule à vitesse réduite et adaptée au condition de la route. La conséquence d'une condamnation serait une inscription au casier judiciaire. Par ailleurs la personne concernée se ferait vraisemblablement retirer son permis, ce qui signifie qu'elle ne serait plus en mesure de travailler pleinement pendant la durée du retrait. Autant les procédures pénales que les retraits de permis entraînent des conséquences massives sur la vie privée de la personne touchée (avec ou sans condamnation). Afin d'éviter ce danger, dans le cas de changement d'une zone 50 à zone 30, les véhicules d'intervention adapteront leur vitesse maximale de 20 km/h. L'attention accrue à garder un œil sur le compteur de vitesse s'ajoute au stress déjà élevé que représente une conduite en urgence, alors que le secouriste devrait garder le focus sur la voie publique et, ainsi se concentrer sur les obstacles et les éventuels piétons afin de choisir la voie la plus fluide.

C'est pourquoi l'ASA plaide pour une définition de rues d'importance stratégique pour les interventions d'urgence (des axes dits de sauvetage), qui continueront à être des zones 50, sans que cela n'entrave la fluidité du trafic. La création de « fast-lanes » (qu'on peut appeler voies express) sur les voies de bus par exemple, et sur lesquelles les véhicules de sauvetage pourraient rouler normalement comme dans une zone 50, représente aussi une alternative. Les deux variantes ne proposent cependant qu'une solution partielle aux problèmes considérables que représentent les zones 30 et pourraient provoquer de la confusion chez les autres usagers de la route, et donc un risque d'accident accru.