

Date de dépôt : 26 avril 2016

Rapport

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

Rapport de majorité de M. Florian Gander (page 1)

Rapport de minorité de M. François Lefort (page 13)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Florian Gander

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie le mardi 8 mars 2016 afin de discuter de rapport sur la motion 2026 qui s'intitule « pour des voies de tramway perméables, engazonnées et fixatrices de carbone ».

A cette occasion la commission a auditionné le représentant du service d'incendie et de secours (SIS).

Le major, M. Nicolas Schumacher, indique en premier lieu que les voies de tram constituent pour le SIS un appui non négligeable en termes de circulation d'urgence. Il explique que leurs véhicules les empruntent pour se rendre quotidiennement sur les différents lieux d'intervention. Il souligne qu'une réflexion a eu lieu autour d'un concept opérationnel cantonal en matière de défense incendie et de secours ; il précise que, pour cette dernière, ils ont sollicité les services d'un bureau d'ingénieur pour définir les temps

d'intervention sur le canton. Il rappelle qu'ils sont censés pouvoir être sur le lieu d'intervention en dix minutes lorsqu'il s'agit d'un endroit à forte concentration de construction et en quinze minutes lorsque la concentration de construction est plus faible. Il indique que cette modélisation a pris en compte les lignes de tram dans les mesures des déplacements. Il estime qu'en tout cas les voies de tram situées sur les axes principaux sont primordiales pour les véhicules d'urgence, mais que la réflexion sur l'engazonnement peut néanmoins rester ouverte pour les voies de tram situées sur des axes secondaires.

Un député Vert observe que le SIS avait déjà envoyé une lettre qui évoquait les problèmes que pourraient rencontrer leurs véhicules sur les axes principaux du canton. Il désire toutefois que le major développe un peu plus ses propos au sujet des endroits où un gazonnement serait, à ses yeux, possible. Par ailleurs, il précise que la motion ne mentionne pas de solutions techniques précises et il voudrait donc que le major aborde également ce sujet en donnant son opinion sur les solutions techniques d'engazonnement existantes.

Le major lui répond que les axes sur lesquels les services de secours ne peuvent pas contourner une éventuelle file de voitures, comme la Servette ou encore la route de Meyrin, doivent être impérativement conservés. Il ajoute qu'ils doivent pouvoir aussi manœuvrer une auto-échelle dans toutes les circonstances. Il explique qu'un camion-échelle se cale sur des vérins et qu'il peut y avoir une pression de plusieurs tonnes par vérin, lorsqu'ils manipulent l'échelle. Il relève qu'il ne peut donc pas dire quels sont les axes précis qui pourraient être engazonnés, mais il pense que cela pourrait faire l'objet d'un groupe de travail ad hoc.

Le même député Vert relève qu'il pourrait y avoir des solutions mêlant engazonnement et plaques de béton afin de pouvoir y poser des vérins.

Le major considère que le SIS doit d'abord pouvoir tester ces solutions pour être sûr que cela convient aux véhicules. Il relève qu'ils doivent quand même pouvoir rouler à 40 km/h ou 50 km/h sur les lignes et pouvoir caler leurs véhicules.

Le député Vert relève que le magistrat en charge, à la Ville de Genève, est plutôt favorable à l'engazonnement des voies de tram ; il désire s'assurer que le major s'est déjà entretenu avec le conseiller administratif de la Ville de Genève à ce sujet.

Le major lui répond par l'affirmative.

Un député UDC considère pour sa part que le but de la motion est d'engazonner l'ensemble du réseau et il souligne que le réseau de tram concerne principalement le réseau primaire du canton. Il désire savoir, au cas où l'on applique la motion en l'état, si le SIS aurait un plan B pour maintenir les objectifs d'intervention, comme ils sont mentionnés dans la FAO du 22 mars 2016.

Le major estime que, si les lignes de tram sont engazonnées et ne leur permettent pas de circuler suffisamment vite, ni de poser les patins d'une auto-échelle pour travailler, il s'agira alors de modéliser à nouveau ce qu'ils avaient fait dans le cadre du concept opérationnel et refaire les calculs des temps d'intervention.

Le major indique qu'il n'y a donc actuellement pas de plan B.

Le même député UDC observe qu'un conseiller administratif de la Ville de Genève semble en effet favorable au projet. Il désire cependant savoir si ce dernier a conscience des problèmes que cet engazonnement pourrait provoquer, notamment au niveau du projet d'extension des voies de tram à Bernex.

Le major indique qu'il ne peut pas répondre à sa place.

Un député MCG considère qu'un véhicule lourd, tel qu'un camion du SIS, roulant à 40 km/h et devant freiner sur le gazon, va tout simplement glisser à cause de son poids. Il désire savoir quel pourcentage d'interventions du SIS représente l'utilisation des voies de tram.

Le major indique qu'il ne peut pas donner de pourcentage précis, mais il lui répond qu'il s'agit d'un emploi quotidien à plusieurs reprises.

Le même député MCG désire par ailleurs savoir si le major a eu connaissance d'exemples de voies engazonnées, dans d'autres villes, sur lesquels circulent les services de secours.

Le major lui explique qu'ils n'ont pas contacté à distance leurs homologues suisses ou européens, car il considère qu'il faut pouvoir comparer sur place en prenant en compte différents paramètres, comme le gabarit des rues ou encore les problèmes régionaux liés à la circulation.

Un député MCG observe que, sur les grands axes du canton, comme la route de Chancy ou la route de Meyrin, il n'y a souvent plus qu'une seule voie de circulation; il comprend donc que le SIS est à ce jour obligé d'utiliser à ces endroits les voies de tram.

Le major lui répond par l'affirmative.

Un député MCG se demande si le SIS pourrait effectuer des tests sur la partie engazonnée de la route de Saint-Julien.

Le major lui répond qu'ils ne peuvent actuellement pas passer par cet endroit, tel que la bande est présentée, pour des questions d'état du revêtement et de doutes ; il ajoute qu'ils n'ont jamais fait d'essai à cet endroit. Il indique enfin que le SIS reste néanmoins à disposition pour d'éventuels essais.

Un député Vert précise que la motion comprend trois invites, dont une au sujet de l'engazonnement des voies de tram. Il souligne que le but de l'objet n'est pas de mettre du gazon partout mais d'en mettre où cela est possible. Par ailleurs, il relève que la motion évoque des projets en site propre, avec des revêtements perméables ; il pense que ce type de revêtement ne pose pas de problème particulier au SIS.

Le major indique ne pas pouvoir répondre car il n'a pas étudié ce type de revêtement.

Le même député Vert ajoute que la motion parle aussi de ballasts et de revêtement poreux ; il pense que ce type de revêtement ne pose pas non plus de problème particulier au SIS.

Le major lui répond à nouveau qu'il ne peut pas répondre sans avoir testé ce type d'aménagement.

Un député MCG se demande combien d'interventions effectue le SIS par année et s'il s'agit plus d'interventions de feu ou alors d'interventions sanitaires.

Le major lui répond que le SIS a effectué, en 2015, 9600 interventions, dont 6500 avec des poids lourds et le reste avec des véhicules lourds, mais ne dépassant pas 7,5 tonnes.

Un MCG se demande si le SIS réussit actuellement à emprunter le tronçon de tram en site propre, situé sur la route de Chêne, entre Chêne-Bourg et Moillesulaz.

Le major lui répond par l'affirmative.

Un MCG observe par ailleurs que le tronçon évoqué précédemment à la route de Saint-Julien est complètement hors de la route et il pense donc qu'il n'y a pas de raison que le SIS emprunte cette voie.

Le major lui répond que c'est tout à fait juste.

Le Président remercie le major et le raccompagne.

Le Président demande aux commissaires s'il y a des auditions souhaitées.

Un député UDC souligne que l'on a renvoyé cet objet à la Commission des travaux pour entendre le point de vue du SIS au niveau de la sécurité. Il considère que les propos du SIS sont fort clairs, que l'engazonnement des voies de tram poserait beaucoup de problèmes pour les interventions du SIS et il ne voit donc pas comment l'on peut faire autre chose que de refuser cette motion. Il indique que l'UDC maintiendra donc sa position, c'est-à-dire le refus de la motion.

Un député MCG estime qu'il y a encore beaucoup d'incertitudes autour des risques encourus par les véhicules d'urgence et il considère que la vie d'une personne est plus importante que l'existence d'une bande de gazon sur une voie de tram. Il observe que les véhicules lourds des SIS ne pourraient pas s'arrêter de manière sécurisée sur les voies de tram, compte tenu du caractère glissant du gazon. Il précise que la construction de tous les axes de tram à Genève a occasionné la suppression de voies de circulation dédiées aux véhicules automobiles et il en conclut qu'il n'y a donc pas d'autres possibilités de contourner les files de véhicules que de passer par les voies de tram. Il indique qu'il va donc s'opposer à cette motion et pense que son groupe va le suivre.

Une députée PLR désire poser des questions au premier signataire. Elle se demande si la motion concerne uniquement un engazonnement pour les futures lignes de trams.

Un député Vert souligne qu'il a appris après coup que la Ville de Genève était intéressée à aménager des zones d'engazonnement sur les voies de tram existantes mais qu'au départ, sa motion concernait uniquement les nouvelles voies de tram. Il précise néanmoins que les autres invites de la motion concernent toutes les voies de tram, nouvelles ou existantes et appelées à être rénovées.

Une députée PLR comprend que la motion ne concerne donc pas forcément uniquement les nouvelles voies. Elle se demande, lorsqu'il y a un projet de nouvelle voie de tram ou alors de rénovation de tronçon, s'il y a déjà actuellement une coordination prévue avec le SIS pour le choix des matériaux. Elle précise que, si c'est le cas et que la motion ne concerne que les nouvelles lignes, elle ne voit pas vraiment l'utilité de cette dernière.

Un député Vert précise que la motion a trois invites, mais une seule qui concerne l'engazonnement ; il souligne qu'il n'est pas question de mettre du gazon partout comme l'a laissé entendre le député UDC. Il rappelle que le rapporteur de majorité MCG était favorable et que la motion a été renvoyée uniquement en commission pour entendre le SIS et que le reste était acquis. Il

ajoute qu'il y avait une seule opposition et donc un rapport de minorité tenu par l'UDC. Il considère que les matériaux perméables constitueraient des économies puisqu'ils évitent le ruissellement et l'engorgement des canalisations et des stations d'épuration. Il affirme que, si ces techniques étaient déjà employées, il n'aurait pas proposé cette motion.

La députée PLR estime qu'il serait nécessaire de rajouter une invite au sujet de la coordination avec les SIS.

Le député Vert considère que, si une nouvelle voie de tram est envisagée, beaucoup d'acteurs différents seront de toute manière consultés, dont le SIS.

Un autre député PLR observe que l'on parle de cette affaire depuis déjà deux ou trois ans. Il souligne qu'il avait à l'époque observé un exemple de ce style à Zurich et qu'il en avait touché un mot au département, lequel avait affirmé déjà avoir ce type de sensibilité, lorsque de tels aménagements sont possibles. Il estime que cette motion est donc inutile et indique qu'il s'y opposera. Il souligne qu'il désire néanmoins une réponse de la part du département au sujet de cette sensibilité.

Un député Vert souligne que cette motion ne demande pas seulement l'engazonnement, mais qu'elle aborde trois types d'aménagements qui ne sont actuellement pas utilisés. Il désire donc que l'on s'assure que ces solutions techniques sont envisagées. Il souligne que le PLR est sans doute très sensible à l'épargne des ressources publiques et il considère qu'il aurait ici l'occasion de promouvoir des projets menant à des économies. Il ajoute que l'entretien des voies de tram pourrait générer des emplois locaux.

Un député MCG indique qu'il était au départ enthousiaste par le projet. Il précise que la réponse du major a été claire au niveau du tronçon de la route de Saint-Julien. Il en déduit que ces aménagements ne sont pas utilisables par le SIS, non seulement pour la circulation de leurs véhicules, mais aussi pour le déploiement des camions-échelles. Par ailleurs, concernant le ballast, il observe que ce dernier se trouve généralement en sous-sol. Il désire donc savoir si le député Vert désire compacter du ballast recyclé et engazonner par-dessus.

Le député Vert explique que l'idée est d'utiliser de la grave recyclée car elle est moins chère.

Un député UDC estime que, si l'on met du ballast recyclé sur la voie de tram à hauteur de roulage, les voitures vont projeter des gravillons. Par ailleurs il considère que, si ce ballast est placé sous le gazon, le sol ne pourra pas soutenir le déploiement des véhicules SIS qui exercent parfois une pression de plusieurs dizaines de tonnes. Il indique que, pour toutes ces raisons, il s'opposera au projet.

Une députée socialiste se demande si le député Vert réintroduit l'ensemble des invites, comme c'était le cas à l'origine.

Le député Vert lui répond par l'affirmative.

Une députée socialiste indique que la commission avait déjà reçu une lettre de la part du SIS qui contenait l'équivalent des propos du major. Elle considère que cela n'avait pas empêché de soutenir la motion sur le principe. Elle relève qu'il n'y a qu'un seul projet abouti de tronçon engazonné (Bernex-Vailly), mais elle souligne que toutes les études montrent que ce projet est positif. Elle indique qu'elle va soutenir pour sa part cette motion afin que Genève réfléchisse à mettre en œuvre de tels aménagements, qui existent par ailleurs dans de nombreuses autres villes.

Un député UDC souligne qu'auparavant, tout un tronçon de la route de Chêne n'était pas en ballast et qu'il avait été goudronné avant tout pour permettre aux véhicules de secours de pouvoir rouler dessus. Il ajoute que le major a souligné que la motion posait problème pour les axes principaux du canton. Il relève que la route de Chancy, par où passera le tronçon de tram Bernex-Vailly, est un axe primaire. Il estime par ailleurs qu'il est normal que le SIS donne des réponses similaires à celles qui étaient incluses dans leur courrier. Il considère que la sécurité n'a pas de prix et donc que, si le prix à mettre est de goudronner toutes les voies de tram, il faut l'accepter et surtout ne pas prendre de risques mettant en danger la vie des personnes. Ensuite, il souligne que le bitume est un aggloméré poreux qui est déjà en partie perméable. Il observe que le SIS n'a aucune expérience sur les revêtements proposés par la motion et il estime que cela fait prendre des risques supplémentaires inutiles. Il considère enfin que c'est au département de décider de ce type d'aménagement, au même titre que la pose des revêtements phono-absorbants, et il pense donc que la motion doit être, soit retirée, soit votée ce soir.

Un député Vert se dit, au vu de la détermination du député UDC, convaincu qu'il faut auditionner beaucoup de monde. Il souligne que les villes qui ont mis en place des voies de tram engazonnées ne sont pourtant pas dirigées par des autorités criminelles. Par ailleurs, il pense qu'il faut aider ceux qui veulent faire un peu d'engazonnement en faveur de l'environnement, notamment au vu des fortes oppositions avant même que de tels projets soient décidés. Concernant les ballasts, il souligne qu'il s'agit de les placer sous le revêtement et qu'il n'y aura donc pas de problèmes de projection de graves. Il observe qu'il vaut mieux soutenir l'utilisation de graves recyclées car des entreprises vont collecter les déchets de bâtiment et donc que cela doit bien constituer un marché. Il indique qu'il propose donc

de ne pas retirer la motion et demande l'audition du directeur général à la direction générale des transports de l'Etat de Genève.

Le député MCG désire que la commission ne refasse pas tout le débat. Il observe en outre que la troisième invite avait été retirée et donc que la commission doit se prononcer sur la motion modifiée.

Une députée socialiste désire poser une dernière question au député. Elle relève que ce dernier entendait voir la motion être mise en œuvre, lorsque cela serait possible. Elle désire savoir si la formule « lorsque cela serait possible » pourrait justement être rajoutée au texte, afin de rassurer les personnes qui sont pour le moment opposées à la motion. Enfin, elle ajoute qu'ils avaient étudiés en Ville de Genève une motion similaire et que le Conseil administratif avait rappelé que 85% des territoires communaux n'étaient pas favorables à l'infiltration ; elle estime que cela permet déjà de répondre en partie à la question de la perméabilité du sol. Elle ajoute enfin qu'il semble plus facile de procéder à de tels aménagements lorsqu'il y a des projets d'extension, plutôt que pour des voies existantes.

Le député d'Ensemble à Gauche observe que la motion initiale comportait quatre invites, que l'une de celles-ci a été supprimée, et donc que l'on discute bel est bien aujourd'hui de la motion modifiée. Il estime que l'audition du SIS n'a rien apporté de nouveau ; il pense que la formule de la première invite « élaborer prioritairement » ne signifie pas « élaborer exclusivement » et qu'il n'est donc pas forcément nécessaire de rajouter « lorsque cela serait possible ». Il précise qu'il ne s'y opposera néanmoins pas. Il relève enfin que la commission avait déjà fait son travail sur cet objet et il pense que l'on peut tout à fait voter la motion aujourd'hui.

Un député UDC indique que, s'il faudrait accepter un pseudo-amendement pour se donner bonne conscience, l'UDC ne « tombera pas dans ce piège ». Il considère que la motion est claire lorsqu'elle affirme que tout projet de rénovation doit être fait prioritairement avec du gazon.

Un député PDC précise que le PDC avait voté la dernière fois en faveur de la motion ; il considère que l'audition du représentant des SIS n'était pas déterminante, ni dans un sens, ni dans l'autre et il annonce donc qu'il s'abstiendra. Il désire par ailleurs connaître la position du magistrat de la Ville sur cette question avant de se déterminer définitivement.

Le député Vert propose l'audition du directeur général à la direction générale des transports de l'Etat de Genève :

Pour : 7 (1 PDC, 1 Ve, 2 S, 3 MCG)
Contre : 2 (1 UDC, 1 S)
Abstentions : 5 (1 UDC, 3 PLR, 1 EAG)

Cette audition est acceptée (elle aura lieu dans la foulée puisque le fonctionnaire est déjà convoqué pour l'objet suivant de l'ordre du jour).

Un PLR désire savoir si le Conseil d'Etat a déjà une certaine sensibilité au sujet des possibilités de mettre en place des zones d'engazonnement ou d'autres aménagements évoqués par la motion.

Le directeur de la DGT indique qu'il est incapable de répondre au nom du Conseil d'Etat. Il souligne qu'il a néanmoins un conseiller d'Etat qui est sensible à la question de l'engazonnement. Il précise que la problématique n'est pas facile, en particulier lorsque les voies de tram sont aussi des voies de bus, et en outre qu'il faut savoir où placer les arrêts de bus, lorsque le tram est en mode dégradé et remplacé par des bus. Il précise qu'il existe à la DGT un projet où l'on essaye de recenser les endroits où l'on pourrait tester des zones d'engazonnement. Il indique qu'il y a donc déjà une réflexion autour de l'engazonnement.

Un UDC estime que le député PLR a eu sa réponse et donc que la commission a tous les éléments pour voter la motion.

Le Président soumet au vote la M 2026 :

Pour :	5 (1 EAG, 1 Ve, 3 S)
Contre :	6 (3 MCG, 2 UDC, 1 PLR)
Abstentions :	2 (1 PLR, 1 PDC)

Tout d'abord il faut rappeler que la proposition de motion amendée sur laquelle la commission a travaillé date de plus de deux ans. Le rapport M 2026-A a en effet été déposé en 2013 ; lors de la session plénière des 17, 18 et 24 septembre 2015, la M 2026-A a fait l'objet d'un renvoi afin de permettre l'audition du service d'incendie et de secours pour vérifier la faisabilité de telles mesures sur nos voies dédiées aux Transports publics genevois.

Suite à l'audition du major des SIS, la majorité de la commission a estimé qu'il n'était pas possible de faire de l'engazonnement dans la situation actuelle du trafic genevois, en effet l'étroitesse des voies de circulation ne permet pas aux services d'urgence d'utiliser des voies parallèles. De plus, l'adhérence des véhicules de secours n'étant pas garantie, le temps

d'intervention serait également allongé si les engins de secours devaient éviter l'utilisation des voies dédiées aux transports publics.

Bien que l'idée de base soit bonne et comprise par la plupart des députés, il y a trop d'incertitudes et celles-ci ne permettront pas un vote favorable sur cette motion.

La majorité de la commission vous recommande donc de rejeter la présente motion.

Proposition de motion (2026)

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

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

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

invite le Conseil d'Etat

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

Date de dépôt : 26 avril 2016

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. François Lefort

Mesdames et
Messieurs les députés,

Cette motion initialement renvoyée à la Commission des travaux le 16 mars 2012 avait été traitée en Commission des travaux en avril et juin 2012 et avait fait l'objet d'un amendement en commission, d'un rapport de majorité de M. Michel Ducret et d'un rapport de minorité de M. Stéphane Florey. Seule l'UDC s'était opposée à cette motion. En séance plénière du 18 septembre 2015, le même parti demandant le renvoi en commission, sous prétexte d'entendre le SIS, a obtenu le renvoi en commission sur cette demande.

A toutes fins utiles, il est important de rappeler les demandes subsistantes de la motion qui invitait Conseil d'Etat :

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

La motion a donc été remise à l'ordre du jour d'une séance de la Commission des travaux et a reçu lors de cette séance M. Nicolas Schumacher, major au service d'incendie et de secours. Celui-ci se prononçant sur la motion estime que les voies de tram situées sur les axes principaux sont primordiales pour les véhicules d'urgence, mais que la réflexion sur l'engazonnement peut néanmoins rester ouverte pour les voies de trams situées sur des axes secondaires.

M. Schumacher ne se prononce pas sur les deux autres invites. Le court débat qui suivit a consisté à nier le travail de la commission de la précédente législature, se focalisant sur les voies de tram engazonnées et renonçant par là même aux deux autres invites qui traitent de la perméabilité et des matériaux

perméables, dont l'utilisation constitueraient des économies puisque ces matériaux éviteraient le ruissellement et l'engorgement des canalisations et des stations d'épuration. Si ces matériaux étaient déjà employés, il n'y aurait pas matière à le demander, mais ce n'est pas le cas et c'est donc la raison de faire ces demandes.

Curieuse méthode peu rationnelle. On prétexte d'une invite pour supprimer l'ensemble de la motion. C'est non seulement peu rationnel mais complètement stupide et contre les us et coutumes parlementaires. Nous en sommes navrés et en prenons acte.

Nous tenons cependant à rappeler ici les arguments de cette motion :

A Genève, les voies réservées de tramway sont goudronnées dans leur très grande majorité. Il n'existe par ailleurs pratiquement aucun dispositif physique visant à empêcher l'utilisation des voies de tramway par d'autres utilisateurs, qui compromettent la vitesse commerciale recherchée et la sécurité des usagers des trams (faible visibilité, distance de freinage des convois). Il serait tout à fait possible de mettre les voies de tramway en sites propres véritables et dans ce cas de les engazonner, dans un souci d'amélioration environnementale et visuelle. Il est également techniquement possible de recourir pour la rénovation des voies de tram urbaines, réservées ou non, à des revêtements poreux et perméables adaptés à l'environnement urbain, lorsque l'engazonnement et la maintenance de l'engazonnement s'avèrent moins adéquats. Les techniques d'engazonnement de voies sont expérimentées et disponibles et l'engazonnement est de plus en plus utilisé en Suisse et en Europe (Berne, Bâle, Zurich, Freiburg-im-Breisgau, Reims, Tours, Lyon, Bordeaux, Angers, Valenciennes, Strasbourg, etc.). L'engazonnement est en particulier approprié pour les zones urbaines peu denses (zones industrielles, zones intermédiaires à habitat peu densifié) c'est à dire dans des zones où la maintenance des surfaces engazonnées n'ajoutera pas aux nuisances habituelles. Il est approprié dans les zones denses pour séparer les flux de trafic et valoriser visuellement la voirie en offrant un surplus d'espaces verts. Le Conseil municipal de la ville de Genève, favorable à l'engazonnement des voies de tramway avait d'ailleurs envoyé une motion inter-partis au Conseil d'Etat en 2009. Plus récemment, le conseiller administratif de la Ville de Genève, M. Guillaume Barazzone, s'est prononcé très favorablement pour l'engazonnement de voies de tramway existantes en Ville de Genève. Par ailleurs, il est aussi acquis que l'engazonnement ou l'utilisation de revêtements poreux améliore la perméabilité des sols, lutte donc efficacement contre le ruissellement des eaux et accroît l'esthétique des rues. L'engazonnement permet à l'eau de ruissellement urbaine polluée par des contaminants de s'infiltrer lentement

dans le sol. L'activité du système racinaire des graminées et des micro-organismes contribue à décontaminer biologiquement ces eaux urbaines contaminées. L'activité photosynthétique des plantes permet de fixer du carbone à partir du gaz carbonique et de relâcher de l'oxygène, ce qui a un effet améliorant sur la qualité de l'air. Cette activité de séquestration de carbone n'est pas anecdotique : la littérature scientifique récente donne des valeurs de fixation de gaz carbonique entre 1 tonne et 11 tonnes par an pour une surface de 100 m². Cette activité de fixation de carbone pourrait par l'engazonnement des voies de tramways contribuer à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de carbone et conférer une plus forte qualité environnementale (crédits carbone) aux activités de la régie autonome des Transports publics genevois. De par son activité biologique, l'engazonnement a un notable pouvoir rafraîchissant de l'air grâce à l'évapotranspiration des plantes : il baisse la température dans les environs proches et la surface du gazon dépasse rarement 29 °C quelle que soit la température extérieure, alors que les revêtements peuvent couramment dépasser une température de 60 °C sous fort ensoleillement. Enfin, l'engazonnement a un effet d'amortissement du bruit, avantage non négligeable en milieu urbain où le bruit et la première des nuisances ressenties par la population. L'engazonnement représente aussi un piège à poussières urbaines et permet aussi l'absorption de polluants gazeux comme l'oxyde d'azote et le dioxyde de soufre).

Voilà ici rappelés tous les avantages des voies engazonnées, qui se construisent partout en Europe, et que les Genevois aiment admirer en touristes, tout en se posant la question : quand est-ce que nous verrons aussi des voies de tramway engazonnées à Genève ? Eh bien, Mesdames et Messieurs les députés, la réponse est « Jamais ! » grâce à l'UDC et à M. Florey.

Au vu de ces explications, la minorité de la Commission des travaux vous recommande d'accepter la motion telle qu'issue des premiers travaux et soutenue à l'époque par la très grande majorité de la commission à l'exception de l'UDC.

Note : M2016-A, <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/M02026A.pdf>