



Date de dépôt : 5 septembre 2022

Rapport

de la commission d'aménagement du canton chargée d'étudier l'initiative populaire cantonale 182 « Climat urbain : de la place en ville pour les arbres, la mobilité douce et les transports publics ! »

Rapport de majorité de Olivier Cerutti (page 5)

Rapport de première minorité de Grégoire Carasso (page 87)

Rapport de deuxième minorité de Rémy Pagani (page 97)

Rapport de troisième minorité de David Martin (page 99)

- | | |
|--|-----------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 8 octobre 2021 |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, au plus tard le | 8 février 2022 |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 8 février 2022 |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 8 octobre 2022 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 8 octobre 2023 |

Initiative populaire cantonale

« Climat urbain : de la place en ville pour les arbres, la mobilité douce et les transports publics ! »

Les citoyennes et citoyens soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, conformément aux articles 57 à 64 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, et aux articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative législative :

Projet de loi sur le climat urbain

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

Art. 1 Objectif

Le canton protège la population des impacts du changement climatique et prend des mesures pour préserver la santé et améliorer la qualité de vie de la population, notamment par le biais de l'aménagement de l'espace public.

Art. 2 Mesures

¹ Chaque année durant 10 ans, une surface égale à au moins 1% de la surface totale (état au 1^{er} janvier 2021) de toute la voie publique (au sens de l'article 1, lettre a, de la loi sur le domaine public, du 24 juin 1961) située sur le territoire des communes de plus de 10 000 habitants est déduite de la voie publique accessible au trafic individuel motorisé et transformée pour moitié en espaces verts et arborés et le solde en infrastructures dédiées à la mobilité piétonne (trottoirs, piétonnisation), cycliste (pistes cyclables et stationnements vélo) ou en sites propres pour les transports publics.

² Lors de la mise en œuvre de la présente loi, le canton et les communes concernées veillent à préserver les arbres existants et à éviter les reports de trafic sur les zones avoisinantes.

³ Le canton et les communes concernées affectent un budget suffisant à l'exécution de la présente loi jusqu'à sa mise en œuvre complète.

⁴ L'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, ne s'applique pas lors de la mise en œuvre de la présente loi.

Art. 3 Mise en œuvre

¹ Le Conseil d'Etat est responsable de la mise en œuvre de la présente loi et coordonne l'action des différentes communes concernées en veillant à une répartition équitable de son application. Il délivre un rapport tous les 2 ans faisant état de la mise en œuvre.

² Le Conseil d'Etat s'appuie sur une commission consultative ad hoc qu'il nomme et dont la composition représente de manière équilibrée les différents intérêts et usagers concernés.

Art. 4 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier qui suit son acceptation par le corps électoral.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Pour faire face au réchauffement climatique, dont les effets sont plus fortement ressentis en ville, l'initiative Climat urbain vise à baisser les émissions de CO₂ liées au trafic motorisé et à développer la végétation pour combattre les îlots de chaleur.

Chaque année pendant dix ans, 1% de la voie publique des communes de plus de 10 '000 habitant·es sera transformée pour convertir une partie des espaces dédiés à la voiture, pour moitié en espaces verts et arborés et pour moitié en voies de mobilité durable (piétonnisation, pistes cyclables, sites propres TPG).

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Olivier Cerutti

La commission d'aménagement a étudié l'initiative populaire dite Climat urbain : de la place en ville pour les arbres, la mobilité douce et les transports publics, sous les présidences de MM. Thierry Cerutti et Stéphane Florey accompagnés par M^{me} et MM. Marie Schärli, Jean-Charles Pauli et Sylvain Feretti, respectivement secrétaire générale adjointe du département du territoire (DT), secrétaire adjoint et directeur général de l'office de l'urbanisme, que nous remercions de leur expertise.

Cette initiative a pour principal objectif de lutter contre les îlots de chaleur en milieux urbains.

Les objectifs présentés sont ambitieux, et reposent principalement sur l'urgence climatique pour stabiliser les effets des températures estivales devenues caniculaires. Si nous pouvons tous souscrire à cette volonté de repenser nos espaces publics, il n'en demeure pas moins que la mise en œuvre du texte pourrait se heurter à des difficultés majeures.

A ce titre, je vous recommande pour vos lectures l'Interface de juin 2022, édité par la FAI et la collection Ecologie-Urbaine sur « réinventer la ville avec l'écologie » aux éditions de l'Apogée. Les thématiques qui y sont abordées sont beaucoup plus larges que le texte de l'initiative qui oppose principalement la voiture aux cyclistes sans apporter de solutions réalisables et crédibles à un problème réel.

Afin de modéliser une intervention en milieu urbain, nous pouvons prendre comme exemple le projet de loi du Conseil d'Etat qui traite du réaménagement du cycle de Sécheron sur 1,9 hectare. La commission des travaux a voté à l'unanimité ce projet de loi qui donne une véritable réponse d'intégration des biens communs dans l'espace public. Vouloir revivifier les rues uniquement en supprimant des places de parc sans modifier les réseaux en sous-sol est totalement illusoire, notamment en termes de temporalité et de coûts.

Les différentes auditions de la commission vous permettront de comprendre que les objectifs énoncés dans le texte formulé par l'initiative ne sont pas réalisables pour le Conseil d'Etat.

Dès lors, au vu de l'attente de la population et du constat irréversible des hausses de températures, une majorité est prête à étudier un contreprojet. Car

sur le fond la commission estime nécessaire et légitime de se donner les moyens légaux pour combattre les îlots de chaleur afin de supporter les élévations de température annoncées dans les 50 prochaines années.

Auditions :

Afin de conserver l'origine des explications, le rapporteur a pris le parti de laisser l'intégralité des auditions pour la suite des travaux.

Séance du 4 mai 2022

Audition du comité d'initiative :

- **M. Thibault Schneeberger, cosecrétaire de l'association actif-trafiC**
- **M. Nataniel Mendoza, cosecrétaire de l'association actif-trafiC**
- **M. François Mireval, membre du comité d'initiative**

M. Schneeberger rappelle que cette initiative a été lancée au printemps 2021 et est soutenue par 25 organisations, associations et partis. Elle s'inscrit dans le cadre de la crise climatique actuelle, qui a des effets de plus en plus visibles : feux de forêt en Grèce et en Californie, dômes de chaleur au Canada, températures records en Inde et au Pakistan. Il cite également les phénomènes d'inondation en Chine et en Belgique, ainsi qu'en Allemagne avec des glissements de terrain. En Suisse, il y a aussi eu récemment des inondations importantes. Le directeur général de l'Agence internationale de l'énergie a déclaré que la crise climatique était le plus grand défi que l'humanité ait jamais eu à relever. Notre génération fait face à un défi monumental auquel il va falloir réagir. Heureusement, comme le GIEC le dit, nous pouvons éviter le pire, à condition d'agir fort et très vite dans la réduction des émissions de CO₂. Une part de réchauffement reste cependant inévitable. En Suisse, même si toutes les émissions de CO₂ s'arrêtaient d'un coup, il y aurait quand même une part de réchauffement. Sans aucune mesure climatique, on passerait à Genève de 15 jours tropicaux (30 degrés ou plus) à 60 jours en 2085. Notre mode de vie va donc évoluer énormément ces prochaines décennies. Les espaces urbains et l'architecture ne sont pas prêts à faire face à ce climat-là. Il faut donc trouver des solutions pour limiter les dégâts, notamment au niveau de la santé. Genève sera la 2^e ville la plus réchauffée au monde, avec des températures augmentant en moyenne de +2,5 °C en 2030, +4,5 °C en 2050 et +6,9 °C en 2080. Il y a donc le double défi d'atténuation et d'adaptation.

Cette initiative a l'objectif de s'adapter aux causes et conséquences du réchauffement climatique. Il s'agit d'une part de diminuer les émissions du

trafic individuel motorisé (TIM), qui représente à Genève entre $\frac{1}{4}$ et $\frac{1}{3}$ des émissions, ce qui ne diminue pas depuis plusieurs décennies. Le secteur du transport augmente même ses émissions. L'idée est ici de diminuer la place du TIM dans l'espace public. D'autre part, ils souhaitent combattre les îlots de chaleur en renforçant la végétation. Les îlots de chaleur sont un phénomène où les températures sont plus élevées dans les centres urbains qu'en périphérie, particulièrement en fin de journée et la nuit. A Paris, ces écarts ont été de jusqu'à 13 degrés de différence entre le centre et la périphérie. Cela a des conséquences très lourdes en matière de santé. Ces îlots sont dus à la présence d'asphalte qui emmagasine la chaleur et la restitue la nuit, ainsi qu'à la présence de moteurs, de chauffages, etc.

Il existe cependant des solutions. En ville, la solution la plus efficace est d'avoir des arbres. La végétalisation et la désimperméabilisation ont un effet particulièrement fort. La présence d'arbres en ville est un élément déterminant pour diminuer les températures et les rendre supportables. On constate une corrélation très forte entre les espaces non végétalisés et les îlots de chaleur : une carte des espaces végétalisés à Genève correspond, en miroir inversé, à celle des endroits où se trouvent des îlots de chaleur. L'arborisation est très inégalement répartie à Genève. Le quartier de Champel est très bien arborisé, avec une canopée de 30% ; les Pâquis ont en revanche une canopée de 5%. Il y a donc une grosse inégalité environnementale de ce point de vue. L'initiative agit sur les surfaces : pendant 10 ans, on prend chaque année 1% de la surface totale de la voie publique, on calcule à combien de mètres carrés cela correspond et on convertit ces mètres carrés en espaces verts et arborés pour moitié, en voies de mobilité écologique (piétons, transports publics, vélos) pour l'autre moitié. L'initiative s'appliquera dans les communes de plus de 10 000 habitants, soit 13 communes dans le canton. C'est une initiative cantonale, mais son application se fera uniquement sur le territoire de ces 13 communes.

M. Mendoza explique que, pour sa mise en œuvre, l'initiative suspend la loi de compensation du stationnement. Ce principe de compensation empêche de nombreux projets ambitieux d'être mis en œuvre. L'espace public, lorsqu'il est utilisé pour le stationnement, le soustrait à de nombreux autres usages. Les usagers des places de stationnement sont en quelque sorte subventionnés. En effet, la Ville de Berne a estimé qu'une place coûtait à la collectivité 5 francs par heure. Si on applique ce chiffre à Genève, et que l'on considère qu'un macaron pour place bleue coûte 200 francs par an, soit 55 centimes par jour au prix de 2 centimes par heure, cela revient à subventionner les utilisateurs des places de parking à 4,98 francs par heure. Pourquoi faire cette subvention alors qu'il existe d'innombrables places en

ouvrage en ville de Genève ? Une carte montre en jaune les espaces de la ville dévolus à la marche, au vélo et aux transports publics, et en violet ceux dédiés au TIM. L'espace public est occupé aux $\frac{2}{3}$ par le TIM, alors que celui-ci ne représente que 27% de tous les déplacements. Il y a donc un fort déséquilibre de l'espace public. On voit beaucoup de rues très encombrées par le stationnement, alors qu'il y a de nombreux parkings souterrains à proximité, souvent complètement vides. Il illustre cela par l'exemple du parking Ansermet. Si l'on peut libérer l'espace en surface d'une partie du stationnement, cela pourra rééquilibrer et donner plus de place au reste, en amenant également de la convivialité.

Estimant que les habitants ont une expertise quant à leur lieu de vie, ils ont rencontré plusieurs associations d'habitants (Jonction, Plainpalais, Eaux-Vives, Pâquis, Charmille, Petit-Saconnex, Carouge, Meyrin, etc.). Les besoins principaux qui ressortent sont d'accroître la sécurité des enfants sur chemin de l'école, de végétaliser et arboriser davantage les quartiers, d'améliorer la sécurité à vélo et de réduire les nuisances liées à la voiture (place, bruit, vitesse, etc.). Certaines associations rencontrées sont très organisées. Par exemple, aux Eaux-Vives, ils ont établi un plan de circulation avec la création d'une zone piétonne et la réorganisation du trafic. Aux Pâquis, le projet Croix-Verte est porté par les habitants depuis plus de 20 ans. Ce projet vise à piétonniser certaines rues, planter de la végétation, etc. A Plainpalais, les habitants ont beaucoup d'envies, que ce soit à propos de la végétalisation ou pour améliorer les conditions de déplacement. L'initiative Climat urbain est lancée dans plusieurs villes de Suisse : à Saint-Gall, où l'initiative a été acceptée via un contreprojet, à Bâle-Ville, à Zurich, à Winterthour, à Genève, ainsi qu'à Coire et à Berne, où la récolte de signatures vient de commencer. Dans les villes alémaniques, il y a deux initiatives : une pour la végétalisation et une pour la mobilité.

M. Mireval précise que l'initiative vient du terrain : des associations pour la mobilité, des associations d'habitants, de seniors. Cela ne vient pas des partis politiques, qui se sont ralliés dans un second temps. La loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE) prévoit dans son art. 3, al. 2 des aménagements piétonniers. Or, cette clause de la LMCE est largement absente de nombreuses politiques publiques cantonales et municipales. C'est cependant une question de sécurité pour les enfants sur le chemin de l'école, qui se déplacent à des heures où il y a beaucoup de trafic, ainsi que pour les seniors et personnes à mobilité réduite. L'application de cette initiative permettrait de bien séparer les divers flux et formes de mobilité. Un autre point est la question du stationnement. L'art. 4 LMCE dit que le stationnement répond aux usages. Or, dans les communes urbaines

concernées par l'application de cette initiative, l'usage est de ne plus utiliser de véhicule à 4 roues. Environ, 40% des ménages ont une voiture. Cela aboutit à des immeubles possédant des parkings souterrains où des dizaines, voire des centaines de places ne sont pas utilisées. Cela a un coût à la construction très élevé, au point que les milieux immobiliers acceptent de faire quelques entorses à la compensation du stationnement pour faire des économies. L'application de l'initiative permettrait ainsi même de faire quelques économies et d'avoir plus d'efficacité dans l'utilisation des parkings souterrains.

M. Schneeberger fait circuler deux brochures.

Un député (PLR) se dit sensible à cette initiative, qui met en exergue la trop forte minéralité de nombreuses réalisations genevoises, y compris des récentes, qui auraient dû davantage faire la part belle à la végétalisation. Il demande des précisions quant à la mobilité motorisée individuelle qui ne diminue pas à Genève.

M. Schneeberger précise que ce sont les émissions de CO₂ liées au transport qui ne diminuent pas. C'est le seul secteur qui ne diminue pas ses émissions. C'est le cas dans la plupart des pays.

Le député (PLR) demande comment ils expliquent ce manque de diminution en Suisse, où grand nombre de citoyens recourent de plus en plus à la mobilité douce.

M. Schneeberger répond que de grosses percées technologiques ont permis d'augmenter l'efficacité des moteurs, mais cela n'a pas conduit à une baisse d'émissions, car les véhicules ont tendance à devenir plus gros, ce qui consomme plus, et il y a une augmentation des kilomètres par an. Il y a donc une diminution de la part du TIM, mais les émissions globales tendent à stagner.

Le député (PLR) observe qu'il y a des personnes qui doivent nécessairement recourir à des véhicules. Si l'on veut être pragmatique, il demande comment concilier les différents modes de circulation avec leur initiative. Il y aura des conflits d'usage majeurs. Il demande si cela ne risque pas de générer des nuisances additionnelles, car il y aurait plus de voitures dans les bouchons, en train de polluer.

M. Mendoza évoque le concept de trafic induit, selon lequel, à chaque création de nouvelle route ou amélioration d'infrastructure pour quelque mode que ce soit, cela appelle de nouveaux usagers. L'idée de l'initiative est de créer plus de voies pour la mobilité douce et pour les transports publics. Ainsi, presque mécaniquement, cela appellera de nouveaux utilisateurs de ces

modes-là. A l'inverse, si l'on reste dans le statu quo ou que l'on augmente les infrastructures pour voitures, il y aura toujours plus de voitures.

Le député (PLR) observe que des lieux genevois pourraient être davantage végétalisés, au-delà des réseaux routiers. Il demande à quoi ils attribuent le fait que les autorités n'intègrent pas plus automatiquement les arbres dans les plans d'aménagement, là où c'est possible de le faire.

M. Schneeberger partage ce constat. Des erreurs ont été faites par le passé. Historiquement, les architectes urbanistes ont pensé la ville comme étant strictement minérale. Or, on a besoin d'arbres pour le climat, pour le bien-être, etc. Il faut corriger les erreurs qui ont été faites. Si les choses devaient être refaites aujourd'hui, il imagine que cela serait fait différemment.

M. Mireval observe que l'actuel Conseil administratif de la Ville de Genève a un plan d'arborisation assez ambitieux en cours de réalisation.

Une députée (MCG) demande si l'heure d'été, qui prolonge la vie active dans la journée, a une incidence sur le fait de ressentir des températures plus élevées en fin de journée, dans le cas des îlots de chaleur.

M. Schneeberger répond que le problème des îlots de chaleur se concentre sur la fin de journée, pas tant parce que l'on est actif, mais précisément au moment où l'on se repose. Quelle que soit l'heure où l'on dort, pendant la phase de repos, s'il fait plus de 30 degrés, on se repose très mal.

La députée (MCG) revient sur la problématique de l'asphalte. Celui-ci permet le transport des denrées qui ont été cultivées. Elle demande par quoi l'asphalte serait remplacé, étant donné qu'ils veulent le supprimer.

M. Schneeberger répond qu'ils ne veulent pas supprimer l'ensemble des routes, mais prendre 1% pendant dix ans. Ce serait une petite partie du territoire actuellement sur-asphalté qui serait remplacée par de la végétalisation. On a besoin d'une meilleure infiltration des eaux, sans quoi les risques d'inondation sont très élevés. Il s'agit de rééquilibrer et non de tout supprimer.

La députée (MCG) demande s'il y a une plus grande perméabilité avec des pavés.

M. Schneeberger le suppose, mais n'en est pas certain.

La députée (MCG) observe que les Pâquis ne sont certes pas végétalisés, mais il y a le lac à côté, ainsi que les grands parcs.

M. Schneeberger répond qu'il y a certes ces éléments, mais quand on vit dans une rue totalement minérale et qui reste chaude la nuit, il y a quand

même des conséquences dommageables. En réalité, cela n'empêche pas d'améliorer la qualité de la rue.

La députée (MCG) suggère qu'une meilleure isolation des bâtiments pourrait améliorer la situation.

M. Schneeberger répond que cela fonctionne bien en hiver pour se protéger du froid. En été, quand le soleil est réverbéré par l'asphalte au sol, même un triple vitrage n'y change rien, d'autant plus que les gens vivent la fenêtre ouverte en été. Il ne s'agit pas de faire disparaître les voitures, comme les images dans la présentation le montrent : il reste encore des voitures, mais il y a un rééquilibrage.

La députée (MCG) revient sur le fait qu'ils ont mentionné des espaces dédiés uniquement aux voitures. Or, ces espaces sont toujours partagés avec les autres modes de transport. Aucune rue n'est réservée qu'aux voitures.

M. Mendoza répond qu'en tant que cycliste, il ne se sent pas du tout en sécurité sur la route à vélo. Il se sent au contraire en danger quand il est à proximité d'un camion ou d'une voiture sur la route.

La députée (MCG) évoque l'exemple des Pays-Bas, où cela fonctionne très bien.

M. Mendoza répond que les infrastructures de mobilité douce sont extrêmement développées aux Pays-Bas. Les voitures ont beaucoup moins de place qu'ici.

M. Schneeberger indique qu'il était justement à Amsterdam la semaine passée. Il y a extrêmement peu de stationnement sur l'espace public. Il n'y a pas une seule rue sans aménagement cyclable sécurisé, ou alors ce sont des rues piétonnes. Il y a beaucoup de très petites voitures, qui conviennent bien pour les personnes à mobilité réduite. L'usage de l'automobile est très différent là-bas.

La députée (MCG) indique que, de ses 15 ans d'expérience en tant qu'élue, elle trouve que le discours des Verts ne montre aucune tolérance vis-à-vis de la voiture. Elle demande s'ils pensent qu'il serait utile de mettre plus de bornes pour les voitures électriques.

M. Schneeberger répond que ce n'est pas tout à fait l'objet de leur initiative, qui se concentre sur l'espace public. La plupart des véhicules ont cinq places, avec également de la place pour des bagages pour les vacances, et ne sont utilisés ainsi que quelques fois par année. La majorité du temps, il n'y a qu'une seule personne à bord. Ce n'est pas le moyen le plus efficace d'utiliser l'espace public. Ces véhicules restent immobiles très longtemps. Une voiture électrique est certes « moins pire » qu'un véhicule thermique, car

elle pollue moins. L'initiative s'intéresse à la manière de transformer l'espace public et de faire de la place pour la mobilité douce et pour les transports publics. La voiture électrique ne répond pas à cet enjeu-là. Ca ne signifie pas qu'il ne faut pas du tout poser de bornes pour les gens qui en souhaitent. Il précise que le texte de l'initiative indique clairement que les autorités doivent veiller à préserver les arbres existants.

M. Mireval ajoute que les parkings sous les immeubles peuvent être équipés en partie des bornes électriques, et elles n'empiéteraient ainsi pas sur l'espace public.

La députée (MCG) revient sur la photo du parking Ansermet. C'est en effet impressionnant de voir à quel point il est vide. Elle observe que les femmes ont peur d'aller dans les parkings souterrains et que ceux-ci sont très chers.

M. Schneeberger confirme qu'il faut des tarifs plus incitatifs pour les parkings souterrains. La question de la sécurité est également un enjeu important. La photo est tirée du 5^e sous-sol du parking Ansermet, qui appartient à la Fondation des parkings. Il compte 300 à 350 places vides en permanence depuis plusieurs années.

Un député (S) demande quelles sont les sources de la cartographie mettant en regard les espaces végétalisés et les îlots de chaleur. Il la trouve très intelligente et éclairante.

M. Schneeberger leur transmettra la référence.

Un député (UDC) demande comment ils situent les vélos électriques au niveau du trafic motorisé. En effet, la commission des transports a vu que le vélo électrique pouvait être considéré juridiquement comme un véhicule motorisé.

M. Schneeberger répond qu'il y a le vélo électrique qui va jusqu'à 25 km/h, qui se rapproche du vélo musculaire, et celui qui va jusqu'à 45 km/h, qui se rapproche plus d'un scooter. C'est une question qui se pose, car il y a une différence énorme entre la vitesse d'un vélo musculaire et celle d'un vélo électrique. Quant au statut juridique des vélos électriques, c'est au niveau fédéral que cela se tranchera. Pour lui, il faut vraiment distinguer entre ceux à 25 et ceux à 45. Les espaces prévus pour les vélos sont les bandes cyclables et pistes cyclables. Vu l'usage qui est fait de ces vélos, il faudra sans doute réguler aussi les vitesses sur ces lieux-là. Il est sûr qu'avec une largeur suffisante de piste cyclable, les vélos électriques et vélos musculaires devraient pouvoir cohabiter. Il y a aussi la question des trottinettes électriques. Ces nouveaux modes de transport sont des éléments sur lesquels il faudra probablement légiférer, car ils sont pour l'instant entre les deux.

Un député (UDC) observe que, si les surfaces dévolues au TIM diminuent, cela pourrait revenir à diminuer aussi les surfaces de pistes cyclables, si le vélo électrique est considéré comme un véhicule motorisé. Cette question est peut-être à trancher avec un avis de droit. Il demande comment ils appliquent concrètement l'art. 2, al. 2 de leur initiative, qui indique qu'il faut éviter les reports de trafic sur les zones avoisinantes.

M. Mendoza répond que l'initiative porte sur 13 communes. Ainsi, il y a une vision d'ensemble sur le territoire genevois. Cette initiative vise à retirer de l'espace au TIM. Le trafic est induit par les infrastructures de transport. En retirant des infrastructures aux uns et en en ajoutant à d'autres, le trafic dans son ensemble va être modifié. Il ajoute qu'il y a une série de stratégies cantonales visant à réduire le trafic de 40% d'ici 2030. Cela s'inscrit donc dans une tendance généralisée.

Le député (UDC) ne trouve pas l'art. 7B de la LALCR, mentionné dans l'art. 2, al. 4 de l'initiative.

M. Schneeberger répond que leur initiative a été relue, déclarée juridiquement valide par le Conseil d'Etat. Il doute que cela leur ait échappé.

Le député (UDC) observe que le Conseil d'Etat invite à refuser l'initiative pour les nombreux problèmes que son application poserait. Il proposerait la voie d'un contreprojet. Il demande comment ils se positionnent dans le cas où le principe d'un contreprojet serait validé, s'ils seraient d'accord d'y travailler et si le compromis pourrait les amener à retirer l'initiative.

M. Schneeberger répond qu'ils sont mandatés par les citoyens qui ont signé l'initiative pour la porter et la défendre. Si le Grand Conseil choisit la voie d'élaborer un contreprojet, ils sont toujours ouverts à discuter, mais il ne peut pas se prononcer aujourd'hui, ne sachant pas en quoi consisterait ce contreprojet.

Une députée (PLR) indique que, dans les nouveaux quartiers créés à Genève, les éléments relevés dans l'initiative sont pris en compte, et que l'on peut s'en réjouir. Elle demande si la carte des îlots de chaleur existe pour l'entier du canton de Genève.

M. Schneeberger répond que cette carte est issue de l'étude Nos Arbres. Il doit donc exister la même pour le canton.

Un député (S) précise qu'il y a une couche SITG pour les îlots de chaleur sur le canton.

La députée (PLR) se demande si choisir les communes de plus de 10 000 habitants n'est pas un peu une solution de facilité. Par exemple, les communes de Bernex, Veyrier et Plan-les-Ouates ont encore passablement de

zone agricole et ne sont pas très denses. Elles ont beaucoup d'arbres et de végétation dans les quartiers. Elle demande pourquoi ce choix a été fait.

M. Schneeberger répond que certains leur ont dit qu'il aurait fallu appliquer l'initiative à toutes les communes, car même s'il y fait moins chaud qu'au centre-ville, leurs espaces urbanisés sont quand même très asphaltés. Ils ont choisi les communes de plus de 10 000 habitants pour traiter des villes. Pour moitié, l'initiative parle d'arborisation, et pour l'autre moitié de voies de mobilité durable : dans ces villes, il est plus facile de se déplacer en transports publics et en mobilité douce, car les distances sont plus courtes. C'est là que cela a le plus de sens.

La députée (PLR) revient sur les statistiques concernant la répartition entre TIM et modes doux, et sur les cartes montrant les espaces dédiés à chacun. Elle se demande si ce n'est pas un peu extrémiste, vu que les lignes indiquées comme dédiées au TIM comportent tout de même des trottoirs et des pistes cyclables.

M. Schneeberger explique que les lignes en jaune montrent les trottoirs, les pistes cyclables et les voies de transports en commun. Le reste concerne strictement les voies de circulation TIM et le stationnement. Les lignes se superposent. La statistique indiquée concerne la Ville de Genève. Il y a les calculs de part modale pour la Ville de Genève, pour la 1^{re} couronne, pour la 2^e couronne, et pour l'ensemble du canton. Comme l'initiative concerne la ville de Genève, la 1^{re} couronne et une partie de la 2^e couronne, ils ont pris les statistiques de la Ville de Genève pour simplifier. En revanche, la répartition de l'espace public entre les modes reste à peu près identique où que l'on soit dans le canton.

Une députée (Ve) demande où ils en sont avec les contacts avec les autres communes. Elle demande s'ils ont calculé à quelle surface cela correspondrait par commune. De plus, pour faire de bons projets, il faut du temps. Par rapport au 1^{er} janvier de l'entrée en vigueur, si pour certaines communes il y a besoin d'une ou deux années avec un phasage correct, elle demande s'ils sont ouverts à cet éventuel délai afin d'avoir des projets cohérents.

M. Mendoza indique qu'ils ont rencontré les habitants de Meyrin, Carouge, et ils vont poursuivre ce travail. Pour les calculs, ils ont les chiffres pour toutes les communes et peuvent les transmettre à la commission. Concernant les délais de mise en œuvre, ils en sont conscients. Ils sont aussi très conscients de l'urgence climatique actuelle. A ce titre, des villes en Europe sont assez exemplaires. Des pistes cyclables sont construites en un temps record ; ce ne sont certes pas des projets où tout est fait au millimètre

près. Parfois ce n'est pas le meilleur projet dès le départ, mais à travers l'urbanisme tactique, on peut mettre en place rapidement des mesures qui peuvent être testées, puis améliorées.

Séance du 18 mai 2022

Audition de M. Patrick Fouvy, directeur du service du paysage et des forêts – OCAN, DT

M. Fouvy rappelle les objectifs en termes d'arborisation en lien avec la stratégie d'arborisation et avec la fiche 4.5 du plan climat, qui vise à développer l'arborisation pour lutter contre les îlots de chaleur. Avec les arbres, il y a des enjeux d'espace en sous-sol disponible pour leur permettre de se développer. Concernant la canopée, il s'agit de l'ensemble du feuillage des arbres. On la calcule en considérant ce qui est au-dessus des 3 premiers mètres, car celle en dessous apporte moins en termes de rafraîchissement. L'indice de taux de canopée est la projection au sol par rapport au reste de tout le sol qui n'est pas à l'ombre. Au niveau de la stratégie d'arborisation, il a été calculé le pourcentage actuel de taux de canopée, rapporté aux GIREC. On voit que la partie dense des villes a des taux de moins de 10%, alors qu'on retrouve ailleurs jusqu'à 50%. Actuellement, 21,7% du territoire de l'aire urbaine est à l'ombre des arbres ; cela représente 310 000 arbres. Le but est de monter à 30%, ce qui correspond à 150 000 arbres.

Un député (S) demande quelle définition d'aire urbaine est retenue.

M. Fouvy répond que c'est la définition de la loi sur la biodiversité par rapport au périmètre de Nature en Ville. Cela comprend des GIREC avec une certaine densité de population. Cela inclut 22 communes, mais certaines communes comme Satigny ne sont pas intégralement incluses. Il poursuit sa présentation en disant qu'il y a des situations très différentes s'agissant du taux de canopée : il y a 11% à Plainpalais et jusqu'à 40% au Jardin Anglais. Le 11% de Plainpalais a été considéré au moment des plantations du renouvellement. Dans ce cas-là, il n'y a pas forcément un effort important à faire, car les arbres vont croître et gagner en taux de canopée. Le taux visé de 30% est à l'horizon 2050-2070 : on ne maîtrise pas la croissance des arbres : une fois plantés, il faut le temps qu'ils croissent jusqu'à fournir les objectifs. 2050 est très ambitieux, 2070 plus réaliste. Ils ont défini des critères de priorisation quant aux lieux où arboriser : dans les endroits où il y a le moins de taux de canopée, ceux où il y a le plus de population et enfin ceux où il y a le plus d'îlots de chaleur. Ce sont aussi les endroits où il y a le plus de voirie. Ils ont analysé les leviers pour arboriser plus. Les principaux leviers d'action pour atteindre cela sont le stationnement, les contraintes parcellaires et les

réseaux. Ils ont aussi analysé les questions de voirie, pour revoir certains schémas de circulation, mais c'est surtout en main des communes. Pour essayer de quantifier les leviers possibles, ils ont analysé les possibilités sur un certain nombre de quartiers. L'analyse a été faite à Meyrin : tous les arbres ont été relevés et qualifiés.

Cela a permis d'estimer quels sont les efforts à faire. Ce quartier a un taux actuel de 9%. Ils pourraient monter à un peu plus de 21% sur des espaces où il n'y a pas de réseaux, ni de voirie ni de places de parking. Il peut y avoir des problèmes de limites de parcelles, car on ne peut pas planter de grands arbres à proximité d'une parcelle. On pourrait encore gagner 0,4% si l'on supprime des places de stationnement, et 0,7% en travaillant sur des suppressions ou diminutions du gabarit des voiries. En modifiant les réseaux, on pourrait encore gagner un peu plus. Pour certains endroits, il y a deux éléments qui viennent conjointement, où il faut travailler à la fois sur les réseaux et sur le parking. Dans ce cas-là, on arrive à une augmentation de 4,2%. Si on travaille seulement sur les voiries, on a un gain seulement de 0,7%, donc pas dans les mêmes proportions que celles de l'initiative. Sur la question des stationnements, il y a une suppression de places, mais la couronne dépasse largement l'espace pris au sol par la plantation. Concernant les réseaux, c'est un travail d'optimisation du positionnement ; on peut par exemple dégager un espace en mettant les réseaux sous les voiries plutôt que sous les trottoirs. C'est le cas surtout pour les voiries secondaires, où on peut accepter des travaux lorsqu'il y a une intervention sur le réseau sans qu'il y ait trop de conséquences sur le trafic.

Si l'on vise à avoir des arbres d'une vingtaine de mètres de haut, il faut un espace important dans le sous-sol pour les racines. Cela ne signifie pas exclusivement du sol naturel, mais il faut travailler le sol pour qu'ils puissent vivre. Cela peut se faire notamment avec des techno-sols, comme les fosses de Stockholm, où l'on a une substance portante et de l'alimentation (eau), des éléments de respiration pour que l'arbre ait tout pour vivre au niveau de ses racines. En surface, on ne voit aucune différence avec une évacuation standard d'eau. L'investissement pour la plantation est de 20 000 à 50 000 francs par arbre dans une telle situation, alors que cela fait environ 2000 francs par arbre en pleine terre. L'entretien par la suite est à peu près équivalent, à savoir une centaine de francs par arbre par année. Dans les dix premières années, c'est un peu plus cher, à hauteur de 200 francs. Le coût lié à la gestion des eaux est relativement équivalent par rapport à un système classique d'évacuation. En termes d'images, il peut y avoir plusieurs types d'arborisation, qui varient selon le contexte. Cela doit évoluer par rapport aux besoins.

Le député (S) demande s'il est en mesure de répondre à la question de savoir comment les propositions législatives formulées dans l'initiative s'articulent avec les perspectives du département vis-à-vis de l'arborisation.

M. Fouvy répond que ce qu'il vient de présenter a été développé depuis plus d'une année. Il y a des éléments qui se rapprochent de l'initiative. Ils auraient donc pu le faire sans l'initiative. Il y a des différences en termes de temporalité et d'intensité d'action sur la partie sur la chaussée. Sur le dimensionnement et la capacité d'action, cela se rapproche de l'initiative.

Le député (S) comprend que les deux visions vont plutôt dans le même sens que dans un sens opposé l'une à l'autre.

M. Fouvy le confirme.

Un député (UDC) demande si l'étude qu'ils ont faite porte sur le fait de réduire de 1% par année les voies de circulation pour y planter des arbres.

M. Fouvy répond par la négative. L'étude a porté sur la possibilité d'augmenter le taux de canopée jusqu'à 30% avec les différents leviers d'action, dont un est une intervention sur les places de parking et marginalement sur la requalification de certaines chaussées.

Le député (UDC) a le sentiment qu'il est venu leur vendre l'initiative. Il s'attendait plutôt à voir quel est le plan d'arborisation pour l'ensemble du canton et les possibilités offertes hors initiative. Il relève qu'il a beaucoup parlé de réaménagement des chaussées, de suppression de places de parking. Il demande, si l'on refuse l'initiative et qu'on ne touche pas aux chaussées, s'il y a quand même la possibilité d'augmenter la canopée, et comment le faire.

M. Fouvy répond que, si l'initiative est refusée et qu'ils ne touchent pas aux chaussées, il y a des possibilités dans certaines communes de revoir les schémas de circulation et d'apaiser certaines voiries. C'est un élément qui n'est pas imposé via l'initiative, mais qui est fait au gré des projets et des possibilités. Cela augmenterait de 0,4% le taux de canopée. Le reste ne touche pas la chaussée : il y a une partie sur les places de parking, une partie sur les trottoirs, une grosse partie sur les espaces déjà libres en bordure, notamment des prairies et pelouses pas encore arborées devant des immeubles. Ils ont la possibilité d'en faire une partie. Une partie nécessite de travailler sur la voirie. Si l'initiative est acceptée, cela ouvre un champ beaucoup plus grand sur le potentiel d'arborisation, mais un refus de l'initiative n'empêche pas la stratégie d'arborisation.

Une députée (Ve) demande où en est la réflexion par rapport aux distances aux limites en zone de développement et en zone villas, concernant la végétation.

M. Fouvy répond que c'est un des scénarios qui font partie de l'analyse. Le canton de Vaud permet des plantations plus proches, Bâle-Ville n'a pas de contrainte légale là-dessus et laisse cela dans le champ de la pure négociation. Bâle-Ville leur a indiqué qu'il y avait parfois des conflits de voisinage, mais pas plus que ce qu'il y a ici.

Un député (S) demande si l'Etat dispose de tous les outils juridiques pour aller aussi loin que ce qui est imaginé, notamment par rapport au stationnement ou aux réseaux.

M. Fouvy répond qu'il y a des éléments liés au règlement sur la conservation de la végétation arborée, en lien avec les planifications, pour renforcer la capacité à défendre la volonté d'arboriser. Il y a des éléments sur lesquels il y a un effort à faire. Ce n'est pas le cas sur d'autres éléments de bases légales, c'est plutôt au niveau des accords entre partenaires qu'il y a quelque chose à faire.

Un député (PDC) observe que cette intervention peut se faire essentiellement hors ville de Genève. Il demande ce qu'il est possible de faire pour les îlots de chaleur. Il y a effectivement des îlots de chaleur au centre-ville, et c'est là qu'il faut intervenir. Il n'est pas sûr que Versoix ou Veyrier soient les endroits les plus importants pour cela.

M. Fouvy répond que le centre-ville, où c'est déjà très construit et où cela ne va plus trop bouger, est un des endroits les plus difficiles, car il faut aller prendre sur des surfaces utilisées comme les places de parking. En revanche, dans les endroits qui bougent un peu plus, comme les centres de développement, il y a un potentiel plus important, par exemple avec les PLQ, où il y a une capacité de reconfigurer. Il y a par exemple le PAV, où il y a actuellement 4-5% de taux de canopée, et la cible est à 33%, car il y a de vraies possibilités d'arborisation via les reconfigurations. Il ajoute que, dans les lieux existants, cela dépend aussi de la largeur des trottoirs. Il faut des trottoirs assez larges pour implanter des arbres. Avec un sol bien constitué, avec des fosses continues qui gèrent aussi l'eau, on peut amener des arbres de grande dimension. A Lyon, il y a des arbres qui font 20 m de haut et qui couvrent l'intégralité de la chaussée, mais qui sont juste sur le bord du trottoir. C'est parce qu'il y a eu un travail dans le sol qui permet cela.

Le député (PDC) observe qu'il est difficile de déplacer un collecteur, sachant que certains font 2 à 3 m de diamètre. Il est important pour la commission de savoir ce qui peut être techniquement réalisé dans les îlots de chaleur. Il faut dire où l'effort peut être fait et où il ne peut pas être fait. Il demande s'il a des éléments plus précis.

M. Fouvy répond qu'ils ne peuvent pas faire une étude précise sur chaque quartier. Ils se focalisent sur des quartiers tests. Les contraintes ont été identifiées, par exemple les gros collecteurs qui ne vont pas bouger. Cependant, il y a plusieurs types de réseaux différents, certains beaucoup plus mobiles que d'autres. L'analyse tient compte de la localisation des réseaux actuels, des routes et des surfaces de pleine terre. C'est par ce biais-là qu'ils ont identifié les différents leviers et qu'ils sont remontés sur l'annonce de 50 millions de francs pour arriver à couvrir les frais d'investissement pour les arbres dans les situations les plus contraintes. Ils ont une méthodologie, un chiffrage relativement robuste et il faut ensuite faire un travail d'analyse avec les acteurs de projet. Il faut aussi s'appuyer sur les opportunités. Par exemple, il faut être en synergie avec la mise en place des réseaux thermiques structurants : dans la convention d'objectifs des SIG, il est prévu d'avoir une synergie sur les éléments d'arborisation et la prise en charge de ces questions-là à ce moment-là.

Le député (PDC) comprend que le Conseil d'Etat indique que cette initiative n'a pas lieu d'être, car elle est trop précise.

M. Fouvy répond que c'est en effet la réponse donnée par le Conseil d'Etat.

Un député (Ve) comprend que l'initiative aiderait à augmenter les pourcentages sur la partie voirie, mais que le travail serait fait même sans initiative. Il ne serait pas contre-productif que l'initiative soit votée. Il demande s'il a bien compris.

M. Fouvy répond par l'affirmative.

Le député (Ve) demande quand la stratégie d'arborisation sera publiée.

M. Fouvy répond qu'elle devrait monter au Conseil d'Etat pour le début de l'été. Ce sera public d'ici l'automne.

Le député (Ve) comprend que la stratégie d'arborisation dépasse largement le foncier de l'Etat.

M. Fouvy le confirme. Les 50 millions de francs sont répartis en partie sur des investissements sur le domaine public ou privé cantonal et le reste est en subventions d'investissements, pour soutenir les privés ou les communes à faire cette démarche. L'Etat ne va pas tout planter, ils ont estimé que moins d'un tiers serait planté par l'Etat. Le reste sera par les communes ou des privés.

Le député (Ve) demande s'il existe une carte de l'aire urbaine, et quels sont les critères de définition de celle-ci. Il demande s'il sait de mémoire si Versoix est dans cette aire.

M. Fouvy peut leur transmettre ces critères. Concernant Versoix, c'est dedans mais uniquement en partie.

Le député (Ve) revient sur l'exemple de Meyrin. Il retient du schéma montré que, dans ce secteur-là, le potentiel le plus facilement accessible est dans les parcelles en pleine terre. Sur ce secteur, le pourcentage sur la voirie n'est pas si important que cela. D'après sa compréhension, c'est le cas de cet exemple-là, mais il peut y avoir des répartitions différentes dans d'autres quartiers.

M. Fouvy confirme que, selon les situations, cela va effectivement varier. En vieille ville de Carouge, cela se répartit à peu près à moitié sur des éléments liés à la chaussée et l'autre moitié dans les cœurs d'îlots.

Le député (Ve) comprend qu'ils n'ont pas fait de test pour tout le canton et qu'ils ne peuvent pas dire exactement si cette initiative est faisable telle quelle ou pas, ou à l'inverse combien il faudrait prendre sur la voirie pour atteindre l'objectif cantonal.

M. Fouvy répond qu'ils ont testé ces éléments pour « plausibiliser » l'effort à faire et voir sur quels leviers il fallait agir en particulier, pour voir si leur objectif était réalisable.

Le député (Ve) demande s'il peut transmettre les autres exemples à la commission.

M. Fouvy répond par l'affirmative.

Le député (Ve) évoque le 33% visé dans le PAV. Il imagine qu'il faudra créer des milieux pour mettre ces arbres. Il demande dans quelle mesure il est avant tout important d'apporter du sol fertile ou de garantir ce que l'arbre pourra faire au niveau de ses racines profondes, dans le sol existant déjà là-bas aujourd'hui.

M. Fouvy répond qu'il y a plusieurs situations. Quand on a besoin d'un usage intensif sous l'arbre, par exemple si des voitures, vélos ou poussettes passent régulièrement dessus, il faut un techno-sol, car il faut qu'il ait la portance nécessaire et fournisse les nutriments nécessaires aux arbres. Dans les autres espaces, ce sera plutôt des sols reconstitués. C'est une technique maîtrisée : il est possible de reconstituer des sols, mais cela prend du temps. Ce n'est pas forcément évident quand on est proche d'un bâtiment, car il faut quelque chose d'assez stable tout en restant perméable. Le plus difficile est de reconnecter les systèmes naturels d'approvisionnement en eau. Dans les premières années, il y aura peut-être un apport d'eau artificiel. Ce sont des choses connues et déjà pratiquées depuis longtemps.

Un député (PDC) demande comment ils vont laisser un espace pour les accès pour les pompiers, par exemple aux Pâquis.

M. Fouvy répond que cela fait partie des difficultés et des discussions. Tout dépend de la configuration de l'immeuble : les pompiers n'ont pas besoin d'accéder directement à chaque fenêtre. Quand il y a un appartement traversant, il suffit qu'un seul côté soit accessible. Les éléments varient d'une situation à l'autre. Dans les études qu'ils ont faites, ils n'ont pas analysé cette question-là. L'analyse précise se fait au niveau des autorisations de construire ou des PLQ, où les choses sont composées dès le départ avec l'enjeu des accès pompiers.

Séance du 25 mai

Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat – DI, M. David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports, et M. Gérard Widmer, directeur à l'OCT

M. Dal Busco remercie les députés pour leur accueil et félicite le président pour son élection en tant que nouveau président au sein de la commission d'aménagement du canton. Il entreprend la présentation par quelques propos liminaires. Il explique que l'IN 182 semble relativement modérée, puisqu'elle prévoit d'affecter 1% de la surface totale de la voie publique des communes de plus de 10 000 habitants et de convertir la partie des espaces dédiés au transport individuel motorisé (TIM), pour moitié en espaces verts et arborés, et pour moitié en voies de mobilité durable (espace pour piétons, pistes cyclables, sites propres pour les transports publics), et ce sur une période de 10 ans. Le Conseil d'Etat a reconnu la validité de cette IN 182, tout en faisant une appréciation de celle-ci, et si le Conseil d'Etat partage les objectifs, dans l'esprit, cette IN 182, qui rejoint les préoccupations défendues par le plan climat cantonal renforcé datant d'avril 2021, visant une diminution de 60% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et la neutralité carbone au plus tard en 2050, il estime néanmoins qu'ils sont trop ambitieux à atteindre.

Il mentionne différents projets allant dans le sens des objectifs annoncés dans le plan climat cantonal renforcé et annonce vouloir viser les mêmes enjeux proposés par cette IN 182, en matière de mobilité et d'arborisation de l'espace public, avec, au cœur des objectifs, les questions des îlots de chaleur et des canopées, plus particulièrement dans les centres urbains. Néanmoins, l'ambition de cette IN 182, si elle peut paraître séduisante, se heurte à des écueils techniques et financiers très importants, dont ils vont tenter d'expliquer la nature à travers leur présentation. En conclusion de son

rapport, le Conseil d'Etat indique rejeter cette IN 182 et invite à travailler à l'élaboration d'un contreprojet, en collaboration avec les communes et le Grand Conseil, le cas échéant. Il ajoute que les 13 communes de plus de 10 000 habitants (Genève, Vernier, Lancy, Meyrin, Carouge, Onex, Thônex, Versoix, Le Grand-Saconnex, Chêne-Bougeries, Veyrier, Plan-les-Ouates et Bernex) sont les premières concernées. Il propose de passer sur les écueils et les enjeux spécifiques aux communes si cette IN 182 devait être appliquée.

M. Widmer remercie les députés pour leur accueil. Il propose de présenter les écueils analysés en collaboration avec les différents services de l'Etat (OU, OCAN), la Ville de Genève ou encore quelques communes. Tout d'abord, si 1% de surface convertie par année peut sembler anecdotique, cela représente une surface importante. Il indique que la surface totale accessible au TIM représente environ 7 millions de mètres carrés répartis sur les 13 communes concernées. Ainsi, la mise en œuvre de l'initiative vise à transformer environ 700 000 mètres carrés en dix ans, dont environ 225 000 mètres carrés pour la Ville de Genève, ce qui représente 80% de la surface occupée aujourd'hui par le stationnement sur la chaussée ou environ trois fois la superficie de la plaine de Plainpalais, à convertir avec de l'arborisation et de la mobilité douce. Il relève également plusieurs aspects méthodologiques à régler (coûts de concrétisation, aspects légaux, aspects de compétences du canton, etc.), notamment calculer la surface accessible au TIM, qui nécessite de calculer toutes les surfaces de trottoir à trottoir, ce qu'il estime délicat en prenant en compte certaines entrées d'immeubles, ou cours intérieures accessibles au TIM. Selon lui, ces calculs seraient fastidieux à réaliser et n'auraient aucun autre intérêt que celui de répondre à cette IN 182. En outre, il indique qu'il faut une certaine épaisseur de terre sous la surface pour pouvoir développer les structures racinaires des arbres plantés, ce qui n'est pas le cas partout, notamment en raison du grand réseau de canalisations souterrain. Il ajoute le travail conséquent à effectuer avec les SIG et les communes pour déplacer les canalisations (gaz, électricité, réseau de chaleur, etc.), représentant des coûts importants ; il rappelle qu'ils sont actuellement en train d'en faire l'exercice avec la Ville de Genève sur la rue de Carouge. Il souligne que ce projet est important à mettre en œuvre d'un point de vue financier et qu'il implique des travaux d'une grande ampleur, nécessitant le déplacement de ces réseaux avant l'aménagement de la surface. Il précise que la suppression de 5% des surfaces destinées au TIM permettrait d'augmenter théoriquement au maximum le taux de canopée de 0,29% d'ici 2050 si l'on tient compte des trottoirs et des surfaces de voiries d'ores et déjà couvertes par la canopée, ne répondant pas aux objectifs de l'OCAN. Il donne l'exemple de travaux effectués avec la Ville de Genève sur l'avenue

du Mail (de la place du Cirque jusqu'au carrefour des 23-Cantons), projet qualitatif selon la volonté de la maire de Genève, qui vise à faire des plantations à côté des trottoirs pour arboriser et végétaliser les espaces sur cette voie, créer des pistes cyclables et réduire le gabarit routier. Ce projet, qui concerne 550 mètres linéaires d'aménagements prévus, prévoit 30 millions de francs d'investissements, à savoir 15 millions de francs pour refaire le sous-sol et 15 millions de francs pour la surface, budget déjà assez conséquent, mais qui représente 12% de ce que devrait faire la Ville annuellement pour répondre à cette IN 182. Il suggère de faire le calcul avec 8 projets d'une telle ampleur chaque année, au niveau des 13 communes, ce qui représente plus de 25 projets équivalents par année, soit plus de 2 milliards de francs d'investissements sur 10 ans.

M. Widmer ajoute que ces travaux conséquents nécessitent de faire des autorisations de construire, impliquant des délais, avec au moins une année de conception et une année de procédure, sans compter, au niveau des municipaux, entre 6 et 12 mois pour obtenir les crédits, puis le chantier qui dure entre 6 mois et 2 ans. En outre, ces projets nécessitent du personnel pour les piloter, des ressources financières pour les mandater et les mettre en œuvre. Il rappelle que, lors de la crise COVID-19, ils ont aménagé certains secteurs pour donner plus de place aux piétons (files d'attente devant les commerces, par exemple), ce qui n'a pas été compris par la population. Or, ces aménagements doivent être attractifs et sécurisés pour les usagères et usagers, ce qui impose tôt ou tard des travaux d'ampleur aux coûts élevés, surtout si c'est en lien avec la végétalisation de l'espace public. Il ajoute, d'un point de vue légal, que cette IN 182 est contraire au principe de compensation du stationnement prévu par la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LaLCR). Elle poserait un problème d'application concrète de la LaLCR, qui devrait donc également être modifiée. Il y a cependant de forts risques de voir des oppositions à ces modifications. L'offre de référence de 2011 ne pourrait plus être maintenue et elle devrait intégrer de nouvelles dérogations et nécessiterait un double suivi (stationnement et IN 182). Ce suivi ne serait alors quasiment plus possible à effectuer, ce qui reviendrait, en quelque sorte et de facto, à supprimer le principe de la compensation. En outre, à propos de l'aspect de contrôle et de compétence, il souligne que cette IN 182 prévoit que le canton soit responsable de la mise en œuvre des mesures liées à cette IN 182, alors que l'espace public est, le plus souvent, de compétence communale, à savoir sur 83% de la surface. Il propose de donner la compétence au canton d'exiger de la part des communes qu'elles priorisent les projets répondants à cette IN 182, ce qui ne lui semble pas particulièrement opératoire dans la situation

actuelle. Il conclut en rappelant que le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à refuser l'IN 182, en lui opposant un contreprojet, dont l'élaboration devrait être menée en concertation avec les communes concernées.

M. Favre ajoute que cette initiative est inspirée de ce qui s'est passé dans plusieurs villes de Suisse (Saint-Gall, Winterthour, Zurich, Bâle-Ville, Berne) qui connaissent des états d'avancement divers. A Saint-Gall, un contreprojet a été développé par la municipalité, et la particularité, dans les autres villes, est que cette IN s'adresse à une ville ou une commune, alors que, dans ce projet, le canton doit gérer sur 13 communes urbaines. De plus, dans les autres villes, cette initiative est souvent divisée en deux (une partie qui concerne la mobilité douce, les TP, et l'autre, qui concerne l'aménagement nature).

Un député (Ve) remercie les auditionnés pour leurs explications. Il retient de la présentation qu'une somme de contraintes fait qu'ils doutent de la faisabilité de ce projet, en raison du volume trop conséquent (1% par année) ou encore des moyens techniques et humains contraignants. Il comprend qu'ils proposent de réadapter le rythme de ce projet. Il rappelle, néanmoins, l'urgence climatique et que le rythme d'augmentation des températures est rapide, il s'interroge donc sur le juste rythme de transformation à adopter. Concernant les problèmes du réseau souterrain, il souligne que ce réseau était déjà présent pour les stratégies de végétalisation existantes et il ne comprend pas pourquoi ce problème leur semble nouveau. Il trouve que leur lecture de la totalité de cette IN 182 semble un peu pessimiste. Il comprend la critique formulée sur le rythme et suggère de faire une proposition d'un rythme plus juste.

M. Dal Busco rappelle qu'il existe une grande différence entre ce qui est proposé dans cette IN 182 et sa concrétisation réelle. Il prend l'exemple de l'avenue du Mail, projet initialement mené dans le cadre de la *task force vélo* lancé en 2019, qui est un projet très utilitaire et fonctionnel, mais qui a été remis en cause par la Ville de Genève au début de la législature communale (2020). Deux ans et demi plus tard, le projet n'est toujours pas concrétisé, même avec une volonté politique très forte, et il souligne que le canton devrait mener 8 projets de cet acabit chaque année, ce qui est, selon lui, concrètement très compliqué, voire impossible, à réaliser. Ils se demandent comment atteindre des objectifs équivalents et il invite à repenser cette IN 182.

Le député (Ve) revient sur le fait que les auditionnés encouragent à élaborer un contreprojet. Il leur demande s'ils ont des pistes à proposer, et un rythme ou un pourcentage différent à suggérer.

M. Dal Busco répond que le principe de compensation (pour rappel, défendu et gagné en automne 2020) devrait leur donner suffisamment de marge de manœuvre pour concrétiser les projets. Pour l'essentiel, il rappelle que ces projets concernent des réseaux communaux et la Ville de Genève, si elle est très ambitieuse, notamment pouvant utiliser cette facilité qui existe avec la suppression accrue du nombre de places, indique ne pas avoir les moyens, les crédits et les ressources pour mener à bien tous ces projets simultanément. Le canton souhaite aller plus vite, mais les communes tendent à demander plus de temps (il précise qu'il ne s'agit pas d'un reproche, mais d'un constat).

M. Widmer ajoute que le contreprojet propose de ne pas combiner les aspects végétalisation et aménagement mobilité douce, car il estime qu'il est difficile, dans certains secteurs, de combiner ces deux problématiques. Il donne l'exemple de l'avenue Pictet-de-Rochemont qui propose de supprimer une voie de circulation pour créer des bandes cyclables, représentant 2 km qui ne sont pas comptabilisés dans cette IN 182, car sans végétalisation prévue. Il trouve que c'est un problème qu'un projet d'une telle ampleur ne puisse pas être valorisé dans le cadre de cette IN 182, une végétalisation n'étant pas prévue, ce qui lui semble contradictoire car les itinéraires de mobilité douce vont dans le sens de l'urgence climatique ; or, cette IN 182, telle qu'elle est rédigée ou comprise, exige 50% de végétalisation et 50% d'aménagements mobilité douce.

M. Dal Busco souligne qu'il n'est pas impossible de supprimer des voies de circulation ou de planter des arbres et de végétaliser, mais que le rythme risque de poser problème. Ils souhaitent identifier les éléments urbains où il existe des îlots de chaleur, par exemple des places entièrement revêtues de bitume.

Le député (Ve) se demande s'il n'y a pas une façon assez simple de faire du chiffre, dans ces quartiers denses et chauds, à savoir de piétonniser tout en maintenant un accès pompiers, et il demande s'ils ont étudié la question. Pour terminer, il n'indique ne pas avoir la même lecture que les auditionnés sur la manière de comptabiliser, sur la part de mobilité douce et de végétalisation, l'IN 182 qui prend, selon lui, plutôt en compte un total cantonal. Si ce n'est pas le cas, il suggère d'en modifier la formulation.

M. Widmer déclare qu'il existe, justement, deux initiatives distinctes dans les autres villes (une végétalisation et une mobilité douce), alors que ces deux aspects sont regroupés dans une seule initiative à Genève. Il comprend, à la lecture de cette IN 182, que la juxtaposition de ces deux initiatives implique le fait de chaque projet doit garantir des aménagements à la fois de végétalisation et dédiés à la mobilité douce et aux TPG.

M. Favre met en garde sur le fait qu'en ne respectant pas la rythmique, ils risquent de se retrouver dans quelques années avec des aménagements qui poseront des problèmes, notamment sécuritaires. Il estime qu'il faut prendre le temps d'interroger les communes en termes de ressources, de budget et de procédure afin de garantir cette rythmique.

Un député (PLR) remercie les auditionnés et souligne que tout le monde sera favorable au développement de bandes cyclables, tout comme personne ne remet en cause la nécessité de lutter contre le développement des îlots de chaleur. Il dit être interpellé par le rôle de la Ville, constat proposé par M. Dal Busco, et, par le grand nombre de chantiers qui doivent être menés par la Ville de Genève, avec des objections régulières et un problème récurrent d'absence de moyens pour mener à bien ces chantiers prioritaires. Il demande comment cette situation se répercute sur leurs services et comment il serait possible de sortir de cette dialectique.

M. Dal Busco répond que les moyens ne sont, par définition, pas illimités, et que ces projets nécessitent des disponibilités financières et un certain temps. Il mentionne la passerelle du Mont-Blanc, dossier qui s'est enlisé et qui se déploie sur plusieurs années. De nombreux projets se retrouvent dans cette situation. Il rappelle que ces procédures impliquent du temps, et qu'il s'agit aussi d'un travail collectif avec les commerçants et les résidents, en plus des problèmes de moyens et d'autorisations de construire.

Le député (PLR) ajoute que la personne arrivant à Genève ne constate pas forcément la différence entre la Ville et le canton, mais, lorsqu'il voit que certains projets n'avancent pas (il mentionne la rue de Carouge et l'avenue du Mail), il a l'impression que c'est eux qui en pâtissent, car sujets à de nombreux reproches de la part des citoyens, alors que c'est de la compétence de la Ville. Il pense que c'est quasiment insoluble et qu'il faudrait passer par une modification de nature constitutionnelle, mais il trouve ce constat un peu préoccupant.

M. Dal Busco fait l'hypothèse qu'ils aient le plein pouvoir, il précise qu'ils seraient aussi au sein de cette commission en train de parler de cette IN 182, qu'il s'agit d'un système démocratique et que le parlement va voter les moyens à disposition. Ils font le constat que ces projets se heurtent à plusieurs écueils, qui sont autant d'éléments de nature à faire en sorte que le rythme effréné proposé par cette IN 182 ne soit pas tenable.

M. Favre précise que la Ville a un nombre de mécanismes complexes, même pour des petits aménagements. Il donne l'exemple de la mise en place de la ceinture urbaine qui demande un réaménagement de l'axe Nations-Charmilles, avec la mise en place d'un carrefour avec un feu à la place d'un

giratoire, il déclare avoir dû trouver une solution avec la Ville pour avancer le projet car la Ville, même à partir de 100 000 francs, doit déposer une PR. Il souligne que, s'ils n'avaient pas trouvé de solution, cet aménagement aurait été retardé de 1 à 2 ans. Il rappelle que les communes ont beaucoup moins de ressources en matière d'effectifs, notamment des communes concernées par cette IN 182 qui possèdent des territoires très grands, impliquant des travaux conséquents.

Un député (PDC) remercie les auditionnés pour leurs explications. Il revient sur les communes concernées et note le fait que le PAV est bien plus concerné par les îlots de chaleur que Versoix, par exemple, et demande si le contreprojet s'intéresse à cette question. Il suggère de revoir les échéances dans cette IN 182 ainsi que le périmètre, en prenant l'exemple de Veyrier ou de Versoix qui ne sont pas les plus pertinentes, selon lui. Il aimerait mieux comprendre, en termes de temporalité, comment les auditionnés voient les choses, ainsi que la capacité d'investissement. Il rappelle que 25 millions de francs sont prévus pour faire des voies vertes et des pistes cyclables, et il se demande, comment il est possible de faire quelque chose qui peut se réaliser dans le temps. Il rappelle que la Bibliothèque de Genève, qui répond au dépôt légal du canton, ne sait plus comment classer leurs documents, avec une intervention de l'Etat qui sera nécessaire pour mettre à l'abri des documents, la Ville de Genève devant louer des locaux pour sécuriser ces documents à raison de quelques millions de francs par année.

M. Dal Busco souligne le fait que le projet du nouveau PAV représente, certes, de la densité, mais prévoit aussi beaucoup d'éléments qui vont dans le sens de l'IN 182 avec des rivières, des parcs, en favorisant la biodiversité. Il mentionne les quartiers des Eaux-Vives et des Pâquis qui sont des zones très denses avec peu d'espaces verts, créant des îlots de chaleur, et il dit qu'ils s'interrogent sur le potentiel dans ces quartiers pour déminéraliser les espaces.

Le député (PDC) suggère de diluer ce projet dans le temps, par exemple en proposant 20 ans au lieu de 10 ans, et/ou un pourcentage plus faible pour répondre à la capacité financière de l'Etat.

M. Dal Busco pense que le problème est plus la temporalité qu'autre chose, car, sur l'idée de soustraire du bitume pour y faire soit de la végétalisation, soit de la mobilité douce, c'est une mise en adéquation avec les objectifs, avec une diminution de 60% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et la neutralité carbone au plus tard en 2050. S'ils arrivent à tenir ces objectifs, ils pourront mettre à disposition les surfaces dédiées à un trafic qui sera plus faible, mais c'est le rythme proposé par l'IN 182 qui est impossible à tenir, selon eux.

Une députée (MCG) revient sur ce qui a été dit concernant la piétonnisation des pénétrantes : elle pense que, sans anneau circulaire alentour, les automobilistes risquent de passer par le centre, pouvant créer un encombrement du trafic encore supérieur à ce qui existe actuellement.

M. Favre indique que tout un plan est prévu par rapport aux objectifs liés à la transition mobilité, avec le développement d'un réseau cyclable pénétrant fait de tangentielles et de ligne de ceinture. L'idée est de développer un anneau concentrique des transports publics, sur le même principe que le Léman Express et dit travailler sur des lignes de ceinture à développer d'ici 2034. Il précise qu'un PL sera prochainement déposé au Conseil d'Etat, puis au Grand Conseil pour continuer à développer les transports publics afin de dégorger le centre-ville.

Une députée (MCG) trouve dommage d'avoir supprimé la ceinture des lignes 1A et 1B des transports publics, qui tournait en boucle, et demande s'ils pensent à créer un itinéraire un peu similaire.

M. Favre déclare que le projet est un peu similaire, mais avec différents endroits de l'agglomération prévus.

La députée (MCG) rappelle que la plaine de Plainpalais était très arborée et végétalisée à l'époque, ce qui a disparu au profit d'une matière minérale rose qui ne satisfait que très peu de monde. Elle se demande pourquoi ne pas insister pour que la Ville arborise à nouveau cette zone plutôt que de fermer les rues de Carouge et Dancet.

M. Dal Busco pense, en effet, qu'il serait probablement plus facile d'arboriser cette zone plutôt que de le faire sur certaines artères. Il affirme que ce n'est pas une idée qui lui déplaît.

La députée (MCG) ajoute qu'il y avait, en plus, un espace de libertés dédié aux chiens ou encore un parc pour enfants.

Le président souligne que cette question est de la compétence de la Ville de Genève.

M. Widmer précise que cet espace est dédié à une multitude d'activités (cirque, marché aux puces, etc.) et rappelle que le parking souterrain empêcherait éventuellement un développement optimal des arbres.

La députée (MCG) répond que certains arbres développent des racines horizontales, il serait donc possible de planter ce type d'arbres et de choisir une espèce qui ne dégage pas d'essences allergisantes. Elle pense que c'est faisable, ce qui n'est pas le cas à la gare CEVA du plateau de Champel où les arbres doivent déjà être changés car ils ne correspondaient pas à la zone.

Une députée (PLR) demande s'il est possible de voir la carte du canton, via le SITG ou ailleurs, qui illustre les îlots de chaleur dans les différentes parties du canton. Elle ne voit pas vraiment le problème de ces îlots de chaleur à Veyrier, Bernex ou encore Plan-les-Ouates et elle pense qu'il faudrait se concentrer sur d'autres zones qui ont de vrais soucis, considérations notamment à prendre en compte dans la conception de nouveaux quartiers.

M. Widmer confirme que la carte du canton existe sur le SITG.

Le président demande aux auditionnés de leur envoyer le lien de cette carte.

Un député (PDC) affirme que la ville de Genève, dans les années 1980, était moins agréable qu'aujourd'hui et rappelle que l'un des changements qui avaient été faits était la restauration des lignes de tram, qui avaient été modifiées, permettant aux personnes de se déplacer différemment sur certaines rues (rue des Acacias ou encore rue du Stand). Il demande s'ils sont au courant du nombre de mètres carrés retirés au trafic motorisé dans la restauration des lignes de tram.

M. Favre indique qu'ils feront les calculs et reviendront avec les résultats.

Le député (PDC) déclare ne pas avoir l'impression, dans son souvenir, qu'il s'agissait de chiffres extraordinaires, mais que la conséquence a été grande en termes d'efficience.

Le président demande aux auditionnés d'envoyer par courriel le lien, ainsi que le calcul de la surface demandé par le député (PDC).

Une députée (PLR) trouverait intéressant d'avoir une présentation de ces cartes du SITG, afin de mieux en comprendre la légende.

M. Ferretti informe que le service de développement durable, qui est responsable du plan climat, peut être entendu sur cette question et que le DT vient volontiers, en complément, concernant l'application d'aménagement du territoire.

Le président le remercie et indique qu'ils vont programmer cette audition. Il remercie les auditionnés leur présentation et pour les éléments importants apportés, leur souhaite une bonne soirée et les libère.

Audition

Collectif d'associations d'habitant-e-s de quartiers de Genève représenté par :

- *M. Matthias Lecoq de l'association VAEV (Eaux-Vives)*
- *M. Julien Vascotto de l'association SURVAP (Pâquis)*
- *M. Nicolas Kunzler de Forum démocratie participative (Forum 1203)*

M. Vascotto entreprend sa présentation à l'aide d'un support PPT. La première *slide* montre une vue des Pâquis depuis le ciel et M. Vascotto indique que ce quartier réunit une forte densité démographique et de construction, un déficit du taux de canopée (avec seulement 5%) sans parc ni jardin, un espace public très minéral, des sols imperméables et des espaces largement dévolus aux véhicules motorisés (parkings, chaussées), soit la définition d'un îlot de chaleur. Il montre des photographies des rues Rothschild, du Prieuré et du Môle pour illustrer le fait que la place dévolue aux piétons est limitée, par rapport à la place destinée au stationnement des véhicules motorisés, parfois illégal, ainsi qu'une végétalisation très faible, notamment dans des lieux fréquentés par des enfants ou d'autres catégories de la population, aux abords d'une école, d'une bibliothèque ou encore d'un conservatoire. Il précise que cette situation n'est pas nouvelle, et que des travaux sont engagés depuis plus de 30 ans, en passant par diverses étapes : en 1991 avec « Tout doux les Pâquis », un contrat de quartier en 2015 avec l'ébauche de la Croix-Verte, les concepts d'aménagement en 2019, et la pétition Croix-Verte en 2021. Pour favoriser le cheminement piétonnisé, la mobilité douce et la végétalisation, une croix verte est indiquée sur le plan allant, d'une part, de la Perle du Lac à la place des Alpes, et, d'autre part, de la rue de Lausanne au quai Wilson. Pour information, le plan Braillard réalisé en 1948 prévoyait déjà cette croix avec l'idée de végétaliser de manière à favoriser la biodiversité. Il indique, avec son association, avoir discuté avec de nombreux habitants et d'autres associations pour améliorer la mobilité, d'une part, et la végétalisation, d'autre part, et avoir proposé des avantages qui sont brièvement présentés et figurent dans la présentation envoyée à la commission.

M. Kunzler présente le quartier des Charmilles, qui est assez différent de celui des Pâquis, car relativement aéré et végétalisé, ce dont les commissaires peuvent se rendre compte grâce à une vue aérienne (différents parcs, espaces de pelouse, jardins publics et privés). Néanmoins, il relève l'inquiétude des habitants, d'une part, par rapport au réchauffement climatique et, d'autre part, à un niveau plus local avec les canicules et fortes chaleurs qui impactent la vie quotidienne mais aussi la santé des citoyens, touchant plus

particulièrement certaines catégories de la population (enfants, personnes âgées, personnes à la santé fragile...). Il illustre ces inquiétudes à l'aide d'une carte du SITG, issue d'une étude sur la situation climatique à Genève. Il montre une carte allant de 1981 à 2010, et précise qu'en blanc ce sont les immeubles, et que la température est mesurée à un mètre du sol, pour correspondre à celle ressentie par le corps humain. A partir de 29 °C, le corps subit un stress de chaleur modéré, à 35 °C un stress de chaleur élevé et, dès 41 °C un stress de chaleur extrême. Sur la carte, les parties en jaune indiquent un stress de chaleur élevé et les dégradés de rouge un stress de chaleur extrême. Il ajoute que, si la nuit la chaleur ne diminue pas suffisamment, l'organisme ne peut pas récupérer de la journée. Il fait défiler les *slides* de plusieurs périodes (1981-2010 ; 2020-2049 ; 2045-2074 ; 2070-2099) pour illustrer les risques encourus sans mettre en place de nouvelles mesures. Ils ont constitué un groupe de discussion mené sous l'égide de leur association (Forum 1203), avec la maison de quartier de Saint-Jean, afin de discuter de ce qu'il est possible de faire au niveau de leur quartier. Leur solution réside dans un travail sur la végétalisation, en augmentant et en améliorant la couverture végétale dans les quartiers pour atténuer les effets de chaleur extrême, mais aussi pour favoriser la biodiversité. Ils ont développé un intérêt pour cette initiative qui propose de végétaliser davantage et de diminuer le trafic, ainsi que le bruit que cela engendre. Ils ont retenu plus particulièrement trois lieux qu'ils estiment les plus adaptés à être végétalisés. Le premier est le chemin des Sports, perpendiculaire à l'avenue d'Aïre. Ce choix peut sembler paradoxal, car cette rue se situe dans une zone de verdure, avec un parc, un cimetière et des jardins, mais sur cette voie la chaleur est très élevée en été, nécessitant d'apporter de l'ombre. Le deuxième, la place des Charmilles en continuant sur la rue des Charmilles ; l'objectif serait d'apporter de l'ombrage sur la place, de planter des arbres et de modérer le trafic de transit. Le troisième lieu, l'avenue de Gallatin qui rejoint l'avenue d'Aïre, permet de faire un couloir frais en venant des bords du Rhône. Il termine par souligner que les habitants sont préoccupés par le réchauffement climatique et sont intéressés par cette IN 182 qui a suscité des réactions de soutien et d'approbation, avec la volonté de prendre des mesures concrètes, ambitieuses et rapides pour lutter contre le réchauffement climatique.

M. Lecoq entreprend sa présentation en expliquant que l'association VAEV a 30 ans d'expérience et s'intéresse notamment aux questions d'aménagement du quartier des Eaux-Vives. Il précise que ce quartier compte plus de 20 000 habitants, quartier décrit par la population comme *pressant*, voire *oppressant* parfois, car certains espaces publics sont exigus et soumis à des îlots de chaleur, que les rues de Montchoisy et du 31-Décembre sont

engorgées, qu'il y a une grande densité de vie sociale mais peu d'espace pour se réunir – sans aucune place publique –, sentiment accentué par les pénétrantes qui encerclent le quartier (rue William-Favre, avenue de Frontenex, rue des Eaux-Vives, avenue Pictet-de-Rochemont, quai Gustave-Ador), créant du trafic au cœur même du quartier. Il souligne les besoins urgents du quartier, avec des aménagements actuels inaboutis et inadaptés, une pression sur les enfants, les jeunes et les aînés en termes de sécurité et d'usage. Il montre une vue du quartier via une carte du SITG, qui illustre les îlots de chaleur et l'absence de végétation dans ce quartier. Ils proposent une liste de 10 actions pour les Eaux-Vives, notamment utiliser la rue Montchoisy comme une zone de rencontre piétons et cyclistes. Il ajoute que le lien avec les commerces de proximité est essentiel et relève d'une vraie mixité dans ce quartier. L'association propose d'arboriser massivement la zone de rencontre et de créer des espaces ludiques dans la zone ; il donne l'exemple de la superbloc Sant Antoni à Barcelone, avec un aménagement qui demande très peu de moyens (peintures, bacs à fleurs) afin de réduire le trafic, récupérer un vrai espace pour les habitants et amener de la vie dans le quartier. Concernant les parkings, il propose d'engager une discussion avec la Fondation des parkings pour pouvoir utiliser son macaron dans les parkings souterrains et mettre en place une signalétique pour les visiteurs. Enfin, un marché de produits écologiques est envisagé, et ils souhaitent doubler la superficie des terrasses. Il montre un plan de l'amélioration de la zone 30, sur laquelle ils ont proposé des modifications : les zones en surbrillance orange sont les zones temporaires mises en place, normalement 3 semaines après cette audition, avec la fermeture d'une partie de la rue Montchoisy, pour faire cohabiter le TIM et les piétons ainsi qu'une descente piétonne prévue à la rue du 31-Décembre, face au jet d'eau. Il termine en disant qu'il espère une réappropriation de l'espace public par les habitants pour créer un espace agréable à vivre.

Un député (PDC) remercie les auditionnés pour leur présentation. Il explique être né à Genève, vivre et travailler aux Eaux-Vives. Il constate qu'il y a de nombreuses places de stationnement en zone bleue, occupées par des véhicules qui stagnent pendant plusieurs jours, notamment à la place du Pré-l'Evêque, et qu'il n'y a aucun espace de verdure. Il mentionne la rue du Nant qui mérite d'être arborisée. Il remarque, en revanche, à travers les différentes auditions, que ce sont des projets difficiles à mettre en place, notamment en termes de moyens.

M. Lecoq complète en informant que le Conseil municipal étudie cette traversée Braillard, qui se déploie encore sur la rue Montchoisy, avec l'arborisation de la place du Pré-l'Evêque, et qu'ils essaient de travailler avec

eux pour mettre en place un projet incluant les habitants dans ces évolutions. Sur le projet de la rue du Nant, l'objectif est double : limiter le trafic de transit et améliorer la vie de quartier, en dédoublant le trottoir ; normalement le projet éphémère sera mis en place du 15 juin au 15 octobre, avec l'idée de débitumiser cette partie de la rue. Il rebondit sur la question des places de stationnement, qu'il estime importante. Il indique que, malgré le nombre de places en zone bleue, le taux de macarons par place disponible est le plus bas de la Ville. En revanche, il souligne qu'il y a plusieurs parkings à disposition aux alentours et, toujours dans cette idée de transition et de changement de mode de vie, ils souhaitent être en négociation avec la Fondation des parkings pour que les citoyens en possession d'un macaron puissent se garer dans ces parkings.

Un député (PDC) explique que, quelques années auparavant, dans le quartier des Grottes, un niveau entier du parking, affilié au bâtiment dans lequel il travaillait, était inoccupé. Il avait donc initié, avec la Ville, une négociation avec la Fondation des parkings et les propriétaires privés pour rendre ce niveau de parking public. Selon lui, rien n'est ressorti de cette concertation, ce qu'il a trouvé dommage, et il demande quel est le sentiment de M. Lecoq à ce sujet.

M. Lecoq a le sentiment que les choses et les interlocuteurs évoluent depuis quelques années. Il explique, par exemple, qu'en 2019, ils avaient réuni les commerçants, les habitants, et qu'il y avait une dynamique différente d'aujourd'hui, donc il a l'impression que les mentalités ont beaucoup changé. Il a l'impression qu'une grande partie des habitants seraient prêts à aller se garer plus loin, si les projets proposés font sens et inspirent les personnes concernées.

Une députée (MCG) indique qu'elle connaît bien le quartier des Eaux-Vives et demande à M. Lecoq si les membres de son association ont voté en faveur du projet Clé de Rive.

M. Lecoq répond avoir voté contre le projet.

La députée (MCG) souligne qu'une partie de la place du Pré-l'Evêque n'est plus destinée au stationnement, mais qu'il s'agit d'un désert d'asphalte, sans banc ni infrastructure et pas végétalisée. Elle demande s'il ne serait pas judicieux d'y apporter des améliorations.

M. Lecoq explique que c'est un site identifié par les associations pour y planter une mini-forêt urbaine, en respectant une certaine densité de plantation, en engageant la population dans la réalisation du projet, avec l'idée, sur une surface de moins de 300 mètres carrés, de pouvoir donner une ambiance de forêt et de biodiversité en ville. Ce projet a été proposé à la Ville

de Genève, qui l'a gelé l'année dernière et mis en plan B, en privilégiant de réaliser ce projet aux Charmilles et à l'Eglise russe.

La députée (MCG) cite la loi fédérale sur les forêts stipulant que « les critères minimaux pour définir une forêt sont du ressort du canton. A Genève, on a estimé qu'une forêt devait avoir 500 m² au moins, 12 m de large et 15 ans d'âge. Si l'on a une forêt de 500 m² et un alignement de construction de 30 m autour, cela fait 6000 m² de terrain qui ne sont pas constructibles de fait ».

M. Lecoq répond que l'un n'empêche pas l'autre. Il ne s'agit certes pas d'une forêt d'un point de vue légal, mais l'enjeu ne se situe pas à ce niveau-là, selon lui. Il précise qu'il s'agit d'une technique appelée « micro-forêt », qui permet de donner l'ambiance d'une forêt.

La députée (MCG) pense que ces espaces attirent la faune et elle s'interroge sur la proximité de l'avenue Pictet-de-Rochemont.

M. Lecoq estime que cet espace va abriter une faune de type martinets ou chauve-souris, qui est déjà existante dans le quartier (par exemple, les martinets sont dans plusieurs bâtiments), mais qu'il ne risque pas d'y avoir beaucoup de mammifères en ville.

La députée (MCG) a recherché la distance qui sépare la rue Montchoisy du quai Gustave-Ador qui ne dépasse pas 500 mètres. Elle ne comprend pas réellement les besoins de la fermer pour les jeunes.

M. Lecoq note que ce n'est pas uniquement pour les jeunes, mais que c'est plutôt une question liée à la vie de quartier, avec une vocation de créer un lieu de « vivre ensemble », où les enfants peuvent, par exemple, aller jouer ailleurs que dans leur préau d'école.

La députée (MCG) souligne l'étroitesse des rues du Lac et Maunoir, par exemple. Elle voit difficilement comment planter des arbres et les voir se développer de façon à offrir la sérénité recherchée par la population face à la nature.

M. Lecoq rappelle qu'à la rue Montchoisy, il y a 4 arbres qui atteignent une vingtaine de mètres de hauteur et que la rue du 31-Décembre, qui possède le même niveau de largeur, peut également accueillir ces arbres, avec un enjeu plus pertinent, selon lui, que la rue du Lac qui est déjà à moitié piétonne.

La députée (MCG) s'interroge sur l'impact sur le report du trafic si la rue Montchoisy est fermée.

M. Lecoq cède la parole à M. Vascotto sur cette question.

M. Vascotto constate que toutes les questions concernent le quartier des Eaux-Vives. Il pense, comme M. Lecoq, qu'il est question d'un changement de mentalité. Il conçoit que ce sont des sujets complexes à aborder, qu'il faut avancer en essayant de comprendre les enjeux, préoccupations qu'ils ont essayé de présenter à cette commission, et qui semblent de plus en plus répandues dans la population. Il ajoute que les conditions de vie en ville prévues d'ici quelques années, en suivant le schéma actuel, ne sont pas encourageantes et, à partir de ce constat, il lui semble important de concevoir la ville de demain en ramenant de la nature en ville, et en laissant de la place aux piétons de tous âges, ainsi qu'aux TPG. Il estime que la mobilité peut se faire différemment et pas forcément avec la voiture, en installant des parkings qui ne sont pas au cœur de la ville, par exemple.

Un député (S) souligne qu'il y a un relatif large consensus de la société sur l'existence du réchauffement climatique avec, comme conséquence, la projection des îlots de chaleur en ville. Il demande, lorsque les auditionnés vont retourner dans leur quartier et vont informer les habitants que, malgré tous les éléments présentés, les politiques estiment que ces changements sont trop compliqués à mettre en place en l'état et qu'il faut encore patienter, quelle sera la perception des habitants. Il souhaiterait d'abord comprendre leur impression personnelle et comment les habitants pourraient réagir face à une explication reposant sur le fait que ces projets sont « trop compliqués ».

M. Vascotto affirme en avoir l'habitude. Il ne souhaite pas offenser les députés, mais, sur ces sujets complexes, toute une série de raisons font que les choses avancent très lentement, voire pas du tout parfois. Il rappelle que c'est le Conseil d'Etat, qui a mandaté le Grand Conseil pour s'occuper de cette IN 182, qui a répondu que ce projet était trop complexe à réaliser techniquement, à cause des réseaux, et trop coûteux. Il trouve que la question des coûts est intéressante car, selon la projection que M. Vascotto en fait, la valeur de l'argent n'entre pas en compte lorsqu'il est question de cette vision de la société, et presque de survie. Il a l'impression que la population, en général, est relativement peu enthousiaste à l'idée que la politique puisse vraiment faire évoluer les choses ; même si certaines choses sont faites, il estime qu'elles restent extrêmement ténues.

Le président précise que ce n'est pas le Conseil d'Etat qui mandate, mais le dépôt de l'IN 182 qui fait qu'ils sont réunis, indépendamment du rapport sur la validité.

M. Kunzler pense, à propos du réchauffement climatique, que le freiner va prendre énormément de temps. Selon lui, plus on attend, plus ce sera compliqué et coûteux, et ils ne vont jamais régler cette question en l'ajournant.

Un député (PLR) se dit attentif à la dernière remarque et souligne qu'ils sont tous convaincus de la nécessité d'adopter un certain nombre de mesures. Il est interpellé par le schéma présenté sur le quartier des Eaux-Vives et comprend que, 10 jours après la séance, les rues surlignées en orange vont être bloquées et transformées temporairement. Il demande si ce projet temporaire est acté.

M. Lecoq répond que c'est leur souhait, mais qu'ils sont encore dans l'attente d'une réponse pour valider ce projet éphémère.

Le député (PLR) souligne le fait que l'humain est pétri de contradictions. Il demande ce que les auditionnés arbitrent entre les besoins, qui sont les leurs, d'un « mieux vivre ensemble », passant par une diminution du trafic et une augmentation de la convivialité, et les mesures prises sur la limitation de l'usage accru de l'espace public (il pense notamment à la fermeture des terrasses à minuit). Il souhaite savoir quelle est sa conception du « mieux vivre ensemble » dans le quartier des Eaux-Vives.

M. Lecoq a l'idée que le quartier puisse bouger un peu et que les habitants puissent vivre ensemble dans un autre type de dynamique, avec un besoin grandissant de créer des espaces de rencontre, la volonté d'arboriser, et travailler un projet en lien avec les commerçants de proximité, en respectant la diversité de la population pour répondre aux besoins du plus grand nombre (par exemple en laissant passer le TIM sur une partie de la rue Montchoisy). Il conclut en faisant le constat que la rue du Lac est la seule rue piétonne du quartier et que le quartier des Eaux-Vives répond à des objectifs d'une ville des années 1990 plutôt que de 2022.

Le président remercie les auditionnés pour les informations données, leur souhaite une bonne fin de soirée et les libère.

Séance du 8 juin

Audition de M. Nicolas Rufener, vice-président du GTE, et de M^{me} Stéphanie Ruegsegger, secrétaire patronale du GTE

M^{me} Ruegsegger s'exprime sur l'initiative. Celle-ci demande de la place en ville pour les arbres, la mobilité douce et les transports publics ; cela se fait au détriment de la mobilité individuelle. Le GTE s'oppose à cette initiative, pour plusieurs raisons. La première est d'ordre philosophique : malheureusement, comme très souvent ces derniers temps en matière de mobilité, il se dégage un fort sentiment que la végétalisation n'est qu'un prétexte pour diminuer le TIM, et que c'est une politique « contre » plutôt qu'une politique « pour ». Cette politique du contre n'est selon eux pas très constructive et ne tient pas compte de la réalité du terrain. Il ne suffit pas de

supprimer une place de parking pour pouvoir y planter un arbre ; il faut prendre en compte d'autres éléments. De plus, dans la plupart des villes suisses, il y a des initiatives de ce type, mais elles visent à convertir 0,5% de la voie publique et non 1%. En outre, elles sont accompagnées d'autres textes visant à créer des zones piétonnes, ce qui n'est pas le cas ici. Le deuxième problème relève du respect de la démocratie et de la transparence. Comme il est manifestement souhaité d'éliminer la voiture, il aurait été plus respectueux de la démocratie de dire clairement les choses, même si cela aurait été plus risqué pour les initiants. Cette initiative veut imposer à certaines communes cette politique d'arborisation. Normalement, celui qui décide paie. Ici, le canton déciderait et devrait donc payer, mais l'Etat réfute cette lecture-là et estime que ce n'est pas à lui de payer. On ne sait pas combien cette arborisation va coûter, et cette initiative fait fi de l'autonomie des communes en matière d'aménagement. Même si certaines pourraient avoir une certaine bienveillance à l'égard de l'initiative, c'est à elles de décider ce qu'elles veulent faire et non au canton. En tant que Groupement Transports et Economie, ils défendent l'accessibilité au centre-ville pour les professionnels de la mobilité et les entreprises et commerces. Il n'y a absolument rien dans l'initiative sur ces questions d'accessibilité aux commerces et entreprises.

Aujourd'hui, de plus en plus d'entreprises évitent le centre-ville. Cela aura des conséquences sur la qualité du service au centre-ville et sur les rentrées fiscales. Le GTE n'est pas dupe des buts réels de cette initiative, qui sont plutôt d'éradiquer le TIM. Il faut faire preuve d'un certain réalisme, même si la mobilité évolue et que le GTE souhaite accompagner cette évolution, car ils sont conscients qu'il faut tenir compte de certains enjeux. Cependant, même dans les scénarios les plus optimistes, tout démontre que la part modale de la voiture restera en termes de km parcourus au minimum à 30%. Il est donc irréaliste de faire fi de la voiture ; elle sera utilisée différemment, mais existera toujours. Ce ne sont pas aux acteurs du centre-ville et des communes de pâtir de cette politique de mobilité qui n'est finalement pas très cohérente. Elle est plutôt destinée à démanteler le trafic, sans réflexion globale, et ils trouvent cela fort dommage. Dans l'initiative, il y a encore moins de stratégie en termes de redistribution de l'espace public. Il n'y a par exemple rien sur les bornes de recharge, les arrêts sur demande, etc. De plus, le texte nie complètement la dimension tridimensionnelle de la voie publique. Supprimer une place de parking ne signifie pas qu'on peut y planter un arbre ; les professionnels de l'aménagement paysager pourront les informer à ce sujet. Enfin, elle évoque le modèle de macaron actuel. Actuellement, le macaron est extrêmement bon marché et permet d'utiliser la

voirie publique pour y poser sa voiture. Avec cette initiative, on peut se demander s'il y aura encore de la place pour la politique des macarons dans le canton.

M. Rufener s'exprime sur le rapport du Conseil d'Etat. Ce qu'il trouve surprenant dans ce rapport c'est que le Conseil d'Etat trouve des justifications à l'initiative et semble dire que la bonne solution sera la sienne avec un contreprojet et non celle de l'initiative. Or, on ne peut pas encore bien voir les contours de ce contreprojet. C'est une pratique assez habituelle du Conseil d'Etat actuel que de s'approprier tout un tas de choses, et de ne pas le faire comme l'ont défini les porteurs du projet. Le rapport du Conseil d'Etat mentionne beaucoup de choses que le gouvernement souhaiterait mettre en place, mais le Conseil d'Etat rate la mission qui est la sienne dans le cas présent, à savoir donner son avis sur l'initiative. Cela le dérange un peu. Par exemple, il évoque sa stratégie d'arborisation alors qu'on ne trouve nulle part une trace de cette stratégie. Le GTE a interrogé JardinSuisse au sujet de cette stratégie et ils n'ont aucune idée de quoi il s'agit, alors que ce sont des acteurs qui devraient avoir été consultés pour une telle problématique.

Le Conseil d'Etat rappelle que la majorité du domaine public est en main des communes ; il a donc des idées, mais il ne va pas les mettre en œuvre lui-même, ni les financer. Par ailleurs, M. Rufener s'amuse de voir que la commune la plus proactive dans ce discours est la Ville de Genève, qui ne sait que minéraliser à outrance actuellement. L'initiative entend végétaliser 10% de la voie publique. Cela correspond pour la Ville de Genève à 3 fois la surface de Plainpalais, ce qui laisse présumer l'impact sur l'ensemble du canton, également en termes de coûts. On apprend dans le rapport que la conversion de 5% de l'espace dédié au TIM en arborisation permettrait d'atteindre un taux de canopée très bas, à savoir 0,43% maximum. L'objectif poursuivi ne sera absolument pas atteint par cette initiative, dont l'objectif n'est au final que de supprimer les voitures. Si l'Etat de Genève continue dans cette voie de politique « contre » et non « pour », il va rater complètement l'objectif de transition énergétique et environnementale, contrairement à ce qui se fait dans d'autres cantons où cela marche beaucoup mieux.

Le test grandeur nature proposé par le Conseil d'Etat à l'avenue du Mail n'est pas une réponse au texte et les interpelle quelque peu. Ils se demandent ce que cela va donner concrètement. Le Conseil d'Etat rappelle une évidence : on ne peut pas contourner la loi, qui est très claire en matière de compensation. Les initiants proposent que la loi ne s'applique pas du moment qu'on met en œuvre l'initiative. Cela revient à contourner la loi en proposant

des initiatives qui, si elles se heurtent au corpus législatif existant, primeraient sur le corpus législatif. Cela pose un problème de hiérarchie de normes et de sécurité juridique. Si les initiatives populaires devaient continuer dans cette voie, on se dirigerait vers quelque chose de très dangereux du point de vue démocratique. Le rapport mentionne des difficultés à mettre en œuvre les mesures, notamment pour les communes. Si le Conseil d'Etat s'oppose à l'initiative, ce n'est pas parce qu'il n'est pas favorable au texte, mais parce que ce qu'il fait est mieux que l'initiative. Il évoque un contreprojet, mais rien ne permet de déterminer ce qu'il en serait. Ils ont l'impression que le contreprojet du Conseil d'Etat est un prétexte pour ne pas dire qu'il soutient l'initiative, alors que son rapport est plutôt en faveur de l'initiative. En conclusion, le GTE est opposé à l'initiative et a un doute sur la pertinence d'un contreprojet. Enfin, le Conseil d'Etat dit qu'il faut diminuer le trafic motorisé de 40% pour atteindre l'objectif de diminution de -60% d'émissions de CO₂. Si on supprime complètement tous les moteurs thermiques, on n'atteint pas l'objectif de -60%. Il faut donc arrêter de se focaliser sur la voiture et arrêter de penser « contre » et commencer à penser « pour ».

Un député (Ve) les rejoint parfaitement sur l'importance de l'accessibilité au centre-ville pour les professionnels. Le GTE a aussi mentionné le prix du macaron, qui est actuellement trop bas. Il y a donc deux usages différents du véhicule et d'utilisation du sol : ceux qui en ont besoin au quotidien pour le travail, et ceux qui sont habitants du centre-ville et dont les voitures pourraient être déplacées en souterrain. Il revient sur leurs propos disant qu'il y a une part incompressible de la voiture qui va demeurer. Le plan climat a un objectif de -40% qui devra être atteint d'une façon ou d'une autre. Il comprend que l'intensité proposée par l'initiative ne leur correspond pas, mais si on prend quelques pour cent de l'espace public pour diminuer l'attractivité d'usage de la voiture, cela n'est pas contre la voiture. Celle-ci continue à maintenir son espace, mais on a une meilleure maîtrise des flux et les professionnels peuvent en bénéficier.

M^{me} Ruegsegger répond qu'il n'y a pas une meilleure maîtrise des flux, car la proposition est de supprimer de la voirie pour la voiture. Ils n'ont pas forcément de problème de fond avec cela, si cela est inscrit dans une stratégie globale et que cela est fait avec des discussions avec les acteurs concernés. Aujourd'hui, ils ne sont pas du tout intégrés dans cette discussion. Lorsqu'eux-mêmes ont fait des propositions, notamment dans le cadre du plan cyclable, avec une proposition très ambitieuse et cohérente, elle s'est retrouvée dans la presse alors qu'ils ne l'ont pas transmise aux médias, et le lien de confiance a été rompu. Il faut en finir avec cette guerre des transports

qui est stérile et n'amène que du stress, de la pollution et du chaos. Il y a des entreprises qui ne veulent plus aller servir au centre-ville ; celles qui sont obligées de le faire sont en grandes difficultés. Certains de ces prestataires sont des entreprises avec une faible valeur ajoutée qui doivent faire face à des augmentations de charges, des 30 km/h, des entraves, etc. Cela pose de vraies difficultés aux professionnels et aux représentants de l'économie. S'agissant des pendulaires, des mesures peuvent être prises comme augmenter le prix des parkings – une étude a montré que les prix des parkings étaient trop bas. Il y a aussi le prix des macarons qui est très bas à Genève. 25% du trafic en ville est un trafic à la recherche d'une place de parking. Si les prix augmentent, les gens vont renoncer à la voiture et venir en bus. Il faut une réflexion globale, et ce n'est pas en posant des entraves à certains usagers du domaine public que l'on va au bout des choses. Ils ont conscience du fait que l'évolution ne va clairement pas dans le sens d'une augmentation de la voiture en ville, mais il faut mener une réflexion en commun, avec les professionnels de l'économie et ceux qui utilisent la route au quotidien.

M. Rufener ajoute que chaque place de parking supprimée est soit un usager de moins, soit une personne de plus mettant sa voiture dans la circulation car elle ne peut pas laisser sa voiture stationnée. Dans les quartiers comme Plainpalais ou les Augustins, la nuit, il y a plein de voitures qui stationnent, dans des lieux où elles ne peuvent normalement pas rester. Le lendemain, ces gens n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture le matin, car ils ne peuvent pas la laisser là. Si l'on réfléchissait dans une logique « pour », on proposerait des parkings. Il y avait le projet de Clé de Rive qui a malheureusement été combattu. Une place de stationnement est pour certains un aspirateur à voitures, pour d'autres la possibilité de faire stationner une voiture qui est autrement dans la circulation. Concernant les pendulaires, le GTE a fait part au département de M. Dal Busco de problèmes que rencontrent des travailleurs en rentrant chez eux à la route d'Aire-la-Ville. M. Dal Busco a dit qu'il y avait plein de pendulaires à cet endroit. Le GTE a répondu que les choses pouvaient être simplifiées : il y a une voie de bus descendant jusqu'aux jardins familiaux et le trafic est bloqué jusqu'au giratoire, où le bus est bloqué. Si on permettait aux voitures de tourner à droite plus vite, la circulation serait améliorée. On leur a répondu que cela faciliterait la vie des pendulaires. Or, si ces pendulaires rentrent à 16h, c'est qu'ils sont venus pour travailler à 6h. A cette heure-là, à cet endroit, il n'y a pas de bus. Cet argument contre les pendulaires est choquant et revient à les considérer comme insignifiants. Il faut arrêter cette posture « contre ».

Un député (Ve) observe que l'objectif principal de cette initiative est de lutter contre les îlots de chaleur urbains. Il demande quelles seraient leurs propositions pour aller dans cette direction-là, car il faut des leviers face aux vrais enjeux de surchauffe qui se présentent.

M. Rufener cite l'exemple de Pont-Rouge : l'aménagement qui a été décidé ne présente quasiment que de la pierre. Il n'y a presque aucun arbre. Le GTE n'a jamais défendu cela.

M^{me} Ruegsegger ajoute qu'il va y avoir un test à l'avenue du Mail. Il faut voir ce que cela va donner. Quant aux solutions, le GTE n'est pas spécialiste en la matière, il faudra plutôt demander à JardinSuisse. Dans son rapport, le Conseil d'Etat dit que planter des arbres ne suffit pas pour atteindre l'objectif climatique. Par ailleurs, au moment de l'arborisation, il faudra penser aux entreprises genevoises, qui ont un savoir-faire.

Un député (PDC) demande plus de précisions concernant les exemples dans d'autres cantons.

M. Rufener répond qu'il y a de bons exemples de moyens que l'on se donne pour pouvoir y arriver. Il y a des réflexions qui sont faites, par exemple à Lausanne, Berne ou Zurich. Il y a un développement important des transports publics, en fonction des besoins des usagers. Ce ne sont pas des réflexions qui ont été faites « contre ». Il revient sur l'exemple des pistes cyclables à Genève. Il y a eu des recours contre une des pistes cyclables qui ont été faites. La façon de faire rationnelle de l'Etat aurait été de venir voir le GTE, de parler de l'étude que celui-ci a proposée, d'être prêt à la mettre en œuvre et, comme gage de bonne foi, d'effacer cette piste cyclable inutile qui a en plus été jugée illégale. C'est la façon de faire qui n'est pas normale. Quand ils ont donné l'étude à M. Dal Busco, ils s'attendaient à être conviés pour améliorer la situation. Au lieu de ceci, cela s'est retrouvé dans la presse, puis dans les mains de la Ville de Genève. Il trouve que c'était totalement déloyal et malhonnête. Une des manières de s'opposer à cette façon de faire est de faire recours, et jusqu'à présent la justice leur a donné raison. Dans d'autres cantons et villes, les acteurs sont mis autour de la table et des solutions sont trouvées pour rendre la mobilité plus agréable, même s'il y a toujours quelques personnes qui ne sont pas satisfaites.

Le député (PDC) remarque qu'à Zurich, la voiture individuelle a quasiment disparu au centre-ville. Il demande ce qui a permis d'aboutir à cela et ce qui a été fait par rapport au transport professionnel.

M. Rufener répond que la voiture a quasiment disparu mais dans une application stricte du principe de compensation, qui fait partie d'un accord. Cela n'a pas été contesté, contrairement à Genève, où il y a des attaques

régulières pour essayer d'assouplir la compensation. A Zurich, il n'y a rien de tout ça. Le principe de compensation est acquis et appliqué.

Le député (PDC) comprend que ce principe de compensation inclut la création de parkings comme ils l'ont évoqué.

M. Rufener le confirme. A Zurich, il y a plus de parkings, notamment souterrains. C'est une politique qui n'était pas contre la voiture, mais pour le vélo, pour les transports publics, pour les piétons. Il ne faut pas oublier les piétons, qui sont les parents pauvres de la mobilité à Genève, avec le transport professionnel.

Un député (MCG) entend les remarques des auditionnés sur les prix des parkings et des macarons, mais il trouve que c'est heureux que ce soit encore peu cher, car sinon tout est cher à Genève. La classe moyenne disparaît de jour en jour. Quant aux alternatives, la solution passe par les deux-roues : il faut que les deux-roues puissent circuler dans les voies de bus, comme le MCG l'a proposé. On leur a opposé que les deux-roues bloquaient les TPG ; c'est faux, les deux-roues vont plus vite que les TPG. Ceux qui bloquent et sont facteurs d'accidents sont les cyclistes. Quand M. Lüscher propose que les deux-roues motorisés puissent se parquer sur les trottoirs, il a raison. Les gens qui n'ont pas le choix de prendre leur voiture ne doivent pas être pénalisés via des augmentations de prix des parkings ou des macarons. Il faut changer notre manière de vivre, mais pas en taxant.

M. Rufener précise que, lorsqu'ils parlent du prix du macaron, ils parlent du macaron habitant et non du stationnement des gens qui doivent se déplacer. L'occupation du domaine public de façon privative coûte 200 francs par année pour une voiture, contre 65 francs par jour par mètre carré pour les chantiers. Il y a un équilibre à trouver à ce niveau-là.

Un député (MCG) évoque leur proposition de l'augmentation du prix du macaron. Quand on regarde les périodes de vacances, on observe clairement une diminution du flux des véhicules ; elle est due à la diminution des véhicules des frontaliers. Il y a un nombre immense de véhicules qui traversent la frontière chaque jour. Il demande s'ils apportent une solution contre ce trafic-là qui détériore la qualité de vie à Genève. Si demain on diminuait de 50% le flux de véhicules frontaliers si ceux-ci faisaient l'effort de prendre d'autres moyens comme le tram ou le CEVA, on ne serait pas en train de parler de tous ces problèmes liés aux places de stationnement. Or, au lieu de ça, on propose des augmentations de prix pour les résidents, une diminution des places de stationnement contre les résidents. Il est déçu qu'en 2022 on ne puisse pas trouver de moyens de contrainte pour les frontaliers. Aujourd'hui, il est quasiment impossible de se déplacer dans Genève, à part

en deux-roues, avec lesquels, pour gagner du temps, il faut une conduite agressive qui sort de la conduite automobile quatre-roues. Il est déçu de la solution qui passe par taxer davantage. Concernant l'exemple de Zurich, on ne peut pas le comparer à Genève, car ce canton n'est pas frontalier.

M^{me} Ruegsegger explique que le GTE a une opinion dominante quant à une augmentation du prix du macaron pour qu'il passe à 18 francs par mois. L'idée n'est pas d'augmenter énormément, mais simplement de dire que c'est extrêmement bas à Genève, au point que certaines personnes qui ont de vieilles voitures n'y renoncent pas, car elles peuvent les laisser sur la voie publique. Or, pour une telle prise de position au GTE, il faut l'unanimité, ce qui n'est pas le cas. Cela n'est donc pas une position officielle du GTE. Par ailleurs, si on peut délester au maximum le trafic pendulaire aux extrémités du canton, il faut le faire. Pour cela, il faut des parkings d'échange pour que les gens puissent prendre les transports publics, et donc il faut en construire en Suisse ou en France. Elle rappelle que Genève compte 240 000 personnes actives et 400 000 emplois. Même s'il y avait 0% de chômage à Genève, il y a plus de 150 000 postes qui seraient occupés par des gens qui viennent de l'extérieur du canton ; il y a de toute façon besoin de la main-d'œuvre soit pendulaire, soit frontalière. C'est une réalité. Si on se passe de cette main-d'œuvre, on accepte que l'économie fonctionne à régime limité, et donc on renonce à des recettes, à des politiques publiques, etc. Il faut une réflexion globale et tenir compte de cela.

M. Rufener ajoute que cela l'insupporte aussi de voir autant de voitures passer la frontière avec une seule personne dedans. Il observe que le MCG n'a pas toujours été très favorable aux parkings d'échange, notamment en France voisine, ni au CEVA, qui est une alternative intéressante. Le MCG avait une proposition alternative intéressante, le barreau sud, mais il fallait un consensus politique qui n'a pas eu lieu. Zurich, Bâle et Berne ont réussi un certain nombre de choses, car ils ont des transports publics très performants, notamment des transports ferroviaires qui marchent très bien. Genève doit tendre vers cela, car c'est une alternative crédible. Une autre solution est d'interdire aux frontaliers de venir en voiture, mais il ne pense pas que cela soit viable. Il faut donc proposer des alternatives. Quant aux deux-roues, il est clair que Genève a beaucoup plus de deux-roues motorisés que le reste de la Suisse.

Le président les rejoint sur l'idée qu'il est difficile d'esquisser la direction que prendrait un contreprojet s'il y en a un. Il demande quelle est la position du GTE sur le principe d'un contreprojet.

M. Rufener observe que, durant cette audition, ils ont évoqué le CEVA, les parkings, le prix du macaron, le stationnement, mais pas l'objectif

prétendu de cette initiative : la lutte contre les îlots de chaleur. Il serait bien de s'intéresser aux îlots de chaleur en laissant la voiture de côté, et d'apporter des solutions paysagères qui permettent de répondre à la problématique des îlots de chaleur, qui amèneront peut-être à la conclusion qu'il faut supprimer des places de stationnement. Il faut prendre le problème dans le bon sens. La question est de savoir si les initiants sont prêts à renoncer à leur initiative et à prendre le problème à la base. Un contreprojet dans cette optique ne concernerait plus le GTE, car ce serait une question d'îlots de chaleur avant tout, mais ils pourraient entrer en matière sur une discussion. Le problème n'est pas la voiture, mais les îlots de chaleur. Il faut s'occuper du vrai problème.

Séance du 15 juin

Audition de l'association patronale professionnelle JardinSuisse Genève

- *M. Vincent Compagnon, président*
- *M. Xavier Chenevas, membre du comité*
- *M. Joseph Menu, membre du comité*

M. Compagnon explique que JardinSuisse est une association patronale de 60 membres à Genève. Ils représentent les trois métiers de l'horticulture (horticulteur, pépiniériste, paysagiste). Leur faîtière nationale représente environ 1700 membres pour environ 3000 employés. Ils sont actifs à Genève depuis les années 50 et participent à la convention collective de travail du paysage. Les pépiniéristes et horticulteurs du canton sont tous labélisés GRTA. Ils sont engagés socialement et luttent contre le travail au noir. Les quatre axes de travail qui occupent leur temps sont la défense des métiers verts, qui sont de plus en plus attaqués : le génie civil lorgne leurs métiers ; il y a aussi le développement durable. Ils sont aussi les garants de la canopée, car ils sont ceux qui cultivent et fournissent les arbres que souhaitent planter les communes et le canton. Enfin, la localisation des entreprises paysagères est quasiment impossible à Genève : la plupart se trouvent de manière illégale en zone agricole. Les zones industrielles ne leur sont pas accessibles car ils ont une valeur ajoutée beaucoup trop faible pour les intéresser, et les zones artisanales n'existent pas. Pour garantir une canopée de 30% dans le canton, il faut aussi garantir une place pour les entreprises qui peuvent la fournir. L'objectif de l'IN 182 est de supprimer 1% de la voirie pour créer de la mobilité douce ou des espaces verts. Ils sont compétents sur ce dernier point. Une plante comme un chêne a un réseau très étendu de racines en milieu naturel. En ville, le milieu est très contraint, avec beaucoup de réverbération,

beaucoup de chaleur, et le système racinaire est donc très limité. Une plante de pépinière a été préparée pour être vendue pour que la dernière transplantation ait du succès. Une plante en milieu naturel, avec un grand système racinaire, ne pourrait pas être déplacée.

Quand on veut planter, on est d'abord confronté aux réseaux souterrains pour l'eau, l'électricité, le gaz, la téléphonie, les fibres optiques et autres. Les SI peuvent leur imposer de ne pas planter là où il y a des réseaux. Il y a aussi la question de la nature du sous-sol : l'entier du périmètre construit a un sous-sol modifié. Il a été dénaturé, pollué. Cela pose des problèmes. Le grand arbre de la place du Cirque survit car il y a une canalisation en sous-sol qui lui amène de l'eau. Sans cela, il ne serait plus là. Au début du XX^e siècle, l'arbre subissait déjà beaucoup de contraintes, mais les revêtements étaient moins imperméables. C'est grâce au sous-sol qu'il survit. La surface et le volume à disposition sont de gros enjeux pour modifier une place de parking pour planter un arbre. L'OCAN donne un minimum de 9 m³ par arbre, soit environ une place de parking. Cela va pour un arbre bonzaïfié, mais pour un arbre de première grandeur, il faut plutôt 100 m³. Il faut trouver un système pour qu'il y ait plus de volume, soit entre 9 et 100. Toutes les plantes en milieu urbain vont se retrouver avec soit une bordure ou un mur d'un côté, et on veut que les racines restent là-dedans. On limite donc le développement futur du végétal. On peut amener une petite aide à la plante à se développer sous la route, en mélangeant de la pierre avec un peu de terre pour permettre aux racines de se nourrir. Cela dit, la route dépend de normes SIA et d'ingénieurs civils qui veulent qu'elle ne se déforme pas. Ainsi, même si les racines y vont, il ne faut pas que la route se déforme. On retombe sur la question du volume qu'on laisse à la plante.

Quant aux espèces à planter, le réchauffement climatique nécessite de les repenser. Nos arbres ne supportent plus notre climat. Il faut peut-être plutôt aller chercher du côté du bassin méditerranéen ou des Balkans. Par exemple, il y a : le micocoulier, qui vit en Provence ; le zelkova, proche de l'orme, qu'on trouve en Crète ; ou encore le chêne espagnol, qui vit dans des contrées où il y a des conditions arides. Les horticulteurs sont à la recherche de solutions pour des plantes qui supporteront la fin du XXI^e siècle, mais ils ont encore leur stock à vendre et les modes changent. C'est compliqué pour les cultivateurs. Une autre question est de savoir s'il faut toujours planter des arbres, ou si des arbustes seraient aussi une solution pour apporter de la fraîcheur et végétaliser la cité. Il y a aussi la végétation basse. Comme on est très sensible actuellement à la biodiversité, il est intéressant de savoir que plus on descend proche du sol, plus il y a une grande biodiversité.

Concernant l'entretien, il y a tout d'abord l'arrosage : est-ce qu'il y a un arrosage automatique, ou est-ce que des personnes vont venir les arroser ? Il existe à Genève des massifs dans des bermes centrales qui sont arrosées depuis 20 ans et qui seront encore arrosées dans les 20 prochaines années, car il n'y a pas de volume de terre. Il y a aussi les problèmes liés à la taille des arbres, et la question des feuilles mortes : par exemple, les feuilles du platane sont grosses, alors que le micocoulier et le zelkova ont de petites feuilles qu'il n'y a pas besoin de faire enlever par la voirie. Enfin, il y a la question du coût. Le coût d'implantation d'un arbre en ville peut s'élever à 100 000 francs, alors que l'arbre ne va coûter que 2000 francs. Le reste est lié aux travaux de génie civil. Il y a ensuite l'entretien. Concernant l'initiative, JardinSuisse aimerait bien planter, ils veulent que des arbres soient plantés, mais ils souhaitent attirer l'attention sur certains éléments de la réalité de leur métier.

Une députée (MCG) s'inquiète pour les personnes vivant au-dessus d'arbres causant des allergies : elle demande s'ils informent leurs clients à ce sujet. En outre, elle demande ce qu'il en est des chenilles processionnaires.

M. Compagnon répond que toutes les plantes sont prévues pour croître ; cela passe par le fait de faire des fruits pour assurer une descendance. Pour faire des fruits, il y a des méthodes produisant plus ou moins de pollen, qui sont allergisantes. L'aulne est particulièrement allergisant. Un hybride d'aulne fait des fleurs un mois avant les autres aulnes naturels. Cet hybride a perdu quasiment tout son marché, en raison des conséquences des allergies causées un mois plus tôt. Quant aux chenilles processionnaires, elles font partie de la nature qui nous entoure. Malheureusement, il y a des explosions de ce problème. Il y a des méthodes de captage pour éviter que les chenilles entrent en contact avec la population.

La députée (MCG) évoque les questions d'entretien liées aux hêtres, qui perdent feuilles sur 10 mois.

M. Compagnon explique que les arbres se débarrassent de leurs feuilles caduques. Sur certains arbres, les feuilles sèches restent dessus, et la nouvelle feuille les expulse en quelque sorte. Cela prolonge effectivement le nettoyage de ce qu'il y a dessous.

Un député (PDC) demande si leurs entreprises doivent répondre à des appels d'offres quand elles participent à des aménagements de l'Etat.

M. Compagnon répond par l'affirmative.

Le député (PDC) indique que, lors d'une précédente audition, il leur a été dit que les entreprises genevoises étaient souvent préférentielles face à des entreprises d'autres cantons ou étrangères. Il demande si c'est une réalité.

M. Compagnon répond que, sur les marchés publics d'aménagement en espaces verts, d'autres cantons viennent. La convention collective de travail étendue les oblige à pratiquer les mêmes salaires. Il y a des marchés qui leur échappent ; le pire concerne le marché de la fourniture végétale, car il n'y a que le prix qui compte. Le marché du service est moins préterité.

M. Menu ajoute qu'ils sont plus embêtés avec les entreprises de génie civil qui prennent tout le marché, car les espaces verts sont compris dans leur contrat de départ. Le problème est que ces gens ne maîtrisent pas du tout ce qui est végétal.

Le député (PDC) demande si ces entreprises de génie civil appellent des sous-traitants.

M. Compagnon répond par l'affirmative.

Le député (PDC) en conclut qu'ils sont confrontés aux mêmes difficultés que les autres entreprises du canton.

M. Menu ajoute que la différence est que les malfaçons ne se remarquent que cinq ans après dans leur métier.

Un député (PDC) revient sur la question de l'emplacement de leurs entreprises. Il demande s'ils ont référencé les surfaces dont ils auraient besoin pour permettre l'exercice de leurs activités dans le canton.

M. Compagnon répond que, face aux attaques du département qui ouvre des procédures contre leurs membres, ils ont demandé à être auditionnés et ont été reçus par les différents services de l'Etat. JardinSuisse Genève compte environ 60 entreprises. Ils estiment à 300 le nombre de structures qui font de l'aménagement et de l'entretien de jardins à Genève. Ils ont fait un sondage, mais c'était compliqué, car les gens devaient en quelque sorte se dénoncer, et ils ont reçu une centaine de réponses. Cela a montré que les trois quarts sont de manière illégale dans des bouts de jardins ou sous-locataires d'agriculteurs. Ils ont pris contact avec plusieurs instances, développé un projet qui vise à mutualiser des surfaces et à créer des bâtiments types rassemblant plusieurs entreprises qui mutualiseront certains outils et machines. Ils ont été voir la FTI, Bardograves et la Pallanterie. Dans plusieurs cas, le premier projet ne verrait pas le jour avant 10 ans.

M. Menu explique qu'ils se trouvent en bonne partie en zone agricole, mais pas forcément en surface d'assolement. Cela pose problème, que ce soit en SDA ou non.

M. Compagnon ajoute qu'en terrain agricole, l'utilisateur doit avoir une relation totale avec la terre. Par exemple, une entreprise de travaux agricoles

stockait ses moissonneuses sur un terrain agricole et a été dénoncée car une moissonneuse ne peut pas être stockée sur un tel terrain.

M. Menu estime que le département a tendance à oublier que les paysagistes sont la suite logique de la pépinière. Il y a une interaction entre les deux métiers. Il y a un tas de terrains occupés illégalement car c'est de la zone agricole, mais on n'y fait plus du tout de l'agriculture. Les choses ne bougent pas du tout et c'est assez décourageant.

Un député (PDC) trouve qu'il y a un vrai problème autour de ces situations en zone agricole. Il est demandé à des activités de quitter les lieux car elles se trouvent sur une zone en SDA, mais leur départ ne va pas faire revenir l'activité agricole. Il demande ce qu'ils pensent de la pertinence de la question des îlots de chaleur par rapport à des villes comme Versoix, Veyrier ou même Carouge, qui ont déjà une belle arborisation. Il sera difficile d'appliquer l'initiative telle qu'elle a été présentée.

M. Menu observe que l'arborisation à Carouge a été faite avant l'urbanisation. Maintenant, les choses vont être plus compliquées. Il ne suffit pas d'enlever une place pour voiture et d'y mettre un arbre à la place.

Un député (Ve) revient sur le cas des bermes centrales, où des arbres doivent être arrosés en permanence car ils ne trouvent pas d'alimentation naturelle en eau. Il demande s'ils observent aujourd'hui une tendance positive dans les projets de végétalisation, vers une amélioration, avec plus de place et d'eau.

M. Compagnon répond par l'affirmative. A la Croisée de Confignon, il y avait une berme centrale : les troncs touchaient la bordure des deux côtés. Pour que les plantes soient là, il fallait qu'elles soient sous perfusion. Tout peut être relativisé car un arbre en ville dure moins de 20 ans. Il y a des arbres que lui-même a plantés et qui ont déjà disparu. Il faut aussi se demander pour combien de temps on plante. A Confignon, ce qui a été replanté a été planté en périphérie et la situation est meilleure qu'avant. Les travaux de l'Etat mettent un arrosage assisté pour les premières années, et on arrose avec beaucoup plus de parcimonie qu'avant, notamment grâce à des sondes tensiométriques. Avant, on ne voulait pas que l'eau de la voirie aille dans une fosse de plantation. Maintenant, on fait des noues et on récupère les eaux.

M. Chenevas ajoute qu'une réflexion peut être de se tourner vers une plantation plus éphémère, en plantant plus jeune, en investissant moins, et en ayant une végétation pour 40 ans.

Un député (Ve) observe qu'il y a d'une part planter plus petit et planter moins longtemps, mais d'autre part la question de la canopée. Cependant,

pour avoir une canopée, il faut de grands arbres. Pour qu'il y ait de grands arbres, il faut beaucoup de place et de l'eau. Compte tenu de tous les enjeux, il ne suffit peut-être pas de faire en fonction des opportunités qui se présentent : l'initiative impose un certain rythme et pourrait donner un élan et un soutien à cela.

M. Compagnon répond que des engagements ont été pris : Genève vise à planter 150 000 arbres. Le problème pour eux en tant que professionnels est qu'ils sont limités dans une rue : le périmètre est limité par toutes les contraintes évoquées. Beaucoup de communes ont envie de planter de nombreux arbres, mais soit le foncier ne leur appartient pas, soit il y a les contraintes de la rue. Il craint qu'on ne donne pas toutes ses chances à la plante. Il rappelle aussi les coûts que cela engendre. Il cite l'exemple de la Ville de Genève qui s'est engagée à planter 300 arbres par année. Elle commence par là où c'est facile, mais après, la question du lieu va se poser. Il faudrait revoir les PLQ et voir comment on peut planter plus. Il n'y aura pas une infinité de nouveaux quartiers, donc il faut modifier l'espace existant.

Le député (Ve) observe qu'on voit qu'il y a une lutte pour l'espace du centre-ville pour dégager des endroits où planter. La lutte est d'autant plus forte là où il y a des îlots de chaleur, car il y a tout : les routes, les réseaux, les immeubles, etc. Partant de là, prendre 1% sur la voirie actuellement affectée à la circulation semble être la seule façon de faire pour dégager ces espaces. Il demande s'ils partagent cette analyse.

M. Compagnon répond par l'affirmative. Visiblement, l'argent existe, puisqu'il est prévu de planter 150 000 arbres. Au bout d'un moment, il faut imposer, par exemple aux SIG, que les réseaux aillent sous la route, et que les trottoirs soient occupés par des racines.

M. Menu observe qu'ils ne sont pas là pour dire leur accord ou non avec l'initiative, mais pour expliquer dans quelles conditions on peut planter un arbre. Il faut avoir conscience des coûts, entre 80 000 et 100 000 francs par arbre. Ils sont contents de planter des arbres, mais ils se désolent quand un arbre meurt au bout de quelques années car ce qu'il fallait n'a pas été fait. Leur travail est de rendre attentif au fait qu'on ne plante pas un arbre comme ça.

Le député (Ve) comprend qu'ils arrivent souvent en fin de processus, après le génie civil, et qu'ils n'ont pas vraiment de choix et d'influence sur l'emplacement où les arbres sont plantés.

M. Compagnon cite l'exemple des projets de compensation, où il y a plusieurs arbres à replanter car ils ont tous été abattus. Dans ces cas-là, c'est compliqué, car ils ne trouvent pas de place et le promoteur ne veut pas perdre

de l'argent. Il ose penser que, si l'initiative est acceptée, on travaillera intelligemment et que des plantes adaptées au milieu seront choisies.

Un député (S) indique que plusieurs auditionnés « métier » ont parlé des difficultés associées à la plantation d'arbres en milieu urbain, mais ce message était toujours assorti de l'idée qu'il était essentiel de mettre plus d'arbres en ville, mais que l'initiative allait peut-être trop loin. Il demande si ce message est également tenu par eux, ou s'ils ont une position plus nuancée.

M. Compagnon répond qu'ils veulent planter des arbres et qu'il n'y a pas de meilleure solution pour de l'ombre et de la fraîcheur.

Un député (S) demande s'il y a des espèces d'arbres qui sont plus adaptées que d'autres pour être plantées en périmètre contraint, par exemple avec les réseaux. Choisir la bonne espèce au bon endroit permettrait des économies pour tout le monde.

M. Compagnon répond qu'il y a tout d'abord la question de la durée : est-ce qu'on plante pour que cela dure ou pour que ce soit éphémère ? D'autre part, les plantes cherchent à se nourrir : quand il y a de l'eau, la plante y va. Concernant les réseaux, il ne comprend pas pourquoi on les empêche de planter au-dessus d'un réseau électrique ; on ne va pas tous les jours creuser pour aller vérifier les câbles. Les racines vont là où c'est facile. Sous les voiries, il y a du tout-venant sur un mètre. Dans le tout-venant, l'eau n'est pas retenue, les racines vont entre l'enrobé bitumineux et le tout-venant car c'est plus facile. Quand la plante est plus petite, c'est moins agressif. Par exemple, il y a le lilas d'Inde, mais il ne va pas faire d'ombre.

Le député (S) évoque le fait qu'on voit souvent des routes bordées de platanes. Il demande si cela pourrait être une solution, même si cela amène d'autres problèmes, notamment en matière de sécurité routière.

M. Compagnon répond qu'il y a quelques exemples ici, comme le boulevard Helvétique. C'est une bonne chose quand on est sous une voûte de feuilles, cela apporte de la fraîcheur. Il rappelle la rénovation de la place du Marché à Carouge : avant, il y avait une belle voûte, puis la rénovation a tout enlevé il y a vingt ans. Aujourd'hui, la voûte est cependant en train de se refaire. Les choses vont quand même assez vite.

Un député (PDC) évoque le chantier de l'avenue du Mail et le projet d'arborisation qui y est prévu. Il demande quel est leur regard sur cette réarborisation. Il souligne que le prix de 14 millions de francs pour 160 arbres correspond à peu près à ce qu'ils ont évoqué, à savoir 100 000 francs par arbre.

M. Compagnon répond que les travaux sont faits par des bureaux d'ingénieurs qui vont faire en sorte que les fosses permettent de faire développer des arbres pour plusieurs dizaines d'années. Il ne connaît pas le projet en détail, mais cela oblige une modification totale de l'utilisation de cette rue. La route de Fernex n'aura que des trams et de la mobilité douce, et il y a donc une quantité importante d'arborisation prévue.

Un député (Ve) observe qu'il n'y a pas que les arbres dans les 14 millions de francs de l'avenue du Mail. Par ailleurs, il évoque le cas où on trouverait un espace libre pour mettre des arbres, par exemple un parking au PAV qu'on remplacerait par un espace planté d'arbres. Il demande si cela pousse vraiment et que l'arbre va au-delà de sa fosse.

M. Compagnon répond que le problème au PAV est que le sol est assez pollué. La plante ne va pas rester immobile : elle n'a pas la possibilité de faire exploser un mur s'il y en a un, mais elle va chercher à se développer. A l'avenue des Communes-Réunies à Lancy, il a fourni les tulipiers qui ont été mis en place, et il a eu le devoir en tant qu'entrepreneur d'informer qu'il estimait que le choix n'était pas judicieux. Il faut reconnaître que cela a finalement marché, même si les fosses étaient relativement limitées.

Un député (Ve) demande comment ils vont choisir les essences qui soient adaptées au changement climatique, et si le critère racinaire va être pris en compte. En effet, on ne peut pas planter des végétaux aux racines très invasives, qui percent le béton, etc.

M. Compagnon répond que les plantes aux racines les plus agressives sont souvent des plantes colonisatrices, comme le saule, le peuplier ou l'ailante. Il se trouve qu'elles ne sont jamais demandées ici. On lutte plutôt contre l'ailante, qui est une plante invasive. Concernant le choix des essences, jusqu'à présent ils ne se sont pas beaucoup penchés sur les racines, mais plutôt sur la capacité des plantes de survivre au réchauffement climatique.

Séance du 22 juin

Audition de M. Rémy Zinder, directeur, service cantonal du développement durable (SCDD), et M. Benjamin Villard, chef de projet à l'office de l'urbanisme, délégué à la transition écologique

M. Zinder souhaite présenter le contexte avant d'en arriver aux cartes. L'origine de cette analyse climatique découle du plan climat cantonal 2030 dans lequel il y a une fiche dédiée à la prévention des îlots de chaleur en milieu urbain. Il est question de diffuser via le SITG les données cartographiques qui mettent en évidence ces îlots de chaleur et ces îlots de

fraîcheur. Il est aussi question d'inscrire les principes à respecter en matière d'aménagement afin de lutter efficacement contre ces îlots de chaleur dans le cadre de la prochaine adaptation du plan directeur cantonal.

Il explique que les îlots de chaleur sont plus importants en milieu urbain qu'en périphérie. La différence de température diurne entre les deux n'est pas très grande, puisqu'elle est de l'ordre de 1 à 2 degrés. La différence de température nocturne est quant à elle beaucoup plus importante puisqu'elle est de l'ordre de 5 à 10 degrés. Cela est lié au fait que la chaleur emmagasinée pendant la journée est restituée dans l'atmosphère. L'idée de l'analyse climatique était de se baser sur le scénario climatique de MétéoSuisse, qui en produit un tous les 5 à 10 ans sur la base de données qui sont elles-mêmes basées sur un modèle climatique proposé par le GIEC. C'est celui-ci qui a été retenu dans le cadre de de l'analyse climatique. Le nom du modèle RCP85 montre les prévisions de températures estivales pour 2035, 2060 et 2085 pour Genève. En 2035, elle correspond en moyenne à 1,5 °C, en 2060 à 2,6 °C et en 2085 à 4,6 °C. La marge d'erreur pour 2085 est entre 3,5 °C et 7,0 °C, et il est donc très difficile de modéliser de manière précise. Toutefois, 4,6 °C est plutôt un scénario optimiste. Il s'agit toujours de longues périodes qui s'étalent sur 30 ans, afin d'éviter des pics isolés. Sur un autre graphique, il est possible d'observer les températures estivales moyennes entre 1985 et 2010. En rouge, il s'agit des évolutions des températures en Suisse sans mesures de protection du climat et elles laissent présager une augmentation drastique. En vert, il s'agit des évolutions avec des mesures et elles laissent présager une augmentation légère et même une stabilisation des températures.

L'analyse climatique consiste en une cartographie du canton de Genève avec une résolution de 10 m × 10 m. Il ne faut toutefois pas surinterpréter ces résultats, notamment à un niveau très micro. L'analyse est basée sur plusieurs documents et notamment le rapport complet de l'entreprise GEO-NET. Cette entreprise existe depuis 30 ans, est située à Hanovre et a réalisé près de 1000 analyses, principalement en Allemagne. En parallèle, un guide d'utilisateurs a permis d'appréhender le sujet. L'idée est de disposer d'un outil d'aide à la compréhension du climat dans le contexte de la planification directrice cantonale.

Les cartes sont issues d'un modèle et plusieurs données sont intégrées dans un outil de calcul avec des données météorologiques.

Ces données font notamment état des vents, des températures de l'air, de la couverture nuageuse, des vents régionaux et de la température de l'eau.

Les géodonnées portent quant à elles sur l'occupation des sols, le degré d'imperméabilisation, la hauteur des structures et le relief.

Les données climatiques ont comme période de référence les années 1981-2010 et tiennent compte des connaissances du développement urbain d'ici à 2035, sans pour autant aller au-delà. Cela signifie que les cartes qui sont produites à partir de 2035 ne tiennent pas compte de cette évolution.

Il y a trois catégories de cartes qui sont produites.

Les premières sont des cartes des paramètres climatiques qui permettent de voir les évolutions probables des différents facteurs qui ont été modélisés. On y retrouve l'effet îlots de chaleur à l'échelle cantonale et le rôle des différents espaces.

Les cartes nocturnes portent sur la ventilation qui est une donnée importante pour les flux thermiques et elles répertorient les îlots de chaleur nocturnes. Elles font également état du débit d'air froid dans les espaces de compensation en périphérie et du rôle des espaces ouverts en milieu urbain.

Les cartes indicatives de la planification évoquent le rôle des zones dans la régulation. Certaines zones ont été catégorisées en fonction de leur importance climatique. Celle-ci est importante dans le cadre des aménagements, afin de savoir si un espace considéré est intéressant pour une construction. En effet, une construction intervenant sur une zone identifiée comme ayant une importance climatique très importante n'est pas souhaitable, car elle pourrait avoir des impacts climatiques, notamment en bloquant des flux d'air naturels.

Sur la première catégorie de cartes, il est possible d'observer la situation diurne avec la température des années de référence à 1,1 m du sol. Il s'agit de la température physiologique ressentie. Il est possible de zoomer mais l'objectif n'est pas d'avoir une précision très importante à un niveau micro. Les cartes laissent présager d'une augmentation des températures diurnes, même s'il rappelle que les projets d'aménagement ne sont pas pris en compte après 2035. Les cartes portant sur la période qui suit sont avant tout indicatives.

Les cartes nocturnes montrent que les zones urbanisées vont être plus sujettes à des îlots de chaleur nocturnes que les zones peu urbanisées. Le lac Léman augmente la température dans les zones périphériques, même si cela paraît contre-intuitif.

Les cartes bioclimatiques montrent que certaines zones sont particulièrement propices à générer de l'air frais et de la ventilation naturelle et il est donc nécessaire de les préserver.

M. Villard explique que la lutte contre les îlots de chaleur n'est pas un phénomène nouveau et les urbanistes s'y intéressent depuis un certain temps lors de la conception d'un projet. Il y a toutefois eu un regain d'intérêt en la matière ces dernières années et il y a davantage de données à disposition pour pouvoir répondre à cette problématique. Il est nécessaire de donner lieu à une révision des pratiques et de bien justifier les choix de conception. Il n'y a pas de recette idéale lors de la mise en place d'un nouveau projet ou de la rénovation d'un site mais une multitude de données à prendre en compte. Ils travaillent actuellement sur un cycle de formation pour améliorer les compétences du personnel de l'administration publique sur ce sujet.

Il y a différentes échelles du plan directeur cantonal. Il y a une modification des outils en fonction des échelles. Les cartes peuvent avoir une certaine utilité, mais, plus l'on se rapproche du terrain, moins la résolution à l'échelle cantonale a d'utilité. Un certain nombre de projets pilotes sont issus de la démarche Cool-city et sont mis en avant par la Confédération. Il y a notamment eu un travail sur le pôle d'enseignement de la Goutte de Saint-Mathieu, sur le PLQ Acacias-PAV et sur le CO Sécheron.

L'orientation du bâti en fonction du soleil et des flux d'air est un instrument efficace qui permet de réduire l'apport de chaleur.

Les mesures d'ombrage, en renforçant la présence d'arbres, la multiplication de la végétation sur les sites bâtis et le renforcement de la présence d'eau permettent également une réduction du stress thermique. Il y a également des mesures plus structurelles sur les bâtiments. Ceci n'intervient pas dans le cadre du PLQ, mais il rappelle que l'isolation thermique apporte un confort intérieur qui doit être mobilisé. Il évoque également les toitures végétalisées qui permettent de limiter la chaleur, même si l'effet est corrélé négativement à la hauteur des bâtiments. Il ajoute que la couleur des surfaces est également importante et que l'effet d'albédo doit être pris en compte. De plus, l'emploi de certains matériaux comme le bois permet également de réduire la chaleur la nuit.

En plus des cartographies qui ont une résolution $10\text{ m} \times 10\text{ m}$, deux zooms ont été effectués avec une résolution de $2\text{ m} \times 2\text{ m}$ à Allières et aux Vernets. Au stade du PLQ étaient prévues des toitures végétalisées et une certaine arborisation. La modélisation a optimisé ces scénarios. Les conclusions sont que les cours intérieures (forme urbaine en îlot) constituent des îlots de fraîcheur la journée mais pas forcément pendant la nuit. L'efficacité des mesures dépend du contexte du quartier. Un quartier comme les Allières est un site plutôt vert et les mesures auront donc une efficacité moindre. Les effets climatiques positifs grâce aux mesures sont limités la nuit (effet îlot de chaleur urbain). En effet, toutes les mesures en place ont un effet

plus fort en journée. L'amélioration du climat de jour se fait par le biais de l'arborisation, de la présence d'eau et de bâtiments végétalisés. Pour améliorer le climat de nuit, il s'agit davantage d'un travail sur la désimperméabilisation des sols. Il ajoute que le projet de réaménagement du CO Sécheron mené par l'office de l'urbanisme est un projet issu de la démarche Cool-city et qui a été mis en place sur un des sites les plus chauds du canton. Il y a un certain nombre d'aménagements qui sont proposés ayant pour but de limiter les surfaces imperméables et d'augmenter les surfaces perméables. Il est question d'y augmenter le taux d'arborisation, le nombre de points d'eau et de sélectionner un certain type de végétation pour les cours intérieures.

Une députée (MCG) demande si les mesures de températures diurnes (14h) ont pour référence l'heure solaire.

M. Villard répond que non. Il est 14h sur les montres.

La députée (MCG) demande si le passage de l'heure d'été à l'heure d'hiver a un effet sur la perception de la température.

M. Villard répond que les modélisations concernent toujours la période estivale et ainsi toujours l'heure d'été.

Un député (PDC) demande si l'objectif de 1% par année pendant les 10 prochaines années est viable par rapport aux espaces que la Ville de Genève a à sa disposition et quels seraient les impacts sur un projet comme celui du CO Sécheron. Il souhaite savoir si le rythme de croisière du projet actuel est aligné avec les exigences de l'initiative.

M. Ferretti explique qu'il n'est pas possible de répondre à sa question car l'exercice n'a pas été effectué. Cela nécessiterait de se rapprocher de la Ville et de vérifier s'il y a assez de sites. Il rappelle que la détermination de la surface n'est pas triviale.

Le député (PDC) explique que le projet du CO Sécheron concerne le domaine public et inclut 1,9 hectare. Le périmètre prévoit un pourcentage sur le domaine public. Il demande s'il est possible de rentrer dans le périmètre de l'initiative.

Le président demande si M. Ferretti peut obtenir des renseignements sur ce sujet car la question est pertinente.

Un député (S) rappelle que l'espace à Sécheron est privé et que l'ambition de l'initiative est de se concentrer sur la voie publique, car il y a une concentration élevée d'îlots de chaleur autour des axes routiers. L'objectif de l'initiative est d'enlever 1% de la voie publique par année et de consacrer 50% de ces 1% à des espaces verts et l'autre moitié à la mobilité douce. Il

s'agit d'un paramètre à retenir dans l'éventualité d'un contreprojet. Il souhaite entendre les auditionnés sur l'initiative en tant que telle et savoir s'ils estiment qu'elle va dans la bonne direction par rapport à leur cahier des charges.

M. Villard répond qu'elle concerne davantage le cahier des charges du département des infrastructures. Du point de vue du département du territoire, la végétalisation n'est pas une recette miracle, mais elle permet toutefois d'améliorer le confort thermique. Il y a un certain nombre de projets qui vont dans le sens de la mobilité douce et de la végétalisation, mais il n'est pas tellement confronté à ces dilemmes dans son travail quotidien.

Le député (S) explique que sa question ne porte pas sur le pourcentage mais sur l'intention de faire en sorte d'allouer l'espace public à la végétalisation et à la mobilité douce. Au-delà des moyens proposés, il souhaite savoir si les auditionnés estiment que l'initiative va dans le bon sens.

M. Villard répond que les projets d'espaces publics autour de la mobilité font l'objet d'un changement de paradigme, notamment par le biais d'un renforcement des projets de quartier. Il y a également un besoin d'augmenter les projets de voirie. Il est possible d'allouer des espaces supplémentaires aux transports en commun, tout en proposant une plus grande végétalisation, afin d'atténuer ces îlots de chaleur.

M. Zinder estime que l'initiative va dans le bon sens. Il rappelle qu'il existe en parallèle une stratégie d'arborisation d'ici à 2050. Tous ces éléments vont permettre de combattre les îlots de chaleur.

Une députée (PLR) demande si l'augmentation de la température dans les pourtours du lac est un phénomène qui a lieu dans toute la Suisse et quelles en sont les raisons.

M. Zinder ne sait pas si cela a lieu dans toute la Suisse. Le réchauffement est dû au fait que le lac garde une température stable en été le jour comme la nuit. Il y a donc une inertie pendant la nuit et le lac n'a pas le temps de se refroidir.

La députée (PLR) demande s'il y a parfois un arbitrage à effectuer entre l'installation de panneaux photovoltaïques et la végétalisation des toitures.

M. Villard répond qu'il est de plus en plus possible de combiner les deux, mais ceci est relativement récent.

La députée (PLR) demande si l'effet est le même si des panneaux photovoltaïques sont installés.

M. Villard acquiesce.

Un député (Ve) cite un article de la Tribune de Genève qui explique que l'augmentation des températures entraîne une diminution de la productivité dans le secteur de la construction de l'ordre de 40% au-delà de 30 °C et de 50% au-delà de 34 °C. La baisse de la productivité a un impact sur le PIB européen estimé à 240 milliards de dollars. L'Organisation météorologique mondiale (OMM) prévoit que la probabilité que le seuil de 1,5 °C soit dépassé dès 2025 est de 40%. Par rapport aux chiffres qui ont été donnés pendant la présentation, il demande si les auditionnés savent si l'on se dirige plutôt vers la fourchette haute ou la fourchette basse.

M. Zinder explique que le GIEC prévoit trois scénarios qui sont repris par MétéoSuisse et que la prochaine mise à jour aura lieu en 2025. Il ne sait pas lequel est le plus probable mais l'augmentation de 4,6 °C en 2085 est un scénario plutôt optimiste et l'augmentation des températures est plus rapide que ce qui était prévu. Le rapport de 2025 précisera quelle est la trajectoire actuelle.

Une députée (Ve) souhaite revenir sur les espaces de compensation et les espaces d'action. Elle demande si les espaces de compensation sont des espaces végétalisés, ouverts et si cela permet d'identifier les espaces où il faudrait végétaliser.

M. Villard répond qu'ils ont actuellement une vision sur les espaces qui le sont déjà et qu'il faut préserver, car ils apportent des bénéfices positifs sur l'environnement. Il cite le PAV qui est très rouge sur la carte et autour duquel il y a un projet de renaturation de la Drize, qui est un exemple de compensation.

La députée (Ve) demande s'il est aussi possible de travailler sur la circulation de l'air.

M. Villard explique que la Ville de Lancy travaille sur une fiche climat. Il y a une étude avec l'Université de Genève sur la résilience climatique où ils ont fait un travail plus fin à l'échelle de leur commune en identifiant un certain nombre de zones qui permettent de préciser le diagnostic à l'échelle communale.

Un député (PLR) explique qu'il a été fait allusion à la stratégie de végétalisation. La Ville de Genève est fustigée en la matière à cause de sa lente progression en termes de mise en œuvre de la déminéralisation. Des mouvements de contestation civique ont eu lieu, notamment avec des plantations illégales d'arbres. S'il ne souscrit personnellement pas à ces pratiques, cela signale une nécessité d'accélérer le processus et il demande comment le canton peut avoir un impact sur ce sujet.

M. Villard répond que le canton n'a que peu d'influence là-dessus.

M. Zinder explique que la stratégie d'arborisation fixe trois critères.

Le premier est la situation climatique du secteur.

Le second est le taux de personnes habitant dans le secteur.

Il ne se rappelle plus le troisième.

Ces critères permettent de pouvoir prioriser les milieux où agir et ainsi de mettre en place des mesures efficaces.

Le député (PLR) demande si le plan d'arborisation cantonal élaboré par l'office de l'agriculture s'articule naturellement avec celui que développe la Ville de Genève.

M. Zinder répond qu'il faut agir dans les secteurs prioritaires et qu'il y a des difficultés en la matière dans les milieux urbains, notamment au niveau des coûts.

M. Ferretti précise que le troisième critère est celui de la température. Un certain nombre d'éléments seront présentés à la commission la semaine prochaine par les représentants du Conseil d'Etat. L'office de l'urbanisme essaie de maximiser la végétalisation, de limiter l'émissivité des bâtiments et d'installer des panneaux photovoltaïques dans tous les projets. Tout ceci concerne cependant la partie qui n'est pas le domaine public. Dans le domaine public, le plus souvent communal, l'idée est d'avoir un fonds qui puisse soutenir financièrement les communes afin qu'elles puissent mettre en œuvre la stratégie d'arborisation.

Le député (PLR) souhaite prendre un exemple très concret, en l'occurrence celui de la plaine de Plainpalais et de l'avenue du Mail. Il demande quel est le levier du canton dans ce secteur.

M. Ferretti répond qu'il s'agit dans ce cas d'un projet de la Ville de Genève. La partie ayant trait à la mobilité qui est gérée par l'office cantonal des transports et la partie portant sur les plantations d'arbres est gérée par l'office cantonal de la nature et de l'agriculture.

Le député (PLR) demande si c'est donc aligné.

M. Ferretti acquiesce.

Le président demande s'il n'y a pas de problème au niveau des autorisations de construire. Il évoque la place des Augustins qui a été entièrement minéralisée. La gare du CEVA est en la matière une catastrophe. La gare du Bachet est entièrement bétonnée, tout comme la gare des Eaux-Vives et la gare de Chêne. Les dernières réalisations qui se mettent en place ont lieu aux Palettes pour l'arrêt de trams où tout le secteur est minéralisé. Il demande comment il est possible qu'un bétonnage aussi intensif soit autorisé.

M. Villard répond que certains projets auraient été faits différemment aujourd'hui. Toutefois, il rappelle qu'il y a d'autres problématiques à prendre en compte, notamment en termes de facilitation des déplacements pour les personnes à mobilité réduite et d'accès pour les pompiers. Il y a des arbitrages à effectuer et il arrive qu'il faille conjuguer avec d'autres impératifs.

M. Ferretti souhaite apporter quelques précisions sur les interfaces. Il y a une progression à noter comme dans le quartier de Pont-Rouge où il y avait avant un seul arbre et où de nombreux arbres ont depuis été plantés. Il souligne qu'il s'agit de secteurs urbains très contraints avec des voies ferrées qui passent en dessous. Il n'est donc pas toujours possible de faire des fosses pour planter des arbres. Cependant, dès que cela est possible, le taux d'arborisation est maximisé.

M. Zinder rappelle que l'arborisation est une stratégie suivie par de nombreuses villes européennes, ce qui risque de poser la question de l'accessibilité à cette ressource. Il rappelle également que cette stratégie implique une certaine inertie, car les arbres prennent du temps à pousser.

Le président explique qu'il a été fait mention d'une marge d'erreur importante concernant l'augmentation de 4,6 °C d'ici à 2085. Il demande s'il est donc possible que l'augmentation se situe en dessous de ce seuil.

M. Zinder explique que la moyenne projetée est de 4,6 °C. Le meilleur des cas est une augmentation de 3,8 °C et le pire des cas une augmentation 7,0 °C. L'augmentation de 4,6 °C est toutefois un scénario relativement optimiste.

Audition de M. Antoine de Raemy, président de la Fondation des parkings, et M. Damien Zuber, directeur général de la Fondation des parkings

M. de Raemy explique que la Fondation des parkings n'agit pas sur plan politique. Elle fournit à l'Etat les chiffres et les statistiques sur l'utilisation des parkings, sachant que la fondation détient une trentaine de parkings en ouvrage et en gère environ 200. Les statistiques portent également sur les capacités de compensation des places en voirie. Ils n'ont pas de statistiques sur les places en voirie, car ces données sont gérées par les services de stationnement communaux. Les nouveaux ouvrages tiennent compte des besoins en termes de compensation dans les zones concernées.

Le président demande quel est l'impact de l'initiative sur la Fondation des parkings.

M. de Raemy répond que, si les collectivités publiques suppriment les places en voirie, il envisage que de nombreuses personnes vont garer leurs véhicules dans les parkings. La Fondation des parkings pourrait donc s'avérer être un tiers gagnant. Il y a à l'heure actuelle des tarifs spéciaux pour les habitants pour favoriser les parkings en ouvrage sans compensation. Financièrement, l'impact est assez faible, car les revenus liés à la mise en place des horodateurs et aux amendes ne reviennent pas à la Fondation des parkings. La fondation a un mandat forfaitaire avec les communes qui ne tient pas compte du nombre d'amendes et des performances des horodateurs. La suppression des places en voirie entraîne toutefois un manque à gagner pour les communes concernées.

Un député (Ve) explique que l'espace dédié au stationnement ne concerne qu'une partie des surfaces visées par l'initiative. A Genève, il y a d'une part les règles de compensation dans le domaine public et d'autre part le règlement de stationnement privé. Il a lu que, à Zurich, ceci est davantage intégré et que les exigences concernant la création de nouveaux parkings sont des vases communicants avec le stationnement dans le domaine public. Il demande aux auditionnés s'ils ont déjà entendu parler de cela.

M. Zuber explique qu'il n'a pas d'informations sur cet objet en particulier et qu'il ne connaît pas les règles municipales à Zurich. Il est possible que le département dispose de ces informations.

Un député (PLR) explique que le coût du macaron est actuellement trop bas et que son augmentation pourrait être un instrument efficace pour libérer de l'espace. Il demande aux auditionnés quelle est leur position sur ce sujet.

M. de Raemy explique que le coût du macaron à Genève est en effet le plus bas de toute la Suisse. La Fondation des parkings pratique un tarif différencié à ce niveau.

M. Zuber explique que dans les parkings publics, le tarif pour les habitants est de 150 francs par mois. Le macaron est plus attractif, car il ne coûte que 200 francs par année.

Une députée (PLR) demande si le tarif de 150 francs par mois ne concerne que ceux qui disposent d'un macaron.

M. de Raemy répond que non. Il concerne tous les habitants.

Séance du 29 juin

Etude de la prise de position écrite de l'ACG et de la commune de Veyrier

Le président demande si les prises de position suscitent des réactions.

Un député (PLR) indique que le groupe PLR fait siennes les remarques de l'ACG et les soutient.

Un député (S) relève que l'argumentaire soulève à la fois le fait que les objectifs de l'initiative sont louables, que ses moyens sont extrêmes, et qu'il est dommage de se limiter seulement aux villes de 10 000 habitants. Vu le temps et la difficulté de l'ACG à élaborer ce courrier, on comprend que c'est un sujet sur lequel l'ACG marche sur des œufs d'un point de vue collectif. Le courrier révèle des arguments balancés voire contradictoires. Enfin, on ne peut que regretter la lenteur des travaux de la commission, car l'audition des communes directement concernées aurait été intéressante.

Le président rappelle qu'il s'agit d'un choix de la commission de ne pas auditionner l'ensemble des communes concernées. Désormais, la commission n'aura pas le temps de procéder à ces auditions. L'ACG a envoyé la copie de ce courrier à toutes les communes concernées, donc d'ici à la rentrée, la commission recevra peut-être d'autres prises de position.

Un député (Ve) estime que, dans le cas de figure où la commission travaille sur un contreprojet, ils auront tout le loisir d'auditionner des communes spécifiques. La lettre fait une déduction de report du trafic individuel motorisé sur les autres communes et sur l'ensemble du territoire comme conséquence obligatoire de l'initiative ; cela reste à démontrer. Ce qui a été évoqué par certaines communes jusqu'à maintenant est la difficulté technique de faire dans les temps des transformations de domaine public dans les proportions qui étaient relevées. C'est un point qui n'est pas beaucoup détaillé par ce courrier.

Le président observe que le courrier mentionne quand même les difficultés de mise en œuvre. Finalement, l'ACG se rallie aux considérants du rapport du Conseil d'Etat et qu'il serait bon de se pencher sur un contreprojet.

Position des groupes

Un député (PDC) indique que, pour le PDC, concernant le fond de cette initiative, il y a une réelle attente de la part de la population et ils en sont très conscients. Les îlots de chaleur constituent un réel problème et il faut anticiper les choses. Le PDC rejoint le Conseil d'Etat quant à la forme de cette initiative. On ne peut pas opposer la plantation d'arbres aux voitures, car cela va générer des conflits. Si on plante des arbres avec une révolution à chaque fois car c'est au détriment des places de parking, cela ne convient pas et ce n'est pas la société dans laquelle on souhaite vivre. La commune de Veyrier a clairement expliqué qu'elle est consciente du problème et qu'elle est prête à faire le nécessaire. Il pense qu'on ne peut pas faire supporter ces

investissements uniquement par les villes où il y a des îlots de chaleur. Il y a un vrai problème financier là derrière. Par exemple, la Ville de Carouge a planté des arbres pendant des années, a eu une urbanisation de la fin du XVIII^e siècle et a aujourd'hui de magnifiques platanes. Les plans d'aménagement dans la zone PAV prennent en compte la question de l'arborisation. Ainsi, il n'est pas sûr qu'il soit pertinent de demander un effort supplémentaire à la Ville de Carouge. Le PDC est d'accord sur le principe de mettre en place un contreprojet, pour autant qu'il s'agisse de s'attaquer aux îlots de chaleur et de ne pas y opposer la voiture.

Le président observe que l'initiative comporte également un volet sur la mobilité douce.

Le député (PDC) répond que, s'agissant de réaliser des pistes cyclables, la commission des travaux a voté des projets d'investissement pour faire le nécessaire à un rythme qui correspond à ce que l'Etat peut réaliser. A ce stade, ce n'est selon lui pas suffisamment formulé dans l'initiative, si ce n'est pour opposer les gens et les modes de circulation.

Un député (S) exprime la position du groupe socialiste, sous réserve des deux auditions qu'il reste à faire, et des éléments complémentaires que le département va leur présenter relativement à un contreprojet. Cette initiative s'inscrit dans le sens de l'histoire, à savoir comment, durant les prochaines années, les villes en particulier vont pouvoir lutter contre le réchauffement climatique et particulièrement contre les îlots de chaleur. Dans cette perspective de moyen terme, il constate que l'ambition du texte de lutter contre les îlots de chaleur n'est contestée par personne. Il relève que le texte a l'avantage de proposer un chemin, certes très audacieux, et que dans tous les avis critiques et nuancés qu'ils ont entendus jusqu'alors, il est admis qu'il faut lutter contre le réchauffement climatique, mais qu'il ne faut pas toucher à la voiture, ni attaquer la question de la voie publique, là où les îlots de chaleur sont les plus forts ; la démarche vise à ne fâcher personne. Pour le groupe socialiste, c'est l'expression d'une vision qui peut adhérer à l'objectif avec plus ou moins de sincérité, mais qui ne souhaite pas donner les moyens pour l'atteindre. Si la solution rêvée est celle qui a par exemple été votée via le projet Cool-city, au cycle du Sécheron, cela ne répond pas à l'ambition de lutter contre les îlots de chaleur en ville. C'est un projet certes magnifique, mais isolé ; il ne s'attaque pas aux causes et ne propose pas de vision ni d'outils comme le fait l'initiative. Le groupe socialiste sera donc en faveur de l'initiative et contre le principe d'un contreprojet, convaincu que le texte est bien ciselé et qu'il rencontrera une vraisemblable majorité en votation populaire.

Un député (EAG) observe que, depuis que l'urgence climatique a été votée, chaque fois que l'on aborde des mesures concrètes, rien n'est finalement accompli. Le plan climat vise une réduction de 40% des voitures ; en ville de Genève, 50% de la population a abandonné la voiture. A Zurich, c'est pratiquement 60% de la population urbaine. Tout cela est possible car des transports publics efficaces ont été mis en place. Il y a également le CEVA. Des mesures ont été prises pour enlever les voitures venant du canton de Vaud et qui sont proches d'une gare CEVA. Cela fait que certains parkings sont quasiment vides et peinent à trouver des personnes qui les utilisent. En périphérie, il y a énormément de surfaces de parking vides, comme c'est le cas pour la Caisse de pension de la Ville de Genève et pour la CPEG. Cette initiative tombe à point nommé, car elle forcera à augmenter le prix des macarons. Il y a des places à 150 francs dans les parkings proches des habitations de ceux qui n'ont pas de parking à disposition dans leur immeuble, et qui ne font pas l'effort financier de mettre leur voiture dans les parkings pour libérer de la voirie. Il y a aussi des places de parking qui ont été supprimées à la faveur de scooters et de places vélos. Il y a donc une tendance générale de l'Etat à supprimer les places de parking et à augmenter le prix des macarons. Malheureusement, les choses ne vont pas jusqu'au bout. Une fois qu'on aura supprimé les places de parking et qu'il y aura assez de places pour les deux-roues, il faudra bien planter des arbres. Il ne voit pas pourquoi une majorité s'opposerait à voter cette initiative. Il faut réaliser qu'il y a une urgence du point de vue du climat et de l'habitabilité de la ville. Il évoque le cas des Pâquis, qui est l'un des quartiers populaires les plus denses d'Europe avec 15 000 personnes au km². Si l'initiative est refusée, il se ralliera à la construction d'un contreprojet intéressant, mais votera d'abord en faveur de l'initiative.

Audition de M. Cédric Lambert, vice-maire de la commune de Versoix

M. Lambert explique, concernant les objectifs de l'initiative, qu'il n'y a pas de problème majeur : les communes intègrent les préoccupations du changement climatique dans les aménagements urbains. Les communes ont été fortement invitées à des formations organisées par le service du développement durable, qui ont aussi donné lieu à des échanges d'expérience. Les plans directeurs communaux nouvelle version doivent intégrer des chapitres concernant le changement climatique et la préservation de la biodiversité. Les communes commencent à être formées là-dessus. Les projets actuels intègrent les éléments de réduction des emprises de voirie, réduction du stationnement au profit de la mobilité douce, plantations d'arbres pour créer des cheminements ombragés, récupération des eaux de

surface pour arroser les fosses à arbres, etc. La mesure elle-même d'imposer chaque année un quota de 1% pendant dix ans peut poser quelques problèmes. Tout d'abord, cela pose un problème du point de vue de la durée de la mise en route des projets. Souvent, il n'y a pas une maîtrise complète de cet aspect : il y a un travail sur le montage du projet, un passage devant les commissions, la demande d'autorisation de construire, l'obtention de crédits, etc. Tout cela prend généralement beaucoup de temps. Ensuite, il faut aussi pouvoir tenir le financement. Il n'a pas fait le calcul, mais la mise en place de la politique climatique et les plans climat communaux ne couvrent pas uniquement les espaces routiers. Il y a la planification directrice, avec les PLQ, les questions d'arborisation, de pleine terre, etc. Comme maître d'ouvrage, la commune agit également. L'espace public est un enjeu majeur et n'est pas que routier : de plus en plus, les voies de circulation, notamment pour la mobilité douce, passent par des réseaux qui ne sont pas uniquement routiers mais aussi par des réseaux alternatifs, comme la voie verte.

Les communes ne sont donc pas toujours maîtres des délais, au point qu'il serait difficile de réaliser ce 1% par année pendant 10 ans. La structure du projet proposé par l'initiative constitue quelque chose d'assez compliqué, avec un contrôle du Conseil d'Etat. De plus, il faudrait aussi voir où chaque commune en est. Certaines communes ont commencé ces aménagements depuis 5 ou 6 ans, d'autres pourraient peut-être être en retard mais ne pas avoir les mêmes possibilités. Certains espaces urbains sont compliqués à réaménager, car ils sont déjà étroits, donc il faudrait définir plus précisément sur quel type de voirie on souhaiterait intervenir. La question des communes de plus de 10 000 habitants les interroge aussi. Certes, les effets sont plus fortement ressentis en ville, mais si l'on prend les objectifs de baisser les émissions de CO₂, réduire le trafic individuel motorisé et développer la végétation pour combattre les îlots de chaleur, il faudrait le faire sur tout le canton. Il peine à comprendre pourquoi seules les villes devraient investir pour cela. D'une ville à l'autre, selon la densité, la morphologie, il y a des différences à faire. Il y a des communes qui ont des zones d'activités avec des espaces routiers énormes sur lesquels on pourrait aussi agir en termes de réduction d'emprise de ces espaces. La mobilité douce devient une mobilité à échelle cantonale. Aussi bien l'OU que l'OCT entrent dans des projets avec des voies vertes, des espaces piétons reliant les quartiers et les communes. Il pourrait donc y avoir aussi un enjeu de continuité de ces itinéraires dans les communes de moins de 10 000 habitants. Il serait en effet dommage que la voie arborée s'arrête par exemple au passage de Versoix à Genthod juste parce que Genthod ne serait pas obligée de le faire. Les communes qui doivent investir pour cela ne peuvent ainsi pas investir dans d'autres choses,

et la question d'un fonds de compensation se pose alors, pour que les communes qui doivent investir prioritairement puissent aussi être financées par celles qui ne le devraient pas.

Il évoque l'exemple du réaménagement de la route de Suisse. Le caractère paysager et d'arborisation pourrait être fait tout le long de l'itinéraire alors qu'entre Versoix et Bellevue, il n'a pas pu y avoir l'arborisation souhaitée car les moyens n'étaient pas là. S'agissant de la gouvernance, ils veulent bien que le Conseil d'Etat soit responsable de la mise en œuvre, appuyé par une commission consultative, mais si les communes doivent réaliser et payer, ils se demandent pourquoi ce serait l'Etat et la commission consultative qui prendraient les décisions ou donneraient des obligations aux communes. Les communes ont conscience des objectifs, et que cela ne touche pas uniquement les voiries mais aussi les espaces publics en marge des itinéraires de transport individuel motorisé. Ils trouvent que pour qu'il y ait véritablement un impact, il faut agir au-delà des communes de 10 000 habitants à l'échelle cantonale. La question du type de voirie doit être précisée : dans des villes périphériques comme Versoix, lors des réaménagements routiers, certains s'interrogent sur la pertinence de planter des arbres à quelques mètres d'un trottoir qui est déjà arboré en raison de parcelles privées arborées se trouvant à proximité.

Concernant les transports publics et la mobilité douce, dans les espaces où il y a une voie dans chaque sens, il est compliqué de multiplier les possibilités. L'OCT arrive avec des axes forts où ils prévoient d'enlever quelques places de stationnement, mais aussi d'enlever des arbres afin de mettre la bande vélos. On arrive à des choses insolubles si on part avec un pourcentage et un objectif chiffré comme celui de l'initiative, d'autant plus si l'on considère que les délais sont très variables et qu'il y a des enjeux qui ne sont pas que ceux de remplacer la voirie par des arbres. Il y a aussi la question des sous-sols, par exemple. Dans le cas de la route de Suisse, ils ont dû décaler des arbres, car les services en sous-sol ne pouvaient pas être déplacés. La commune de Versoix serait favorable à un contreprojet moins strictement organisé. Il pourrait éventuellement y avoir une comptabilité de ce qui est fait, avec toutes les incitations proposées dans la planification directrice, avec les enjeux de transition énergétique à intégrer, dont la mobilité et la voirie ne sont qu'une partie. Le réaménagement d'une voirie très locale comme le chemin Ami-Argand ou le chemin des Colombières, avec une arborisation, la suppression de quelques places de stationnement, sur des tronçons assez courts, s'élève déjà à près de 1 million de francs. Cela se planifie à long terme et cela rentre au chausse-pied dans un budget qui a d'autres projets, notamment une surélévation d'école à 30 millions de francs.

Il est difficile de caler tous ces projets en même temps si on est obligé d'avoir un rythme de 1% par année.

Un député (EAG) évoque les fonds qui existent pour aider les communes à réaliser certains travaux, comme le FIA ou le FIDU.

M. Lambert répond qu'ils y recourent. Le FIA concerne l'assainissement et pas vraiment les plantations. Le FIDU est intervenu dans certains réaménagements en surface, pour une grande mise en zone verte. Cela a payé une partie des arbres et des aménagements. Sur beaucoup d'autres projets, il y a une petite participation du FIA pour l'assainissement, mais les fonds Nature en ville, etc., sont difficiles à obtenir. Versoix a un projet d'épaississement de la couverture du canal de la Versoix. C'est une voirie piétonne et cyclable plutôt que routière. Ils ont plus eu le fonds Vitale Vert des SIG que le fonds Nature en ville. Même le fonds biodiversité du canton est très difficile à obtenir.

Le député (EAG) demande si cela signifie qu'il faudrait augmenter ces fonds.

M. Lambert répond qu'il faudrait en tout cas augmenter l'accès aux fonds et l'harmonisation de ceux-ci.

Un député (S) comprend que les objectifs de l'initiative sont admis, mais que le chemin proposé pour y arriver est contesté. Il demande s'il estime qu'il faut simplement se donner l'objectif et que c'est ensuite aux communes de continuer à faire ce qu'elles font actuellement.

M. Lambert répond que l'on peut toujours s'améliorer. Beaucoup de communes sont en train de réviser leur plan directeur, où elles intègrent ces objectifs parmi les nombreux chapitres de protection du climat. Le problème de l'initiative est que c'est limité à ces espaces de voirie, sans que les types de voirie soient considérés, sans qu'il y ait un recensement de ce qui aurait été fait. Il est délicat de s'engager sur 10 ans alors que chaque commune est peut-être à un degré différent d'avancée sur ces politiques-là.

Le député (S) relève qu'une initiative législative cantonale ne peut pas être plus détaillée encore. Il demande si, selon lui, le texte devrait se contenter de l'objectif, ou s'il devrait y avoir un autre chemin que celui proposé dans le texte.

M. Lambert répond qu'il n'a pas encore réfléchi plus avant à ce stade. Ses services n'ont pas fait une analyse précise, mais ils ont pu évaluer ce que cela donnerait en termes de mise en œuvre dans le cadre budgétaire donné. Dans cette temporalité de projets à gérer, la cadence donnée par l'initiative serait difficilement applicable.

Une députée (MCG) demande comment il interprète certains passages de l'initiative. A l'art. 2, l'initiative définit la voie publique « au sens de l'article 1, lettre a, de la loi sur le domaine public, du 24 juin 1961 ». En allant voir cet article, on lit : « les voies publiques cantonales et communales dès leur affectation par l'autorité compétente à l'usage commun et dont le régime est fixé par la loi sur les routes, du 28 avril 1967 ». Dans la loi sur les routes, l'art. 1 dit : « Conformément à la loi sur le domaine public, du 24 juin 1961, les voies publiques cantonales et communales affectées par l'autorité compétente à l'usage commun font partie du domaine public ». Elle trouve que c'est le serpent qui se mord la queue.

M. Lambert confirme que ce qu'on appelle classiquement le domaine public communal et cantonal est très souvent lié à de la voirie pure. Il y a aussi de l'espace privé communal qui peut être arborisé, ainsi que des espaces piétons, des parcs, etc.

La députée (MCG) demande si cela comprend les trottoirs. Ceux-ci ont déjà été passablement élargis.

M. Lambert répond par l'affirmative. A la route de Suisse, ils ont fait des espaces pour piétons et cycles motorisés. Avec les vélos qui atteignent 45 km/h, il y a un changement de politique et on revient dans une logique de séparation entre piétons, vélos lents et vélos rapides. Cela pose des problèmes d'emprise dans la mesure où les stationnements ont déjà été réduits ces dernières années.

La députée (MCG) indique que l'initiative vise à déduire de la surface de la « voie publique accessible au trafic individuel motorisé ». Dans le trafic individuel motorisé (TIM), il y a aussi les vélos motorisés, les trottinettes motorisées, etc.

M. Lambert répond qu'on entend généralement par TIM les voitures, motos et scooters. Le vélo électrique est à ce jour encore considéré comme un vélo et n'est pas classé comme véhicule motorisé. Il demande souvent à M. Dal Busco quelle réglementation de la vitesse il faut adopter pour éviter ces conflits entre piétons, vélos classiques et vélos électriques, par exemple dans le cas de la voie verte. Il n'y a pas encore de réponse, si ce n'est de dire que là où les voies vertes passent dans les communes, celles-ci participent financièrement, car ce n'est pas une voie verte comme celle entre Annemasse et Genève. Ce sont plutôt des voies piétons et cyclistes qui passent sur du domaine public communal, de type zone 20 ou zone 30, avec un aménagement adéquat en termes de sécurité et de végétalisation, etc.

La députée (MCG) indique qu'un commissaire a mentionné des places de parking à louer qui ne sont pas louées alors qu'elles coûtent 150 francs par mois. Elle demande comment il pense qu'il faudrait gérer ces parkings.

M. Lambert observe qu'il y a deux modes de gestion : il y a la zone bleue macaron, où le prix est dérisoire (200 francs par année pour les résidents). En parking privé souterrain, c'est entre 150 et 200 francs par mois. Sur les parkings publics communaux, le prix se situe entre 60 et 80 francs par mois. Une voiture coûte, le fait d'avoir une place coûte, et les gens qui en veulent absolument sont prêts à payer.

Un député (PLR) demande de quoi il aurait besoin comme magistrat pour avancer sur la politique de lutte contre les îlots de chaleur. Si un contreprojet est rédigé, il serait utile d'avoir ces éléments pour savoir ce qu'il faut faire et ne pas faire.

M. Lambert explique que les communes ont peu de bâtons dans les roues, si ce n'est des pesées d'intérêts à faire sur les questions de stationnement, qui sont un peu différentes en ville périphérique et en ville centrale. En effet, il y a moins de desserte en transports publics, donc il est plus difficile de faire passer la réduction des places de parking. Réduire le nombre de places de stationnement est fait et expliqué, avec les objectifs du plan directeur, mais cela représente à chaque fois des négociations assez difficiles. Ils pourraient aussi en discuter à la commission d'aménagement de l'ACG pour avoir les visions des uns et des autres. Pour l'instant, ils ont des cultures architecturales qui sont encore très en silo. Il y a de grandes questions sur les objectifs de réduction de mobilité individuelle, avec le stationnement à revoir, et en se demandant quelle sera la mobilité dans 8 ans compte tenu des objectifs climatiques. Les conseillers municipaux posent beaucoup de questions au sujet des réductions de stationnement qui sont proposées. Ceux-ci trouvent très chers ces aménagements où l'on réduit des places de parking, plante des arbres et récupère les eaux. Les communes ont reçu beaucoup d'aide sur les façons de mettre en œuvre, via les différents ateliers et le nouveau guide d'accompagnement du PDCom. Il faut encore réussir à faire passer cela au niveau du Municipal et des professionnels. Il n'a pas de chemin tout dessiné à proposer ce soir, mais les communes pourront y réfléchir au sein de l'ACG.

Le député (PLR) comprend qu'il s'agit plutôt d'une question de philosophie et d'accompagnement, plutôt que de plans, de rapports, etc.

M. Lambert le confirme.

Le président évoque plusieurs réaménagements qui ont eu lieu ces derniers temps à Versoix, comme celui de la route de Suisse, de la place du

Marché, le pourtour de la gare, etc. Pour la route de Suisse, il a été dit qu'ils auraient voulu mettre plus d'arbres, mais que cela n'a pas été possible. Il demande si c'est financier ou si c'est uniquement une question d'aménagement.

M. Lambert répond qu'à la place de la gare, c'est une dalle avec un parking. Les voiries adjacentes ont toutefois fait l'objet de plantations. Les étudiants de l'HEPIA viennent étudier cet endroit, car c'est la seule treille de 250 m de long sur le canton. Cet endroit plaît énormément et apporte de la fraîcheur aux promeneurs, avec le petit canal qui se trouve à côté. Pour la route de Suisse, c'était un peu plus compliqué. Le canton était maître d'ouvrage. Il y a eu des discussions avec le canton pour savoir où mettre des arbres. Il était compliqué de placer les arbres pour des questions de réseaux souterrains. Sur les zones d'activités, sous maîtrise de la FTI, il y a un plan paysager. Il faut ensuite s'assurer que ce soit réalisé. Ce n'est pas encore fini. Devant la Migros, un espace vert a été mis en place, avec des plantations d'arbres, des parkings vélos, etc. Il y a un espace qui n'est pas encore aménagé, car le bâtiment B n'a pas encore trouvé preneur. Dans toutes ces zones, il n'y a pas encore un bras de levier suffisant pour pouvoir imposer quoi que ce soit, si ce n'est en préavisant les plans de développement des zones d'activités industrielles et artisanales. Il y a le projet de renaturation de la Versoix à côté.

Le président comprend qu'il y a encore un potentiel d'arborisation dans ces zones.

M. Lambert le confirme.

Le président demande si le 1% de l'initiative serait réalisable sur une commune comme Versoix.

M. Lambert répond que son service technique lui a dit que ce ne serait pas réalisable. Il faudrait tenir compte de l'état duquel on part, pour voir où en est la commune et ce qu'elle a déjà accompli.

Le président comprend que la commune de Versoix préconise une application de l'initiative à tout le canton et non pas seulement aux villes.

M. Lambert répond par l'affirmative.

Le président indique qu'il était à Versoix récemment pour récolter des signatures. Un agent de police leur a indiqué qu'ils étaient sur le domaine privé communal. Il demande quelle est la distinction entre domaine privé communal et domaine public en tant que tel.

Le député (PLR) explique que tout ce qui est du domaine privé communal peut être géré comme un espace privé, par exemple en prévoyant des

interdictions de circuler, etc. Par exemple, on peut prévoir certaines heures où le stationnement est possible pour tout le monde, ou au contraire pour personne. On peut prévoir que les places soient réservées aux clients d'un restaurant, comme dans le parc de la mairie ; c'est du domaine communal, mais privé. Le domaine public communal, comme un trottoir, est destiné à tout le monde et ne peut pas être géré de la même manière.

Audition de M. Vincent Kaufmann – EPFL

M. Kaufmann est professeur en sociologie urbaine et analyse des mobilités à l'EPFL ; il est aussi vice-doyen de la faculté ENAC, regroupant les filières d'architecture, de génie civil et de sciences et ingénierie de l'environnement. Il est assez unique d'avoir ces trois filières de formation sous un même chapeau, et cela permet d'adresser les questions de développement durable de façon unique et complexe. Cela donne la possibilité de faire travailler ensemble des spécialistes de l'environnement et des spécialistes du transport, du génie civil, de la construction, etc. Cela permet de développer la recherche interdisciplinaire entre ces trois disciplines. Le thème de l'initiative croise trois thématiques qui leur semblent prioritaires, tout d'abord la question des îlots de chaleur et de la lutte contre ceux-ci en milieu urbain. C'est une question de climat urbain et de santé publique. La faculté a d'ailleurs investi des ressources internes pour commencer à être à la pointe sur ces questions-là. Un autre thème est la qualité de vie, du partage des voiries et de l'espace public. Cela permet d'augmenter l'attachement des habitants à leur quartier, pour qu'ils aient plus envie d'y rester et d'y faire leurs loisirs. Cela peut aussi favoriser le déploiement d'activités, y compris commerciales. Enfin, le troisième thème renvoie à la politique des transports. Remplacer des places de parking par des arbres ou des couloirs de bus peut contribuer à favoriser le report modal. Cette initiative porte donc sur un certain nombre de thèmes sur lesquels la faculté travaille.

Concernant la proposition de l'initiative, il précise qu'il n'aurait sans doute pas eu le même discours il y a 5 ans. Personnellement, il est lui-même un grand amateur de voitures et en possède trois. Cependant, au vu des enjeux climatiques, il estime qu'il faut renverser la table. Selon lui, ce n'est pas un enjeu partisan : il faut penser différemment, dépasser les clivages et agir fortement et vite. Il a bien aimé le contenu de cette initiative, qui permet de répondre aux trois enjeux qu'il a évoqués. Les mesures proposées pourraient changer la donne et créer un électrochoc qui pourrait transformer les espaces de la ville. Le Conseil d'Etat a relevé dans son rapport que ce genre d'initiatives avait été pris dans d'autres villes, comme Zurich et

Winterthour. Le Conseil d'Etat dit également que l'initiative est un peu trop extrême et qu'il faudrait plutôt un contreprojet. Prendre 1% de voirie pendant 10 ans est certes assez radical, mais il y a une nécessité d'agir fortement. Ce qu'il craint avec un contreprojet est que cela risque d'être assez tiède. Personnellement, il serait plutôt favorable à l'initiative. Du point de vue technique, il n'a pas pu regarder dans le détail, cela demanderait un examen approfondi, mais il pense qu'il y a un grand besoin d'un geste face à ces enjeux.

Un député (Ve) indique que certaines des critiques de cette initiative mentionnent son intensité. D'un côté, il faut une vingtaine d'années à un arbre pour faire un ombrage suffisant. D'un autre côté, il y a une résistance de la part de certaines personnes qui restent très attachées à leur voiture. Il évoque les études menées par M. Kaufmann sur les tendances concernant le report modal. Il demande ce qu'on peut dire sur des mesures fortes comme celles-ci, qui paraissent trop ambitieuses par rapport à la place de la voiture, mais qui sont en fait parfaitement conformes aux tendances à posséder une voiture ou à utiliser la voiture.

M. Kaufmann explique que cela fait 25 ans qu'il travaille sur ce qui suscite des reports modaux. Il a notamment fait sa thèse de doctorat sur ce sujet. Il a comparé les agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Grenoble. Les données ont été actualisées : la première enquête datait de 1994, puis ils en ont refait en 1999, en 2011 et en 2018-2019. Il y a donc une perspective temporelle sur une trentaine d'années sur ces questions. Dans les années 90, voire jusqu'en 2010, une large part de la population était très attachée à l'automobile. Cependant, depuis, les choses se sont transformées. Lors de la dernière enquête, ils ont pu voir qu'il y avait des dispositions à l'utilisation des moyens de transport qui étaient très orientées vers d'autres moyens de transport que la voiture, en tout cas à Genève. Quand on regarde les pratiques, on voit qu'il y a effectivement une baisse de l'utilisation de la voiture, une baisse de la motorisation, mais aussi toute une série de personnes qui ont des dispositions d'usage favorables à d'autres modes, mais qui utilisent quand même la voiture. En fait, cela est dû au fait que les territoires sont largement aménagés pour l'automobile. Ainsi, même si l'on a envie de faire autrement, ce n'est pas toujours évident. Même s'il y a des transports publics ou des pistes cyclables, tout est apprêté pour l'utilisation de la voiture, qui est extrêmement facile. Il trouve injuste de faire porter à l'individu la responsabilité de ses pratiques, alors que les territoires ont été conçus pour pouvoir se déplacer en voiture. On a créé des quartiers autour des axes routiers, on a fait des zones industrielles à l'extérieur des villes, etc. La puissance publique a tout fait pour que l'usage de la voiture se répande.

Pour changer les pratiques et au vu de l'urgence climatique, il faut transformer le contexte en profondeur, ce qui a un coût important, que ce soit au niveau temporel ou financier. Les questions d'augmenter la canopée, de transformer des quasi-autoroutes urbaines en boulevards urbains plus perméables aux usages piétons et vélos sont indispensables si on veut vraiment obtenir cette transformation de pratiques. C'est une responsabilité à prendre. Ce n'est pas la génération actuelle qui est responsable de cela, cela remonte aux années 50, notamment avec le plan Biermann de 1959. Ce plan prévoyait de couvrir le territoire d'autoroutes. De larges pans ont été réalisés dans certains quartiers. Pour transformer les pratiques, les infrastructures doivent se transformer, les voiries routières doivent changer. C'est dans cette perspective-là qu'il lit l'initiative.

Le député (Ve) demande s'il peut transmettre à la commission le rapport qu'il a mentionné.

M. Kaufmann répond par l'affirmative.

Un député (PDC) revient sur la faculté dans laquelle M. Kaufmann travaille ; celui-ci n'a pas mentionné l'élément architectural. Ce sont des éléments qui peuvent avoir une véritable incidence. Il demande dans quelle mesure ces éléments de volumétrie, de typologie d'appartements, etc., doivent également être pris en compte, et si cette réflexion est actuellement menée au sein de l'EPFL.

M. Kaufmann répond que c'est une réflexion assez centrale. L'EPFL travaille beaucoup sur Genève, car c'est un exemple qui est souvent considéré comme étant assez critiquable en matière d'urbanisme. Les grands projets d'urbanisme sur la rive droite souffrent effectivement d'un certain nombre de défauts architecturaux liés à la volonté de surdensifier. Une réflexion architecturale de fond est importante. Il ne trouve pas que l'office de l'urbanisme est toujours ouvert à ce genre de considérations.

Un député (S) cite l'exemple de la commune de Vernier. Il demande si, dans cette commune, transformer 1% de voies publiques en arbres ou en espaces dédiés à la mobilité douce lui paraît insurmontable.

M. Kaufmann répond que cela ne lui paraît pas insurmontable.

Le député (S) indique que plusieurs critiques ont considéré que le critère « ville », avec l'échelle de 10 000 habitants, sans d'autres paramètres, était une limite du texte, car par exemple Versoix serait concernée et Satigny ne le serait pas. Il demande ce qu'il en pense.

M. Kaufmann répond que les études montrent que les modes de vie, la manière dont les gens déploient leurs activités et utilisent les moyens de transport sont très similaires entre la Ville de Genève et les communes de

première couronne comme Lancy, Carouge, Vernier, etc. La bonne échelle est en tout cas celle-ci. Quant à savoir si des communes plus petites devraient également être concernées, il aurait de la peine à répondre. Le critère des 10 000 habitants est assez arbitraire. Selon les pays, le nombre d'habitants pour définir une ville est très différent. C'est un critère relatif au contexte et ce n'est sans doute pas la meilleure idée de mettre ce genre de limite.

Un député (PLR) observe que les mentalités évoluent, que l'usage de véhicules individuels en milieu urbain diminue. Or, ce texte est extrêmement contraignant et pose des jalons chiffrés dans des délais qui imposent un carcan ambitieux. Non pas sous l'angle de la réflexion philosophique, mais selon un angle de spécialiste, il demande comment cela peut être réalisable, en tenant compte de toutes les contraintes. Au-delà de la volonté politique, il faut envisager la mise en œuvre pratique dans un territoire exigu.

M. Kaufmann répond qu'il faut faire une autocritique collective. La pandémie a mis en lumière que l'on était capable de prendre des mesures. Cela montre que c'est possible. Il pense qu'il faut aller plus vite. S'agissant du 1% par an pendant dix ans, ce sera en effet difficile la première année. Si le texte est adopté et qu'il entre en vigueur en 2023, c'est effectivement extrêmement rapide. Le cap est toutefois intéressant. Par ailleurs, à l'EPFL, il y a constamment de nouveaux règlements qui complexifient son métier ; le parallèle peut sans doute être fait dans plusieurs autres domaines. Cela rend l'agilité de l'action publique difficile. C'est peut-être sur ce point qu'il faut travailler.

Le député (PLR) revient sur le fait que cela serait extrêmement rapide. De manière globale, il demande si cette initiative entre en résonance avec d'autres exemples réalisés ailleurs.

M. Kaufmann répond par l'affirmative. Cela entre par exemple en résonance avec la politique de Barcelone et des superblocs. C'est surtout dans des villes plus au sud, encore plus exposées que Genève.

Le député (PLR) pense qu'une mesure efficace serait d'augmenter significativement le prix du macaron. Il demande si ce type de mesures permet de retourner la table et de supprimer un certain nombre de véhicules de la chaussée.

M. Kaufmann répond que si on considère la motorisation à Genève, en 2000, 27% des ménages étaient non motorisés. Actuellement, ce chiffre est à 44%, sans un macaron extrêmement cher. On peut donc accompagner cette tendance. Il y a des alternatives pour se déplacer dans cette ville. On ne peut pas dire qu'il y a une forte dépendance à l'automobile et qu'un macaron cher limiterait l'accès à la ville. Cette mesure est donc envisageable.

Le député (PLR) demande ce qu'il pense du péage urbain.

M. Kaufmann répond qu'il y est moins favorable, car cela ne tient pas compte des inégalités. Ce n'est pas forcément juste de faire payer cher aux heures de pointe, car les gens qui vont travailler à ces heures n'ont souvent pas le choix. De plus, d'un point de vue social, cela peut avoir un très fort impact sur quelqu'un qui a un petit revenu. Il pense par ailleurs qu'en Suisse les politiques environnementales ont un peu trop tendance à jouer sur les taxes. Pour inciter à des comportements plus vertueux, on ajoute des taxes et on voit ce que cela a donné avec la loi CO₂. Il peut y avoir à la place des mesures réglementaires qui s'appliquent à tous. On peut agir notamment via les vitesses, ce qui rend la voiture moins attrayante par rapport à d'autres modes.

Une députée (MCG) revient sur les propos de M. Kaufmann, qui a parlé « d'attachement des habitants ». Pour sa part, elle a l'impression que c'est au contraire des mesures qui empêchent le développement économique. Hermès/Mercure est le dieu du commerce, mais a aussi des ailes aux talons : c'est aussi le dieu des voyageurs, et ce n'est pas pour rien. Par ailleurs, depuis les 15 ans qu'elle est élue, elle a le sentiment que des choses sont dites en vue de les manipuler. Elle pense par exemple à la traversée du lac qui n'est pas réalisée alors qu'elle a été votée plusieurs fois. On donne des arguments contre le trafic individuel motorisé, mais cela concerne uniquement la voiture et non les vélos ou trottinettes électriques. Même les voitures électriques sont pointées du doigt, sous prétexte qu'elles utilisent des terres rares et que, au fond, une voiture prend trop de place. Dans le projet de la place Cornavin, tous les véhicules pourront passer, à l'exception des voitures. Elle demande comment il analyse cette évolution du rejet de la voiture.

M. Kaufmann cite les travaux de M. Sébastien Munafo, qui a fait sa thèse sur les mobilités de loisirs. Quand on habite un quartier où il y a beaucoup de nuisances et de bruit, on a envie de le fuir pour pouvoir se reposer sans être réveillé par le trafic. Il est important de travailler sur la qualité de vie pour que les habitants s'approprient leur quartier et aient envie d'y rester. C'est ce qu'il entend par la notion d'attachement. Concernant les questions de voiture, il la renvoie au rapport de l'ONU qui, suite à l'Accord de Paris de 2015, a essayé de dimensionner par grand domaine les mesures à prendre pour atteindre les objectifs. Il y a trois grandes stratégies : l'innovation technologique, par exemple, le passage à l'électrique dans le domaine de l'automobile. Cela fait au maximum 45% du travail. Les 55% restants sont atteints via du report modal et l'évitement des déplacements, à savoir l'idée de vie de proximité. Ce n'est qu'en articulant ces trois types de mesures

qu'on peut atteindre les objectifs. Il ne pense pas que cela soit de la manipulation. C'est plutôt un constat.

Une députée (MCG) revient sur le pourcentage de ménages qui ne sont pas motorisés. Il y a des gens qui étaient mariés et qui se séparent, ce qui augmente le nombre de ménages. Elle demande si le pourcentage tient compte de ces cas-là.

M. Kaufmann répond qu'il faudrait regarder le nombre de voitures par ménage en fonction du nombre de personnes dans le ménage. On observe depuis quelques années une démotorisation chez les familles et chez les couples.

La députée (MCG) indique qu'en ville de Genève, une immense surface a été rendue stérile, la plaine de Plainpalais. C'est une grande étendue désertique, alors que c'était vert auparavant. Elle demande s'il trouve opportun de maintenir cela ainsi.

M. Kaufmann répond par l'affirmative. C'est un lieu où beaucoup de choses se passent, comme le marché, le cirque, les forains, etc. C'est génial d'avoir cela dans un centre-ville.

Un député (S) évoque une audition où il a été mentionné qu'à Zurich il n'y avait pas une politique contre la voiture et qu'il y aurait plus de stationnement qu'à Genève. Ainsi, l'axe transports publics de l'initiative suffirait à atteindre les objectifs, en investissant dans les transports publics et les pistes cyclables. Il demande si c'est selon lui atteignable ou s'il faut des mesures complémentaires.

M. Kaufmann répond qu'il estime qu'à Zurich les transports publics sont nettement meilleurs qu'à Genève. Concernant le stationnement, le tarif n'est pas le même. Au centre de Zurich, le tarif est de 40 à 50 francs la journée, ce qui a un effet clairement incitatif pour prendre des alternatives. Si les mêmes tarifs sont appliqués à Genève, cela suppose d'avoir en face une offre extrêmement robuste en transports publics.

Proposition pour un contreprojet – présentation

- ***M. Nicolas Fournier, chef de cabinet, DI***
- ***M. Jérôme Savary, secrétaire général adjoint, DT***

M. Fournier explique que le rapport sur la prise en considération de l'IN 182 du Conseil d'Etat concluait de rejeter l'initiative et de lui opposer un contreprojet. La présentation de ce soir propose une idée de contreprojet qui pourrait être explorée par la commission si elle décide de suivre la voie suggérée par le Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat partage l'esprit de l'IN 182,

le plan climat renforcé adopté il y a quelques mois rejoint les objectifs proposés dans l'initiative, mais avec une vision plus systémique. L'initiative ne prend en considération que la question des îlots de chaleur, la met en perspective avec les aspects de la mobilité et de la canopée. En réalité, si l'on souhaite aborder la question du climat urbain et du réchauffement climatique, il y a une multitude d'aspects à prendre en compte. Le Conseil d'Etat a identifié un certain nombre d'écueils liés à l'IN 182. Le premier porte sur les aspects méthodologiques : le calcul des surfaces concernées est assez compliqué. Il y a aussi l'aspect de la pure concrétisation, avec l'ampleur du projet. Rien que pour la Ville de Genève, cela représente environ 225 000 m², soit environ 3 fois la plaine de Plainpalais, ou 30 fois le projet de l'avenue du Mail. Cela représente donc des coûts colossaux. Au-delà de cela, il y a aussi le timing : tout projet ambitieux ou non met du temps à voir le jour, que ce soit sur les enjeux de procédure ou les aspects contestés en justice. Ainsi, dix ans pour convertir 10% des surfaces de voirie c'est quelque chose de très ambitieux. Les aspects légaux les questionnent également, avec une remise en cause des principes de compensation du stationnement, là où un apaisement a été obtenu récemment en votation. Il y a aussi une incohérence en termes de compétences : l'initiative indique que c'est au Conseil d'Etat de superviser la mise en œuvre de l'initiative, alors qu'en réalité, le domaine public cantonal représente 15% des surfaces de voirie du canton. Les 85% (83% sans les autoroutes) restants appartiennent aux communes. Dans l'idée d'avoir une vision systémique et pour rejoindre les objectifs de l'initiative, le Conseil d'Etat planchait sur une loi climat, visant à donner une assise légale au plan climat renforcé. L'idée était potentiellement que le Grand Conseil puisse faire sienne cette loi climat et potentiellement l'opposer comme contreprojet à l'IN 182.

M. Savary rappelle le contexte du projet de loi sur le climat. Il y a les Accords de Paris en 2015, qui ont pour objectif de limiter le réchauffement à moins de 1,5 °C. Il y a les objectifs de développement durable fixés par l'ONU, dont l'un est de « Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions ». Il y a la stratégie climatique fédérale qui vise à zéro émission nette de CO₂ en 2050. Au niveau cantonal, la constitution genevoise dit à son art. 158 que « L'Etat met en œuvre des politiques publiques propres à réduire les gaz à effet de serre », ainsi que le plan climat renforcé en 2021. Il y a aussi un COPIL interdépartemental réunissant tous les départements, qui est chargé de faire le suivi du plan climat. Il y a aussi le Conseil du développement durable, chargé du climat, qui réunit différents acteurs de la société civile intéressés par ces thématiques et qui conseillent le Conseil d'Etat dans ses objectifs. Faire une

loi climat permet de donner une assise légale aux objectifs de -60% d'émissions de gaz à effet de serre en 2030 et de neutralité carbone en 2050. Il s'agit aussi de renforcer la stratégie climatique du canton, de renforcer les capacités de mise en œuvre des différentes politiques publiques. Les différents aspects doivent être pris ensemble si l'on veut être efficace en matière de lutte contre le réchauffement climatique.

Les enjeux de cette loi climat sont en train d'être travaillés : il faudra parler du chauffage des bâtiments en énergie fossile, qui est une compétence cantonale. C'est un sujet que le canton peut maîtriser en grande partie. Il y a aussi un besoin d'investissement dédié à la transition écologique. En effet, il y a un manque de moyens et il faudra un travail très conséquent pour pouvoir aboutir aux objectifs. Il y a la question de la compensation des gaz à effet de serre, notamment pour les 50% qui dépendent de la consommation, sur lesquels l'Etat n'a pas d'impact direct en termes de politiques publiques et qui doivent faire l'objet d'une réflexion sur la manière de les compenser au niveau cantonal. La question économique et d'accompagnement des entreprises est aujourd'hui peu prise en considération dans les différentes bases légales. Il sera aussi question de formation et de sensibilisation de la population. L'idée est aussi de travailler dans une logique de dépassement des politiques publiques sectorielles.

La loi climat cantonale est appelée « loi-cadre », même si ce n'est pas une réalité exacte ; l'idée est que l'on ne peut pas tout y mettre, mais que l'on souhaite rappeler un certain nombre de choses : les objectifs, des principes et mesures dans les différents domaines principalement concernés (aménagement, énergie, mobilité, biodiversité, etc.). La loi comprendrait aussi des instruments de planification et de gouvernance, comme le plan climat, avec la question de la transversalité entre les départements et aussi de la collaboration avec les communes et les acteurs extra-étatiques. Enfin, il y a le volet du financement, à travers des programmes d'investissement liés au plan décennal des investissements (PDI). Le PDI prévoit 6 milliards voués à la transition écologique, qui concernent des projets de mobilité, etc., mais aussi des soutiens aux privés dans le changement à opérer en matière de transition énergétique, de végétalisation, etc. Cette loi générale dépasse largement le spectre de l'IN 182, qui vise deux thématiques spécifiques, la mobilité et l'aménagement. L'idée serait de travailler sur ces deux thématiques pour proposer des choses réalistes qui puissent faire l'objet d'un contreprojet à l'IN 182, mais en gardant une vision plus générale, à savoir une loi qui prend en compte l'ensemble des questions liées au climat.

M. Fournier explique que les principes et objectifs qui sont posés ne sont pas encore quantifiés de manière très précise dans la loi climat et sont encore

ouverts. Dans l'idée d'un parallélisme des formes, vu le caractère très quantitatif de l'IN 182, il pourrait éventuellement y avoir lieu d'intégrer quelques objectifs quantitatifs dans cette loi, un peu plus réalistes que ceux qui figurent dans l'initiative. La loi climat est la colonne vertébrale de plusieurs principes, qui se déclinent concrètement sous la forme de projets de lois d'investissement qui ont été ou qui vont être déposés devant le Grand Conseil. Concernant la mobilité, la commission des travaux a déjà connaissance de certains de ces PL : le 13059 sur l'électrification et du développement de la flotte TPG à hauteur de 350 millions de francs pour la part cantonale (700 millions au total), et le PL 13061, qui est un PL d'étude pour les axes forts vélos. Il vise à créer plus d'une centaine de km d'axes forts vélos pour 20 millions de francs d'études réalisées à l'horizon 2030.

Il y a aussi deux autres PL à venir : un PL sur la nouvelle diamétrale ferroviaire pour étendre le réseau (aéroport-Cherpines), et un PL sur des lignes tangentielles tramways, en complément des lignes radiales actuelles qui fonctionnent très bien.

M. Savary indique qu'il y aura aussi des PL pour le financement des aspects complémentaires, notamment en matière d'arborisation. Un projet est en cours pour accompagner la stratégie d'arborisation, via un PL d'investissement pour arboriser le domaine public et le domaine privé. Ce PL devrait avoisiner les 8 ou 9 chiffres pour se rapprocher des 30% de canopée. Ces projets de lois accompagneraient la nouvelle loi climat, même s'ils en seront distincts. L'idée est que, dans l'année qui vient, on puisse disposer de l'ensemble de ces instruments.

M. Fournier rappelle que ce projet de loi climat est encore au stade de brouillon et peut donc encore être adapté dans sa phase de rédaction puis retravaillé par le Grand Conseil. Cette loi aurait une approche systémique du climat urbain et pas seulement liée à quelques enjeux. Il indique que la commission doit faire un retour en plénière sur la position de la commission sur l'IN 182 lors de la session des 22 et 23 septembre. Si l'IN 182 est acceptée en plénière, il n'y a aucun contreprojet et elle entrera en vigueur sous réserve d'un éventuel référendum. Si elle est refusée, soit le Grand Conseil ne propose pas de contreprojet et l'initiative part directement en vote populaire, soit le Grand Conseil lui oppose un contreprojet et a donc une année pour travailler dessus. C'est dans ce cadre-là que la loi climat proposée pourrait intervenir. La loi climat est assez transversale, elle pourrait être traitée par plusieurs commissions différentes ; il imagine que le Bureau se déterminera à ce sujet.

Le président pense que ce devrait être la commission d'aménagement, puisque c'est elle qui a traité l'initiative.

Une députée (MCG) demande quelles sont les mesures prises pour que les gens trient leurs déchets. M. Hodgers avait cité la ville de Milan, où il y a des sacs transparents, ce qui permet une certaine surveillance de la part des voisins.

M. Savary répond que 50% des émissions viennent de la consommation quotidienne, et les déchets font partie de cette problématique. Une des actions en cours est une action de sensibilisation de la population, des campagnes de communication. Ils ont beaucoup plus d'outils qu'avant pour parler de manière plus efficace aux différents groupes de population. Tout un travail est fait pour développer des messages efficaces et pas contre-productifs.

La députée (MCG) demande ce qu'il en est du chauffage électrique avec les panneaux solaires.

M. Savary répond que les panneaux solaires font partie de la stratégie énergétique genevoise. Avec le nouveau règlement de l'énergie, les choses vont être systématisées et rendues obligatoires.

Un député (EAG) les remercie de cette réflexion. Il estime qu'il faut un projet de loi constitutionnelle qui ancre la lutte contre la dégradation du climat dans la loi. Il a tout de même une crainte sur le fait que cette loi a un spectre plus large que l'initiative, alors que le parlement doit opposer un contreprojet concret à l'initiative, qui est spécifique.

M. Fournier répond que c'est pour cela qu'ils adoptent une vision systémique, qui a une cohérence du point de vue de la lutte contre le réchauffement climatique. Des aspects quantitatifs assez précis peuvent être ajoutés à cette loi. Le plan climat cantonal prévoit une réduction de 40% du transport individuel motorisé à l'horizon 2030 ; la loi peut tout à fait proposer d'inscrire explicitement cette réduction. On peut aussi envisager de repartir sur une logique de territoire en km ou en m² comme l'initiative, mais avec une approche différente.

Un député (PLR) les remercie pour ce texte intelligent et réaliste. Il s'enquiert des 6 milliards pour la transition écologique et demande quelques exemples de projets.

M. Savary répond qu'il y a 800 millions de francs d'aide aux privés pour planter un arbre, mettre un panneau solaire, etc. Il y a une grosse partie des 6 milliards qui concerne la rénovation des bâtiments, avec un milliard prévu pour l'horizon 2030. Il y a aussi un PL d'investissement qui permettra de financer la végétalisation.

M. Fournier ajoute qu'il y a l'électrification des TPG à 700 millions de francs, les axes forts vélos pour une centaine de millions de francs, les lignes

tramways pour environ 800 millions, et le solde est pour la diamétrale ferroviaire. C'est le PDI qui détaille tous ces projets.

Un député (PLR) observe qu'il y a un projet qui serait de nature à décongestionner le centre-ville et à libérer de l'espace pour la canopée, c'est la traversée du lac. C'est une demande populaire et il faut admettre que cela permettrait d'éviter que des véhicules qui n'ont rien à y faire se retrouvent dans l'hypercentre. Il demande où cela en est.

M. Fournier répond qu'il n'a pas évoqué ce projet à dessein, car le PDI comprend les investissements réalisables dans un horizon de dix ans. La traversée du lac est prévue plutôt pour l'horizon 2040-2050. Des études préliminaires ont été faites grâce à des budgets alloués par la commission des travaux. Le dossier est entre les mains de la Confédération, il s'agira vraisemblablement d'un contournement est, financé par la Confédération, avec éventuellement une participation du canton. C'est un horizon de plus long terme. Ce n'est pas par paresse, mais c'est dû à l'ampleur du projet.

Le député (PLR) entend cela, mais, vu la volonté populaire autour de ce projet, il trouverait important que le projet de loi fasse état de ce futur jalon.

Un député (S) estime que, si un contreprojet devait avoir pour pièce maîtresse la traversée du lac, cela exprimerait bien le fossé qui les sépare sur la perception des réponses à apporter pour lutter contre l'urgence climatique. Concernant l'initiative, son aspect quantitatif est un point central. Elle propose de retrancher une partie de la voie publique pour la convertir à de la végétalisation ou à de la mobilité douce. L'exposé qui a été fait démontre à quel point l'initiative s'inscrit dans le sens de l'histoire. Pour réaliser ce 1% par année, il manque de savoir comment on peut tenir le rythme. Les projets présentés par le département vont se faire indépendamment de l'initiative. Il demande quels éléments ils ont à apporter pour donner de la substance au contreprojet sur cet aspect quantitatif.

M. Fournier répond que le plan climat cantonal renforcé prévoit déjà des objectifs précis qui ne figurent aujourd'hui dans aucune base légale, en termes de réduction d'émissions et du trafic individuel motorisé. Cette loi pourrait leur fournir une base légale. On peut également imaginer d'intégrer des objectifs quantitatifs en matière de déploiement de la canopée, de kilomètres de pistes cyclables, etc. Le Grand Conseil pourra retravailler ce projet de loi et y intégrer des éléments quantitatifs pour en faire un contreprojet crédible à l'IN 182.

Le député (S) demande ce qu'il en est de l'indicateur « voie publique » qu'apporte cette initiative. Ce paramètre quantitatif sur la voie publique ne

figure dans aucune base légale, et c'est principalement là le cœur de l'initiative et de son éventuel contreprojet.

M. Fournier répond que le problème est que l'initiative aborde la question uniquement sous l'angle quantitatif et non qualitatif. Le projet de loi climat apporte des réponses ciblées en fonction des enjeux et des localités. Il y a des réalités différentes selon les communes. L'idée est aussi d'appliquer un certain nombre de projets à l'ensemble du canton, avec des objectifs de qualité qui peuvent aussi être déclinés de manière quantitative, en prévoyant un certain nombre de km de pistes cyclables construits, de voies de tram, etc.

Un député (Ve) demande ce qui est opposé comme contreprojet selon eux. Il y a une loi climat qui est proposée, qui se décline en plusieurs PL d'investissement. Si l'on veut faire du quantitatif, par exemple sur les arbres, c'est le projet de loi d'investissement qui va permettre de le faire. Il demande si l'on oppose à l'initiative un projet de loi avec des principes ou un projet de loi d'investissement.

M. Savary répond que c'est davantage une question d'ordre tactique. L'idée est de proposer des objets suffisamment définis sans être trop larges, tout en travaillant sur un train de lois, avec des projets séparés les uns des autres mais amenés parallèlement, afin que la discussion se fasse avec l'ensemble des pièces du puzzle. Les projets restent indépendants afin d'éviter que l'ensemble parte d'un seul tenant mais également pour éventuellement pouvoir ajuster. Il leur a semblé plus logique d'opposer la loi climat dans sa globalité comme contreprojet sous l'angle d'une vision plus large que celle proposée par l'IN 182, en élargissant aux autres sujets. En même temps, les programmes d'investissement vont suivre leur cours et feront partie de l'arsenal proposé en opposition à l'IN 182, quitte à ce que quelques-uns de ces PL aient déjà été adoptés au préalable. On peut imaginer que l'exposé des motifs et le débat général comprennent l'ensemble des projets de lois comme faisant partie du contreprojet, même si c'est la loi climat qui servira en tant que telle comme contreprojet.

M. Fournier ajoute que si l'on se montre suffisamment précis dans la loi climat qui est la loi-cadre, les PL d'investissement seront simplement des déclinaisons qui devront concrétiser ce qui est prévu dans la loi. La colonne vertébrale sera suffisamment crédible pour être présentée devant le peuple.

Un député (PDC) demande si le tableau des investissements fait bien la distinction entre les investissements pour les privés et les investissements publics.

M. Savary le confirme.

Un député (EAG) comprend qu'ils présentent une loi-cadre avec des lois d'investissement qui seraient verrouillées en cas d'acceptation de la loi-cadre.

M. Savary ne pense pas qu'on puisse le formuler ainsi: les investissements ne seront pas verrouillés, mais ils feront partie du dispositif de mise en œuvre de la loi-cadre.

Le député (EAG) trouve cela étrange, car le peuple pourrait accepter le contreprojet, et le Grand Conseil pourrait ensuite refuser les projets inclus dans le train de lois.

M. Savary répond que le Grand Conseil pourrait idéalement anticiper sur ces projets de lois d'investissement majeurs.

Le député (EAG) demande si l'abaissement de l'IDC avec la loi d'investissement qu'ils sont en train de discuter ferait partie de ces lois qui seraient votées de manière anticipée.

M. Savary répond que cela en fait notamment partie.

Le président remercie le département. Il invite les autres groupes à présenter leurs prises de position.

Position des groupes (suite)

Un député (PDC) trouve que la proposition du Conseil d'Etat apparaît de manière assez tardive. Il la trouve certes pertinente, mais le Conseil d'Etat a expliqué tout ce qu'il n'arrivait pas à analyser avec cette initiative, en laissant juste une porte ouverte. Après plusieurs mois de travaux en commission, le projet de loi climat a du sens, mais n'est pas une réponse à l'initiative telle qu'elle est proposée. Le risque est que la votation populaire accepte les deux propositions, ou que les gens ne comprennent plus rien. Le plan climat est davantage un exercice constitutionnel et il y a un vrai débat qui doit y avoir lieu. Il n'est pas certain que les objectifs en termes de canopée puissent être atteints de cette manière. Il est relativement déçu que le Conseil d'Etat ait attendu le dernier moment pour proposer cette loi climat. Celle-ci devra passer par une autre commission que celle d'aménagement, car elle aborde d'autres thématiques. La transversalité est trop importante pour se focaliser sur l'aménagement. S'il doit soutenir un contreprojet, ce ne sera pas celui de la loi climat, car il fait un mélange des genres qui va desservir les objectifs visés. Il faudrait plutôt une négociation avec les initiants. De plus, le vote en plénière aura lieu en septembre, et s'il faut travailler sur un contreprojet, en année électorale, il n'est pas certain que les travaux de la commission seront terminés avant la nouvelle législature, vu l'ampleur et la complexité de la matière.

Un député (PLR) salue la sérénité et la qualité des auditions qui ont été menées pour l'examen attentif de cette initiative. Il lui semble que tout le monde est conscient de l'importance de la question du réchauffement climatique, et que tout le monde a aussi pu mesurer les limites en termes de mise en œuvre effective. Il y a ce qui est désirable et ce qui est réalisable. Certes, on dit que s'il y a une volonté, on peut la mettre en œuvre, mais il faut faire cela dans des paramètres raisonnables. A ce titre, la loi climat qui leur a été présentée, sans dire qu'ils y souscriront pleinement lorsqu'elle sera soumise au parlement, répond aux enjeux posés. C'est certes avec une cadence moins ambitieuse, mais avec des moyens conséquents et une cohérence qui leur paraît plus à même de répondre à cet enjeu systémique. La position du PLR consistera à refuser l'IN 182, tout en témoignant de leur appréciation pour l'instant positive de la loi qui a été présentée ce soir.

Un député (MCG) indique qu'on a pu lire récemment dans la presse que, au mois de mai d'il y a 130 ans en arrière, il y avait les mêmes températures qu'aujourd'hui, alors qu'il n'y avait pas les voitures, les avions, etc. Il rejoint les propos du PDC et du PLR. Le MCG va refuser l'IN 182. Quant au contreprojet, le MCG souhaite en parler en caucus afin de ne pas travailler en urgence.

M. Savary précise que c'est le principe d'un contreprojet qui doit faire l'objet d'une prise en considération ce soir. S'il est accepté, le Grand Conseil a une année pour élaborer ce contreprojet.

Le président donne la position du groupe UDC. Ils vont refuser l'IN 182, car elle va trop loin et est difficilement applicable. Concernant le contreprojet, il estime que la loi proposée n'est pas un contreprojet. Premièrement, il trouve que cela va trop loin, et bien au-delà de l'initiative. Il ne veut pas se retrouver dans la même situation qu'avec la LMCE, avec une initiative qui visait à prioriser les transports publics, un contreprojet qui est devenu la LMCE, mais qui finit par aller beaucoup plus loin que ce que voulait l'initiative à la base. Personnellement, il verrait plus un contreprojet qui se limite aux objectifs de l'initiative, par exemple sans prendre le 1% sur les voies de circulation, mais faire un effort sur l'arborisation, et cibler les places, les cours intérieures, etc. Cela serait un vrai effort pour recréer de l'arborisation. Cela aurait vraiment du sens comme contreprojet. Pour l'aspect mobilité douce, il y a d'autres projets qui couvrent suffisamment cette thématique, comme l'IN 144, les différents budgets votés ces dernières années, etc. Ainsi, à ce stade, l'UDC va refuser l'initiative, mais, ne sachant pas où pourrait mener le contreprojet, lui-même s'abstiendra pour l'instant sur le principe d'un contreprojet.

Un député (EAG) comprend que la commission doit prendre une décision de principe ce soir et donner une orientation au département pour savoir s'il y a une entrée en matière sur une loi-cadre, ou si la commission préfère quelque chose de plus symétrique avec l'initiative. C'est la discussion qui viendra après le vote sur le principe d'un contreprojet.

Un député (Ve) a trouvé très intéressante l'audition de M. Kaufmann, qui a rappelé que le rythme est une question centrale. Toutes les démarches ont une certaine inertie et les choses avancent trop lentement. L'initiative propose des engagements quantitatifs forts. Il est difficile de voir comment y arriver autrement. Les Verts vont soutenir cette initiative. Certes, des efforts sont faits au niveau de la mobilité douce, mais d'autres villes d'Europe vont plus loin et plus vite. Le levier quantitatif leur paraît extrêmement utile. Cette initiative permettra de planter aujourd'hui des arbres qui apporteront de l'ombrage dans 20 ans. Il souligne que M. Kaufmann a rappelé que la réduction de l'espace disponible pour les voitures est aussi une nécessité, car elles sont actuellement trop attractives par rapport aux autres modes. Les Verts se réjouissent qu'il y ait une nouvelle loi climat au nouveau cantonal, mais ils sont dubitatifs quant à la présenter comme contreprojet à l'initiative, car cela amène de la confusion et ajoute d'autres thématiques comme les déchets, les panneaux solaires, etc. Or, l'initiative parle de l'usage du domaine public. Bien qu'ils soutiennent l'initiative, comme il semble y avoir une majorité pour un contreprojet, les Verts s'associent volontiers aux travaux le concernant. Ils resteront attentifs à ce que le contreprojet reste sur le périmètre de l'initiative. Il faudra s'interroger sur ce périmètre : est-ce qu'on vise les villes, la couronne urbaine, les îlots de chaleur majeurs, etc. ?

Ils seront aussi attentifs au maintien d'un mécanisme quantitatif contraignant en termes de rythme. Ils souhaitent aussi que, dans les arbitrages pour l'espace, s'il y a un gain d'espace nécessaire, il soit pris sur l'espace actuellement dédié au transport individuel motorisé, qui inclut les voitures et les deux-roues et pas les vélos. Il y a aussi la question du mécanisme de financement. Il évoque la question d'un fonds cantonal et relève qu'il y a eu une discussion similaire lorsque la commission a traité le projet de loi sur le pour cent naturel, qui a abouti à la motion de commission 2814. Tous les fonds liés à l'environnement ont des usages qui se superposent et il vaut la peine de se pencher sur quelque chose de plus agile et de mieux alimenté pour financer la transformation de la ville, sans que cela incombe uniquement aux communes. Ces points étaient importants à relever dans l'optique des futurs travaux sur le contreprojet. Les Verts réitèrent cependant leur soutien à l'initiative, car il n'est pas facile de venir avec une proposition aussi percutante et ciblée que cette initiative, qui a été bien réfléchie.

Un député (S) renvoie à ses propos précédents, les réserves évoquées étant levées.

Vote

IN 182

Le président met aux voix la prise en considération de l'IN 182 :

Oui :	6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Non :	8 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 1 MCG)
Abstentions :	–

L'IN 182 est refusée.

Principe d'un contreprojet

Le président met aux voix l'approbation du principe d'un contreprojet :

Oui :	7 (2 PDC, 4 PLR, 1 MCG)
Non :	6 (1 EAG, 3 S, 2 Ve)
Abstentions :	1 (1 UDC)

Le principe d'un contreprojet est adopté.

Conclusion

Sur le fond, la commission estime nécessaire et légitime de se donner les moyens légaux pour combattre les îlots de chaleur pour supporter les élévations de température annoncées dans les 50 prochaines années. Mais sur la méthode, l'urgence climatique demande avant tout des mesures pragmatiques et réalisables à court et moyen terme dans le respect de l'ensemble des partenaires et sans passage en force.

La dernière proposition du Conseil d'Etat sur la mise en place d'un plan climat urbain nous paraît une réponse trop complexe dans un périmètre qui demandera un large processus démocratique, et qui serait impossible à mettre sous toit en moins d'une année. Cependant, nous relevons que la mise en place d'un plan climat régional avec des lois-cadres d'application est un travail de concertation nécessaire pour l'ensemble du territoire du Grand Genève.

L'étude d'un contreprojet réaliste devra dans la mesure du possible prendre en compte les éléments suivants :

- des objectifs adaptés à chaque commune en fonction de leurs propres îlots de chaleur avec la mise en place de fiches thématiques élaborées dans le cadre des plans directeurs communaux ;
- la combinaison de voiries nécessaires à la mobilité et de voiries esthétiques s’inscrivant dans un schéma multifonctionnel qui prend en compte l’urbanisation des nouveaux plans localisés de quartiers ;
- la remise au jour des réseaux cachés dans la couronne périurbaine pour favoriser la biodiversité ;
- une loi de financement de plantation d’arbres pour les secteurs sensibles (îlots de chaleur), par une participation des communes et l’utilisation des divers fonds cantonaux qui aujourd’hui se cumulent.

Ce dernier point permettrait par ailleurs de sécuriser des crédits de renouvellement adaptés aux besoins pour les dix prochaines années.

C’est dans ce contexte qu’une majorité de la commission vous propose de voter le principe d’un contreprojet, qui devra répondre à l’ensemble des enjeux d’une nouvelle urbanisation de nos villes. Les investissements ainsi consentis auront un impact direct sur notre qualité de vie, et la beauté de notre canton.

Date de dépôt : 8 août 2022

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Grégoire Carasso

L'intention initiale de la première minorité que je représente était de soutenir le principe d'un contreprojet à l'IN 182 et, à la faveur des nombreuses auditions réalisées entre le 4 mai et le 29 juin 2022¹, d'en esquisser les contours politiques en vue d'un futur compromis à élaborer.

Le présent rapport expose les raisons qui, au fil des travaux, ont douché l'espoir de disposer d'un contreprojet un tant soit peu crédible pour répondre à l'urgence climatique. La vague de chaleur du mois de juin 2022 n'aura pas suffi à sortir la majorité de la commission de sa torpeur conservatrice en matière de répartition des espaces publics. Est-ce que les vagues de chaleur de juillet et d'août 2022 modifieront les perceptions d'une majorité de la plénière ? Si tel n'est pas le cas, l'initiative à tout à gagner à être soumise au vote populaire dans son plus simple appareil, sans contreprojet.

L'urgence d'agir

Au niveau global, le dernier rapport du GIEC pose sans ambages : « nous pouvons encore éviter un réchauffement de 2 °C, voire de 1,5 °C si nous réduisons fortement les émissions de gaz à effet de serre très rapidement » (Rapport du GIEC, 2021).

Si cette invitation urgente à agir n'était pas entendue et traduite en actes, les conséquences au niveau local seront sévères. Pour une cité comme Genève, on comptera par exemple quatre fois plus de jours tropicaux (30 degrés et plus) par an : 15 jours en 1995, 26 en 2035 et 60 en 2085 (voir annexe 1). En termes d'augmentation des températures en Suisse (voir annexe 2), le scénario moyen prévoit, en degré :

¹ Initiants, OCAN-DT, OCT-DI, associations de quartier, GTE, JardinSuisse, SCDD-DT, Fondation des parkings, commune de Versoix, prof. Kaufmann, chefs de cabinet DI-DT.

- +1,5 en 2035 ;
- +2,6 en 2060 ;
- +4,6 en 2085.

Le scénario plus pessimiste (dont la probabilité se renforce malheureusement – voir audition du 22 juin) prévoit lui, en degré :

- +2,5 en 2035 ;
- +4,5 en 2060 ;
- +6,9 en 2085.

Notre réalité politique et sociétale à Genève consiste donc à relever un double défi : contribuer à réduire nos émissions de CO₂, et préparer nos villes à affronter des vagues de chaleur à la fois plus fréquentes et plus violentes.

L'IN 182 répond à ce double défi en s'attaquant à la fois aux causes et aux conséquences du réchauffement climatique, sous l'angle de l'allocation de l'espace public. Ainsi, elle vise respectivement à diminuer les émissions du trafic individuel motorisé (ci-après TIM) en lui allouant marginalement quelques mètres carrés en moins dans nos rues (circulation ou stationnement) et à combattre les îlots de chaleur en augmentant, marginalement de quelques mètres carrés, l'espace public dédié à la végétation (création d'espaces verts et arborés) et aux mobilités écologiques (piétons, vélos, transports publics). L'ambition est mesurée : prendre chaque année pendant 10 ans 1% de la voie publique et transformer des espaces dédiés au TIM en espaces verts, trottoirs, voies de bus ou aménagements cyclables.

La carte thermique des îlots de chaleur mise côte à côte avec celle de la végétalisation en ville (voir annexe 3) est certainement l'illustration la plus révélatrice de la pertinence de la mesure. Le contraste est parfait, et les rares espaces de verdure du centre-ville (Parc des Bastions, Cimetière des Rois ou Jardin Anglais) scintillent au milieu du béton et de la chaleur étouffante des quartiers des Pâquis, de la Jonction, de Plainpalais, de la Cité et des Eaux-Vives.

Cet été, comme le relate un article de la Tribune de Genève du 19 juillet 2022 (voir annexe 4), des mesures de températures ont été réalisées pour illustrer concrètement le phénomène urbain des îlots de chaleur. Alors que le mercure dépassait les 38 °C en fin d'après-midi, la chaleur grimpait à 83 °C sur le capot d'une voiture restée à l'arrêt alors qu'elle tombait à 29 °C sur l'herbe ombragée du Jardin Anglais. 54 degrés de différence. Devant la gare de Cornavin, la chaleur dégagée par le bitume affichait 64 °C alors qu'à deux pas il faisait 44 °C sur le trottoir ombragé devant l'Eglise Notre-Dame. 20 degrés de différence. L'annexe 5 illustre le même phénomène, avec pour

conséquence des îlots de chaleur urbains pouvant, dans l'atmosphère, engendrer des écarts de température jusqu'à 10 degrés plus élevés en ville qu'en campagne (voir annexe 6).

En outre, la désimperméabilisation des sols urbains, en plus d'être le moyen le plus efficace pour combattre l'effet îlot de chaleur, a l'avantage, de favoriser l'infiltration des eaux de pluie, ce qui permet de limiter l'ampleur des inondations en cas de fortes précipitations – une autre conséquence du dérèglement climatique que nous devons anticiper !

Un modeste effort au vu de l'urgence

Dans le cadre des travaux de la commission, pas une seule des personnes auditionnées n'a remis en cause la pertinence de l'analyse et des intentions de l'IN 182. En revanche, la plupart d'entre elles considéraient que l'outil n'était pas le bon au vu des contraintes multiples qui régissent le domaine public et y sont en tension. Autrement dit : « n'en rajoutons pas, mieux vaut le statu quo qu'une complication supplémentaire ». Cette position n'est plus acceptable. Et elle n'est surtout plus tenable. Comme l'a reconnu le prof. Kaufmann (EPFL), grand amateur de voitures, il aurait sans doute rejeté l'initiative il y a encore 5 ans. Cependant, au vu des enjeux climatiques, il estime qu'un changement s'impose. Selon lui, ce n'est pas un enjeu partisan : il faut penser différemment, dépasser les clivages et agir fortement et vite. Le prof. Kaufmann a expliqué avec conviction et méthode qu'à ses yeux, transformer 1% par an de voies publiques n'est pas insurmontable. Elle s'inscrit d'ailleurs dans une tendance d'aménagement urbain claire – l'exemple de Barcelone est cité – visant à la fois à lutter et se protéger contre le réchauffement climatique.

La proposition du Conseil d'Etat

La copie et les messages du Conseil d'Etat ont sans doute été le dernier élément qui a convaincu la minorité de rejeter le principe d'un contreprojet. En substance, notre gouvernement nous propose d'opposer à cette initiative bien ciselée une loi-cadre sur le climat – intéressante par ailleurs – servant de gerbe à un ensemble de PL d'investissement déposés ou à venir en matière de mobilité et d'arborisation (PL 13059 sur l'électrification de la flotte TPG, PL 13061 sur les axes forts vélos, PL arborisation, etc.). Un esprit chagrin se demanderait presque si rien qu'un seul de ces projets aurait vu le jour sans cette initiative. Il manque à cette ambition du Conseil d'Etat un caractère contraignant, un objectif chiffré sur le domaine public des zones urbaines et, sans doute, un vote populaire. Saisi du même enjeu, le législatif de la Ville de

Saint-Gall a adopté en décembre dernier un contreprojet audacieux, avec la transformation en 10 ans de 200 000 m² de voirie (120 000 aux piétons, cyclistes et transports publics, 80 000 aux espaces verts et arborés)². La superficie de Saint-Gall est de 39 km². L'IN 182 implique à Genève 700 000 m². La superficie des 13 communes concernées est de 92 km². Il est urgent d'agir.

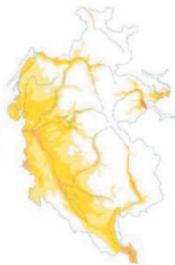
² A des stades moins avancés (textes déposés, en récolte de signatures et lancés prochainement), les villes et cantons suivants sont mobilisés par les mêmes initiatives Climat urbain : Bâle-Ville, Zurich, Winterthour, Berne, Coire, Ostermundigen et Bienne.

Le réchauffement climatique en Suisse

Nombre moyen de jours tropicaux par an
(température supérieure ou égale à 30 degrés)

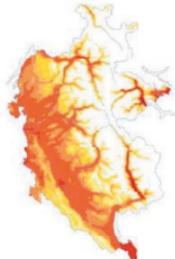


Moyenne annuelle observée
1981-2010

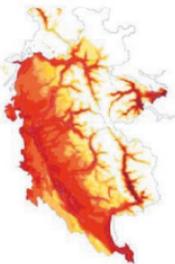


Sans mesures de protection, certaines régions de Suisse pourraient connaître jusqu'à 80 jours tropicaux par an.

Moyenne annuelle estimée
2060*



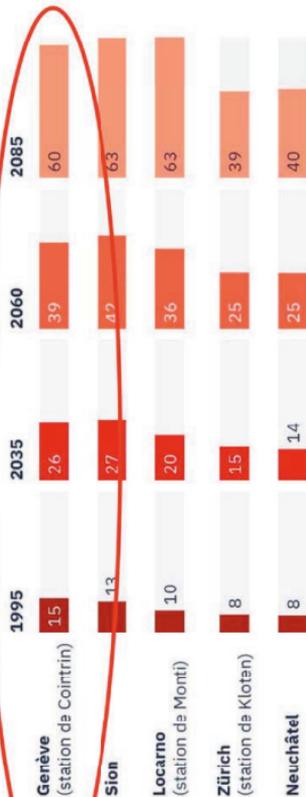
Moyenne annuelle estimée
2085*



* Estimation intermédiaire calculée par des modèles climatiques
SOURCE: NATIONAL CENTRE FOR CLIMATE SERVICES (NCCS)

Les villes suisses compteront toujours plus de jours tropicaux

Nombre de jours tropicaux (30 degrés ou plus) par an, sans mesures de protection du climat



1995: mesures; 2035, 2060 et 2085: estimation intermédiaire.

Graphique: mbb/bal/pia; Source: National Centre for Climate Services (NCCS); Récupérer les données

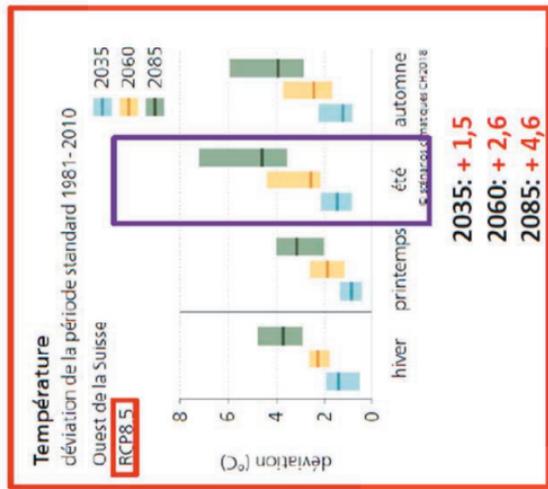
ANALYSE CLIMATIQUE DU CANTON

Faire face aux vagues de chaleur



CH-2018: scénarios climatiques régionaux

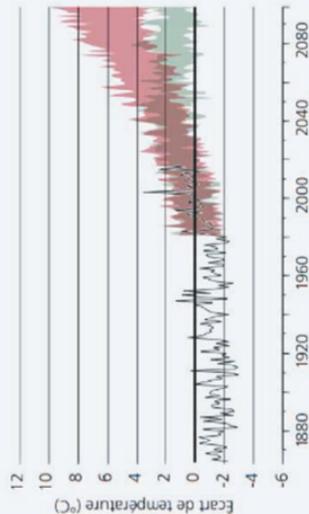
- évolution du climat en Suisse
- disponible depuis novembre 2018
- réalisé par le National Centre for Climate Services (NCCS) et le ETH-Center for Climate Systems Modeling (C2SM)



Températures estivales moyennes

Écart de la moyenne suisse par rapport à la moyenne des années 1981-2010

- Mesure
- Changement possible **avec** des mesures de protection du climat (plage des valeurs possibles sur l'ensemble des simulations)
- Changement possible **sans** mesures de protection du climat (plage des valeurs possibles sur l'ensemble des simulations)



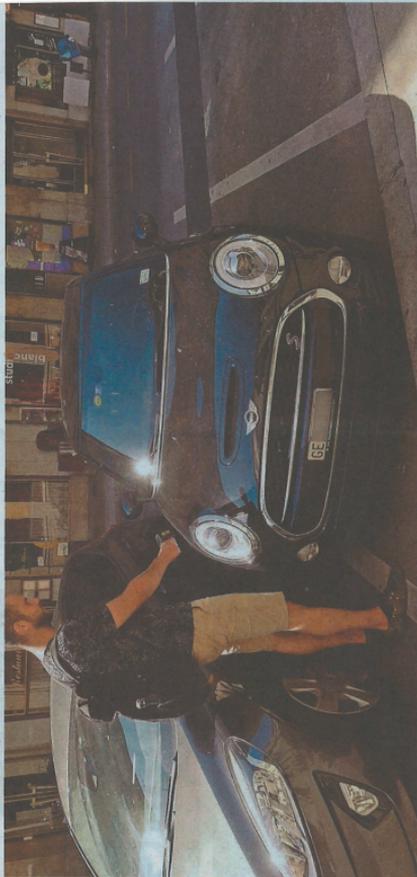
Lieux végétalisés



Ilôts de chaleur



Actif-traffic mesure la température en ville. Inquiétant



La température la plus élevée enregistrée venait du capot de cette voiture stationnée: 83,1° C. ACTIF-TRAFFIC

Canicule

Pour l'association, qui s'est rendue sur différents sites, preuve est faite qu'il est urgent d'accélérer la végétalisation.

Alors que le mercure a dépassé les 38° C à Genève mardi, l'association actif-traffic a mesuré la température de surface en plusieurs endroits de la ville entre 16 h et 17 h 15. Le constat est impressionnant. Le capot d'une voiture noire au soleil atteint ainsi 83,1° C. Alors qu'à l'ombre des arbres, par exemple au jardin anglais, la végétation refroidit le trottoir à 34,9° C et l'herbe à 29,1° C. Cette démonstration assez percutante rappelle, pour l'association, «l'importance de la végétation pour rafraîchir les villes, comme le demandent les initiatives Climat Urbain lancées dans plusieurs villes suisses».

D'autres mesures étaient la démonstration. «Devant la gare Cornavin, indique le communiqué d'actif-traffic, la température de surface de l'asphalte exposé au soleil monte à 64° C. Quelques mètres plus loin, près de l'église Notre-Dame, la chaussée ombragée n'est plus qu'à 44,5° C et l'herbe au pied des arbres à 35,6° C.» Autre exemple à la rue des Pâquis où le trottoir exposé au soleil atteint 50,1° C alors qu'à la place de la Navigation, sous un arbre, la température du sol n'est plus que de 37° C.

57,5° C sur les pots à plantes

Une mesure particulièrement inégalement est celle des arbres en pot, «Si la chaussée mesurée à 43,5° C,

la surface des grands pots à plantes monte à 57,5° C. Cela souligne la nécessité de planter en pleine terre, car les pots, exposés au soleil, semblent accumuler beaucoup de chaleur.»

Pour rendre la ville supportable en temps de canicule, rien de tel que l'ombre des arbres et le drainage du béton. L'association souligne que les vagues de chaleur présentent un danger mortel: selon l'Office fédéral de la santé publique, entre 521 et 975 personnes de plus sont décédées pendant les été caniculaires de 2003 à 2019, entre juin et août, que pendant la même période des autres années.

Et de rappeler que les initiatives Climat Urbain prévoient de

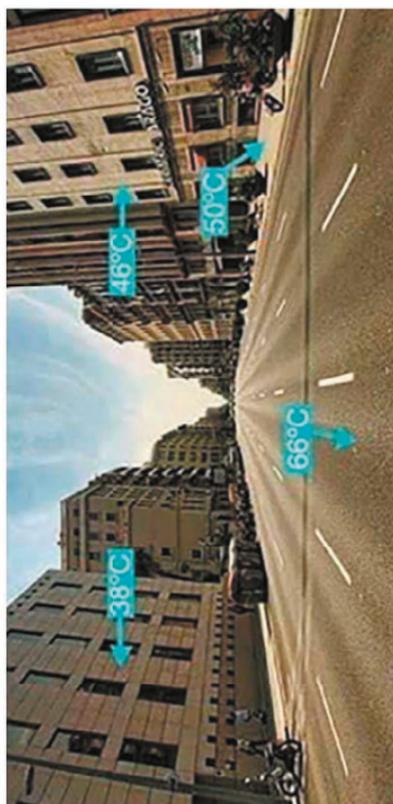
convertir, chaque année, 1% de la surface des ruts en espaces verts arborés et en espaces réservés aux piétons, vélos et transports publics. «À Saint-Gall, un premier succès a déjà été obtenu: grâce aux initiatives Climat Urbain, la Ville convertira au cours des dix prochaines années 200'000 m² pour des transports respectueux du climat et des espaces verts et arborés. Des initiatives Climat Urbain ont aussi été lancées à Zurich, Bâle, Coire, Berne, Ostermündingen et bien sûr Bienne.»

Il ne faut toutefois pas confondre ces épisodes extrêmes de chaleur où les écarts à la moyenne saisonnière sont très importants avec l'évolution des températures moyennes. En Suisse comme à Genève, la hausse est de 2° C depuis 1864.

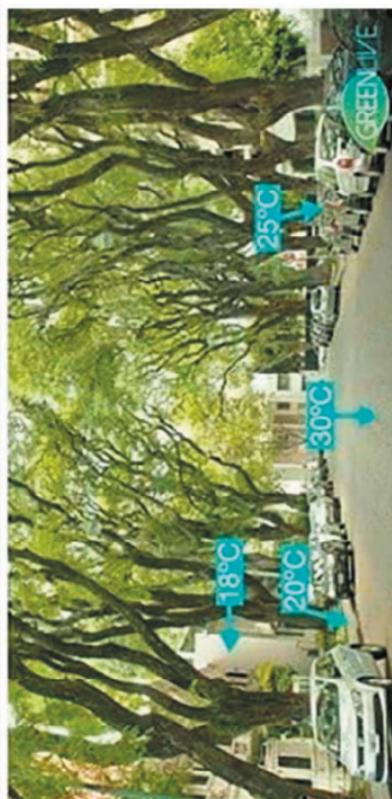
Évolution prévisible

Selon les scénarios des experts climatiques en Suisse et dans le monde, les épisodes de chaleur ex-

Sans arbres



Avec arbres

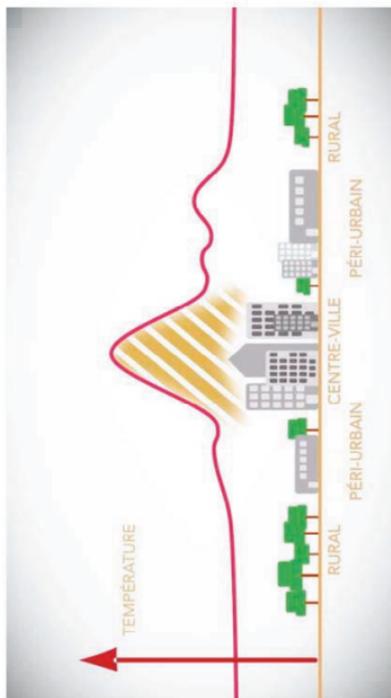
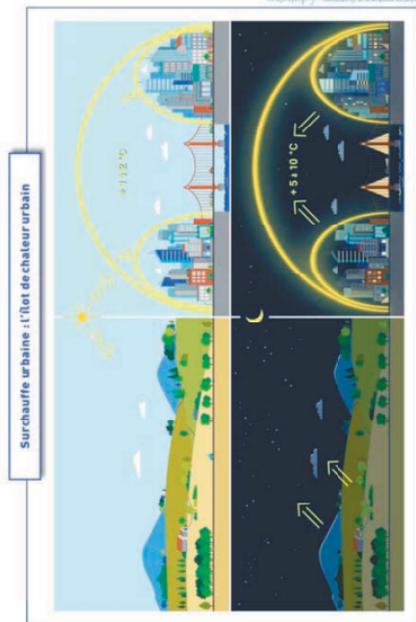




ANALYSE CLIMATIQUE DU CANTON

Faire face aux vagues de chaleur

- Îlot de chaleur urbain (ICU)** : zone urbanisée où la température est plus élevée que dans les milieux naturels ou environnants
- Aujourd'hui, dans le contexte du réchauffement climatique, ce phénomène devient préoccupant, c'est pourquoi il est intéressant d'étudier ses impacts et les solutions existantes pour atténuer le phénomène



Date de dépôt : 5 septembre 2022

RAPPORT DE LA DEUXIÈME MINORITÉ

Rapport de Rémy Pagani

Depuis que l'urgence climatique a été votée à une large majorité par notre parlement, chaque fois que l'on aborde des mesures concrètes, rien n'est finalement voté. Il en est de même pour cette initiative qui réclame de telles mesures immédiates et concrètes. En effet, cette initiative propose des mesures tangibles qui permettront d'agir pour accompagner dans la réalité la transition écologique et lutter contre la dégradation du climat.

Rappelons que le plan climat proposé et soutenu par le Conseil d'Etat vise une réduction de 40% des voitures dans le canton, et donc en ville et dans les agglomérations du canton. Cette mesure s'appuie intelligemment sur le constat qu'on fait les autorités, à savoir que presque 50% de la population habitant la ville de Genève a abandonné la voiture. A Zurich, c'est pratiquement 60% de la population urbaine. Tout cela est possible, car des transports publics efficaces ont été mis en place et sont à la disposition de celle est ceux qui ont compris la flexibilité que permettait la diversité des moyens de transport collectifs. Le succès du Léman Express en fait foi notamment. Par ailleurs des mesures ont été prises pour ne plus permettre de disposer de parkings publics en ville lorsqu'on habite dans le canton de Vaud ou en France voisine et qu'on réside près d'une gare.

Le résultat de cette nouvelle politique de la mobilité induit que certains parkings en arbi au centre-ville sont quasiment vides et peinent à trouver des personnes qui les utilisent. En périphérie et depuis plusieurs années, énormément de places de parking en abri sont vides. C'est le cas pour les parkings appartenant aux caisses de pension et notamment à la CPEG qui dispose de nombreux immeubles dans la couronne urbaine et en périphérie.

La présente initiative tombe à point nommé, car elle forcera à augmenter le prix des macarons pour libérer le domaine public et inviter les habitantes et les habitants de la ville et des agglomérations du canton à garer leur voiture dans des parkings en abri. En effet des places de parking à 150 francs par mois existent et sont vides proches des habitations des résidents qui n'ont pas de parking à disposition dans leur immeuble et qui tournent dans leur quartier

pour trouver les places de parking en surface auxquelles leur macaron leur donne droit.

La présente initiative propose des solutions concrètes sur trois thématiques qui sont prioritaires : tout d'abord la question des îlots de chaleur et de la lutte contre ceux-ci en milieu urbain. Ensuite c'est une question de climat urbain et de santé publique, de la qualité de vie, du partage des voiries et de l'espace public. Cela permet d'inviter davantage les habitants du quartier en leur donnant envie d'y rester et d'y pratiquer leurs loisirs. De plus cela peut aussi favoriser le déploiement d'activités, y compris commerciales. Enfin, comme nous l'avons décrit plus haut, la nouvelle politique des transports sera renforcée ; remplacer des places de parking par des arbres ou des couloirs de bus peut contribuer à favoriser le report modal.

La dégradation accélérée du climat nous impose de penser différemment, de dépasser les clivages et d'agir vite. Cette initiative permet de répondre aux trois enjeux évoqués précédemment. Les mesures proposées pourraient changer la donne et créer un électrochoc qui pourrait transfigurer les espaces publics de la ville. Le Conseil d'Etat a relevé dans son rapport que des initiatives de ce genre avaient été prises dans d'autres villes, comme Zurich et Winterthur. Le Conseil d'Etat relève également que l'initiative est un peu trop extrême et qu'il faudrait plutôt un contreprojet, ce que nous avons soutenu faute de mieux. Prendre 1% de voirie pendant 10 ans est certes assez radical, mais il y a une nécessité qui s'impose à l'humanité tout entière.

C'est pourquoi, Mesdames et Messieurs les députés, nous vous invitons à accepter cette initiative résolument, car elle donne de réelles perspectives pour lutter efficacement contre la dégradation du climat et les îlots de chaleur dans les agglomérations et sur le territoire cantonal.

Date de dépôt : 30 août 2022

RAPPORT DE LA TROISIÈME MINORITÉ

Rapport de David Martin

Été après été, et chaque fois davantage, nous expérimentons toutes et tous dans notre chair l'impact du changement climatique sur le climat urbain. Quelle que soit notre couleur politique, nous souffrons de vivre en ville lorsque les températures frôlent les 40 degrés (à l'ombre !).

L'IN 182 « Climat urbain : de la place en ville pour les arbres, la mobilité douce et les transports publics ! » arrive à point nommé et nous apporte une triple réponse pour inverser la tendance :

1. Elle augmente l'espace consacré à la **végétalisation** – et donc à l'ombrage et à la climatisation naturelle – sur ce domaine public que nous arpentons tous les jours et où chaque mètre carré compte.
2. Elle augmente l'espace consacré à la **mobilité à faible émission de carbone** – à savoir les transports publics, la marche, le vélo et les autres modes dits « doux » – et contribue ainsi à réduire l'empreinte carbone du transport individuel motorisé qui pèse aujourd'hui pour près d'un tiers à l'échelle cantonale.
3. Elle impose un **rythme** et c'est probablement sa plus grande force ! Les scientifiques du GIEC ont démontré à quel point c'est important d'agir rapidement, et ce à la fois en réduisant nos émissions pour contenir l'augmentation des températures à l'échelle mondiale, mais aussi en adaptant nos villes et nos territoires au climat du futur.

Une majorité des auditionnés issus de milieux très différents – associations de quartier, milieux professionnels et experts académiques – se sont montrés favorables à l'initiative et ont relevé sa pertinence face aux enjeux actuels.

La minorité verte regrette donc que la majorité de la commission d'aménagement n'ait pas eu l'ambition d'adopter ce texte.

En effet, il ne fait plus aucun doute que le phénomène de réchauffement ira en s'amplifiant durant les prochaines décennies. Même si tous les pays du monde s'engageaient de façon plus conséquente dans la réduction de leurs émissions de CO₂, les scénarios climatiques annoncent des augmentations de température allant de 2 °C à 5 °C à l'échelle mondiale.

D'ici à 2050, selon l'étude de l'EPFZ consacrée à 520 grandes villes du monde et publiée dans la revue scientifique PLOS ONE¹, **les villes des régions tempérées connaîtront un changement de climat équivalent à leur déplacement à 1000 kilomètres au sud.** Londres aura le climat de Barcelone et Genève celui de Madrid !

Les mesures et les **prévisions de MétéoSuisse pour Genève sont très inquiétantes et place notre canton parmi les régions de Suisse les plus exposées à l'augmentation des températures**². Genève sera en effet la ville de Suisse qui subira la plus forte augmentation du nombre de jours de canicule (passage de 15 à environ 35 jours avec une température >30 °C d'ici à 2060).

Pour l'Office fédéral de la santé publique, **les vagues de chaleur figurent parmi les menaces les plus graves pour la Suisse.** Les personnes les plus vulnérables sont les aînés et les malades. Comme le démontre l'été 2022, les étés caniculaires deviennent la norme. Si on prend l'exemple de 2003, la persistance de températures supérieures à 30 °C pendant des semaines a causé **près de 1000 décès prématurés en Suisse** et 70 000 en Europe³.

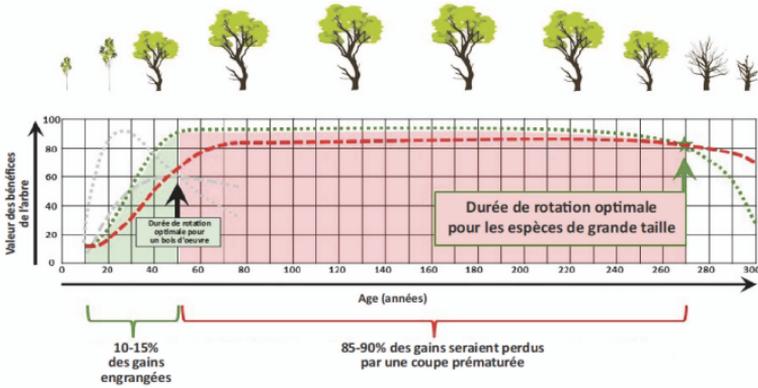
Notre devoir en tant que canton de Genève est donc d'anticiper cette situation et de limiter l'impact pour les Genevoises et les Genevois, en prenant toutes les mesures adéquates. En effet, c'est un **problème de santé publique et de sécurité** auquel les autorités doivent s'attaquer de façon résolue, comme elles ont su le faire pour lutter contre le COVID.

La végétalisation a une influence positive démontrée sur les îlots de chaleur et le confort de la population en ville. Dans ce contexte, il est urgent d'agir à Genève, surtout lorsqu'on sait qu'il faut **compter 10 à 20 ans de croissance pour commencer à bénéficier pleinement de l'effet d'ombrage d'un arbre.**

¹ <https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0217592>

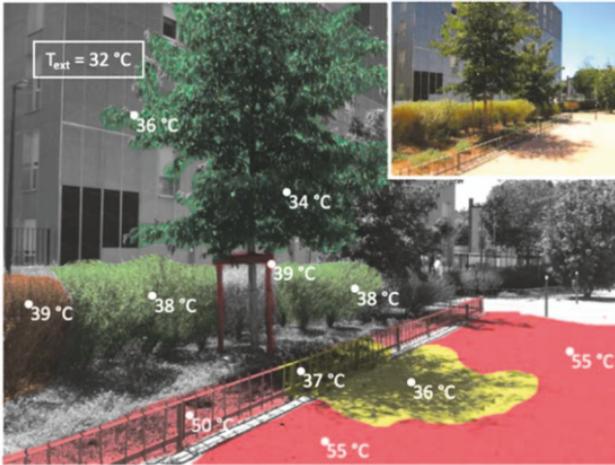
² <https://www.nccs.admin.ch/nccs/fr/home/changement-climatique-et-impacts/scenarios-climatiques-suisse.html>

³ https://www.swissinfo.ch/fr/sc/C3%A9narios-climatiques_une-suisse-%C3%A9touffante-%C3%A0-l-horizon-2060/44580370



Bénéfices d'un arbre au cours du temps (source : Etude Nos Arbres, UNIGE, 2018⁴)

Dans le cas des villes, le réchauffement est en effet renforcé par le phénomène avéré des **îlots de chaleur** avec des écarts allant jusqu'à +10 °C par rapport aux îlots de fraîcheur⁵. Les ICU (îlots de chaleur urbains) se manifestent par une augmentation relative des températures, par rapport à la périphérie urbaine, mais aussi par des teneurs en polluants plus élevées. Ils se caractérisent par des lieux sans végétation, incapables d'évapotranspirer l'eau.

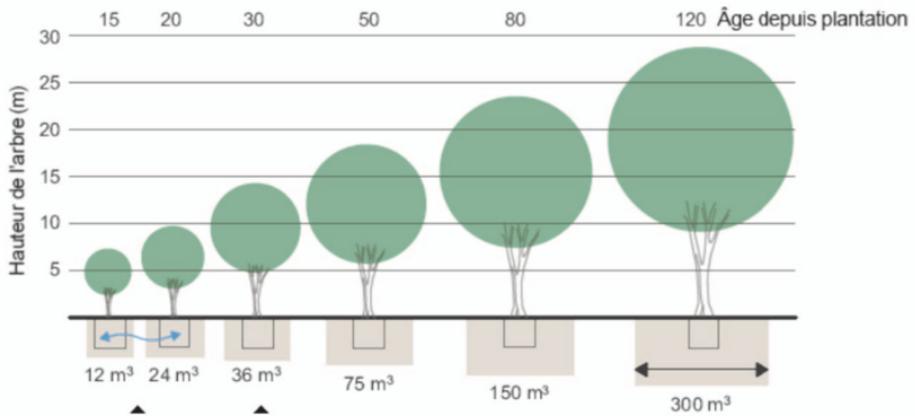


Différentiel de températures et effet de l'ombrage végétal mesuré à Lyon (source : Quand la ville surchauffe, OFEV, 2018)

⁴ Etude Nos Arbres : <https://www.unige.ch/communication/communiques/2018/geneve-manque-darbres-mais-ou-les-planter/>

⁵ Voir à ce sujet les exposés de l'atelier « Îlots de chaleur » organisé par l'Etat de Genève en février 2019 : <https://www.ge.ch/adapter-aux-changements-climatiques/1er-atelier-ilots-chaleur>

Or, pour planter ces arbres essentiels à la qualité de vie de nos centres urbains, **l'espace manque**. Pour obtenir un ombrage significatif et des arbres viables à long terme, il faut trouver des sites permettant de construire des fosses d'arbres d'envergure et non plus, comme c'est l'usage aujourd'hui, de seulement 9 m^3 !



La stratégie cantonale d'arborisation vise un taux de canopée de 30%, ce qui implique de planter 150 000 arbres ! Lors de son audition, l'office cantonal de la nature (OCAN) a démontré au moyen d'un exemple que, sur le domaine public, **le plus fort gain d'espace pour planter des arbres est offert par la suppression du stationnement, la réorganisation des schémas de circulation et le déplacement des réseaux souterrains sous les routes** (au lieu des trottoirs).

En réaffectant, chaque année, 1% des voies publiques actuellement utilisées par l'automobile, l'IN 182 ne fait rien d'autre que d'exploiter les leviers identifiés par l'OCAN.

En ce qui concerne **la réduction de l'emprise de la voiture**, il nous semble important de rappeler ici qu'elle est en complet alignement avec la stratégie cantonale. Le plan climat genevois prévoit en effet que, d'ici à 2030, **40 à 50% des déplacements en TIM devront se reporter sur d'autres modes de transport ou être supprimés**. En effet, contrairement à ce qui est trop souvent prétendu, l'usage actuel de la voiture n'est pas compatible avec nos engagements pour la protection du climat :

- Non, les voitures électriques ne résolvent pas tout le problème ! « Une transition complète des véhicules thermiques vers **l'électromobilité** ne suffirait pas à atteindre l'objectif fixé par le plan climat même si 100% du

parc de véhicules était électrifié en 2030 »⁶. Sur leur cycle de vie, les véhicules électriques conservent une empreinte climatique correspondant à environ 50% de celle des véhicules à moteur. Le report vers les autres modes de transport est donc inévitable et nécessaire. Et la limitation du stationnement dans les centres urbains est un des leviers très importants pour y parvenir.

- Où qu'elle soit située – en circulation sur une route, stationnée dans une rue ou même dans un parking souterrain – une voiture individuelle occupe environ 12 m². Dans bien des cas, c'est un **gaspillage de ressources et d'espace**. Un espace qui – tout le monde s'accorde sur ce point – devient bien trop rare à Genève. Le vélo est bien moins encombrant. La voiture est une belle invention qui doit être utilisée au bon endroit et au bon moment : cela s'appelle l'autopartage (p. ex. Mobility) !
- La tendance actuelle n'est pas à la **sobriété**. « Si, entre 2010 et 2015 (dernier microrecensement), la part modale de la voiture a diminué de 5 points, passant de 43% à 38% au profit des autres modes de transport, cette diminution a été contrebalancée sur la même période par une augmentation globale de 17% du nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des résident-e-s genevois-es. De plus, l'amélioration de l'efficacité énergétique des moteurs qui a permis d'émettre moins de CO₂ au kilomètre par catégorie de véhicules a été compensée par l'augmentation du poids moyen des véhicules... »⁶. En d'autres termes, la part croissante des SUV sur nos routes est tout sauf une bonne nouvelle pour le climat⁷.

Enfin, il faut voir que la population appelle de ses vœux les changements proposés par l'IN 182. Elle a voté en 2020 à 58% en faveur de la suppression de 4000 places de stationnement en surface en faveur de la mobilité durable. Le nombre de ménages sans voiture est en constante augmentation dans les communes urbaines (pour la Ville de Genève, ce taux est passé de 30 à 41% entre 2000 et 2015). Cette tendance s'est également manifestée dans la position des associations d'habitants qui ont été auditionnées, toutes en faveur de l'initiative et non pas en défense de la place de la voiture.

A ce titre, et pour conclure, citons ces propos éclairants tenus par le professeur Vincent Kaufmann, directeur du laboratoire de sociologie urbaine et vice-doyen de l'ENAC de l'EPFL : « *Quand on regarde les pratiques, on voit qu'il y a effectivement une baisse de l'utilisation de la voiture, une baisse*

⁶ Plan climat cantonal, pages 36 et 37

⁷ <https://www.letemps.ch/economie/sport-utility-vehicules-risquent-tuer-efforts-lelectrique>

de la motorisation, mais aussi toute une série de personnes qui ont des dispositions d'usage favorables à d'autres modes, mais qui utilisent quand même la voiture. En fait, cela est dû au fait que les territoires sont largement aménagés pour l'automobile. Ainsi, même si l'on a envie de faire autrement, ce n'est pas toujours évident. Même s'il y a des transports publics ou des pistes cyclables, tout est apprêté pour l'utilisation de la voiture, qui est extrêmement facile. Je trouve injuste de faire porter à l'individu la responsabilité de ses pratiques, alors que les territoires ont été conçus pour pouvoir se déplacer en voiture. (...) La puissance publique a tout fait pour que l'usage de la voiture se répande. Pour changer les pratiques et au vu de l'urgence climatique, il faut transformer le contexte en profondeur, ce qui a un coût important, que ce soit au niveau temporel ou financier. Les questions d'augmenter la canopée, de transformer des quasi-autoroutes urbaines en boulevards urbains plus perméables aux usages piétons et vélos sont indispensables si on veut vraiment obtenir cette transformation de pratiques. C'est une responsabilité à prendre. Ce n'est pas la génération actuelle qui est responsable de cela, cela remonte aux années 50, notamment avec le plan Biermann de 1959. Ce plan prévoyait de couvrir le territoire d'autoroutes. (...) Pour transformer les pratiques, les infrastructures doivent se transformer, les voiries routières doivent changer. C'est dans cette perspective-là que je lis l'initiative. »

A la lumière de ces propos, le fameux article 190 de la constitution genevoise – si souvent cité par les défenseurs de la voiture – qui dit que « l'Etat garantit la liberté individuelle du choix du mode de transport » revêt une nouvelle signification. On comprend qu'au jour d'aujourd'hui les infrastructures mises à disposition par les pouvoirs publics sont historiquement orientées vers la voiture et que la population n'est donc pas véritablement « libre » de son choix. Il est donc de la responsabilité de l'Etat de modifier en profondeur la configuration du domaine public – comme le propose l'IN 182 – pour que les modes de transport durables soient plus facilement accessibles et sûrs pour tout un chacun.

En ce qui concerne le contreprojet, les travaux de commission n'ont pas fait émerger de pistes convaincantes. Nous doutons des chances de voir aboutir un contreprojet qui soit à la fois suffisamment ambitieux à nos yeux et susceptible de remporter une majorité.

Pour toutes ces raisons, la minorité Verte vous invite à soutenir avec courage et détermination l'IN 182 et à vous référer à l'argumentaire très complet des initiants disponible ici : www.actif-traffic.ch/climaturbain-documents.