



*Date de dépôt : 10 août 2023*

- a) **IN 182-C**      **Rapport de la commission d'aménagement du canton chargée de rédiger un contreprojet à l'initiative populaire cantonale 182 « Climat urbain : de la place en ville pour les arbres, la mobilité douce et les transports publics ! »**
- b) **PL 13348**      **Projet de loi de Sébastien Desfayes, Adrien Genecand, Dilara Bayrak, Rémy Burri, Grégoire Carasso, Florian Dugerdil, Lionel Dugerdil, Raphaël Dunand, Arber Jahija, Matthieu Jotterand, David Martin, Fabienne Monbaron, Geoffray Sirolli, Gabriela Sonderegger, Nicole Valiquer Grecuccio sur l'arborisation, la végétalisation, la mobilité douce et les transports publics dans l'aire urbaine (Contreprojet à l'IN 182)**

*Rapport de Sébastien Desfayes (page 7)*

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



# GRAND CONSEIL

## de la République et canton de Genève

**PL 13348**

*Commission d'aménagement du canton :*

*Sébastien Desfayes, Adrien Genecand, Dilara Bayrak, Rémy Burri, Grégoire Carasso, Florian Dugerdil, Lionel Dugerdil, Raphaël Dunand, Arber Jahija, Matthieu Jotterand, David Martin, Fabienne Monbaron, Geoffray Sirolli, Gabriela Sonderegger, Nicole Valiquer Grecuccio*

## Projet de loi

**sur l'arborisation, la végétalisation, la mobilité douce et les transports publics dans l'aire urbaine** (*Contreprojet à l'IN 182*)

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

### Art. 1 Objectif

<sup>1</sup> Le canton et les communes protègent la population des impacts du changement climatique et prennent 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.

<sup>2</sup> Une surface égale à au moins 8% de la surface totale de la voie publique au sens de l'article 1, lettre a, de la loi sur le domaine public, du 24 juin 1961, située sur les communes de plus de 10 000 habitants est dévolue à des projets d'arborisation, de végétalisation, de mobilité douce et de transports collectifs sur les domaines cantonaux et communaux, conformément aux articles 2 et 3 de la présente loi. Ce pourcentage doit être atteint dans un délai de dix ans dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

### Art. 2 Arborisation et végétalisation

<sup>1</sup> Le canton élabore une stratégie d'arborisation dans l'aire urbaine, qu'il met en œuvre en collaboration avec les communes.

<sup>2</sup> Cette stratégie comprend notamment la création de surfaces végétalisées et perméables, ainsi que la plantation d'au moins 25 000 arbres sur les

communes de plus de 10 000 habitants, prioritairement sur le domaine routier existant.

### **Art. 3 Mobilité**

<sup>1</sup> Le canton élabore une politique de mobilité durable, qu'il met en œuvre en collaboration avec les communes, en réalisant prioritairement sur le domaine routier cantonal et communal existant :

- a) 175 km d'aménagements supplémentaires de mobilité douce, tels que voies vertes, axes forts cyclables et aménagements en faveur des piétons ;
- b) 8 km d'extension et une nouvelle ligne de ceinture pour le réseau tramway, ainsi que 22 km de nouvelles lignes de bus à haut niveau de service.

<sup>2</sup> Dans le cadre de la mise en œuvre de ces projets, il est veillé à préserver, dans la mesure du possible, les arbres existants.

<sup>3</sup> Pour le surplus, les communes peuvent élaborer des projets en application de l'article 2A de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987.

### **Art. 4 Organisation et financement**

<sup>1</sup> Un comité de suivi sous l'égide des départements chargés des transports et de l'aménagement, comprenant les membres des exécutifs des communes de plus de 10 000 habitants se réunit deux fois par an pour assurer le suivi des objectifs de la présente loi. Il publie un rapport tous les deux ans, qui fait état du suivi de ces objectifs.

<sup>2</sup> Le financement des projets liés à la mise en œuvre de la présente loi est régi par les lois spéciales.

### **Art. 5 Entrée en vigueur**

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

## **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**

<sup>1</sup> Chaque année durant 10 ans, une surface égale à au moins 1% de la surface totale (état au 1<sup>er</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

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

<sup>4</sup> 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**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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<sup>er</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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 Sébastien Desfayes

### A. PRÉAMBULE

Dans sa séance plénière du 22 septembre 2022, le Grand Conseil a refusé l'IN 182 « Climat urbain : de la place en ville pour les arbres, la mobilité douce et les transports publics ! » par 54 non contre 40 oui et 1 abstention (vote nominal) et a accepté par 47 oui contre 44 non et 1 abstention (vote nominal) le principe d'un contreprojet.

La commission d'aménagement du canton a travaillé sur le contreprojet à l'IN 182 lors des séances des 5 octobre 2022, 16 et 23 novembre 2022, 14 décembre 2022, 18 et 25 janvier 2023, 1<sup>er</sup>, 8 et 15 mars 2023, 24 mai 2023 et 21 juin 2023 sous les présidences de MM. Stéphane Florey et Adrien Genecand.

La commission a pu bénéficier de l'expertise de M<sup>me</sup> et MM. Marie Schärliig, Jean-Charles Pauli, Jérôme Savary et Sylvain Feretti du DT, ainsi que de M. Nicolas Fournier du DSM, et de M<sup>me</sup> Sandra Spissiger de l'OCAN.

Le contreprojet, à savoir le PL sur l'arborisation, la végétalisation, la mobilité douce et les transports publics dans l'aire urbaine, qui a été voté à l'unanimité par la commission et qui est présenté à la plénière du Grand Conseil, est essentiellement le résultat du labeur de M<sup>me</sup> Spissiger et de MM. Savary et Fournier. Ils en sont chaleureusement remerciés.

Les procès-verbaux ont été tenus par M<sup>mes</sup> Garance Sallin et Diane Marchal avec diligence, ce dont la commission leur sait gré.

### B. SYNTHÈSE

L'IN 182 avait pour principal objectif de lutter contre les îlots de chaleur en milieux urbains.

L'IN exige que, chaque année durant 10 ans, une surface égale à au moins 1% de la surface totale (état au 1<sup>er</sup> janvier 2021) de toute la voie publique située sur le territoire des communes de plus de 10 000 habitants soit déduite de la voie publique accessible au trafic individuel motorisé. Elle prévoit également que celle-ci soit transformée pour moitié en espaces verts et arborés et que le solde soit transformé en infrastructures dédiées à la mobilité piétonne (trottoirs, piétonnisation), cycliste (pistes cyclables et stationnements vélo) ou en sites propres pour les transports publics. L'initiative fait la distinction entre les communes de plus et de moins de

10 000 habitants, et se focalise en particulier sur les communes de plus de 10 000 habitants.

La mise en œuvre du texte se heurterait à des obstacles rédhibitoires de natures techniques, financières, politiques et juridiques qui ont été abondamment abordés dans le rapport de majorité IN 182-B et dans le rapport du Conseil d'Etat IN 182-A auxquels le lecteur est renvoyé.

L'IN faisait également fi de l'indépendance des communes à qui l'Etat « jacobin » imposait sa volonté. L'accueil défavorable de l'ACG réservé à cette initiative n'était donc pas surprenant.

Si une telle initiative devait être votée par le peuple, elle ne pourrait pas être appliquée, avec toutes les conséquences que cela suppose, notamment au regard du respect de la volonté populaire par les autorités.

Tant le Grand Conseil que le Conseil d'Etat se sont en conséquence tout naturellement opposés à l'IN 182.

Toutefois, l'on ne peut que souscrire à la volonté de repenser les espaces publics dans le but de lutter contre les îlots de chaleur, mais aussi d'améliorer de manière générale la qualité de vie des habitants du canton et d'embellir le territoire en se concentrant sur deux axes : l'arborisation et la mobilité durable.

A cet effet, il était essentiel qu'un consensus se dégage, ce qui nécessitait la consultation des communes dans le cadre de l'élaboration du projet, d'une part, et dans sa mise en œuvre, d'autre part, dans la mesure où elles y jouent un rôle prépondérant.

L'idée d'opposer à l'IN 182 le projet de loi climat du Conseil d'Etat (PL 13225) a été rapidement abandonné, son champ d'application dépassant largement celui de l'IN 182.

L'option choisie a été de sortir de la loi climat les deux articles dédiés à la mobilité et à l'arborisation et de les retravailler sur un plan quantitatif avec une échéance temporelle, en listant précisément les projets en termes d'arborisation, respectivement de mobilité, qui seraient conduits ces dix prochaines années.

S'agissant de l'arborisation, la piste suivie a été de fixer des objectifs nouveaux en termes de végétalisation et d'accroissement du taux de canopée. L'objectif est de planter 25 000 arbres dans les communes de plus de 10 000 habitants. Alors que l'IN 182 exige que ces arbres soient plantés sur la voie publique accessible au trafic individuel motorisé, le contreprojet mentionne qu'il s'agit d'une priorité, mais non d'une exclusivité. Cela signifie en d'autres termes que des domaines cantonaux et communaux

pourront être utilisés pour cette arborisation, à l'exclusion du domaine privé propriété de particuliers.

Cet accroissement du taux de canopée passe par une stratégie d'arborisation qui serait mise en œuvre par le canton en collaboration avec les communes. Le Conseil d'Etat a déjà inscrit dans sa planification financière un montant de 300 millions de francs sur dix ans pour financer ces nouveaux arbres. Ce ne sont d'ailleurs pas les arbres eux-mêmes qui constituent la part la plus importante de ce montant, mais bien les travaux d'aménagement qui viennent accompagner la plantation. Bien évidemment, les communes contribueront aussi au financement.

S'agissant de la mobilité, le choix a été de se focaliser sur les axes des vélos et les transports collectifs en prenant des engagements forts de réalisation de projets d'infrastructure.

Pour les vélos, le PL 13061, voté par le Grand Conseil lors de la séance du 24 novembre 2022, a alloué un crédit de 20 millions de francs pour l'étude de 12 grands axes réservés aux vélos, ce qui représente plus de 100 kilomètres d'aménagements cyclables continus, sécurisés et directs. Le contreprojet fixe la réalisation de 175 kilomètres d'aménagements en faveur des cyclistes et des piétons, comprenant ces 100 kilomètres, 25 kilomètres de voies vertes, ainsi que des voies complémentaires, en lien avec le plan d'action de mobilité douce. Ces aménagements s'inscrivent en complément du réseau cyclable actuel. Un certain nombre de voies vertes relieront à la fois des communes de plus de 10 000 habitants et de moins de 10 000 habitants. Le but est de présenter des itinéraires pour les vélos attractifs et sûrs, avec de véritables pénétrantes cyclables, en reliant la périphérie du canton au centre-ville. Contrairement à l'IN 182, le contreprojet vise l'ensemble des communes et non pas celles de plus de 10 000 habitants. En effet, ces itinéraires portent à la fois sur des communes de plus de 10 000 habitants (deux tiers) et de moins de 10 000 habitants (un tiers).

S'agissant du volet des transports collectifs, le contreprojet inscrit l'engagement fort du canton de réaliser, dans un délai de 10 ans, 8 kilomètres d'extension du réseau de tramway, une nouvelle ligne tramway dite de ceinture et 22 kilomètres de lignes de bus à haut niveau de service. L'extension de 8 kilomètres du réseau tramway concerne, d'une part, la future ligne reliant la zone industrielle de Plan-Les-Ouates à Saint-Julien, d'autre part le tram Nations-Grand-Saconnex. Le PL 13192, voté par le parlement le 24 mars 2023, a alloué un crédit de 25 millions de francs pour l'étude de deux nouvelles lignes de ceinture. Le contreprojet comporte l'engagement de réaliser une de ces deux lignes dans un délai de 10 ans. En complément, 22 kilomètres de nouvelles lignes de bus à haut niveau de

service sont également prévus dans le contreprojet : le BHNS Genève-Vernier-ZIMEYSA, le BHNS Veyrier-Carouge et d'autres lignes qui pourraient être développées par la suite.

En conclusion, s'agissant de la mobilité, l'idée est de fixer dans la loi un engagement fort du canton sur la réalisation d'un certain nombre de kilomètres d'infrastructures en lien avec les transports collectifs et les vélos. Il s'agit de projets étalés sur l'ensemble du canton et même sur le Grand Genève, contrairement à l'initiative qui se concentre sur les communes de plus de 10 000 habitants. Il existe une volonté claire d'afficher des objectifs ambitieux qui s'inscrivent dans un temps relativement court (10 ans pour des projets d'infrastructures c'est un chiffre ambitieux). Cette proposition amène des solutions de financement crédibles qui seraient complétées par la Confédération (projet d'agglomération).

En réalisant les projets énumérés aux articles 2 et 3 du contreprojet, l'objectif, fixé à l'article 1, de consacrer 8% de la surface totale de la voie publique à des projets d'arborisation et de mobilité douce dans un délai de 10 ans, doit être considéré comme réaliste.

Afin que les communes puissent être plus formellement associées au processus de suivi de la mise en œuvre de ce projet, un comité sous l'égide des départements des transports et de l'aménagement, mais comprenant tous les membres des exécutifs des communes de plus de 10 000 habitants, se réunira deux fois par année.

En conclusion, le projet de loi présenté comme contreprojet est volontairement court avec quelques articles posant des objectifs ambitieux, mais bien plus réalistes que ceux de l'initiative. Alors que l'IN 182 mise sur l'arithmétique et l'abstraction, le contreprojet adopte une approche programmatique et concrète, afin de passer des intentions à la réalisation d'un grand dessein, visionnaire, pour Genève, qui améliorera significativement la qualité de vie de ses habitants et embellira le canton.

Ce contreprojet a été adopté à l'unanimité par la commission d'aménagement du canton.

La plénière du Grand Conseil est invitée à faire de même.

## C. EN DÉTAIL

### Séance du 5 octobre 2022

#### Organisation des travaux en vue de l'élaboration d'un contreprojet

Le président explique que le principe d'un contreprojet a été décidé. C'est maintenant à la commission de voir quelle direction prend ce contreprojet, à savoir s'ils souhaitent aller dans le sens de ce qu'avait proposé le département, c'est-à-dire la reprise du plan climat, ou dans un autre sens.

M. Fournier rappelle que M. Savary et lui-même avaient proposé d'opposer à l'initiative le projet de loi climat sur lequel travaille le Conseil d'Etat, adopté en avant-projet et actuellement en consultation auprès des communes. C'est un PL assez large qui a l'ambition de prendre en compte de manière transversale l'ensemble des problématiques en lien avec le changement climatique. Il y avait aussi des PL connexes en termes de mobilité et d'arborisation. Ils ont cru entendre, notamment à travers les échanges en plénière, que cette proposition ne rencontre pas un grand enthousiasme. Ils ont donc réfléchi à une autre option : sortir du PL climat l'article dédié à la mobilité et l'article dédié à l'arborisation, qui sont les deux notions amenées par l'IN 182, qui seraient abordés sur un plan très quantitatif, en listant précisément des projets en termes de mobilité, respectivement d'arborisation, qui seraient conduits jusqu'à 2030. Cela ferait une loi courte avec quelques articles, très quantitative, avec des objectifs raisonnables pour le Conseil d'Etat et plus réalistes que ceux de l'initiative. Cette option n'a pas encore été discutée au Conseil d'Etat.

Un député (S) répond que, pour sa part, il est pour entrer en matière du moment que c'est quelque chose de quantitatif qui peut s'apparenter aux contreprojets proposés ailleurs en Suisse à cette initiative. Le PS a été clair sur le fait qu'un contreprojet qui reviendrait à reprendre les différents PL qui existent et font déjà des majorités conduirait à une non-entrée en matière. Si, à l'inverse, c'est quelque chose de quantitatif qui mentionne des m<sup>2</sup> ou m<sup>3</sup>, cela donnerait lieu à une entrée en matière. Il souligne que c'est aussi la voie tracée par d'autres villes et cantons-villes de Suisse.

Un député (LC) pense qu'il est utile que le Conseil d'Etat revienne avec une proposition. S'il est possible d'avoir un vrai quantitatif, cela lui paraît intéressant. Sans trahir le secret de commission, il indique qu'il a trouvé la présentation du projet d'agglomération 4 à la commission des travaux également très intéressante, notamment quant aux espaces de liaison verts et qui vont dans le sens de cette initiative. Il pense qu'il faudra auditionner les communes, car elles sont concernées. L'initiative ne concernait que les villes,

mais la problématique des îlots de chaleur doit se régler sur l'ensemble du canton. Par ailleurs, ils ont certes une année devant eux, mais il y a des élections dans l'intervalle. Le planning devrait en tenir compte. Il y a aussi la capacité de la commission à engager ces travaux, et celle du département à leur présenter cette proposition et, dans un deuxième temps, peut-être leur parler du projet d'agglomération 4. Il pense que, s'il y a une vraie volonté politique au sein de cette commission d'engager ces travaux, ils peuvent le faire avant les élections.

M. Fournier indique qu'au plus tard le 8 octobre 2023, le contreprojet doit être voté en plénière du Grand Conseil. Le PL climat devrait être finalisé et adopté par le Conseil d'Etat en novembre 2022. La version compacte qui pourrait être opposée à l'initiative est là, mais n'a pas encore été validée par le Conseil d'Etat. Ils peuvent potentiellement aller assez rapidement. Dans les grandes lignes, cette version compte deux articles : un sur l'arborisation et un sur la mobilité. Celui sur l'arborisation présente d'ici à 2030 des objectifs de 24% de taux de canopée. S'agissant de la mobilité, c'est un condensé des PL d'investissement qui ont été ou seront présentés au parlement, avec 175 km d'aménagements cyclables et un certain nombre de km supplémentaires de lignes de transports collectifs.

Le président remarque que l'initiative demande d'agir sur les communes de plus de 10 000 habitants. La nouvelle proposition du département va au-delà des communes de 10 000 habitants.

M. Fournier le confirme. C'est une logique cantonale et non plus de communes. Les objectifs de l'initiative paraissent trop ambitieux pour être réalisés d'ici à 2030, alors que les objectifs proposés dans ces nouveaux articles paraissent atteignables.

Un député (S) comprend que l'aspect quantitatif n'inclut pas la dimension de transfert.

M. Fournier confirme que le paradigme choisi est différent de celui des initiants.

Le député (S) indique que, considérant ceci et le fait que cela ne correspond pas aux contreprojets proposés ailleurs en Suisse, il est beaucoup plus sceptique sur la capacité à trouver un contreprojet. En réalité, le département a pris les dimensions des projets genevois sous l'angle canopée et l'angle mobilité douce, et les sortent du PL climat pour les opposer comme contreprojet, mais sans dimension de transfert de l'espace public.

M. Fournier répond que l'atteinte de ces objectifs implique forcément un transfert de l'espace public, car il faut de la place pour pouvoir réaliser 24% de taux de canopée et construire les différentes infrastructures de transport.

Le député (S) observe que ce n'est pas nécessairement le cas. Les deux axes de l'initiative sont la réallocation de l'espace public et la lutte contre les émissions de CO<sub>2</sub> TIM à la source. Quand on parle de quantitatif, on ne peut pas se contenter de la dimension m<sup>2</sup> ou m<sup>3</sup> pour la canopée et la mobilité douce, on a aussi besoin de la dimension de lutte contre les émissions à la source, à travers le transfert de voirie vers la mobilité douce et les espaces verts. Il y aurait entrée en matière s'il y a aussi cette dimension quantitative là.

Une députée (PLR) pense qu'il faut que le Conseil d'Etat se prononce là-dessus et que le texte leur soit transmis.

M. Fournier indique que l'idée était d'entendre la commission ce soir pour voir s'il y avait un intérêt. Il voit qu'il y a potentiellement un intérêt. Les choses peuvent aller assez rapidement, d'ici deux à trois semaines.

Le président propose de suspendre les travaux en attendant la validation par le Conseil d'Etat. M. Fournier contactera la secrétaire de la commission quand les choses seront prêtes. Il rappelle que la commission peut tout à fait, à la fin de ses travaux, renoncer à un contreprojet s'il n'y a pas de majorité. Dans ce cas-là, les articles proposés ne seront pas perdus, ils pourront être intégrés ailleurs selon le souhait du Conseil d'Etat.

La députée (PLR) revient sur la question de l'intérêt de la commission : elle précise qu'il n'y a en tout cas pas un désintérêt, mais la commission a besoin de savoir en quoi consiste cette loi.

M. Fournier ajoute qu'ils ont pensé qu'il serait intéressant que la commission ait entre les mains le projet de loi climat, qui sera adopté en novembre par le Conseil d'Etat. Il propose que ce dernier adopte le PL climat à l'intention du Grand Conseil et de venir en parallèle avec le potentiel PL évoqué ce soir, pour que la commission ait les deux textes sur la table et une vision d'ensemble.

Le président trouve que ce serait en effet une bonne chose. Il faudrait que le Conseil d'Etat accepte de venir ici sans avoir formellement déposé le PL climat, ou qu'il le renvoie à cette commission.

Un député (LC) indique qu'il n'y a pas besoin que ce soit avant le dépôt : la commission travaille sur le sujet et peut avoir la présentation du PL dans ce cadre-là.

Le président remarque que si la commission a la présentation du projet et décide de le prendre comme contreprojet, alors que la commission de l'environnement s'est déjà saisie du projet et le traite en parallèle, cela pose des problèmes.

M. Fournier indique que le projet de loi sera probablement renvoyé à la commission de l'environnement. Dans le cadre de l'IN 182, le département présentera les PL climat et le PL compact. Si la commission d'aménagement estime que le PL climat ferait un bon contreprojet, il faudrait une discussion au Bureau pour que soit l'IN 182 passe à l'environnement, soit le PL climat passe à l'aménagement.

Le président craint que cela complique les choses dans le cas où la commission de l'environnement ne souhaite pas se dessaisir du projet.

Un députée (S) a une question concernant le fait de sortir deux objets législatifs du PL climat. Il se demande dans quelle mesure c'est raisonnable, car il n'est pas exclu qu'un contreprojet n'arrive pas à voir le jour et on se retrouverait donc avec deux composantes, qui étaient il y a peu encore présentées comme au cœur du dispositif, qui se retrouveraient sur le bas-côté.

M. Fournier explique que l'approche initiale était que le PL climat était générique et posait des principes, mais ne rentrait pas forcément vraiment dans le quantitatif. Dans l'idée de le présenter comme potentiel contreprojet, suite à l'audition de juin, ils ont retravaillé les articles mobilité et arborisation en y mettant des éléments quantitatifs. Le second contreprojet compact reprend ces deux articles rendus quantitatifs, qui sont extraits du PL climat. Le PL climat reprend donc son cadre de base, qui était un projet de loi-cadre avec pas forcément d'éléments quantitatifs. Selon lui, ces options peuvent se combiner tout à fait : elles ne s'annulent pas et sont réversibles.

### **Présentation du contreprojet par le département le 16 novembre 2022**

- *M. Jérôme Savary, secrétaire général adjoint, DT*
- *M. André Baud, chef du secteur arbres de l'office cantonal de l'agriculture et de la nature (OCAN), DT*
- *M. David Favre, directeur général de l'office cantonal des transports (OCT), DI*
- *M. Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint, DI*

M. Fournier rappelle qu'au début de l'été, M. Savary et lui-même avaient présenté l'idée du Conseil d'Etat en matière de contreprojet, qui aurait pu prendre la forme du projet de loi climat sur lequel le Conseil d'Etat est actuellement en train de travailler. Le 22 septembre en plénière, ils ont entendu qu'une majorité des partis représentés dans l'hémicycle souhaitait un contreprojet, mais que la piste proposée n'était pas forcément l'option privilégiée. Ainsi, il est venu présenter en octobre une nouvelle piste : un contreprojet compact, avec 2 articles : un avec des objectifs ambitieux en

matière de végétalisation et un avec des objectifs ambitieux en matière de mobilité. Le Conseil d'Etat a adopté un avant-projet de contreprojet, avec l'idée d'avoir une base de travail pour que la commission puisse avancer dans le traitement du contreprojet. Le Conseil d'Etat n'adopte pas formellement un contreprojet. Ce contreprojet est en adéquation avec les objectifs du plan climat cantonal, dans un souci de cohérence. Il a la volonté d'être un miroir avec l'IN 182, qui se focalise sur les aspects de mobilité et de végétalisation, avec une volonté de la part de la commission d'avoir des objectifs quantitatifs bien précis et une échéance temporelle. Il y a une corrélation avec les PL d'investissement adoptés par le Conseil d'Etat ou en voie de l'être, comme le PL 13061 (axes forts vélos), qui sera de retour devant la plénière lors de la prochaine séance du Grand Conseil, et le PL 13192 (extension du réseau de transports collectifs), qui a été adopté par le Conseil d'Etat très récemment et renvoyé à la commission des travaux.

M. Savary commence par évoquer l'axe végétalisation. La proposition est de se donner des objectifs nouveaux en termes de végétalisation et d'accroissement du taux de canopée. Aujourd'hui, ce taux est d'environ 21% en milieu urbain. L'objectif est de passer à 24% en dix ans. C'est un intermédiaire pour arriver à une vision à un horizon plus lointain (2050-2070) d'un taux de canopée de 30%. Cette idée d'accroître l'arborisation serait suivie au stade d'une stratégie d'arborisation, qui a été présentée à la commission il y a quelque temps. M. Baud pourra les renseigner sur la manière dont ils travaillent maintenant sur la capacité à mettre en œuvre l'accroissement significatif du nombre d'arbres dans l'aire urbaine, en particulier sur les voies de circulation, qui sont spécifiquement visées par l'initiative. Pour y parvenir, il faut faire des projets avec les communes et également les privés sur certaines parcelles. Il faut aussi d'autre part accroître les moyens financiers : 24% de canopée représente environ 85 000 arbres supplémentaires à planter sur l'aire urbaine genevoise.

Le Conseil d'Etat a déjà inscrit dans sa planification financière un montant de 300 millions de francs sur dix ans pour financer ces nouveaux arbres. Ce ne sont pas les arbres eux-mêmes qui constituent la part la plus importante de ce montant, mais bien les travaux d'aménagement qui viennent accompagner la plantation. Il faut penser à la complémentarité avec le travail des communes, car ils vont se retrouver en grande partie sur des voies de communication communales. Ce sera aux communes de faire ces travaux et de les financer, mais ils savent déjà qu'un certain nombre de tronçons nécessiteront de déplacer des réseaux souterrains, notamment SIG, ce qui amène des coûts supplémentaires. Dans ces cas, les 300 millions de francs

permettraient d'avoir des moyens significatifs supplémentaires pour atteindre les 24% en dix ans.

M. Fournier présente l'axe de la mobilité. Le plan climat cantonal prévoit une diminution de 40% des prestations kilométriques du transport individuel motorisé (TIM) d'ici 2030. La réflexion est que, sur 10 voitures qui roulent aujourd'hui, il ne devrait y en avoir plus que 6 en 2030, avec l'équivalent d'une voiture reporté sur la marche, d'une deuxième sur le vélo, d'une troisième sur les transports collectifs, et d'une dernière qui ne se déplacerait plus, en lien avec l'évolution des technologies, le développement du télétravail, etc. Le choix qui a été fait est de se focaliser sur les questions du vélo et des transports collectifs. Le PL 13061 prévoit 20 millions de francs pour l'étude de 12 axes forts vélos, qui représentent 175 kilomètres d'aménagements cyclables continus, sécurisés et directs. L'idée est que le contreprojet prévoit un engagement fort de la part du Conseil d'Etat à voir se réaliser ces 175 km d'ici 2030. Ces axes s'inscrivent en complément du réseau cyclable actuel et en devenir et des voies vertes, qui ont un usage légèrement différent. S'agissant du volet des transports collectifs, l'extension du réseau tramway est en bonne voie : deux projets avancent assez rapidement, le projet du tram qui relie la ZIPLO à Saint-Julien, et le tram Nations-Grand-Saconnex, dont le chantier démarrera quand la route des Nations sera terminée.

Le Conseil d'Etat a déposé le PL 13192, qui prévoit 25 millions de francs d'étude pour une extension du réseau tramway, avec l'idée de construire deux nouvelles lignes de ceinture : une ligne de petite ceinture qui relierait Nations, Sécheron et les Eaux-Vives, et une de moyenne ceinture qui reprendrait dans les grandes lignes l'itinéraire de la ceinture urbaine (Nations, Châtelaine, Lancy, Carouge). L'engagement serait de réaliser une de ces deux lignes d'ici 2030. En complément, il y aurait 22 km de nouvelles lignes de BHNS : le BHNS Genève-Vernier-ZIMEYSA, le BHNS Veyrier-Carouge et d'autres lignes qui pourraient être développées par la suite. L'idée est d'avoir un engagement du Conseil d'Etat sur la réalisation d'un certain nombre de kilomètres d'infrastructures en lien avec les transports collectifs et les vélos. En conclusion, l'idée est de mettre en œuvre des projets d'importance orientés principalement sur les voiries cantonales et communales existantes, soit dans le même esprit que l'IN 182. Ce sont des projets étalés sur l'ensemble du canton et même sur le Grand Genève, contrairement à l'initiative qui se focalise sur les communes de plus de 10 000 habitants. Il y a une volonté claire d'afficher des objectifs ambitieux qui s'inscrivent dans un temps relativement court (10 ans pour des projets d'infrastructures c'est un chiffre ambitieux). Cette proposition amène des

solutions de financement crédibles et complétées par la Confédération (projet d'agglomération).

Un député (Ve) apprécie qu'ils soient revenus avec une deuxième proposition, étant donné que la proposition initiale convainquait peu de monde. Il trouve que l'initiative a deux grandes qualités : celle d'un rythme à tenir en termes de pourcentage dans une temporalité donnée, et celle d'une végétalisation et d'une mobilité alternative qui se réalisent sur un espace qui est pris sur un espace actuellement dévolu à la voiture. Cela lui fait se poser la question de la comparaison entre leur proposition et celle de l'initiative. Il demande pourquoi ils ont fixé 24% d'arborisation, en quoi c'est le bon chiffre, et s'il correspond à une ambition similaire à celle de l'initiative. Il demande ce qui se passe si les 24% sont atteints autrement qu'en mettant des arbres sur la voirie, qui est pourtant là où il y a de la surchauffe. Concernant la mobilité douce, il demande si leur proposition a les mêmes ordres de grandeur que l'initiative en termes d'ambitions spatiales.

M. Baud répond que les 24% sont obtenus en calculant à partir de l'espace rempli par la végétation et ce qu'il faudrait avec le temps en considérant le temps de développement d'un végétal. Il y a une croissance de 10 à 20 cm par année. C'est ce qui permet d'arriver mathématiquement à ces 24%. Ils travaillent avec du vivant, donc ils ne maîtrisent pas tout.

Le député (Ve) demande si les 24% correspondent à l'espace demandé par l'initiative en termes de mètres carrés, s'ils sont ce qui est jugé faisable ou si c'est juste le point intermédiaire en 2030 pour atteindre par la suite les 30%.

M. Savary répond que les 24% sont sur le chemin pour atteindre les 30 et ce qui leur semble faisable en dix ans. Une estimation a été faite sur la base de l'initiative : 1% sur 10 ans équivaut à 700 000 m<sup>2</sup>. Ils n'ont pas fait de calcul pour voir quelle est la traduction de ce qui est proposé, mais un arbre a besoin d'au minimum 9 m<sup>2</sup> au sol. Si on prend une base de 10 m<sup>2</sup>, et un taux de 85 000 arbres, on peut faire le calcul de l'impact en mètres carrés en termes de végétalisation, auxquels il faudrait ajouter l'impact en mobilité douce et transports collectifs. La proposition qui est faite est ambitieuse et très significative en termes de réaménagement de l'espace urbain. Concernant la végétalisation ailleurs que sur la voirie, il souligne que l'art. 1 précise : « notamment par le biais de l'aménagement de l'espace public » ; il y a une injonction explicite pour faire ces projets sur l'espace public. Cela devrait permettre d'éviter d'oublier l'origine de l'initiative.

M. Fournier ajoute qu'ils n'ont à ce stade pas pu évaluer en mètres carrés ce que représentent ces éléments, dans la mesure où ils ont présenté des

crédits d'études : la dimension claire des projets n'est pas encore totalement acquise. L'approche a toujours été que le mètre carré de voirie à convertir n'était pas forcément un idéal : le Conseil d'Etat a déterminé un certain nombre d'objectifs, notamment la neutralité carbone à 2050 et une réduction importante à 2030. Ils estiment qu'en réalisant les infrastructures de mobilité qu'ils ont présentées, ils peuvent attendre légitimement que les objectifs en matière de mobilité soient atteints. L'approche du Conseil d'Etat porte davantage sur les kilomètres d'infrastructures à réaliser, l'approche de l'initiative porte sur des mètres carrés, mais ils s'y retrouvent sur l'objectif à terme de la neutralité carbone.

M. Favre précise que, de facto, ces réalisations vont se faire sur des emprises pour la plupart existantes, ce qui correspond à l'état d'esprit de l'initiative. Sur les 175 km d'aménagements mobilité douce, les 100 km d'axes forts seront pris sur les voiries existantes. Concernant les transports publics, ce seront des transports publics majeurs, hautement qualitatifs, avec des projets en cours de conception voire de réalisation, qui ont une extrême qualité paysagère et de verdure anti-îlots de chaleur. Cela va peut-être même plus loin que l'initiative, qui misait beaucoup sur des aménagements tactiques.

Le député (Ve) demande quel serait l'indicateur concernant la mobilité.

M. Fournier répond que ce serait les kilomètres, avec 40% de diminution du TIM en 2030, qui se traduit par la réalisation des infrastructures qui sont listées dans l'avant-projet de contreprojet.

Le député (Ve) comprend qu'il s'agit de la réalisation du linéaire dans le temps imparti.

Un député (S) évoque l'embarras initial sur le plan politique, portant sur le fait de ne pas prendre à la lettre l'axe fort en termes sociétaux du transfert du domaine public. Un pas important a été réalisé par leurs services depuis la première proposition, et il les en remercie. Il lui semble qu'un pas supplémentaire aurait dû être fait pour convaincre plus largement. Il va poser ses questions sur la base des trois articles. Concernant l'art. 1 et sa phrase de fin « notamment par le biais de l'aménagement de l'espace public », il pense qu'en tant que contreprojet à l'IN 182, il devrait y avoir « en particulier » à la place de « notamment ». De plus, il faudrait aussi préciser « en particulier au sein des villes », car il s'agit du cœur de l'initiative, à savoir l'enjeu des îlots de chaleur. A ses yeux, il faudrait aussi y intégrer la dimension chiffrée, même approximativement, de transfert du domaine public. A son sens, l'originalité et la raison d'être de l'initiative sont qu'il y a une dimension

défensive, pour se protéger de la chaleur grâce à l'arborisation, mais aussi offensive, en diminuant les sources d'émission de CO<sub>2</sub> sous l'angle du TIM.

L'art. 2 a une rédaction plus fidèle à l'initiative, car il n'est pas question d'une arborisation sur l'ensemble du territoire, mais d'une stratégie d'arborisation en milieu urbain. Il faudrait ajouter un chiffrage du transfert du domaine public à réaliser ; si l'arborisation se réalise seulement sur le domaine privé, c'est évidemment positif, mais cela ne concerne pas les principaux îlots de chaleur. Il a le sentiment que ce passage de 21% à 24% va de fait se réaliser en grande partie sur le domaine public, mais il serait intéressé par un chiffrage, même approximatif, du nombre de mètres carrés de domaine public ainsi réalloué à l'arborisation. Concernant l'art. 3, les dimensions sont plus éloignées du cœur de l'initiative. C'est un article de mobilité générique, qui aurait sa raison d'être dans le contexte général de l'urgence climatique, mais le raccord avec l'initiative est à ses yeux beaucoup plus abstrait. Sur un certain nombre de projets vélos ou trams, on s'éloigne vraisemblablement des centres urbains. Il aurait la même requête de chiffrage en ce qui concerne les villes.

M. Fournier répond, pour l'art. 1 et la question du « notamment » ou « en particulier », que la vision initiale du Conseil d'Etat pour ce contreprojet est que le climat urbain et la lutte contre les îlots de chaleur ne passent pas uniquement par la végétalisation et la mobilité, mais s'inscrivent dans un cadre plus large, avec l'assainissement énergétique des bâtiments. Le Conseil d'Etat vient de déposer un projet de loi d'un milliard d'investissements pour assainir l'ensemble du parc immobilier de l'Etat de Genève. Il y a vraiment une volonté d'avoir une approche qui s'inscrit sur un plan large. Le canton protège la population des impacts du changement climatique, notamment par le biais de l'aménagement de l'espace public, mais pas seulement. C'est une conjonction de facteurs qui permettent d'atteindre les objectifs.

M. Savary ajoute qu'ils pourraient imaginer une rédaction qui reprendrait cette idée tout en étant compatible avec l'objectif, avec un alinéa qui préciserait qu'ils veulent faire en particulier des projets sur l'espace public. Concernant le transfert, il ne s'agit pas d'un transfert de propriété, mais d'une réallocation du domaine public. Avec les kilomètres supplémentaires de mobilité douce et de transports publics, il y aura de toute façon un transfert sous cet angle-là. Il s'agit bien d'augmenter la part du domaine public affectée à la mobilité douce et aux transports publics. S'agissant de la végétalisation sur le domaine public ou privé, ils peuvent aussi imaginer donner une indication. Si la commission souhaite effectivement donner une précision sur ce que représente cet objectif de 24%, il lui semble que c'est imaginable et que cela ne contrevient pas aux objectifs.

M. Fournier revient au commentaire sur l'art. 3. Il précise qu'il s'agit d'une base de travail que le Conseil d'Etat juge en adéquation et s'inscrivant en cohérence avec la politique de mobilité et les futurs projets envisagés. La réflexion est de s'engager sur des projets qui sont réalistes à l'horizon 2030. L'approche ne porte pas sur l'intérêt de la conversion d'un mètre carré pour un mètre carré, mais plutôt sur une réflexion en termes de kilomètres d'infrastructures. Puisqu'ils s'appuient sur des projets qui sont ou seront en cours d'étude, il est compliqué d'évaluer des mètres carrés à ce stade. Ils peuvent cependant essayer de prendre une moyenne sur les derniers projets d'infrastructures qui ont été réalisés, avec l'espace en mètres carrés qu'implique la réalisation d'un kilomètre de tram, et tenter une opération de la sorte, même si elle comprend certaines limites.

Le député (S) précise qu'il n'a pas dit que l'article 3 manquait d'ambition. Le problème de cet article est sa traduction comme contreprojet direct à l'initiative. Si l'art. 3 se focalisait sur des mètres carrés, où ils font par exemple ce qui ressort par projet de l'environnement urbain et de réallocation du domaine public, au TIM, aux mobilités douces et aux transports publics, l'ambition est moins grande, mais l'art. 3 serait beaucoup plus ciselé comme réponse à l'initiative.

Un député (EAG) explique qu'il a dernièrement visité des immeubles des années 60 près de Bordeaux, où ils ont mis des balcons autoportants, isolé les bâtiments, supprimé les chauffages, supprimé les voitures en surface pour les mettre en sous-sol et planté des arbres devant les immeubles. Ainsi, les gens peuvent sortir l'été et vivre correctement avec des îlots de fraîcheur. Il cite l'exemple du boulevard Carl-Vogt, où il y a un îlot de chaleur, des voitures, un parking vide, des arbres. S'il colle leur proposition sur ce boulevard, il n'a pas le sentiment que ce boulevard sera considéré comme étant à changer, car ils ne vont pas mettre les voitures dans le parking en sous-sol, ni supprimer des places de parking en surface. Des arbres seront plantés, mais il n'a pas le sentiment qu'ils le seront là où il faut. Il faudrait donc aller un peu plus loin, un peu plus concrètement pour initier cette stratégie proposée par l'initiative. Il demande quelles démarches concrètes leur proposition entend initier pour arriver à ce qu'il vient de décrire avec l'exemple de Bordeaux.

M. Savary répond qu'il est difficile de répondre pour le boulevard Carl-Vogt en tant que tel, car il faudrait faire un projet. C'est toute la différence entre l'approche de la mise en œuvre qui part du concret, et de l'initiative qui est plutôt mécanique et abstraite, qui semblait au Conseil d'Etat avoir le défaut de ne pas fixer d'objectif concret en termes de canopée, ni proposer de levier opérationnalisable comme le sont les projets de lois d'investissement. Il est clair qu'il faut se battre pour les projets, avec les

difficultés qu'on connaît d'avancer dans la réalisation, avec toutes les étapes, les différentes visions, etc. Ce n'est que comme cela qu'on peut changer la réalité. L'Etat a toute une série de projets de végétalisation et de mobilité assez impressionnants, que ce contreprojet permettrait d'accélérer.

M. Fournier ajoute qu'il ne faut pas compter sur la mobilité pour diminuer les îlots de chaleur, mais plutôt sur l'arborisation et la qualité au service des projets de mobilité qui sont réalisés. L'approche est de considérer la question des mètres carrés traduite en quantité d'arbres, et pour la mobilité davantage sur le nombre de km à fournir pour avoir des infrastructures capables d'assurer un transfert modal qui permettra à terme d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de carbone fixés par le Conseil d'Etat.

M. Favre indique que si la Ville arrive avec un projet sur Carl-Vogt un peu travaillé, pour enlever les places de voiture, les compenser ou utiliser les exceptions de la LMCE, baisser la vitesse et planter des arbres, il n'y a aucune raison que le projet soit rejeté.

Le député (EAG) demande si leur proposition favorisera et invitera les communes à faire effectivement cela. Au boulevard Carl-Vogt, on pourrait mettre le double voire le triple d'arbres tout au long du boulevard, et mettre les places de parking dans le parking sous l'université.

M. Baud explique qu'il y a les outils organisationnels, comme la stratégie d'arborisation qui donne une vision globale et permet de documenter la situation, mais à un moment donné, il faut aller sur le terrain. Chaque situation doit être analysée dans son détail. Il y a des discussions en cours avec la Ville, qui reprend ce travail et analyse son territoire pour mettre en place une stratégie d'arborisation. Il y a une vision globale, mais aussi des zooms sur différents secteurs pour voir ce que cela signifie en termes d'organisation de l'espace. Il faut se demander comment on répartit l'espace, tant au-dessus qu'en dessous, pour qu'il réponde aux différentes fonctions attendues, mais aussi pour qu'il y ait de la place pour les racines et les réseaux.

Une députée (Ve) demande si les kilomètres de voies cyclables à créer ne risquent pas d'amener à un bilan avec encore plus de bitume qu'à l'origine.

M. Fournier répond qu'au début de l'art. 3, il est précisé que cela serait réalisé prioritairement sur le domaine routier cantonal et communal existant. Il ne peut pas garantir que ce sera 100% le cas, car il y a des incertitudes qu'il s'agira d'étudier dans le cadre des crédits qui seront potentiellement votés par le Grand Conseil, mais l'intention est de réaffecter de la voirie existante.

La députée (Ve) demande s'ils ont déjà fait une projection de faisabilité en termes de type d'arborisation pour pouvoir réaliser leurs objectifs.

M. Baud répond que le choix des végétaux est un élément essentiel de la stratégie. Il va y avoir une réflexion en termes de choix de plante, de là où on la met, de l'espace aérien et dans le sol, de service écosystémique attendu, etc. En fonction de cela, il y a toute une possibilité de choix de plante, mais il faut 30 à 40 m de hauteur pour atteindre l'objectif fixé. Dans chaque rue, des objectifs doivent être fixés. En plus des îlots de chaleur, il faut aussi se soucier de l'écosystème, de manière à ne pas perdre tous les acquis. L'élément premier est de répondre aux îlots de chaleur, mais il y a aussi l'articulation entre les végétaux. Par ailleurs, d'autres articulations que les arbres en alignement sont possibles, par exemple avec des arbres qui vont se développer comme l'arbre sur la place du Cirque, avec une grande envergure. Dans un tel cas, il n'y a pas besoin de mettre des arbres tous les 15 m. Cette typologie est très importante en amont du projet, pour savoir ce qu'il est possible de faire.

Un député (LC) trouve que la question du député (EAG) concernant le boulevard Carl-Vogt est intéressante. Il propose d'auditionner M. Gomez pour savoir ce que la Ville va faire à cet endroit, mais demande aussi ce que le canton pense qu'il faudrait réaliser sur ce territoire qui n'est pas le sien. S'agissant des voiries, elles sont là pour répondre à plusieurs choses. D'abord, il y a les personnes en situation de handicap qui doivent pouvoir se déplacer en voiture. Il y a aussi les entreprises de service, qui doivent pouvoir faire leur travail de manière bénéfique et faire des livraisons dans des délais. La Ville est propriétaire d'un grand nombre de places en sous-sol qui ne sont pas utilisées. On a essayé de mettre ces places à disposition de la population, mais c'est impossible car la Ville ne souhaite pas le faire. Il y a toute une problématique autour de ces places de parking. La Ville et sa fondation ont 135 millions d'actifs ; il se demande combien de places de parking en sous-sol sont non occupées parmi ces actifs. La Ville de Carouge compte 235 millions d'actifs ; la même question se pose. Par ailleurs, il remercie le département pour le travail réalisé sur les routes de campagne. Ce sont des secteurs intéressants où ils ont planté beaucoup d'arbres. Il demande combien d'arbres ils ont plantés par année sur les routes du domaine public cantonal. Enfin, il demande ce qui va être fait pour mieux identifier les îlots de chaleur et pour y répondre. Il faudrait une fiche thématique qui traite des îlots de chaleur dans chaque plan directeur communal, afin que chaque commune se sente concernée par la problématique.

M. Fournier répond, concernant les parkings, que le DI a un échange régulier avec la gérance immobilière municipale, avec l'idée de valoriser ses parkings et d'appliquer par analogie avec la politique de l'Etat les mêmes critères d'attribution des places. A l'heure actuelle, il y a encore des

pendulaires qui peuvent stationner dans les parkings de la GIM, ce qui, aux yeux du DI, n'est pas souhaitable. La volonté est qu'un travail soit fait sur la nature de l'occupation des places mises à disposition par la GIM, et qu'il y ait des partenariats avec la Fondation des parkings, pour ouvrir les parkings. Ceux-ci sont souvent étroitement connectés avec des habitations, donc il y a des enjeux d'aménagement de ces parkings, pour sécuriser l'accès aux logements, ouvrir les barrières, etc. Il y a une certaine frilosité de la Ville à consentir à ces aménagements. La volonté de trouver des solutions est là, mais cela prend du temps. La Ville de Genève reste souveraine sur ses parkings, et il faut qu'il y ait aussi une volonté politique de sa part à elle.

M. Baud explique, concernant le boulevard Carl-Vogt, que la Ville a entrepris de confier des mandats pour analyser ce que cela impliquait d'avoir une stratégie d'arborisation. Dans le cadre de ce travail, l'ensemble de la Ville de Genève est étudié. Des zooms seront faits et il sera intéressant de voir ce qui est issu du travail des mandataires. Le canton est intéressé de voir comment les choses sont traduites au niveau de la collectivité, comment la stratégie est reprise et comment les éléments seront appliqués au niveau du terrain. Il faut attendre le résultat de cela pour le boulevard Carl-Vogt. Concernant les îlots de chaleur, dans la révision en cours des PDCOM, on voit que des cartes apparaissent souvent et montrent les zones rouges concernées par les îlots de chaleur. Cette appréciation-là se trouve donc dans les plans communaux, en particulier des communes très exposées. Il y a toutefois quand même une préoccupation dans les centres des villages, où il peut aussi y avoir des îlots de chaleur. Sur le SITG, une cartographie indique cela : toute personne peut avoir une indication sur ce sujet-là.

Le député (LC) remarque qu'il faut que des mesures soient prises pour les communes à cet égard. Il en va de même pour la problématique des voiries et des places de stationnement : il y a un véritable potentiel de mise à disposition de places de parking. Il trouve dommageable pour les citoyens, notamment les gens qui font du service, de ne pas pouvoir accéder à ces places. Ce n'est pas une question d'argent : il y a 1,69 milliard d'actifs dans l'ensemble des fondations communales, avec 189 millions de fonds propres et 400 millions d'augmentation de fortune, car c'est de l'argent qui a été thésaurisé. Une fondation communale n'est pas là pour thésauriser, mais pour mettre à disposition de sa population des logements, des zones industrielles et artisanales abordables. Les moyens sont aussi là, l'Etat ne peut pas toujours arriver avec des subventions.

M. Baud ajoute, s'agissant du nombre d'arbres plantés, qu'il est difficile de parler de nombre d'arbres, car l'OCAN suit par exemple les questions de compensation en cas d'abattage, mais, après, chacun est libre de planter et

d'arboriser. C'est la dynamique qu'ils souhaitent. Il y a aussi un souhait de renforcer l'inventaire cantonal des arbres pour le rendre plus visible et plus performant, avec une couverture plus large. Cela permettra de voir l'évolution au fil des années et de voir s'ils atteignent les pourcentages de canopée ou non, etc.

Une députée (MCG) revient sur le début de leur présentation : elle comprend qu'ils souhaitent supprimer 40% des véhicules privés à Genève et les remplacer par 10% de vélos et 10% de transports publics.

M. Fournier explique que l'idée n'est pas de supprimer 40% des véhicules, mais 40% des déplacements. On n'attaque pas la possession d'une voiture, mais on met en avant des alternatives pour que les gens fassent leurs déplacements pas seulement avec leur voiture. Il est en effet question de 10% de report sur les vélos, 10% sur les transports collectifs, 10% sur la marche et 10% de mobilité qui disparaîtrait d'elle-même, avec les nouvelles technologies et le télétravail qui implique moins de déplacements.

La députée (MCG) estime que cela ne répond pas à l'initiative. Selon elle, vouloir que les gens ne bougent pas revient à les mettre dans une tombe avant l'heure. Elle est surprise par cette façon de voir les choses. Quant au fait qu'ils veulent limiter les déplacements et les transférer notamment sur les transports publics, elle remarque que la plupart du temps, cela prend 3 à 4 fois plus de temps d'y aller en transports publics que d'y aller en voiture.

M. Fournier répond que c'est précisément la raison des infrastructures planifiées en termes de mobilité : il s'agit de rendre le vélo et les transports collectifs plus attractifs et de rivaliser avec l'attractivité de la voiture pour que les personnes qui ont un besoin impératif d'utiliser une voiture, comme les personnes à mobilité réduite, les professionnels, etc., puissent continuer à utiliser leur voiture. Le Grand Conseil a adopté quasiment à l'unanimité une motion demandant au Conseil d'Etat d'adopter un plan climat et d'aller vers la neutralité carbone. Ils estiment que, pour cela, il faut réduire le nombre de déplacements et, derrière, offrir un certain nombre d'alternatives aux gens.

La députée (MCG) trouve que cela va trop loin. Elle estime que cela gâche la vie des gens à Genève, alors qu'il y a des endroits dans le monde où la pollution est bien plus grave et élevée qu'ici.

Le président comprend que les 175 km d'aménagements supplémentaires de mobilité douce qui sont prévus vont se faire au détriment du TIM, et non en complément de celui-ci.

M. Fournier répond que, dans la mesure où l'idée est d'utiliser prioritairement le domaine routier cantonal ou communal, il y aura besoin de prendre de la place. Ce ne sera pas forcément en supprimant des voiries au

TIM, mais potentiellement en utilisant des espaces de stationnement ou d'autres espaces qui permettront de réaliser ces infrastructures.

Le président demande quelle sera la date qui fait foi pour le calcul des 10 ans.

M. Fournier répond que, dans le plan directeur cantonal, l'horizon 2030 est fixé. Ici, dans le contreprojet, il est question de 10 ans, et ils partent du principe que c'est à compter de la date d'entrée en vigueur de la loi si elle est adoptée.

Le président comprend que ces mesures viendront s'ajouter à toutes celles qui pourraient intervenir avant la votation. Par exemple, ils ont appris l'existence d'une mesure visant la fermeture partielle de la rue de Lyon. Il demande si une telle mesure sera comptabilisée dans les kilomètres prévus du contreprojet, si elle est réalisée avant l'entrée en vigueur.

M. Favre répond qu'il y a une stratégie globale. En 10 ans, ils devraient réussir à faire les 175 km, mais ce sont des éléments qui sont encore en planification. Les trams sont en cours de réalisation pour certains, et tel est l'état d'esprit des choses.

Le président en conclut que l'esprit principal de l'initiative est conservé, à savoir la réduction des voiries existantes au profit de l'arborisation et de la mobilité douce.

M. Fournier répond que c'est le cas, mais avec des objectifs qui leur semblent beaucoup plus réalistes que ceux qui figurent dans l'initiative.

Le président évoque l'augmentation de la population. Il trouve dramatique que, comme l'a dit M. Kaufmann dans une audition, la population augmente, mais qu'on n'arrive pas à augmenter le nombre de nouveaux clients en transports publics. Il y a moins de 2% de nouveaux clients par année. Ces gens ne sont pas des personnes qui font le choix de laisser leur voiture pour prendre le bus, mais uniquement des nouveaux arrivants dans le canton. Lui-même trouve surprenant qu'on ne fasse rien pour améliorer la mobilité de ceux qui sont contraints d'utiliser la voiture, par exemple ceux qui travaillent de nuit, les personnes à mobilité réduite, etc. Plein de phénomènes font que certaines personnes auront toujours besoin d'utiliser un véhicule motorisé.

M. Fournier répond que c'est précisément l'idée d'offrir des solutions de mobilité alternative. Les personnes qui ont la possibilité de se déplacer autrement pourront le faire et, derrière, les routes se libéreront pour ceux qui en ont réellement besoin, que ce soit les entreprises ou les particuliers.

Le président observe que, si on ferme des routes ou supprime des voies, cela ne facilite pas la mobilité motorisée.

M. Favre précise qu'ils n'ont jamais dit qu'ils allaient supprimer sur toutes les voiries la possibilité de rouler en voiture. Il est question de prendre de la surface sur les places de parking ou les doubles voies. Par exemple, on prend une double voie pour faire une voie de bus et améliorer la vitesse commerciale pour éviter que, aux heures de pointe, les bus perdent 15 minutes. Il ne s'agit pas de piétonniser et d'enlever les voitures de Genève.

Le président remarque qu'il y aura tout de même des rues fermées à la circulation.

M. Favre répond que ce n'est pas le plan du Conseil d'Etat ; certes, il y aura des piétonnalisations à certains endroits, mais il ne s'agit pas de fermer les axes structurants de Genève. Ca ne peut pas être le cas, puisqu'un des credos est de favoriser le transport professionnel. Il ne s'agit donc pas du tout d'interdire le trafic motorisé.

Le président demande où l'espace sera pris pour faire de la végétalisation. Il y a de grandes minéralités qui se créent aujourd'hui, comme au terminus des Palettes ou à l'arrêt Bachet. Il demande pourquoi on n'axe pas l'arborisation sur ces espaces, et pourquoi ne pas l'axer aussi sur toutes les grandes places très minéralisées.

M. Baud répond que les enjeux sont effectivement de savoir comment aménager les espaces urbains et de créer des sols perméables, plantables, et qui répondent aux usages. La question est de savoir comment répartir l'assiette d'un espace à plusieurs usages. Il faut innover, être créatif, pour repenser la manière dont on reconstitue les sols urbains tout en gardant des sols vivants pour pouvoir arboriser. On ne peut pas juste mettre de la terre, en raison de la masse de personnes qu'il y a en ville. Il faut une structure portante. Des solutions existent, comme les systèmes de Stockholm, le terre-pierre, etc. Il y a actuellement toute une approche portée par l'OCEau pour valoriser l'eau pluviale, qui permettra d'assurer la vie au sol. Ils vont poursuivre les discussions avec les différents partenaires sur cette problématique.

M. Savary relève qu'il y a plusieurs solutions possibles. C'est à travers une stratégie spécifique dans chaque secteur qu'on peut trouver les moyens de répondre à cela. Dans les projets d'aménagement, qui font appel à une multitude d'acteurs, il n'y avait jusqu'à présent pas une personne responsable de la question des arbres. Aujourd'hui, il y a cet élément dès l'amont des projets. On arrive maintenant à mieux végétaliser dans l'espace collectif. Il

existe de très beaux exemples d'espaces urbains réaménagés. Par exemple, un journal genevois a fait un sondage sur les espaces publics, et le premier espace public qui est sorti largement devant les autres est celui de la gare de Champel, qui est très végétalisée. Cela répond à un souhait de la population.

Un député (MCG) revient sur les propos de M. Favre, disant qu'ils ne voulaient pas interdire les voitures de circuler ni empêcher les utilisateurs de prendre un véhicule motorisé. Il pense que cela est faux, parce qu'aujourd'hui, tout est fait pour bloquer le trafic motorisé. On met 1 heure 20 pour passer de la Vieille-Ville à La Praille. A Vernier, ils ont bloqué la route de Peney, alors que c'est un axe principal, pour mettre des autoroutes pour les piétons et les vélos, qui n'y vont jamais. Ils n'interdisent personne d'aller à tel ou tel endroit, mais ils font tout pour tout bloquer et tout ralentir. Il est impossible pour le TIM de circuler à Genève. Le MCG n'est pas d'accord avec ce type de politique et ce type de projets.

Une députée (MCG) explique qu'elle a habité plusieurs années à côté du plateau de Champel. C'était un endroit idyllique, un vrai espace de vie où on pouvait s'asseoir dans l'herbe. Avec la gare, les arbres centenaires ont été coupés, toute la nature a disparu, car les parties de nature sont dans des contenants en béton. Il n'y a plus un chien qui peut se promener, les étudiants ne viennent plus s'installer sur la pelouse. Elle trouve cela désolant. Elle se demande comment le résultat du sondage a pu être celui-ci, car elle trouve que cela ne correspond pas à la réalité du plaisir de vivre et de se promener dans la nature.

M. Savary répond que les personnes qui ont réalisé le sondage seront plus à même de répondre. Il peut être intéressant de creuser davantage pour savoir ce qui a motivé les réponses des personnes sondées. Il y a visiblement un besoin de voir la ville plus végétalisée.

M. Baud observe que tout l'enjeu est de savoir comment quitter la théorie, car tout le monde s'entend pour dire qu'il faut végétaliser, et aller vers le pragmatisme. C'est là qu'ils ont besoin d'outils et de bras de levier pour le faire.

Un député (S) revient sur les propos des députés (MCG) : la première dit que c'est trop lent de prendre les transports collectifs, alors que le deuxième dit que c'est en voiture qu'on met trop de temps pour se déplacer. Il rejoint le député MCG sur le fait qu'aux heures de pointe, la circulation en TIM est difficile. Il le rejoint moins sur l'analyse, car la surcharge de trafic est due au fait qu'il y a trop de voitures. La proposition du Conseil d'Etat est donc de donner des alternatives aux personnes qui ont la possibilité de faire autrement. Si toutes les personnes qui prennent actuellement le tram ou le

vélo prenaient la voiture, il faudrait encore plus de temps pour se déplacer. Pour toutes ces raisons, il pense qu'il faut soutenir l'intention de réduire les voitures inutiles et de permettre à d'autres modes d'accéder de manière confortable et sécuritaire au centre-ville et aux infrastructures.

Un député (PLR) répond à la députée (MCG) sur la question de l'aménagement de la gare de Champel. Il trouve qu'il s'agit d'une vraie amélioration en termes de vivre ensemble. Par rapport au no man's land qui était là avant, cette végétalisation recrée un lieu de vie et ce lieu est de très grande qualité. A ses yeux, c'est une vraie réussite et c'est typiquement le type de projet qu'il faut encourager. Une végétalisation accrue, notamment pour lutter contre les îlots de chaleur, va dans la bonne direction. Cela dit, compte tenu de la topographie de la ville en entonnoir, avec une convergence permanente de véhicules, la seule solution pour résoudre cela est une traversée du lac. C'est important de le répéter, car c'est un élément qui doit faire partie des solutions envisagées.

M. Fournier précise que la traversée du lac n'est pas enterrée, mais son horizon de réalisation envisagé est au-delà de 2030, c'est pourquoi le projet n'a pas été mentionné dans cette proposition de contreprojet.

Le député (MCG) répond au député (S) : sa collègue et lui-même ne parlent pas de la même chose. Elle parle de Champel, alors que lui parle de Vernier. Ce sont deux endroits différents. Il est faux de dire qu'il y a de plus en plus de voitures, car, au centre-ville, les gens font en sorte de ne plus avoir de voiture, car ils ne peuvent plus circuler et n'ont pas de place de stationnement. Pour les gens qui sont en périphérie de la ville et qui ont besoin d'une voiture, il est impossible de circuler, car on diminue les grosses artères et les places de parking pour libérer des espaces qui ne sont même pas utilisés par les piétons et les vélos. Le réaménagement de Cornavin va être une catastrophe : il y aura des bouchons partout.

Un député (S) précise qu'il n'a pas dit qu'il y avait de plus en plus de voitures.

Un député (LC) trouve le projet intéressant. Il constate qu'il y a souvent une vision passéiste ou nostalgique de Genève, en disant que c'était mieux avant, mais lui-même a le souvenir de rues invivables dans les années 90 qui sont devenues beaucoup plus agréables et belles, notamment grâce à l'aménagement des lignes de tram. Il s'enquiert de l'art. 3 et demande comment mettre en œuvre cette politique cantonale sur le réseau routier communal. Quand on entend les conseils administratifs, on sent une ouverture assez limitée. Il demande quels sont les moyens pour engager cette dynamique.

M. Fournier répond qu'il met le doigt sur un enjeu déterminant. Tous les projets d'infrastructures en cours de développement doivent se faire dans le cadre d'un comité de pilotage qui suppose une participation active des communes. C'est le cas en particulier avec la Ville de Genève : l'ensemble des axes routiers relèvent de la municipalité. Ce sont des enjeux complexes. La plupart des communes sont ou seront bientôt dotées de plans climat avec des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effets de serre à peu près similaires à ceux du canton. Les collectivités publiques vont se retrouver sur les objectifs à terme, et devraient se mettre d'accord sur les projets. Il est clair que c'est complexe, et ils vont continuer à travailler de manière très intense.

La députée (MCG) indique qu'elle se promenait plusieurs fois par jour sur le plateau de Champel, ce qui n'est plus possible aujourd'hui. C'est certes aménagé, mais il n'est plus possible de s'y promener. Concernant la durée des transports, la ligne du bus 1 a été modifiée, en supprimant 3 arrêts. Avant, elle prenait le bus tous les jours, et depuis cette suppression elle prend sa voiture. Elle trouve que leurs décisions rendent les transports beaucoup plus difficiles, et que l'Etat doit assumer quand il fait des erreurs de ce type.

Un député (S) demande si une coordination avec la LRTP va se faire.

M. Fournier répond que l'idée est d'abord de se mettre au clair sur le type d'infrastructures à bâtir et les nouvelles lignes à créer. Après, c'est le processus habituel, avec le déroulement du plan d'action des transports collectifs, qui découle de la LMCE, et les modifications qu'il faudra faire.

Le député (S) comprend que, s'ils adoptent ce projet, il faudra modifier d'autres lois connexes.

M. Fournier répond que ces lois seront de toute façon modifiées avec les nouvelles lignes de transport qui seront créées dans le cadre du PL 13192.

Le président indique que les auditionnés sont les bienvenus s'ils souhaitent assister aux travaux de la commission sur ce contreprojet. Ils seront en copie des convocations à chaque fois que cette initiative sera à l'ordre du jour. Il les remercie et les libère.

### **Discussion interne le 16 novembre 2023**

Le président demande si un député (S) a pris contact avec les initiants.

Le député (S) rappelle qu'il avait suggéré l'audition des initiants, et le président lui avait proposé de plutôt suggérer aux initiants de demander l'audition s'ils le souhaitaient, ce qu'il a fait. Le message a été reçu et il imagine que cela viendra prochainement. Cela dit, vu le sujet, il pense que la commission aurait la légitimité et la pertinence pour solliciter l'audition.

Le président observe que ce n'est pas d'usage de réauditionner les initiants, sauf s'ils le demandent.

Un député (EAG) observe que la commission doit se prononcer sur le principe d'entrer en matière sur cette proposition du Conseil d'Etat, de l'améliorer ou l'édulcorer, etc. Après, il y a aussi la clause du retrait. En fonction de ce pour quoi ils se seront déterminés, ils doivent recevoir les initiants pour savoir s'ils retirent ou non leur initiative en fonction du projet sur lequel la commission s'est accordée. Il propose que la commission se mette d'accord sur un projet de texte.

Le président note que la commission est d'accord de travailler sur la base de ce texte. Si les commissaires ont des amendements, il faut qu'ils les envoient, si possible avant la séance afin que les autres puissent en prendre connaissance. Il demande s'ils souhaitent réentendre les auditionnés.

Un député (PLR) répond par l'affirmative. Ils doivent dire s'ils retirent ou non leur initiative.

Le président observe qu'il ne peut pas transmettre comme ça le projet de contreprojet, qui n'est pas public. Il peut poser la question au sautier pour savoir s'il est autorisé à fournir ce document. Autrement, ils devront attendre la reddition du rapport pour savoir s'ils entendent ou non retirer leur initiative.

Le député (PLR) propose de demander au sautier et d'aviser la prochaine fois.

Un député (Ve) remarque qu'il y a, d'une part, la question de la prise de contact avec les initiants selon les modalités usuelles et, d'autre part, la question de savoir si on veut leur soumettre la proposition du Conseil d'Etat, ou s'ils les interrogeront une fois que la commission aura travaillé sur le contreprojet.

Le président pense que la pertinence veut qu'ils soient contactés uniquement lorsque les travaux sur le contreprojet seront terminés. Ils ne vont pas demander l'avis des initiants à chaque modification apportée en cours de route.

Un député (LC) entend qu'il faudra recevoir les initiants, mais pense qu'il faudra leur transmettre le texte et voir s'il y a un axe de travail qui est possible pour un retrait dès le départ. Par ailleurs, il pense qu'il serait intéressant de recevoir le Conseil administratif de la Ville de Genève, qui est concerné par cette initiative, et voir quels sont leurs plans et leur vision sur la problématique de la canopée.

Le président indique qu'il prendra contact avec M. Gomez et M<sup>me</sup> Perler, en l'absence d'opposition à cette proposition d'audition.

### **Suite des travaux le 23 novembre 2023**

Le président indique s'être renseigné et ne pas pouvoir envoyer l'avant-projet à quiconque puisqu'il n'est pas public. Si le département souhaite approcher les initiants et faire la démarche, lui-même, il en a le droit et le peut. Dans la pratique quand la commission se retrouve en présence d'un contreprojet, elle peut, de manière abstraite, approcher les initiants et leur dire en quoi consisterait le contreprojet sans entrer dans les détails, à la suite de quoi, les initiants peuvent donner leur position. Sinon, en principe, quand les rapports sont déposés, les initiants prennent connaissance des rapports et du contreprojet. Dans ce cadre-là, bien en amont de la votation, ils prennent leur décision et, si le contreprojet est adopté en votation populaire, ils retirent l'initiative.

M. Pauli indique que la commission l'a chargé d'examiner auprès de la direction juridique de la chancellerie deux questions : si l'avant-projet de loi peut être transmis par la commission aux initiants et jusqu'à quand l'initiative peut être retirée. Il demande avec qui le président s'est entretenu, car ils ont eu des réponses divergentes.

Le président indique s'être entretenu avec M. Koelliker. De plus, il attendait un retour de M. Savary.

M. Pauli indique avoir demandé à M. Savary qui a lui-même demandé à M. Mangilli, qui lui a dit le contraire. La chancellerie ne voit pas d'obstacle à ce que la commission transmette l'avant-projet en vue d'une discussion. Il faut simplement que ce soit une décision de la commission et non d'un seul député.

Le président indique que, du point de vue du Grand Conseil, ils ne peuvent divulguer les éléments des travaux de commission d'un texte qui n'est pas public, mais, puisque la chancellerie le permet, il prend note de son autorisation.

M. Pauli souhaite répondre à la deuxième question qui lui avait été posée, soit le délai qu'a une initiative pour être retirée. L'article 93 de la loi sur l'exercice des droits politiques (LEDP) indique à l'alinéa 1 :

« L'initiative peut être retirée en tout temps, mais au plus tard 30 jours après la publication ou l'affichage de la décision définitive du Grand Conseil ou du Conseil municipal sur sa prise en considération et l'adoption éventuellement d'un contreprojet. »

De ce fait, peut-être que, dans la pratique, s'ils se dirigeaient vers un contreprojet négocié avec les initiants, ils pourraient imaginer qu'il y ait plusieurs phases avant que le Conseil d'Etat dépose concrètement un contreprojet ; dans une première partie, il serait envisageable d'en discuter en commission. Le contreprojet peut aussi être déposé quand même et les gens seraient réauditionnés par la suite. Il souhaite rappeler qu'un délai court jusqu'au mois de juin.

Le président indique que les informations données par M. Pauli regroupent ce que disait M. Koelliker. Dans la pratique, une fois que l'initiative est votée par le Grand Conseil, avant la mise en votation populaire, si le contreprojet est accepté et que le comité de l'initiative est d'accord, l'initiative, passé le délai référendaire, pourrait être retirée pour ne pas partir en votation populaire. Le contreprojet pourrait, de ce fait, entrer en vigueur. Il ajoute que M. Savary suggérerait d'auditionner l'ACG, puisque le périmètre de l'initiative concerne l'ensemble des communes.

Un député (S) explique qu'à la commission fiscale, ils traitent deux initiatives avec deux contreprojets. Dans les deux cas, des débats politiques ont lieu dans le cadre de la commission et, à l'initiative du Conseil d'Etat, même en marge du cadre officiel, avec les initiants ou avec l'autre groupe. Il est peu optimiste sur la capacité de faire un contreprojet qui soit consensuel, mais s'ils veulent essayer, il faut mettre les éléments sur la table. De ce fait, il propose que la commission vote le principe de transmettre l'avant-projet de loi qui pourrait faire office de contreprojet aux intéressés, et d'auditionner les auteurs de l'initiative pour réagir sur le contreprojet et ensuite l'ACG.

Le président demande si la commission s'oppose à la proposition.

*Il n'y a pas d'opposition.*

M. Pauli ajoute que M. Savary proposait d'auditionner aussi la Ville de Genève.

Le président indique qu'ils ont déjà demandé une audition de la Ville en relation avec l'initiative, mais ils ne seront pas disponibles de suite.

Le député (S) rappelle qu'il faudra aussi leur transmettre l'avant-projet. De plus, il rappelle, puisque la Ville de Genève n'est pas rapidement disponible, que lorsque l'ACG est auditionnée un représentant de la Ville est toujours présent, ce qui peut être une façon de lier les deux.

Le président indique que l'ACG est en général aussi difficile à convoquer rapidement, mais il fera de son mieux.

## Audition du Comité Climat urbain le 14 décembre 2022

- *M. Marc Wuarin*
- *M<sup>me</sup> Odile Fioux*
- *M. Thibault Schneeberger*

Le président indique que la commission a souhaité avoir leur avis sur la perspective d'un contreprojet, et leur a ainsi transmis le document.

M. Schneeberger explique que l'article 1 du contreprojet donne l'objectif, qui est identique à l'IN 182. L'art. 2 évoque l'arborisation. L'initiative touche à la fois à la mobilité et aux espaces verts et arborés. Pour eux, l'arborisation n'est pas équivalente à ce qu'ils évoquent dans l'initiative, à savoir des espaces verts et arborés. Dans le premier alinéa de l'art. 2, il est question de milieu urbain et de zones urbaines les plus denses, ce qui est selon eux des définitions plus floues du périmètre d'action du texte par rapport à l'initiative, qui cite le territoire des communes de plus de 10 000 habitants. L'article parle de confort thermique ; l'initiative parle d'îlots de chaleur, qui est une notion plus scientifiquement établie que celle de confort thermique qui leur semble relativement vague. De plus, le contreprojet parle de taux de canopée, alors que l'initiative parle en mètres carrés d'espaces verts et arborés, ce qui est une notion plus large. L'art. 3 évoque de la mobilité sobre en carbone ; la question est de savoir si les voitures électriques sont incluses. Cela fait partie des solutions aux enjeux climatiques, mais ce n'est pas l'objet de l'IN 182, qui s'occupe de l'usage actuel de l'espace public. Dans la question de la mobilité, il y a des kilomètres d'aménagements supplémentaires de mobilité douce et de transports publics qui sont évoqués. Cependant, pour le comité, il y a un véritable problème à évoquer dans un contreprojet des éléments qui sont pour certains déjà votés, comme les axes forts vélos ou l'extension du tram. Il trouve dangereux et risqué de remettre ces éléments en votation.

Cela vaut aussi pour les voies vertes dont certaines sont en cours de réalisation comme à Carouge. Les voies vertes sont souvent de bons aménagements, mais à Carouge, on abat les arbres pour les construire, ce qui ne rentre pas dans le cadre de l'initiative qui vise à réallouer de l'espace affecté au TIM à de la végétation ou aux mobilités durables. De plus, le contreprojet ne met pas d'objectif chiffré en pour cent ou en mètres carrés de la surface de l'espace public à transformer. Les mètres linéaires de pistes cyclables ou de trams en mètres carrés permettraient d'avoir un comparatif avec les exigences de l'initiative, comme cela a été fait à Saint-Gall. Le problème avec la notion de canopée est qu'elle ne prend en compte que les arbres et non les autres formes d'espaces verts (haies, prairies, arbustes,

pelouses, etc.). Les autres problèmes sont que cela pourrait théoriquement servir à arboriser les lieux qui sont déjà des espaces verts mais ont de grandes zones sans arbres. Une autre limite est que certains endroits ont un bon taux de canopée, mais qui est au-dessus d'un parking. Selon eux, cela ne répond pas aux critères d'espaces verts et arborés publics où la population pourrait aller. En outre, l'objectif est insuffisant : 24% de taux de canopée c'est insuffisant, la Ville de Genève prévoit 25% en 2030, New York en prévoit 30. Les autres villes du monde ont des objectifs plus ambitieux et il serait bon que Genève ne soit pas à la traîne en la matière, d'autant plus que les prochains étés seront très dangereux du point de vue de la santé publique.

Cette proposition de contreprojet ne leur convient pas, car l'initiative s'attaque à l'espace public. Il rappelle les chiffres : 66% de l'espace public sont occupés par des voies de circulation et de stationnement TIM, alors que 34% sont pour les piétons, vélos et transports publics, alors que les parts modales sont respectivement de 27% et 73%. Au niveau du stationnement, dans les communes visées par l'initiative, il y a un total de 35 000 places de parking en surface, représentant 385 000 m<sup>2</sup>, soit 54 terrains de football. L'objectif de l'initiative est d'agir sur un rééquilibrage de l'espace public, via un pourcentage par année durant 10 ans. On peut aussi envisager cela via des chiffres en mètres carrés, ce qui correspondrait à 700 000 m<sup>2</sup>. Il pense que le contreprojet devrait a minima contenir un objectif chiffré comparable qu'on puisse mettre en balance avec l'initiative. C'est ce qui a été fait à Saint-Gall : le contreprojet reprend les objectifs chiffrés de l'initiative à la baisse avec environ deux tiers des surfaces mobilité qui sont repris, et un objectif un peu plus timide en termes d'espaces verts. La surface totale équivaut environ à 57% des objectifs initiaux de l'initiative. Le projet est donc élagué, mais va dans le même sens que l'initiative.

L'initiative demande notamment des zones piétonnes : à Saint-Gall, ils ont dit que cela pouvait aussi inclure des zones de rencontre. Si on fait de vraies zones de rencontre avec un réaménagement lourd (suppression des trottoirs, requalification de la rue), 80% de leur surface est comptée dans le quota de l'initiative. Si on fait des zones de rencontre sans construction lourde (peinture au sol, suppression du stationnement), on compte 30% de leur surface. Pour les pistes cyclables, une distinction a été opérée entre de larges pistes cyclables (5 m) et des pistes plus étroites (mais jamais en dessous de 1,8 m de large) pour transformer les mètres linéaires dans les calculs en m<sup>2</sup>. Tous ces éléments ont fait l'objet de négociations avec le comité d'initiative. Finalement, les initiatives ont été retirées et le texte est en force depuis le début de l'année 2022. Les démarches de ce type sont donc possibles et ils imaginaient que c'était ce qui allait se produire ici. Pour

l'instant, ils trouvent que ce qui est présenté est nettement insuffisant, voire assez inacceptable. Pour résumer, le contreprojet ne propose aucun objectif chiffré clair de transformation de la voie publique, ni en pourcentage, ni en mètres carrés, n'évoque pas la question du stationnement et donc la suspension de la très rigide loi de compensation des places de parking, il soumet à votation populaire (et donc met en péril) des éléments déjà en cours de réalisation ou déjà votés par le Grand Conseil, il se concentre sur un indice de canopée qui est réducteur, ne fait pas mention de la répartition équitable de l'application des mesures comme prévue par l'IN 182, il ne comprend pas de commission consultative de suivi de la mise en œuvre, et ne fait aucune mention du financement (l'IN 182 prévoit que « le canton et les communes concernées affectent un budget suffisant à l'exécution de la présente loi jusqu'à sa mise en œuvre complète »). Il conclut en disant que le canton de Genève a déclaré l'urgence climatique en 2019 et adopté un plan climat cantonal qui vise -40% de trafic d'ici 2030 et que l'initiative Climat urbain est un outil essentiel pour respecter ses engagements.

M<sup>me</sup> Fioux souhaite évoquer ce qui s'est passé dans les quartiers cet été. En relisant le rapport du 5 septembre dernier, elle a vu que plusieurs députés ont évoqué le fait d'isoler les bâtiments. Cela répond au rafraîchissement de l'appartement, mais, globalement, on encourage plutôt les gens à sortir, en particulier les personnes âgées et fragiles. Pour sortir, il faut des corridors verts dans les rues. En circulant dans son quartier, elle a vu que la population était sensible. Les commerçants installent des plantes devant leur boutique, car cela rafraîchit et attire les clients. Dans les rues qui ne sont pas fraîches, les gens ne circulent pas et les commerces ferment par manque de clients. De plus, il est important que les quartiers continuent à vivre pendant les canicules et que les gens puissent se retrouver. Elle observe que, dès le printemps, beaucoup de places de stationnement disparaissent quand les terrasses ouvrent, et personne ne réagit, car c'est un plus pour la vie du quartier. Pendant plus de six mois, les gens trouvent un moyen de se garer. Elle pense que c'est un faux problème que d'avancer la question de la suppression des places de parking. Elle trouve important pour la vie sociale des quartiers et des commerces d'avancer dans ce sens-là.

Un député (S) revient sur les articles 2 et 3 de l'ébauche de contreprojet. De manière optimiste, il dirait qu'il y a au moins un élément quantitatif, aussi insuffisant soit-il, dans l'article 2. Il trouve que c'est important de le relever. Il a ses limites, vu qu'il ne prend pas en compte d'autres formes de végétalisation ni la dimension de réallocation de l'espace public. Il serait plus critique vis-à-vis de l'art. 3, d'autant plus que la mobilité s'envisage quasiment exclusivement sur l'espace public, alors que l'arborisation peut

être faite sur l'espace privé. Il aimerait les entendre sur la différence d'approche entre l'arborisation à l'art. 2 et la mobilité à l'art. 3, où il y a seulement un égrenage de projets existants et déjà votés par le Grand Conseil.

M. Wuarin répond que c'est la nature de leur insatisfaction. Le fait qu'on se permette de proposer un contreprojet qui ressasse des projets en grande partie déjà approuvés leur paraît assez indécent. Quant à l'arborisation sur l'espace privé, si on lit la notion de « milieu urbain » comme les communes urbaines de l'initiative, la marge de manœuvre sur les communes déjà bien arborées comme Chêne-Bougeries serait de demander aux privés d'installer cela sur leur parcelle. En revanche, pour tout ce qui est en ville de Genève, en particulier les quartiers très denses, cela ne répond pas du tout à la problématique.

Le député (S) indique qu'il n'avait pas réalisé que l'art. 1 était le copié-collé d'un paragraphe de l'initiative. A propos de cet article, il trouvait qu'il pourrait être utile d'amender deux éléments. Le premier est le « notamment par le biais de l'aménagement de l'espace public », ce qu'il trouve très léger par rapport au message porté par l'initiative. Le deuxième est qu'il manque la notion de ville, alors que c'est là que les enjeux sont. Il demande s'il pourrait y avoir une mention des villes dans cet article.

M. Schneeberger répond que, dans la mesure où le texte de l'initiative est par la suite assez clair sur le fait qu'il concerne vraiment les communes de plus de 10 000 habitants, c'est assez clair que cela s'applique sur ces territoires-là. L'argumentaire qui précède l'article 1 mentionne la lutte contre les îlots de chaleur urbains.

Le député (S) précise que sa critique ne porte pas sur la formulation initiale, qui a son contexte et sa cohérence propres. Ici, c'est dans un article, accompagné de deux articles dont ils ont énoncé les faiblesses. Renforcer cet article paraît assez évident, vu qu'il n'y a pas le même emballage au niveau du message politique.

M. Schneeberger répond que cela serait sans doute bien, mais il leur importe plus que l'art. 3 soit revu, afin qu'il soit beaucoup plus conforme à l'esprit de l'initiative.

Une députée (MCG) observe qu'un moteur électrique est un moteur, et donc que les vélos et trottinettes électriques sont des TIM.

M. Schneeberger répond que ce sont des véhicules qui sont pour la plupart à assistance électrique, ce qui fait que sans l'effort musculaire de la personne, ils n'avancent pas. Ces véhicules sont autorisés à circuler sur des espaces cyclables, et pour certains sur des espaces piétons. Ils ont un statut différent que ce qu'on appelle le TIM, à savoir les voitures à quatre roues

propulsées par des moteurs, et des motos et scooters à moteur. Dans la nomenclature des lois fédérales, il y a une distinction assez claire entre ces éléments. Il est vrai qu'un certain nombre de mobilités actuelles viennent brouiller un peu les choses, il y aura des précisions à leur sujet, mais à ce stade, il y a assez peu de confusion sur ce qu'on entend par TIM.

Une députée (MCG) estime qu'ils haïssent les voitures, qu'elles soient électriques ou non, et qu'ils souhaitent qu'elles disparaissent.

M. Wuarin répond que toutes les villes en Europe qui ont réussi à instaurer une forme de fluidité en termes de mobilité l'ont fait en réduisant la place pour la voiture. C'est ce qu'Amsterdam et Stockholm ont fait, et cela fonctionne extrêmement bien. Leur volonté n'est pas de rejeter totalement la voiture, mais de dire qu'elle est vouée à certaines formes de mobilité et de transport. C'est exactement ce qu'ils veulent faire avec l'initiative. En réduisant la part de la voiture, on peut la rendre à ceux qui en ont besoin, comme les entreprises, les personnes à mobilité réduite, qui bénéficient alors d'une meilleure fluidité. Ils ne haïssent pas la voiture, mais le fait que tout le monde prenne la voiture en centre-ville, ce qui n'est pas efficient et coûte très cher en infrastructures. La commune de Chêne-Bougeries va dépenser des millions pour refaire des routes car le canton souhaite le faire, alors que la commune ne le souhaite pas forcément.

La députée (MCG) revient sur la réflexion de M<sup>me</sup> Fioux concernant les terrasses et les places de stationnement. Elle demande si ce n'est pas aussi la saison qui fait qu'il est plus aisé de venir en deux-roues.

M<sup>me</sup> Fioux répond que les habitants de la ville utilisent peu leur voiture au quotidien. Ceux qui ont besoin de stationner pendant ces six mois trouvent une autre solution. Il y a un nombre impressionnant de parkings vides.

La députée (MCG) observe que le prix des parkings peut être dissuasif.

Une députée (Ve) demande si Saint-Gall a prévu une commission de suivi.

M. Schneeberger répond qu'il va se renseigner.

La députée (Ve) relève que certains reprochaient à l'initiative le fait qu'elle ne concerne qu'un certain nombre de communes et pas l'ensemble du territoire. S'il y a une solution proportionnée où chacun met sa part, elle demande s'ils approuveraient que cela concerne tout le canton.

M. Schneeberger répond qu'il n'y a pas d'opposition de principe de leur part. Cela dit, la répartition de l'espace public qu'ils dénoncent est celle telle qu'elle existe en ville et dans les communes de la première couronne. Plus on s'éloigne, plus les parts modales sont différentes, la végétation aussi. Ajouter

un nouveau facteur de différenciation risque de compliquer encore le travail. La question de l'îlot de chaleur urbain est assez spécifique aux villes et devrait être traitée en tant que telle.

Un député (Ve) partage le point de vue selon lequel le contreprojet doit maintenir le plus possible des engagements chiffrés forts. L'exemple de Saint-Gall est très intéressant, avec la conversion pour la partie mobilité et la partie végétation. Il trouve que la commission devrait s'en inspirer. Il demande s'ils ont été conviés autour de la table par le Conseil d'Etat pour entamer un dialogue de ce type et, sinon, s'ils seraient disposés à le faire.

M. Schneeberger répond qu'ils n'ont pas été contactés jusqu'à présent, à part pour venir aujourd'hui en commission. Si le Conseil d'Etat venait vers le comité d'initiative avec une proposition chiffrée et pour discuter d'une mise en œuvre plus fine, ils seraient contents de le faire. Il évoque aussi la possibilité de sous-commissions pour traiter plus spécifiquement certains aspects.

Le député (Ve) remarque que ce sont des aspects très opérationnels. Il a l'impression qu'à Saint-Gall, c'était plutôt une discussion avec l'exécutif. Il trouverait cela assez intéressant. Il revient sur le côté « inacceptable » du fait d'inclure dans la proposition de contreprojet des projets de mobilité déjà adoptés. Ce n'est pas le cas de tous, mais ceux déjà adoptés devront de fait se réaliser sur une décennie. Il comprend leur point de vue, mais il trouve que c'est aussi une manière de valoriser ces projets qui sont dans le pipeline.

M. Schneeberger répond qu'ils ne contestent pas ces projets, mais le fait de les mettre en votation populaire alors qu'ils sont déjà acceptés ou en cours de travaux. Si la population refuse l'initiative et le contreprojet, alors que des millions ont déjà été dépensés pour les études du BHNS et que la voie verte est déjà en cours, il se demande ce que cela implique. A l'inverse, si l'initiative est acceptée et le contreprojet refusé, il y a le risque qu'on leur dise que le peuple n'a pas voulu de ces projets, vu qu'ils étaient compris dans le contreprojet. L'initiative a été conçue dans sa rédaction exprès pour prendre en compte tout ce qui se réalise. Tout ce qui est réalisé et qui va dans le sens de l'initiative en prenant de la place sur le TIM peut être mis au crédit de l'initiative, il ne s'agit pas de faire encore plus.

Le député (Ve) comprend que, si l'équivalent de ces projets était converti en mètres carrés pris sur l'emprise du TIM, cela leur conviendrait, et que le problème est de citer nommément des projets auxquels on pourrait dire non, avec la signification que cela aurait.

M. Schneeberger le confirme.

Un député (S) observe que, même si le contreprojet est refusé, le crédit d'investissement voté par le parlement a toute sa valeur et se réalisera quand même. Le risque existe sur le plan politique et symbolique, mais autrement, il pense que ce n'est pas le cas. Il demande quelle majorité politique a voté ce projet au Conseil municipal de Saint-Gall. Sur 63 sièges, il y a environ 27 sièges plutôt à gauche, 27 plutôt à droite, et 7 à 8 sièges de Vert'libéraux. Il serait intéressé de voir si ce sont les Vert'libéraux, ou bien les Vert'libéraux et le centre qui ont fait pencher la balance.

M. Schneeberger se renseignera à ce sujet. Il explique que l'exécutif a fait une première proposition timide de contreprojet, et le parlement l'a renforcée par la suite. Quant au vote populaire, ce serait un affaiblissement politique et symbolique. Cela lui paraît donc particulièrement risqué de mettre tous ces projets ensemble, car beaucoup de gens pourraient y être opposés ; il n'y a pas eu de référendum sur ces objets, il n'y a pas de raison de le leur offrir sur un plateau.

### ***Discussion interne le 14 décembre 2022***

Un député (EAG) demande ce qu'il en est en termes de procédure.

Le président répond que c'est la commission qui élabore un contreprojet, avec ou sans l'aide du Conseil d'Etat selon la demande des commissaires. Le Conseil d'Etat a fait une proposition, il faut voir si la commission l'accepte ou non et si elle veut travailler sur cette base.

Le député (EAG) estime qu'il faut voir s'il y a une volonté de la commission de trouver un accord pour travailler avec le comité pour qu'ils retirent l'initiative, ou si elle souhaite aller au clash avec eux.

Le président répond que c'est la commission qui déterminera cela selon ses travaux, à la majorité. La commission peut aussi renoncer à l'élaboration d'un contreprojet.

Un député (Ve) trouve qu'il faut travailler en bonne intelligence entre la commission, les initiants et le Conseil d'Etat. La dernière fois que le Conseil d'Etat a été entendu sur ce projet, ils ont demandé à avoir des chiffrages qui convertissent en mètres carrés ce qui a été présenté là. Il pense qu'il est difficile pour la commission de monter une mécanique et il aurait donc envie de proposer au Conseil d'Etat de revenir avec ces propositions. Ce qui émerge de cette audition, c'est que les propositions du Conseil d'Etat sont intéressantes, elles mériteraient d'être converties en mètres carrés. Ils pourraient suggérer au Conseil d'Etat de s'asseoir avec les initiants et de revenir avec une contre-proposition. Il voit mal la commission ajuster des mètres carrés. A terme, ce sera bien sûr à la commission de décider, mais, si

Conseil d'Etat revient avec des mètres carrés pour les différents usages, il sera plus facile pour la commission de monter un curseur sous forme d'amendements par la suite.

Le président demande au département quand il pourra revenir avec le chiffrage demandé.

M. Fournier répond qu'ils sont en train de travailler dessus et pourront le présenter à la commission en début d'année prochaine.

Un député (LC) n'est pas du tout d'accord avec la méthode proposée par le député (Ve). Le Conseil d'Etat peut bien sûr les aider, mais il est hors de question qu'il y ait des négociations entre le Conseil d'Etat et les initiants. Le parlement ne doit pas être dépouillé de ses compétences. Il faut absolument un contreprojet, sachant que, si l'initiative passe, elle serait inapplicable.

Le président propose de reprendre ces discussions à la rentrée.

### **Audition de l'Association des communes genevoises – ACG, le 18 janvier 2023**

- *M. Gilbert Vonlanthen, président*
- *M. Laurent Jimaja, vice-président*
- *M<sup>me</sup> Carole-Anne Kast, membre du comité*
- *M. Cédric Lambert, membre du comité*
- *M. Philippe Aegerter, directeur juridique*

M. Vonlanthen explique que, même si l'initiative vise 13 communes, c'est l'ensemble du territoire qui est concerné. L'ACG s'est réjouie que le Grand Conseil ait refusé l'initiative en décidant d'y opposer un contreprojet. L'IN 182 peut être attrayante sur le principe, mais comporte passablement de risques pour les communes. Sans lui opposer une alternative crédible avec un contreprojet, ils pensent qu'elle pourrait être acceptée par la population. Ainsi, l'ACG a fait siennes les conclusions du Conseil d'Etat et a soutenu le principe d'un contreprojet. Il se réfère ainsi au courrier envoyé à la commission à la fin du mois de juin 2022. Il est important que les 13 communes puissent être entendues par la commission. Ils ont appris que la commission a renoncé à auditionner les communes concernées. Ils insistent sur le fait que les communes sont très concernées par les sujets climatiques. Bernex travaille sur son PDCom, notamment sur la zone 5, et a demandé un complément à ses mandataires en lien avec la loi climat. La plupart des communes travaillent avec cette problématique. Au niveau de la mobilité, il s'agit de développer les transports publics et d'encourager la mobilité douce ; la plupart des communes ont des plans de mobilité. Enfin, il y a la lutte

contre les îlots de chaleur, avec le fait d'arboriser davantage. Les communes ne partagent pas la vision des initiants quant aux moyens, qu'elles trouvent extrêmes et non réalisables.

Il passe à l'avant-projet de contreprojet. Celui-ci doit absolument répondre au défi de lutte contre le réchauffement climatique. Ils estiment que ce contreprojet doit être renforcé. Ils ont analysé ce texte et, malgré son caractère provisoire, son contenu les a préoccupés. Les reproches qu'ils ont quant à l'initiative leur semblent pouvoir être formulés à l'identique dans ce texte. La même approche est proposée, à savoir inscrire dans la loi des objectifs chiffrés, sans autre précision sur la manière de les concrétiser. L'intégration de moyens permettant de favoriser concrètement l'arborisation et le développement de la mobilité douce permettrait sans doute de muscler un peu ce contreprojet. A défaut, on peut craindre que si le choix est laissé à la population entre ces deux textes, elle donne sa préférence à l'IN 182. En conclusion, il leur semble indispensable que ce contreprojet soit travaillé et complété avec d'autres éléments pour offrir un vrai choix à la population lors de la votation. Il rappelle que c'est bien l'ensemble du territoire qui est concerné, et non seulement les 13 communes de plus de 10 000 habitants. Si la commission le souhaite, l'ACG est disposée à travailler avec le canton sur les éléments qui pourraient lui être utiles.

Le président précise que la commission n'a pas renoncé à des auditions. Elle a fait le choix d'auditionner deux communes, Versoix et Veyrier, qui faisaient partie du périmètre de l'IN 182, mais leur semblaient être les moins concernées par l'objectif de l'initiative, à savoir qu'elles sont assez excentrées. Par ailleurs, la commission n'a reçu aucune demande d'une autre commune potentiellement concernée.

Un député (S) partage un avis personnel : l'initiative, qui peut faire une majorité toute seule, avait des ambitions chiffrées très claires et, jusqu'à l'ACG, les critiques portaient sur le fait que le contreprojet allait dans la même direction, mais de manière très abstraite. Il a le sentiment que cela pourrait être trop abstrait pour être crédible comme contreprojet. Il a l'impression que l'ACG fait une critique différente et il demande de l'étayer. Personnellement, il voit comme principale faiblesse du contreprojet son absence d'objectifs chiffrés, qui pourrait le faire paraître un peu fumeux aux yeux de la population.

M. Vonlanthen répond qu'ils ont un sentiment similaire. L'initiative est très précise et donne un cadre, mais n'est pas forcément réalisable, alors que le contreprojet est trop vague et doit être précisé. Ainsi, le contreprojet pourrait aller beaucoup plus loin que son état actuel, mais avec des chiffres qui tiennent la route. Si on reprend la loi climat, il y a quelques éléments

comme l'art. 4 ou l'art. 6 qui pourraient être repris. L'esprit de l'initiative est bon, mais il faut que ce soit réalisable par les communes.

M<sup>me</sup> Kast ajoute que l'ACG considère qu'une initiative est là pour faire bouger les lignes, et que, si on lui oppose un contreprojet, c'est parce qu'on est d'accord d'aller dans sa direction, mais avec une mise en œuvre différente, ou des éléments plus réalistes ou plus pragmatiques. Ils critiquent l'initiative sur sa faisabilité. Ils sont assez d'accord avec les objectifs, mais pas du tout convaincus par la méthode proposée dans l'initiative pour les atteindre. Cela va trop loin dans l'opérationnel en disant comment atteindre ces objectifs. D'un autre côté, le contreprojet est purement principiel et ne donne aucun moyen. Même les principes restent très abstraits. Ainsi, si un contreprojet aussi flou, peu consistant et peu propositionnel est présenté, il est probable que les gens qui ont soutenu l'initiative car elle va dans la bonne direction vont se rabattre sur l'initiative. Cela ne conviendrait pas aux communes, car le texte de l'initiative a une capacité de mise en œuvre qui n'est pas satisfaisante. Aujourd'hui, ils veulent donc un vrai contreprojet, avec de vraies propositions, des objectifs clairs mais réalistes, et des moyens mis par le canton et par les communes, avec une répartition de ces moyens. Toutes les communes sont préoccupées par ce qu'elles vont pouvoir vraiment faire. L'initiative risque de faire une majorité toute seule, et les communes seront embêtées, car elles ne pourront pas la mettre en œuvre. Ce contreprojet doit absolument grandir, prendre de l'ampleur, répartir les tâches et les responsabilités, et fixer des objectifs en conformité avec les autres de référence sur le sujet.

M. Lambert ajoute qu'il y a quand même une proposition d'instruments et de gouvernance dans l'initiative, où les communes font et le canton dirige et évalue, etc. Cela ne risque pas de fonctionner si c'est adopté ainsi. Ils peuvent aussi s'inspirer de la loi climat, où il y a aussi des éléments sur la gouvernance et les instruments. Sur ces éléments, le contreprojet actuel ne dit pratiquement rien, on a l'impression que ce sont des réalisations cantonales qui seraient déjà quasiment actées. Dans le contreprojet, on n'a plus du tout le sentiment que la commune est intégrée, alors qu'il y a toute une série d'instruments que les communes utilisent où les préoccupations de l'initiative sont intégrées, comme les plans directeurs de 2<sup>e</sup> génération, les PLQ. Comme maître d'ouvrage sur l'espace public, les communes appliquent aussi ces mêmes principes. Le canton ne pourra pas faire tout seul, car il n'agit que sur son propre domaine.

Une députée (Ve) revient sur le fait que l'initiative demande des choses concrètes et que le contreprojet en reprend quelques éléments mais dans quelque chose de très global. Au niveau des communes, elle demande ce qui

est reproché précisément à l'initiative. Elle énumère des aspects : le phasage, le coût, la répartition des communes, la crainte quant à la réussite à mettre à disposition l'espace à végétaliser. Elle demande si ce sont ces quatre points et s'il y en a d'autres.

M. Vonlanthen répond que le contreprojet devrait aller au-delà des 13 communes ; il y en a d'autres qui mériteraient de pouvoir être concernées. Les principales remarques sont les points que la députée (Ve) a évoqués.

M. Lambert indique qu'il y a aussi l'aspect gouvernance et instruments : dans l'initiative, les communes font selon la méthode définie, et le canton contrôle par la suite. Ils ne pensent pas que cela fonctionnera.

M<sup>me</sup> Kast ajoute que le côté linéaire du 1% ne leur convient pas non plus. Il y a des situations où on peut faire mieux et d'autres où on ne peut objectivement pas atteindre cela. C'est trop automatique, car quand on est dans la mise en œuvre, il y a parfois des opportunités qui permettent de grandes avancées, et parfois des blocages forts. On ne peut pas appliquer des méthodes mathématiques et linéaires. Cela ne fonctionnera pas. C'est un des points qui les a beaucoup gênés dans le texte de l'initiative.

La députée (Ve) indique que les initiants sont ouverts à une flexibilisation. Pour rassurer, il faudrait effectivement que ce soit précisé.

M<sup>me</sup> Kast remarque que, dans les institutions genevoises, un contreprojet devrait dans l'idéal amener les initiants à retirer leur initiative. Un contreprojet parfait serait celui qui arrive à convaincre le parlement de voter et à convaincre les initiants de retirer leur initiative, pour qu'il n'y ait plus qu'un seul texte et qu'il ne passe même pas en votation populaire. Ici, ce n'est pas du tout cette logique. Elle-même ne fait pas partie des initiants, mais des milieux proches de ceux qui ont initié ce texte. Avec un contreprojet comme cela, on ne pourra jamais retirer l'initiative : ils seraient complètement décrédibilisés comme initiants s'ils retiraient l'initiative face à ce contreprojet-là. Il faut trouver une voie médiane entre le principal et le trop détaillé, trop exigeant et peu réaliste de l'initiative.

M. Lambert ajoute qu'il y a aussi l'aspect un peu direct entre l'arborisation et le domaine routier. L'initiative indique qu'il s'agit de déduire de la voie publique accessible au TIM. Pour la commune, cela fait une très forte restriction d'action, alors qu'il y a plein d'autres opportunités à saisir.

M<sup>me</sup> Kast donne l'exemple de pieds d'immeubles qui sont aujourd'hui bitumés et qui pourraient très bien être arborisés, en amenant beaucoup à la problématique, mais ils ne sont pas visés par l'initiative, puisqu'elle se cible

sur les voies de circulation. Or, si on travaille sur ces aspects-là, on atteint le même objectif.

Le président précise que l'idée du contreprojet était que cela concerne les 45 communes du canton, et pas seulement les 13 communes de l'initiative.

Un député (Ve) comprend les craintes des communes. Il entend qu'elles proposent de s'associer à la suite des discussions pour la suite des travaux. Il relève que les auditionnés n'ont pas évoqué ce qu'ils mettraient eux-mêmes dans le contreprojet. Il imagine que la voie médiane qui a été évoquée serait un mélange entre « bâton » et « carotte », avec des contraintes et des incitations. Il demande s'ils ont des pistes à cet égard.

M. Vonlanthen répond que le PDCom est en train d'être travaillé ; avec la loi climat, cela leur a permis d'y incorporer des mesures de contraintes : par exemple, dans le cadre des autorisations de construire, lorsqu'il y a des abattages d'arbres majeurs, ils s'opposent systématiquement. On pourrait ainsi imaginer s'inspirer de ce qui se fait déjà pour définir le cadre du contreprojet, tout en gardant l'esprit d'autonomie communale et les spécificités de chacune des communes. Il est inquiet par rapport au timing, sachant qu'il y a une campagne électorale en cours : vu que le délai est au mois d'octobre pour la validation du contreprojet, il faut voir comment ils peuvent atteindre cet objectif au niveau du calendrier.

M<sup>me</sup> Kast pense également que les PDCom sont de bons outils de travail. On pourrait par exemple dire que le PDCom doit augmenter le taux de canopée, limiter l'imperméabilisation. Ils ont pu mettre en place dans le projet de plan-guide de la zone villas à Onex des contraintes quant aux distances aux limites, afin qu'en bordure de route, il puisse y avoir de la canopée. Ils ont demandé que les constructions respectent les limites sans dérogation, afin que l'arborisation se développe sur ces lieux. C'est par les outils d'aménagement du territoire qu'on pourrait amener le « bâton ». Le taux de perméabilisation est intégré dans la plupart des préavis : si un projet a un taux trop bas, la commune fait un préavis négatif. Via ces plans d'aménagement, il pourrait y avoir des objectifs concrets, qui lieraient tout le monde, tant l'Etat que les communes, à l'occasion des autorisations de construire. Il n'est pas rare que les communes rendent des préavis négatifs sur la base de critères qui vont dans le sens de ce que recherche l'initiative, et que le canton considère qu'il faut malgré tout autoriser la construction. Pour mettre en œuvre les objectifs, c'est via les planifications directrices et les autorisations de construire.

M. Lambert évoque la brochure de l'OU « Planification territoriale communale et climat », qui comprend des conseils à cet égard. Il cite aussi

l'art. 13 de la loi climat : « les communes intègrent les enjeux climatiques dans leurs politiques et leurs stratégies afin de contribuer, dans leurs domaines de compétence, à la réalisation des objectifs poursuivis par la présente loi ». Il y a donc bien une obligation d'intégrer. Il faut bien montrer dans le contreprojet qu'il y a cette intégration des objectifs, selon le domaine de compétences, pas comme dans l'initiative.

Le député (Ve) en déduit, selon eux, trois aspects : la végétalisation sur le domaine privé, le pendant de cela sur l'espace public, pour lequel il est curieux de savoir comment engager les communes avec une ambition haute, et la mobilité, où on est a priori complètement sur le domaine public. Il demande quelles sont les pistes sur ce volet. De plus, l'initiative a un volet un peu sous-jacent, qui fait l'objet de critiques par certains, qui est son côté « anti-voiture » : il y a une limitation de l'espace pour les TIM pour qu'il y ait plus d'espace pour les transports publics et les vélos, mais qui réduit aussi le nombre de voitures.

M<sup>me</sup> Kast répond que, sur ce dernier aspect, les communes ne sont pas le bon acteur. Si on veut limiter les voitures, c'est à l'échelle cantonale. La circulation est un flux. Certes, il y a un côté anti-voiture dans l'initiative. Elle-même pense qu'il faut trouver des moyens pour que les gens non pas n'utilisent plus du tout leur voiture, mais l'utilisent beaucoup moins. Ce doit être en privilégiant d'autres modes de transport plus doux et collectifs, et il faut qu'ils puissent circuler. Sur cet aspect, c'est donc cohérent. Cela dit, il faut être conscient que, même dans des communes de plus de 10 000 habitants, il y a des endroits où les bus et les voitures passent au même endroit : il y a donc quand même besoin de la voie de circulation. On ne pourra pas complètement enlever les voitures. Au niveau communal, il y a la mobilité douce individuelle, avec la question des pistes cyclables. A peu près partout où ils le peuvent, ils en font, mais il y a des endroits où ils n'y arrivent pas. Cela va se prendre surtout sur le stationnement, mais il y a aussi des contraintes là-dessus. Enlever le stationnement, ce n'est pas enlever les voitures. Personnellement, elle préfère des voitures stationnées qui ne bougent pas plutôt que des voitures qui bougent en permanence car elles ne savent pas où se garer. Dans la logique, elle trouve plus cohérent qu'il y ait un espace pour garer une voiture qu'on n'utilise qu'une fois par semaine, plutôt que d'avoir à tourner pendant longtemps pour trouver où la garer.

M. Vonlanthen explique qu'avec la venue du tram jusqu'à Bernex, ils ont vu que c'est un moyen de transport apprécié, mais il s'arrête à Bernex. Si on veut aller dans la Champagne, il n'y a pas du tout la même offre et la voiture reste indispensable. Le quartier de Saint-Mathieu est en train de se terminer : on voit que, grâce au tram, on a moins besoin de places de parking, et les

promoteurs eux-mêmes n'ont pas intérêt à les faire, car ils ne les vendent pas toutes. Un autre exemple est la mutualisation des places avec le futur P+R de Vailly. Tout cela fait baisser le ratio de places de stationnement. Cela se fait déjà naturellement. Sur la pleine terre, on voit aussi l'évolution au fil du temps : à Saint-Mathieu, il y a environ 30% de pleine terre, et le futur quartier de Vailly compte près de 50% de pleine terre. Quant à la densification de la zone villas, quand il y a des abattages d'arbres importants, les communes s'opposent systématiquement, mais elles ne sont pas toujours suivies dans leurs préavis.

M. Jimaja ajoute qu'ils savent qu'il y a une ambition affirmée du Conseil d'Etat vis-à-vis de l'urgence climatique, et toutes les politiques doivent pouvoir converger vers cela. Cette initiative n'est pas mauvaise du tout ; il faut que le Grand Conseil s'approprie d'autres éléments pour qu'il y ait cette convergence, afin qu'on se rende compte que l'ambition du canton de Genève est d'agir face à l'urgence climatique. Au Grand-Saconnex, ils vont désimperméabiliser des places de parking avec le soutien des services de l'Etat, parce que des politiques le permettront. En outre, quand on prend le commentaire article par article du contreprojet, il y a quand même quelques éléments dont il faut s'inspirer. Le contreprojet est un peu trop abstrait par rapport à une population qui veut qu'on lui dise concrètement ce vers quoi on doit aller et quelles mesures il faut prendre.

M. Lambert rappelle que les objectifs du plan climat cantonal sont à -40% de TIM pour 2030. C'est devenu une référence dans la redéfinition des plans directeurs communaux. Dans la 2<sup>e</sup> génération de ceux-ci, il y a un volet spécifique sur les cheminements piétons et la mobilité douce. Tous ces objectifs sont ainsi pris dans les planifications aux différents niveaux. Pour œuvrer sur cet objectif, il faut bien sûr aussi travailler sur les alternatives (mobilité douce, transports collectifs,...) et sur le stationnement. Il y a des quartiers avec des taux de stationnement encore inférieurs à ce que prévoit la norme, donc il y a une préoccupation à ce niveau-là qui n'est pas que anti-voiture, mais dans un objectif de réduction du TIM et de fourniture d'alternatives, sachant que les gens restent mobiles.

Un député (S) évoque la double dimension de l'initiative : une dimension offensive avec une action à la source sur les émissions de CO<sub>2</sub>, et une dimension défensive de lutte contre les îlots de chaleur et le réchauffement climatique. L'idéal d'un retrait de l'initiative au profit du contreprojet est un scénario qui a eu lieu en ville de Saint-Gall : le contreprojet proposait de conserver cette double dimension autour de l'enjeu, simplement en négociant à la baisse la métrique. Il y a donc eu un compromis qui a dépassé les partis de gauche, car il est allé jusqu'au centre-droit, et l'initiative a été retirée. Il

demande si cela pourrait être crédible à Genève, sachant que c'est une initiative cantonale avec 45 communes concernées.

M. Vonlanthen répond que tout ce qui peut tendre vers un renforcement du contreprojet pour le rendre le plus compatible et le plus réaliste possible est intéressant. Ils n'ont pas connaissance de ce qui s'est passé à Saint-Gall. L'ACG a le souci de l'autonomie communale et de la particularité de chaque commune. La plupart des communes travaillent déjà dans cette direction. Il faut simplement un contreprojet réaliste et pas trop contraignant. Il faut des objectifs ambitieux, mais éviter une méthode linéaire comme celle de l'initiative. A terme, si l'on peut éviter une votation sur l'initiative, il pense que ce sera bienvenu de part et d'autre.

M. Lambert ajoute qu'ils voient dans l'initiative un problème de métrique assez important (le 1%, le fait que cela porte seulement sur les voies routières, seulement sur 13 communes...). La métrique proposée par l'initiative pose problème en termes d'égalité de traitement entre les communes et de réalisation. Il ne sait pas si, en la réduisant uniquement, ils parviendraient à mieux la mettre en œuvre. Il relève que la métrique de l'initiative ne prend pas en compte ce que les communes ont déjà fait.

M<sup>me</sup> Kast observe que, concernant la mise en œuvre proposée par l'initiative, le problème est qu'elle est rigide, avec une forme d'automatisme. On peut avoir des objectifs linéaires, mais la mise en œuvre ne pourra pas l'être. Le problème n'est pas qu'il y ait 45 communes : ce n'est pas politique mais une question de pragmatisme.

Un député (LC) leur demande ce qu'il faudrait enlever à l'initiative pour qu'elle soit acceptable, et ce qu'il faudrait ajouter au contreprojet pour qu'il ait une chance d'arriver dans les réalités communales. Il demande si passer par des plans directeurs communaux avec des fiches climat leur semble être une option plausible.

M. Vonlanthen répond que les plans directeurs leur semblent être une bonne chose. Quant au contreprojet, il est bien question d'un projet de contreprojet, ce qui implique que c'est encore perfectible et qu'ils peuvent travailler ensemble pour trouver des pistes. En l'état, il ne peut pas prendre plus d'engagements concernant des pistes ou des exemples concrets. Il faut réfléchir ensemble pour parvenir à quelque chose qui soit réalisable.

Le président évoque la question des délais : ils sont légaux et contraignants. Le délai est fixé au 8 octobre 2023 : sans décision du Grand Conseil, il y a une entrée en vigueur automatique. C'est à la commission de s'atteler à respecter ce délai pour voter ce contreprojet. Il revient sur l'exemple des pieds d'immeubles évoqué par M<sup>me</sup> Kast : cela signifie que les

communes seraient prêtes à ce que le contreprojet ne concerne pas que le domaine routier, mais le domaine communal en général.

M<sup>me</sup> Kast répond que l'objectif est de lutter contre les îlots de chaleur ; il ne faut pas se limiter à l'espace « routes », il y a aussi les places publiques, ou des espaces privés qui peuvent être végétalisés. Aujourd'hui, quand il y a des rénovations d'immeubles à Onex, il y a des obligations en termes de gestion des déchets ; pourquoi ne pas introduire des obligations en termes de végétalisation ? Il y a là un levier d'action, également auprès des privés.

Un député (S) évoque le fait que 13 communes sont concernées par l'initiative, tandis que le contreprojet vise tout le territoire cantonal. L'inquiétude est que la lutte contre les îlots de chaleur concerne principalement les milieux urbains. Il est clair que, si on fixe des objectifs quantitatifs et que le taux de canopée est atteint en zone agricole, les îlots de chaleur urbains ne vont pas beaucoup évoluer. Il demande comment concilier cela dans un contreprojet qui aurait un objectif chiffré, mais qui ne s'appliquerait pas que là où c'est facilement réalisable et où il y a peu d'enjeux.

M<sup>me</sup> Kast répond que parler de perméabilisation des parcelles est une piste possible. Par exemple, le centre de Confignon est très minéral, et la commune fait des efforts pour revégétaliser. A Cressy aussi, il y a des efforts dans ce sens. Confignon est encore loin de la barre des 10 000 habitants, mais comporte pourtant des îlots de chaleur, tout à fait identifiés. L'aspect « carotte » de la loi doit concerner toutes les communes qui agissent dans le domaine, et le côté « bâton » également. Certes, les communes moins urbaines ne seront probablement jamais menacées du bâton, mais si une petite commune a des îlots de chaleur et travaille dessus, il n'y a pas de raison qu'elle ne bénéficie pas des mêmes mesures que les plus grandes communes.

Un député (S) comprend que cela signifie qu'il n'y aurait pas un objectif général, mais plutôt un objectif appliqué à chaque commune.

M<sup>me</sup> Kast répond que ce serait beaucoup plus acceptable pour les communes.

M. Jimaja rappelle que le PDCom est à prendre en considération. Il serait aussi bien que le canton mette à jour son plan directeur afin que les PDCom puissent être en conformité.

M. Lambert évoque des exemples d'extensions de villages qui ont eu lieu durant les années 60-70, où il n'y a pas beaucoup d'arbres non plus, beaucoup de parkings, etc.

Un député (Ve) revient sur la piste du plan directeur. C'est un outil qui a plein de qualités, mais il n'est que relativement contraignant, et met du temps à être mis à jour, puis à être mis en œuvre. Si on met tout le contenu de l'initiative dans les PDCom, il voit le risque que, alors que l'initiative parle d'urgence, les effets soient mesurés dans 15 à 20 ans seulement.

M. Lambert ne pense pas que ce soit un outil trop lent. Une fois qu'il est fait, c'est un outil de référence pour ce qui se passe dans la commune. Du plan directeur découle de la planification impérative, comme le PLQ voire l'autorisation de construire.

M<sup>me</sup> Kast précise qu'ils ne partent pas de rien. Il y a le plan directeur précédent, qui prévoit quand même des choses, même si elles vont moins loin que dans le prochain. Pour que le PDCom soit plus efficace, le canton devrait tenir compte des PDCom dans les autorisations de construire beaucoup plus qu'il ne le fait maintenant.

M. Jimaja ajoute que le plan directeur identifie clairement les îlots de chaleur et préconise des mesures pour pouvoir lutter contre eux. Les communes sont assez bien accompagnées sur certains points et d'autres non, c'est pourquoi il préconise qu'au niveau cantonal, on prenne la mesure de l'urgence et de tout ce qui peut accompagner les différentes collectivités publiques pour y répondre. Le Grand-Saconnex a désimperméabilisé certaines places de parking. Dans l'un des plus gros îlots de chaleur, le quartier du Pommier, il y aura un parking 1 place sur 5 – la population ne le sait pas encore, mais le Conseil municipal, oui. Cela coûte aussi : les finances ne sont pas extensibles, il faut trouver un moyen de financer cela et de faire comprendre cela à la population.

Un député (Ve) revient sur la question de la mobilité. Il a l'impression d'avoir entendu de leur part que les leviers sur la mobilité étaient cantonaux et que les communes ne pouvaient pas vraiment agir sur ce point.

M. Lambert répond qu'il y a des leviers communaux : la ligne 55 a été payée par les communes pendant 4 ans pour prouver qu'elle était utile. La question de la zone 20 ou zone 30 est plutôt une mesure communale. Cela va dans les deux sens, avec des impulsions qui viennent du canton et d'autres des communes. Les communes ont un rôle quant à leur part du réseau qui est structurante, avec du domaine public communal mais avec un caractère transports publics. Ce que les communes font à leur échelon doit être validé par l'office cantonal des transports.

M. Jimaja ajoute que, même avec un réseau de transports publics performant, tant qu'on n'encourage pas la population à prendre les transports publics, elle ne les prendra pas. Cela vient du canton. Personnellement, il

pense que la gratuité des transports publics est ce qu'il faudrait pour inciter la population à les prendre.

Une députée (MCG) observe que, pour inciter les gens à prendre les transports publics plutôt que leur voiture, il y a aussi la durée du trajet. Tant que prendre les transports publics mettra 3 à 4 fois plus de temps que prendre la voiture, les gens ne renonceront pas au TIM.

Un député (PLR) évoque l'exemple de la voie du tram 12, qui était censée être végétalisée, perméable, esthétique, et qui a été bétonnée pour des raisons de véhicules de sécurité ou d'entretien. Or, à Ambilly, c'est engazonné, et quand ils ont posé la question par rapport aux véhicules de sécurité, on leur a répondu qu'ils passaient sans problème. Il pense donc qu'avant de mettre des règles sur ce qu'on doit faire et que cela retombe sur les communes, il faut aussi des règles sur ce qu'on ne doit pas faire, afin d'éviter de telles inepties. Il estime que le plus grand créateur d'îlots de chaleur reste le canton et que, si on demande des efforts aux communes, celui-ci doit être partie prenante de ces efforts. Les deux entités doivent mieux s'écouter si l'on veut trouver une solution.

Le président remercie les auditionnés et les libère.

### ***Discussion interne***

Le président rappelle que l'audition de la Ville de Genève aura lieu en mars, M<sup>me</sup> Perler ayant indiqué qu'elle était très occupée par la commission d'aménagement du Conseil municipal. Suite à l'audition de M. Gomez et de M<sup>me</sup> Perler en mars, la commission aura terminé ses auditions.

Un député (S) suggère, étant donné le délai jusqu'à la prochaine audition, de commencer les travaux sur le fond.

Le président répond que la commission est aussi très prise par l'autre initiative, l'IN 176, qui a un délai très court suite aux différents recours. Ils n'ont plus que 5 mois pour traiter cette initiative, pour laquelle six auditions sont prévues. La commission devra peut-être une fois siéger jusqu'à 20 heures si besoin.

Un député (S) observe que la commission n'a toujours pas reçu le contreprojet de Saint-Gall. Il trouverait intéressant d'entendre la Ville de Saint-Gall, ou d'avoir une prise de position écrite. Il s'agirait de savoir comment ils ont géré la question de l'espace public – il est aussi possible qu'ils aient écarté complètement cette variable.

Une députée (PLR) propose de leur demander le texte du contreprojet au préalable.

Un député (S) suggère que, dans un premier temps, la commission demande la délibération de la commune sur le contreprojet et le cheminement qui a été le leur. De là, ils pourront se déterminer sur le besoin ou non de les entendre.

Un député (Ve) se souvient que la commission attend que le Conseil d'Etat convertisse le contreprojet en éléments chiffrés pour faire la comparaison avec l'initiative. Il était question de savoir ce que la proposition du contreprojet représentait en mètres carrés.

M. Ferretti va transmettre cette requête.

Le député (Ve) relève que deux auditionnés ont indiqué être ouverts à participer à la discussion : les initiants et l'ACG. Il réitère qu'il ne pense pas que cette discussion puisse avoir lieu en commission : ils doivent s'appuyer sur le Conseil d'Etat et les départements pour décortiquer le champ des possibles et réfléchir avec les parties prenantes. Il souhaiterait s'avoir s'il est possible de demander au Conseil d'Etat de faire ce travail de recherche de contreprojet version 2 avec ces acteurs.

Le président trouve que la question de député (LC) était très pertinente : l'initiative a des défauts et des éléments qui peuvent être repris. Une solution pourrait être de travailler clairement sur chaque article, en déterminant ce qu'on garde ou non, en incluant éventuellement les articles de la proposition de contreprojet. Cela peut aussi être une base de travail. S'il comprend bien, le député (Ve) propose de déléguer le travail au Conseil d'Etat pour qu'il revienne avec un contreprojet plus étoffé qui aurait l'assentiment de l'ACG et permettrait aux initiants de retirer le texte.

Le député (Ve) revient sur l'idée que le contreprojet parfait permet un retrait de l'initiative. Pour y arriver, il faut que les initiants aient été suffisamment mis dans la boucle pour être rassurés, et que les communes soient d'accord avec la proposition. Il ne voit pas comment arriver à un contreprojet version 2 sans que cette collaboration se fasse en amont de la prochaine analyse de la commission.

Le président pense qu'ils peuvent reprendre les différents éléments, avec éventuellement ceux de Saint-Gall, élaborer quelque chose et refaire le même exercice : une fois qu'ils ont un projet, ils le transmettent aux initiants et à l'ACG, et entendent leur retour. Il y a aussi la possibilité d'une sous-commission, mais le travail devra quand même être fait, et cela a des implications logistiques. Il ne sait pas si le Conseil d'Etat serait d'accord de réunir les initiants et l'ACG et de préparer un contreprojet avec eux, en tenant compte de ce qui a été évoqué dans les auditions, dans le but d'arriver à un retrait de l'initiative.

M. Ferretti va se renseigner.

Un député (LC) précise que ce seraient des questions préalables. La commission ne va pas nécessairement se décharger de son travail au profit de l'ACG et des initiants.

### **Audition du WWF et de Pro Natura le 25 janvier 2023**

– *M. Jean-Pascal Gillig, secrétaire régional du WWF Suisse et responsable de la section genevoise*

– *M. Fiore Suter, responsable Nature et territoire Pro Natura Genève*

M. Suter indique que Pro Natura et le WWF sont favorables à un développement du bâti vers l'intérieur, dans le sens où ce processus permet à la nature qui se trouve en dehors d'être préservée. La densification en soi est une bonne chose au vu de la croissance actuelle. La densification induit une augmentation des besoins en infrastructures pour les mobilités actives, mais aussi des besoins en qualité de vie. Plus on est nombreux dans un secteur, plus on a d'exigences en cette matière. L'art. 1 de l'initiative comme du contreprojet vise la qualité de vie. C'est un objectif sur lequel tout le monde peut s'accorder. L'initiative vise le remplacement sur 10 ans, dans l'espace urbain genevois, de 10% des surfaces imperméables vouées au TIM par, à parts égales, des infrastructures pour les mobilités actives et des espaces verts et arborés (donc 5% de surfaces perméables sur 10 ans). Le contreprojet engage l'Etat à construire de nouvelles infrastructures pour les mobilités actives et les transports publics et propose la mise en œuvre d'une stratégie d'arborisation qui vise, à 10 ans, l'atteinte d'un taux de canopée de 24% en ville. Il relève que l'initiative vise aussi la préservation des arbres existants, ce qui est très intéressant. Le contreprojet ne mentionne aucunement cela.

Les surfaces perméables en milieu urbain sont d'une grande utilité. Le système racinaire d'un arbre a besoin du même volume que sa couronne, c'est pourquoi il faut des surfaces perméables. On peut également planter des buissons et des haies, qui sont très favorables à la biodiversité. Il y a aussi toutes sortes de surfaces herbacées comme le gazon extensif, la prairie fleurie, les surfaces pionnières de gravier. Les surfaces perméables permettent à la biodiversité de s'installer réellement. Quand ces surfaces sont plus larges, cela permet de créer des milieux (humide, prairial, bocager). La diversité des plantations et des milieux offre une qualité de vie. A l'inverse, le contreprojet se focalise sur le taux de canopée, qui est un indice d'ombrage en été et n'apporte pas autant en termes de biodiversité et de qualité de vie. Les surfaces perméables sont en lien avec le concept de ville éponge. Une ville entonnoir est sans sol perméable, tout est bétonné et, quand il pleut

intensément, l'eau coule dans les canalisations et les rivières gonflent d'un coup, alors que, dans une ville éponge, les sols vont absorber l'eau. Cela permet une régulation des débits de crues et l'alimentation des nappes phréatiques. Quand il fait très chaud, dans une ville entonnoir, il va effectivement faire très chaud, alors que, dans une ville éponge, l'eau contenue dans le sol va s'évaporer, et il va faire plus frais, avec une régulation des températures. Enfin, dans une ville entonnoir, il n'y a pas de biodiversité, alors que dans une ville éponge il y en a. Vu le contexte de réchauffement climatique, il est important que les villes tendent vers le concept de ville éponge. Actuellement, Genève est plutôt au milieu (ville passoire). L'initiative a tendance à tirer l'urbanisation genevoise vers le concept de ville éponge en supprimant les surfaces imperméables. Quand un arbre vieillit, il comprend plein d'endroits pouvant contenir de la biodiversité (animaux, champignons...).

M. Gillig explique qu'un arbre centenaire peut accueillir entre 300 et 500 espèces d'animaux et de champignons.

M. Suter évoque une étude faite au Royaume-Uni qui montre que 7% de la superficie d'une forêt stocke 50% du CO<sub>2</sub>, et ces 7% correspondent aux vieux arbres. C'est en accord avec une autre étude, qui démontre que les grands arbres sont ceux qui stockent le plus de CO<sub>2</sub>, car leur taux de croissance augmente avec l'âge. Ainsi, 10 jeunes sujets ne stockeront pas autant de CO<sub>2</sub> qu'un vieil arbre massif. L'initiative parle de préserver les arbres existants à son art. 2, al. 2, ce qui est très intéressant. Pour parler de la prise en compte de l'existant dans les projets d'aménagement, il montre un exemple d'un secteur prioritaire en termes de faune, protégé par la loi. Ce secteur a pourtant déjà été bien attaqué par différentes installations : un centre de recyclage des déchets, le quartier de l'Etang, une parcelle à construire, un gazoduc, et un projet de voie verte en plein milieu alors qu'il y a à quelques mètres la route de Meyrin et la route de Vernier. On peut se demander pourquoi on prend sur les espaces de biodiversité restants et non sur la route. Il cite un autre exemple à Veyrier : à la base, il y avait un terrain naturel avec des arbres, mais le projet prévoit un défrichement définitif de 134 m<sup>2</sup> de forêt cadastrée centenaire. Cela vient à nouveau prendre de l'espace sur la nature plutôt que sur la chaussée, malgré les objectifs du plan climat.

M. Gillig souligne que, même si on est dans un mouvement où on veut favoriser la mobilité douce et les transports publics, les projets prennent de l'espace là où on croit qu'il y a de la place, à savoir sur la nature, plutôt que sur la chaussée. Actuellement, le lobbying pour les voitures semble plus efficace que les défenseurs de la nature.

M. Suter cite la loi sur la biodiversité qui indique qu'il doit y avoir une stratégie cantonale de la biodiversité. Une des actions de la stratégie biodiversité 2030 est de « concevoir une stratégie cantonale d'arborisation et lutter contre les îlots de chaleur ». La stratégie d'arborisation mentionnée dans le contreprojet est en cours et va sortir bientôt. De plus, si le contreprojet était rejeté dans les urnes, on peut se demander quel effet cela aurait sur cette stratégie déjà en cours. Il évoque aussi la feuille de route du DI pour les projets d'infrastructures de tram, bus, voies vertes et réseau cyclable. Ils ont de la peine à comprendre pourquoi cela figure dans le contreprojet alors que c'est déjà dans les pipelines des services de l'Etat. Le fait que l'initiative prévoit l'augmentation des surfaces perméables et la préservation des arbres existants offre une réelle plus-value pour la biodiversité. Il conclut en montrant un schéma issu de la stratégie biodiversité 2030, qui montre les différents services écosystémiques rendus aux espèces, notamment l'humain, comme la détente et le bien-être, la production d'oxygène, le stockage du CO<sub>2</sub>, la prévention des maladies indésirables, la qualité de l'air, la qualité de l'eau... Ainsi, la biodiversité offre des prestations qui permettent de préserver la santé et la qualité de vie en milieu urbain. C'est pour cela qu'ils trouvent que les objectifs mentionnés à l'article 1 auront plus de chances d'être atteints si c'est l'initiative qui est acceptée.

Pour résumer leur position, il annonce que Pro Natura Genève et le WWF Genève soutiennent l'initiative par rapport au contreprojet du Conseil d'Etat. En effet, l'initiative propose une réelle végétalisation de l'urbanisation par rapport au contreprojet qui propose une stratégie d'arborisation avec comme seul indice le taux de canopée. Elle vise à réduire la surface goudronnée au profit de surfaces perméables qui permettent de lutter contre les îlots de chaleur, contre les inondations, et qui offrent une réelle amélioration du cadre de vie. Elle veille à la conservation des arbres existants, le vieillissement des arbres étant favorable au stockage du CO<sub>2</sub> et à la biodiversité. Avec le contreprojet, les infrastructures pour les mobilités actives continueront d'être réalisées au détriment de la biodiversité. Celui-ci ne propose aucune nouveauté par rapport aux projets déjà en cours pour la mobilité et la biodiversité. Même s'ils soutiennent l'initiative, ils pensent qu'elle pourrait être améliorée en intégrant les notions suivantes : la pleine terre, qui pourrait être rendue explicite, l'infrastructure écologique, à prendre en compte lors de la conception de projets d'aménagement pour la mobilité et lors de plantations, et l'indigénat des essences à choisir pour une meilleure biodiversité.

M. Gillig ajoute que cette initiative et ce contreprojet sont une réelle opportunité, avec un objectif louable. Cependant, si on veut y arriver, il faut pouvoir le corrélérer avec des enjeux de biodiversité, notamment en zone urbaine. Créer la nature sur les voiries permet d'améliorer l'infrastructure écologique entre les hotspots de nature qui peuvent se trouver par exemple dans les parcs.

Le président relève que l'initiative ne concerne que les villes de plus de 10 000 habitants, alors que le contreprojet concerne tout le canton. Il demande ce qu'ils pensent de cela.

M. Gillig répond que, par rapport à l'objectif d'améliorer la qualité de vie des habitants du canton sous l'angle îlots de chaleur, les plus impactés sont les gens habitant en zone urbaine fortement densifiée, avec peu de zones désimperméabilisées. Le focus pour atteindre cet objectif est dans un premier temps très important.

M. Suter ajoute que, si on fait une stratégie d'arborisation sur le canton entier et que l'on plante tous les arbres à la campagne, tous les citoyens devront sortir à la campagne pour avoir de l'ombre. Ce qui est bien dans cette initiative c'est d'amener la nature en ville.

M. Gillig complète en disant qu'ils ne sont pas opposés à ce que dit le contreprojet concernant la stratégie d'arborisation, mais il ne faut pas viser seulement cet aspect-là, et encore moins avec un indicateur unique qui est le taux de canopée.

Un député (PLR) revient sur l'exemple de la passerelle de Vessy, son doublement avec un défrichage massif pour faire une passerelle pour piétons et vélos. On se bat pour ne pas défricher, mais là, on défriche des zones importantes pour faire des passerelles à vélos car le pont est classé. Il demande ce qui est prioritaire pour eux entre le pont ou la nature.

M. Suter répond que ce genre de cas est difficile, car les associations qui s'occupent de la mobilité douce sont des associations alliées, mais il y a effectivement souvent des projets où on construit des infrastructures de mobilité douce en empiétant sur la nature. En tant qu'association de défense de la biodiversité, ils sont opposés à cela.

M. Gillig affirme que, quelle que soit l'infrastructure, c'est la nature qu'ils vont défendre. Avec l'exemple de la voie verte qu'ils ont mentionné, ils étaient prêts à s'opposer, ils avaient légalement tout en main pour faire recours. Heureusement, ils ont été écoutés et le projet a été modifié dans leur sens. Pour eux, la nature est prioritaire, et c'est pour cela qu'ils se battent pour que certaines infrastructures qu'ils estiment essentielles dans le cadre

d'une urgence climatique, à savoir la mobilité douce et les transports publics, ne soient pas prises sur des secteurs naturels.

Un député (S) demande si ce qu'ils appellent « projet de loi » dans leur présentation PowerPoint est bien l'initiative.

M. Suter répond par l'affirmative.

Le député (S) résume leur position : ils reprochent au contreprojet de se contenter de prendre ce qui existe, parfois déjà voté par le Grand Conseil, alors que l'initiative a des dimensions audacieuses, en particulier sur le plan quantitatif, que le contreprojet ne mentionne pas.

M. Gillig le confirme.

Une députée (MCG) demande s'ils pensent qu'il est possible de désimperméabiliser plutôt que de réduire la surface dévolue au TIM. Il y a des matières qui laissent passer l'eau. Par ailleurs, elle évoque le plan Wahlen et le fait que, dans certaines villes comme Athènes ou Copenhague, il y a des arbres fruitiers dans les rues, où les gens peuvent cueillir des fruits. Elle se demande pourquoi on ne pourrait pas faire pareil à Genève.

M. Suter répond qu'il y a effectivement des moyens techniques pour rendre le sol perméable et faire rouler des véhicules dessus. Par contre, si on veut planter des arbres fruitiers, il faut diminuer le trafic, parce qu'on ne peut pas en planter au milieu de la route de Meyrin ou de Vernier.

Une députée (MCG) observe qu'il y a toutes les autres rues, comme à Athènes.

M. Suter évoque le quartier de l'église russe à Genève, qui est un quartier-parking avec des voitures partout. Personnellement, il serait ravi que ces arbres soient plantés, d'autant plus que les arbres fruitiers sont intéressants car ce sont des arbres indigènes.

M. Gillig ajoute que leur objectif est d'amener de la biodiversité en ville et que la population puisse en bénéficier à travers l'adaptation face au réchauffement climatique, ou d'autres aspects comme celui de la production de fruits ou de légumes. Pour favoriser la biodiversité, il faut de la diversité des essences plantées et des milieux, et les fruitiers vont tout à fait dans ce sens-là. De plus, la végétalisation en ville et le fait d'apporter de la biodiversité en ville, ce n'est pas seulement planter des arbres : on ne peut pas forcément planter des arbres partout (notamment à cause des canalisations), mais on peut aussi faire des prairies extensives, des haies, etc. Ces éléments sont utiles pour la biodiversité et seraient compris dans le pour cent pris par année sur la voirie. L'initiative ne parle pas que des grands axes,

mais de la voirie dans son ensemble, donc cela comprend aussi d'autres routes en zone urbaine.

La députée (MCG) indique que, dans son quartier, le moindre espace vert est clôturé, de façon à ce que seuls ceux qui en font l'entretien puissent y accéder. Elle trouve cela regrettable et demande comment encourager les propriétaires des immeubles à ouvrir ces espaces pour les habitants et les passants, et pour améliorer la biodiversité.

M. Suter répond qu'ils insistent auprès des communes pour voir comment elles-mêmes peuvent agir sur ce point et que les parcelles soient perméables afin que la faune puisse circuler librement.

La députée (MCG) estime qu'au lieu de vouloir diminuer la surface de voirie, on pourrait déjà aménager les espaces verts existants.

M. Gillig répond que c'est en principe le rôle des espaces verts communaux. Il est en train d'être implémenté dans les politiques communales de rendre plus naturels certains espaces verts tout en garantissant des zones pour accueillir le public. C'est effectivement là où c'est le plus facile à planter, et là que, si on parle de taux de canopée, ils n'ont pas forcément envie que des arbres soient plantés seulement dans des espaces déjà verts et végétalisés. C'est utile, mais ce qui les intéresse, c'est de planter là où il n'y en a pas du tout.

Une députée (Ve) demande si leurs associations pourraient soutenir une proposition comme la suivante : viser l'ensemble du canton, avec la suppression de surfaces imperméables en les végétalisant, en ne visant pas exclusivement les voiries, mais aussi d'autres parties du domaine public, avec des objectifs chiffrés se focalisant sur le fait de créer de la surface perméable.

M. Suter répond que leurs associations ont deux buts différents : le WWF inclut aussi ces aspects de mobilité douce, et Pro Natura s'occupe essentiellement des questions de biodiversité. Pour Pro Natura, la question du dégrappage est essentielle. Si le but est de dégrapper et de ramener de la biodiversité dans le contexte urbain, ils y seront favorables.

M. Gillig indique que l'initiative apportait deux aspects importants qui doivent être corrélés : trouver des alternatives pour la mobilité de demain, et végétaliser, permettre à la population d'avoir une meilleure qualité de vie, et donc travailler sur une adaptabilité au réchauffement climatique. Selon lui, la ville de demain doit rester accessible de manière motorisée pour les entreprises, la restauration, etc., mais aussi développer et trouver des alternatives en termes de mobilité douce et de transports publics, qui ne sont actuellement pas très efficaces à Genève. Il aime beaucoup le fait de pouvoir s'attaquer à ces deux aspects qui sont selon lui très complémentaires.

## Audition de la Ville de Genève, le 1<sup>er</sup> mars 2023

- *M<sup>me</sup> Frédérique Perler, conseillère administrative*
- *M. Alfonso Gomez, conseiller administratif*

Le président accueille les auditionnés et leur indique que la commission a souhaité les entendre dans le cadre de ses travaux sur leur stratégie d'arborisation et de mobilité douce concernant la ville de Genève. Il précise que la Ville a déjà été auditionnée sur l'initiative à travers l'audition de l'ACG, mais qu'en complément il aimerait avoir le point de vue de la Ville de Genève par rapport à cette stratégie qui, s'il ne se trompe pas, est déjà en train d'être mise en place. Il leur cède la parole.

M<sup>me</sup> Perler explique que la stratégie d'arborisation est menée conjointement avec le département de son collègue M. Gomez, et qu'elle a été définie dans le cadre de leur plan d'urgence climatique qui s'approche de celui de l'Etat de Genève.

Elle indique qu'ils ont l'ambition d'atteindre 25% de taux de canopée d'ici 2030 et que pour cela un certain nombre d'objectifs ont été posés. Elle mentionne qu'actuellement ils s'occupent de la mise en œuvre de la stratégie et regardent de quelle manière et à quel rythme il sera possible de la mettre en place et d'arriver à atteindre ce taux de canopée d'ici à 2030.

Elle explique que, conjointement avec le département de M. Gomez, ils ont cherché à déterminer comment il serait possible d'arboriser dans un milieu contraint, très urbain, et comment ils pourraient arriver à végétaliser non seulement en plantant des arbres, mais aussi en imaginant d'autres stratégies et solutions innovantes d'ici à 2030. Pour cela il existe une stratégie sur l'arborisation avec une volonté forte du Conseil administratif d'être précautionneux avec les coupes et abattages d'arbres, pour les éviter autant que possible. Ils ne veulent se séparer des grands arbres que lorsque l'état sanitaire mettrait en danger les autres plantations environnantes ou bien la population.

M<sup>me</sup> Perler précise que les arbres sont trouvés essentiellement dans des parcs mais aussi sur des avenues et que, dans le cadre de la stratégie climat, ils se sont basés sur les données du SITG. Ils ont donc repéré un certain nombre d'îlots de chaleur où ils devraient prioritairement arboriser.

Elle indique qu'en ce jour ils ont déjà pu présenter au Conseil administratif une première partie de cette stratégie d'arborisation. Elle pense notamment aux platanes qui entourent la rade et à la manière dont cette stratégie serait déployée. Une deuxième stratégie est en train d'être élaborée concernant les endroits où ils vont planter. Pour cela, ils repèrent les quartiers qui les préoccupent, soit essentiellement les Pâquis et la rive droite, qui sont

pauvres en canopée. Elle relève qu'ils doivent aussi examiner les sous-sols, car c'est au niveau de la désimperméabilisation de l'espace public que les choses se définissent.

L'auditionnée indique que les difficultés dans cette stratégie d'arborisation sont aussi les contraintes législatives auxquelles ils sont confrontés et l'autonomie des communes une fois qu'ils ont pu définir où ils souhaitent planter et ce qu'il faut faire. Elle donne l'exemple des projets de la rue de Carouge et celui de la rue du Mail qui ont une ambition de mobilité douce et de végétalisation accrue, et pour lesquels les demandes d'autorisations ont été déposées l'année passée – l'avenue du Mail au mois de mai et la rue de Carouge en automne. Elle indique que les projets tardent à pouvoir se déployer car ils sont confrontés, au-delà des éléments techniques s'imposant dans ces milieux contraints, au temps d'obtenir des autorisations et aux exigences liées à différents offices devant se concerter pour octroyer les autorisations.

Elle mentionne qu'il y a plusieurs acteurs ; sur la rue de Carouge il y a par exemple les SIG, les TPG, les commerçants, les pompiers, ainsi que les habitants, et il faudrait une redéfinition de la livraison puisque cette rue deviendrait piétonne. Elle précise que toutes ces contraintes font que la Ville de Genève peine à réussir à déployer de manière rapide ces projets, même s'ils ont démarré début 2020. Ils sont toujours dans l'attente de ces autorisations. Elle ajoute que les types de contraintes législatives sont aussi le SABRA, les SIS, et tous les offices qui interviennent dans ce type d'autorisations complexes.

M<sup>me</sup> Perler explique qu'à cela s'ajoute la possibilité de recours qui ne manque presque jamais lorsque des projets sont lancés dans la ville de Genève. Pour l'avenue du Mail, ils sont encore dans l'attente de l'autorisation, mais ils savent déjà qu'il y a une opposition qui s'oppose à la végétalisation, et probablement aussi un recours du milieu automobile.

Elle conclut en indiquant que ce qu'elle a cité est un exemple de stratégie de végétalisation qui est freiné par toutes les contraintes législatives, ou celles venant du défaut d'autonomie communale, des attentes d'autorisations de construire, et des possibilités de recours données au niveau des droits populaires. Elle cède ensuite la parole à M. Gomez vu que celui-ci est chargé du service des espaces verts.

M. Gomez explique qu'ils ont eu la volonté d'intervenir le plus rapidement possible sur l'ensemble de l'espace urbain en tenant compte des contraintes énoncées au préalable. La première chose a été de ne pas faciliter les coupes, sauf si un arbre est mort ou s'il y a un problème de sécurité par

exemple. Dans les autres projets, ils ont cherché à s'y opposer et à trouver d'autres solutions quand cela était possible. Quand cela n'était pas possible, ils sont partis de l'idée symbolique de dire que pour chaque arbre coupé ils en replantent 3. Il est clair selon lui que, si c'est un vieil arbre, ses avantages écosystémiques ne sont pas remplacés par 3 arbres, mais il précise que c'était surtout le symbole de dire qu'ils en plantent plus qu'il n'en disparaît.

Il explique qu'ils essaient toutes les pistes possibles, car il s'agit de passer d'ici 2030 à un minima de 25% de surface de canopée sur la ville de Genève. Il indique qu'aujourd'hui ce pourcentage est à un peu plus de 21%, et qu'il faudra des efforts importants pour gagner ces 4% manquants.

L'auditionné indique qu'ils ont regardé aussi les questions d'élagage et que 1400 arbres en ville sont élagués, principalement les platanes. Ils ont étudié de manière systématique le fait de ne pas les élaguer, mais, sur les 1400, la moitié doit continuer à l'être, car ils y sont habitués et ne sont pas suffisamment forts pour ne plus être élagués. Toute une autre série pourrait cependant développer une arborisation conséquente, soit augmenter de 200% à 250% la surface de canopée que ces arbres offrent aujourd'hui. M. Gomez ajoute qu'ils ont aussi étudié le développement des micro-forêts qui sont des petits bouts de forêts permettant de développer la biodiversité et d'amener des espaces de fraîcheur.

Il précise qu'un projet à lui seul n'est pas une solution, mais que l'ensemble de ces projets peut en être une.

Il mentionne également qu'ils sont contraints aujourd'hui par la limitation de l'espace public et par certaines entraves au niveau législatif qui empêchent d'accéder sur l'espace public pour pouvoir dégrapper. Il explique que sur l'espace privé c'est plus simple dans les cas où la Ville est propriétaire de cet espace, car c'est elle qui décide. Il donne l'exemple d'un projet de 400 m<sup>2</sup> avec une vingtaine de places de parking qui étaient dans l'espace privé de la Ville qu'ils ont supprimées, et à la place ils sont en train de construire une micro-forêt urbaine. Il y aura la même chose du côté des Grottes.

L'auditionné ajoute qu'ils ont aussi des projets avec des régies pour que dans les espaces des privés ils puissent commencer à arboriser. Ils espèrent cette année atteindre 30 cas de plus, et espèrent enclencher la machine pour que les privés également participent et collaborent dans des espaces qu'ils ont à disposition, à l'augmentation des arbres et de la canopée.

M. Gomez relève qu'ils arrivent aujourd'hui à la question de l'espace public, surtout dans certains quartiers qui connaissent très peu de surface de canopée. Il mentionne que certains sont déjà comme Champel à 30% de canopée sur leur surface, mais que d'autres comme la Jonction ou les Pâquis

ne sont qu'à 6%, certains quartiers étant fortement densifiés. Il rappelle que Genève est la ville la plus dense de Suisse.

Il mentionne aussi les difficultés par rapport à ce qui se trouve en sous-sol et les contraintes additionnelles que cela apporte, et, en fonction, il précise qu'il faut analyser ce qu'ils peuvent mettre en surface, par exemple un arbre ou simplement une prairie.

Il y a donc pour eux une urgence de dégrapper pour donner 10 000 m<sup>2</sup> par année à ces espaces verts, raison pour laquelle ils vont avoir besoin des espaces qu'il y a sur la voie publique.

M<sup>me</sup> Perler ajoute pour terminer sur la stratégie de végétalisation qu'à chaque projet qui est lié à l'aménagement en ville de Genève, ils essaient d'étudier une manière de désimperméabiliser les sols et d'offrir une végétalisation accrue. Cela n'est pas possible partout, par exemple au quai des Bergues, qui va être totalement piétonnisé, où la végétalisation est impossible car il y a de l'eau en contrebas.

Ils ont donc imaginé d'autres manières de pouvoir le végétaliser, soit avec de grands bacs. Ils sont aussi dans un milieu protégé de la ville, dans le périmètre de la rade, et ont donc toujours la CMNS à consulter sur ce qu'ils font qui peut transformer l'aspect paysagé. Pour la rénovation du quai des Bergues par exemple, le Conseil municipal a accordé un crédit, mais il a demandé qu'il soit étudié une possibilité de végétaliser le pont. Des arbres ne pourront pas être plantés car il s'agit d'un pont, mais ils doivent imaginer d'autres structures, et toujours en collaboration avec la CMNS.

Elle indique qu'ils ont quand même, par exemple pour l'esplanade des Vernets qui est un vaste parking, une réponse du Conseil municipal qui en conclut que celle-ci va devenir un parc où il y aura plus de 160 arbres qui pourront être plantés.

Pour en venir à la mobilité, M<sup>me</sup> Perler explique qu'il y a une task force vélo et mobilité douce mise en place. Elle indique que le département qu'elle préside voit régulièrement, toutes les 6-7 semaines, le département des infrastructures présidé par M. Dal Busco, pour dégager des pistes de mobilité douce.

La plus emblématique est la voie verte qui est une voie de 20 km depuis Annemasse jusque Ferney-Voltaire qui est en train de se mettre en œuvre. Elle relève qu'il y a des tronçons déjà réalisés, d'autres en cours de réalisation, d'autres à étudier, et quelques morceaux praticables mais pas encore véritablement aménagés.

Elle précise que ces différents tronçons existants ont été votés par le Conseil municipal de la Ville avec une demande de supprimer des places de

parking pour encore plus végétaliser et faire plus de place à la mobilité douce. Elle ajoute que la Ville s'accorde avec l'Etat sur les étapes.

M<sup>me</sup> Perler explique que la volonté de la Ville de Genève est de développer une mobilité douce mais avec des tronçons sécurisés. Ils ont l'ambition avec la task force vélo et mobilité douce de mieux développer la mobilité en ville. Elle mentionne aussi l'IN piéton.

Elle indique qu'à côté de cela il y a en ville de Genève une contrainte très forte au niveau des transports publics. Ils sont favorables à leur développement.

Elle mentionne les projets de bus à haut niveau de service, ces bus allant traverser plusieurs communes. Un rythme de travaux sera imposé, qui est le rythme que l'Etat s'est donné, et la Ville de Genève doit derrière suivre avec des aménagements et entend en imposer pour les cyclistes et les piétons avec de la végétalisation. Selon elle, cela implique par exemple sur le tronçon de la rue de Lyon d'éviter les abattages d'arbres qui étaient prévus et qui ne se feront pas suite à la demande des habitants et de la ville de préserver ces canopées.

Il faut selon elle aussi avoir à l'esprit qu'il y a un énorme chantier de la gare Cornavin qui va s'ouvrir en 2026, qui va revoir le partage de l'espace public pour les voyageurs, les transports publics, la mobilité douce (vélos, piétons). Cela va exiger des aménagements dans un espace très contraint avec une volonté partagée par la Ville de Genève d'améliorer l'espace public et de végétaliser sur ces lieux, en particulier Montbrillant et le bas de la place Cornavin.

M<sup>me</sup> Perler explique qu'ils ont la volonté de développer tout un réseau cyclable et piéton, mais la collaboration et la complexité des projets font que ces contraintes font qu'ils sont sur du temps assez long, avec des acteurs sur Cornavin comme l'Office fédéral des transports, les CFF, les TPG, l'Etat de Genève, le parking sous-terrain, la Ville de Genève, etc.

Elle pense qu'il faut se donner les moyens d'aller plus vite dans les différents projets menés par les communes concernées.

Le président les remercie et aimerait savoir s'il a bien compris que les 25% dont ils parlent seraient pris uniquement sur les voiries.

M<sup>me</sup> Perler répond que le taux de canopée est sur l'ensemble du territoire, mais qu'ils privilégient les quartiers où il y a actuellement un déficit de végétalisation, par exemple Plainpalais-Jonction, les Pâquis, ou encore les Acacias, alors que d'autres comme Champel ont atteint l'objectif et ne sont pas prioritaires en termes d'arborisation.

M. Gomez ajoute qu'ils ne peuvent pas planter des arbres que dans les parcs. Il mentionne le large déficit d'arborisation et de canopée dans certains quartiers comme ceux cités. Dans tous les endroits où ils pourront planter, ils vont essayer de le faire, mais selon l'auditionné, s'ils veulent vraiment atteindre les 25%, les espaces verts existants aujourd'hui ne suffiront pas, ils devront pouvoir dégrapper, enlever des places de parking, et planter des arbres pour gagner les 4% manquants.

Le président relève qu'ils ont donné l'exemple d'une plantation de 30 arbres. Selon lui, cela dépend de l'essence qu'ils choisissent, car s'ils ne choisissent que des arbres de petite taille, il est clair qu'il faudra en planter beaucoup plus pour arriver au même résultat que s'ils plantent des arbres qui deviennent très grands avec une canopée énorme. Il demande donc aux auditionnés quelle est leur stratégie en matière d'essence d'arbres.

M. Gomez lui répond que, par exemple sur les micro-forêts, ce qui se développe bien ce sont les arbres indigènes, et ils essaient donc de les favoriser. Il explique que lorsque des arbres sont isolés, selon l'endroit, il faut prendre des essences plus adaptées au climat du Sud. Il est clair selon lui que si ces arbres sont isolés dans une place fortement minéralisée, les températures atteignent 12-15 degrés de plus que dans une zone ombragée, donc des essences différentes seront plantées.

Il précise que tout cela est en phase de développement et que les spécialistes apprennent, mais que ce qui a été constaté est que, dans ces micro-forêts où ils pensaient mettre des arbres du Sud, des arbres indigènes seraient plus favorables pour le développement et la biodiversité, dont la protection est un aspect important.

M. Gomez mentionne qu'ils plantaient avant 2020 en moyenne 150 arbres par année en ville de Genève et que, sur ces trois dernières années, ils en ont planté 2000. S'ils veulent aujourd'hui accentuer cette cadence, ils devront trouver d'autres espaces que les espaces verts existants.

M<sup>me</sup> Perler ajoute que cela a impliqué entre leurs départements une autre manière de travailler, soit une collaboration autant que possible.

Elle mentionne la votation populaire sur Clé de Rive en concordance avec l'initiative de piétonnisation qui a été acceptée par le Conseil municipal et qui demande une piétonnisation de Rive, de la rue du Rhône, et de la rue de la Rôtisserie. Elle précise que, sur Rive plus spécifiquement, elle a demandé à reprendre le projet pour le réaliser au plus vite, car il a été refusé.

La reprise se complexifie, selon elle, notamment car elle doit se faire en coordination avec le département des infrastructures, car sur ce secteur il y a des bus. Donc s'ils veulent végétaliser et favoriser la mobilité douce, ils

doivent aussi s'accorder avec les transports publics. La végétalisation se complexifie de ce fait-là, car ce sont des espaces ne permettant pas le déploiement de grands arbres comme ils le souhaiteraient.

Elle évoque aussi une proposition, la PR-1544 à la Ville de Genève, pour à peu près 14 millions, qui vise à proposer différents aménagements cyclables et piétons sur différents sites du domaine public, dont Plainpalais, Carl-Vogt, la rue des Alpes, Ferdinand-Hodler, le boulevard des Philosophes, la rue des Eaux-Vives, le boulevard Helvétique, etc. D'après elle, cela a impliqué un certain nombre de mois de travail avec l'Etat de Genève afin de se mettre d'accord sur la faisabilité de cette proposition. M<sup>me</sup> Perler indique qu'ils souhaitent être plus agiles dans la mise en œuvre de ces itinéraires-là.

Un député (S) demande si, par rapport à leur ambition en termes de canopée et de mobilité douce, l'IN 182 serait aux yeux des auditionnés un frein ou un accélérateur. Dans le cas où leur réponse serait nuancée, il leur demande ce qu'ils penseraient d'un contreprojet.

M<sup>me</sup> Perler répond que l'IN en aucun cas ne serait un frein par rapport à tout ce dont ils viennent de faire part sur les projets et ambitions de la Ville de Genève. Elle répète que ce qui est un frein pour les communes c'est le cadre législatif qui est très contraint et exigeant. Les normes et les lois sont poussées à un tel point que ce qu'elle observe dans son mandat est qu'elles finissent par se contredire.

Elle explique par exemple qu'ils ne peuvent pas faire de la récupération d'eau partout pour que l'eau puisse pénétrer sur une surface qui serait désimperméabilisée. Il faudrait enlever le goudron pour que l'eau puisse pénétrer plutôt que d'utiliser des tuyaux qui coûtent très cher. Elle précise qu'ils sont confrontés à un office qui dit que l'eau peut être un peu polluée car elle vient du toit. Ce qui part d'une bonne volonté de pousser au maximum des normes fait qu'au final elles se contredisent lors de leur mise en œuvre. C'est pour ça que, selon l'auditionnée, il faudrait desserrer ou alléger les contraintes administratives.

Selon M<sup>me</sup> Perler, s'ils veulent appliquer et arriver à résoudre l'urgence climatique, ils doivent se donner les moyens et le cadre. Ils ont des limites physiques, de capacité, et venant du défaut de main-d'œuvre qui se profile. Elle précise que les îlots de chaleur sont à combattre, car c'est une question de santé publique. Ils doivent donc se donner ces moyens et essayer d'assouplir le carcan législatif actuel.

A l'inverse, elle estime que cette IN pose des objectifs clairs et ambitieux, et que la simple volonté politique d'atteindre ces objectifs ne suffit plus. Pour

la Ville de Genève, cela signifierait désimperméabiliser à peu près 85 000 m<sup>2</sup> par année.

Elle explique qu'ils ne sont pas contre un contreprojet, mais que celui-ci devrait être très ambitieux et s'approcher de l'IN 182. Ils ont toutefois la crainte qui est celle que, au travers d'un contreprojet, les contraintes sociétales actuelles pour dépasser la crise climatique ne soient pas remises en cause. Elle précise qu'il faudrait reconsidérer la manière dont ils travaillent et appréhendent les difficultés. Elle pense que d'ici 2030 il y aura un climat équivalent à celui de Madrid en ville de Genève et qu'il faut préserver la population, donc se donner les moyens de rafraîchir la ville, d'isoler les bâtiments, de végétaliser la ville, et surtout de diminuer les gaz à effet de serre.

M. Gomez ajoute que ce qui est important c'est les moyens. Il trouve que l'initiative est ambitieuse, notamment avec ses 60%. Selon lui, il y a trois axes à la stratégie climat de la Ville : la mobilisation citoyenne, la production CO<sub>2</sub>, et le fait de savoir que, quoi qu'il en soit, il y a aura une augmentation de la température.

Il précise qu'une augmentation de 1,5 ou 2 degrés suppose que les effets caniculaires vont dépasser les 40 degrés en ville. Il faut donc préparer la ville à ce réchauffement, raison pour laquelle il est indispensable que l'IN soit ambitieuse, pour des questions de survie et de santé publique.

Il ajoute qu'ils sont disposés à mettre en œuvre les moyens en ressources et il pense que les communes et villes du canton sont prêtes et sensibilisées à cette adaptabilité, mais qu'il faut leur donner les moyens.

Un député (LC) a une question d'ordre général concernant les arbres. Il aimerait savoir comment le suivi et la santé des arbres en ville de Genève sont assurés. Pour la Treille, il demande si un dégrappage du type de celui réalisé aux Bastions ne serait pas nécessaire. Il a aussi une question sur le platane bicentenaire du parc des Bastions dont les racines seraient menacées par le projet d'agrandissement de la bibliothèque. Il demande aux auditionnés si ceux-ci sont conscients de cette situation et s'ils préconisent certaines solutions.

M. Gomez lui répond, sur le suivi des arbres, qu'il existe 40 000 arbres sur la ville de Genève, dont 28 000 sont répertoriés, identifiés, et suivis régulièrement (les autres sont en zone de forêt...). Ces 28 000 arbres sont d'autant plus suivis qu'ils sont inquiets de la qualité des sols, surtout en raison des événements climatiques et du stress que cela crée sur les arbres. Il fait remarquer que cela fait 40 jours qu'il ne pleut pas, ce qui est inquiétant, car une canicule du même type que juillet-août 2022 serait dramatique.

En ce qui concerne le dégrappage il cèdera la parole à M<sup>me</sup> Perler.

Pour la question du platane, il affirme suivre de près cette affaire, car il a une vision très conservatrice et aimerait savoir en quoi les travaux vont affecter le platane et quels sont les risques. Il faut se demander selon lui si en faisant ces travaux l'arbre est touché de manière inévitable. Il faut aussi analyser la qualité des sols au parc des Bastions, un certain nombre d'arbres y étant tombés. Dans le cas où cela se reproduirait, il faudrait savoir si la surutilisation exerce une influence et quelle est la qualité de ce sol. Il indique que c'est une réflexion que le Conseil administratif a encore eue le matin même et que c'est un long débat sur les espaces publics qui sont beaucoup utilisés et souhaités par la population.

M<sup>me</sup> Perler ajoute sur les racines menacées qu'il y a un suivi, des études, et une situation de conservation qui est mise en place pour éviter que cet arbre ait des problèmes ou de la peine à se déployer. Elle prend pour exemple un autre immense platane emblématique pour lequel des mesures conservatoires précises ont été prises pour qu'il ne soit pas menacé.

Sur la Treille, il est possible selon elle de désimperméabiliser, mais cela ne se décrète pas de cette manière. Elle affirme que la Treille est très fréquentée, également par des personnes à mobilité réduite ou de petits enfants, donc qu'il y a un certain nombre de contraintes qui compliquent l'ouverture d'un chantier de désimperméabilisation. Ce n'est pas impossible mais ce n'est pas simple.

Une députée (MCG) demande quels sont leurs projets pour les 8 hectares de la plaine de Plainpalais.

M<sup>me</sup> Perler répond que c'est une question qui revient régulièrement. Ils peuvent transformer cette plaine de Plainpalais indépendamment du prix d'investissement qui a été consenti, mais il faut se demander ce qui est voulu pour cette plaine et ce qui peut être fait des usages et usagers actuels. Elle mentionne les manèges, les cirques, le marché 3× par semaine, le marché aux puces, les manifestations, soit toutes sortes d'éléments qui font qu'un espace libre est nécessaire pour ces usages-là.

La députée (MCG) lui précise que les bords sont consacrés au marché mais qu'elle parle de l'intérieur de la plaine. Elle tient à préciser qu'il y a de nombreuses années elle a vu la plaine de Plainpalais verdoyante avec un endroit où il y avait des balançoires, des toboggans, un lieu pour les enfants, alors que maintenant c'est un désert. Elle aimerait savoir si les auditionnés veulent en faire autre chose.

M<sup>me</sup> Perler pense que dire que c'est un désert est une opinion. Elle fait remarquer que cette plaine est appréciée par une partie de la population et ne

l'est pas par une autre partie. La question qui se pose est celle de savoir quoi en faire, et quoi faire des usagers qui l'occupent actuellement.

Si la députée (MCG) comprend bien, ils veulent planter des arbres sur la rue, mais pas au milieu de la plaine, car des gens aimeraient mieux pouvoir disposer d'un espace vide.

M<sup>me</sup> Perler lui répond que ce n'est pas ce qu'elle a dit. Elle répète qu'il y a actuellement des usages sur cette plaine, qu'il est possible de les modifier, mais qu'il faut savoir quoi faire des usagers, décider où mettre les cirques et les manèges par exemple. Il faut aussi selon elle tenir compte du fait qu'il y a un parking en dessous, donc qu'il n'est pas possible de planter dessus. Elle mentionne aussi une arborisation, deux rangées d'arbres qui font le tour. Elle admet que c'est un lieu que beaucoup de gens apprécient et que d'autres aimeraient voir autre chose. Elle indique à la députée (MCG) que, si celle-ci veut que la plaine change de figure, libre à elle en tant que députée de le faire.

Une députée (MCG) répond qu'ils étudient l'IN 182 qui parle de réchauffement et que cet endroit-là est précisément un centre de chaleur, une fournaise.

M<sup>me</sup> Perler estime qu'une pesée des intérêts est à faire et répète qu'il faut se demander ce qu'il adviendra des usagers actuels. De l'avis de la députée, ils ne sont pas très nombreux et pas très importants et ils se déferont comme ils se sont faits précédemment.

La députée (MCG) relève aussi que les auditionnés ont dit qu'ils voulaient mettre des essences indigènes et que la végétation allait être similaire à celle de Madrid. Elle a regardé la végétation de Madrid et elle se demande si c'est compatible, des gens venant lui dire qu'ils n'ont pas eu de fruits cette année, et des agriculteurs faisant le même constat. D'après elle, beaucoup disent qu'il faut s'habituer à mettre une végétation méditerranéenne et ne pas maintenir les essences indigènes. Elle demande leur position par rapport à cela.

M. Gomez répond que cela dépend de la terre et des endroits. Il explique que les micro-forêts plantées, par exemple, ont très bien résisté à la canicule de l'été passé et qu'elles étaient aménagées en conséquence afin de garder une humidité. Il ajoute que le fait que dans ces micro-forêts il y a une forte densité de différentes essences fait que l'essence indigène qui survit se renforce et résiste assez bien au changement. Aujourd'hui, il y a selon lui une adaptabilité à faire à certains endroits, mais ce n'est pas dit que cela devrait se faire de façon générale. Il y a des endroits, des parcs, des zones, où il est encore possible de planter des essences indigènes.

La députée (MCG) ajoute que des agriculteurs sont venus lui dire que tout ce qui a été planté le long de la route qui mène à Chancy avec le tram, soit des arbres plantés dans des bacs, est déjà mort. Il demande aux auditionnés si ceux-ci ont réfléchi à ces problèmes pour la ville de Genève.

M<sup>me</sup> Perler répond qu'ils évitent les arbres en bac, qu'il faut arroser, contrairement aux arbres plantés.

M. Gomez précise que la question sous-jacente est celle de la pleine terre, une problématique à laquelle ils n'ont pas prêté suffisamment d'attention ces dernières années. Le fait de conserver ou d'agrandir cette pleine terre est important. Ce n'est pas simple pour une ville comme Genève fortement densifiée, mais c'est une voie sur laquelle il faut aller, car cela permet l'écoulement de l'eau qui va transpercer l'ensemble de la terre, fortifier, et permettre de récolter sur les nappes. Ça va permettre à la végétalisation de renforcer les racines qu'il sera possible de mettre dans cette pleine terre.

La députée (MCG) tient à préciser que les racinaires ne sont pas tous les mêmes. Il y a les racinaires verticaux et horizontaux. Il faut garder cela à l'esprit, selon elle.

M. Gomez indique qu'au service des espaces verts il y a un renforcement depuis deux ans de cette catégorie de personnel dendrologue, spécialiste des arbres, car c'est un domaine qui est très important et c'est important de comprendre comment les essences vont pouvoir s'adapter.

M<sup>me</sup> Perler précise qu'ils ont les ressources en ville de Genève, des chercheurs et un jardin botanique, qui sont de précieux conseils.

Un député (S) explique qu'à titre professionnel il partage les retours d'expérience des obstacles normatifs et légaux que les auditionnés rencontrent. Sa question concerne le domaine public, et il rappelle que ce que vise l'initiative concerne les questions d'îlots de chaleur en milieu urbain.

Il relève qu'ils ont mentionné un certain nombre d'obstacles, comme les réseaux souterrains, les compensations de stationnement, les questions de TPG, ou encore celles d'accessibilité universelle, etc.

Certains obstacles relèvent aussi de la pratique administrative, selon lui, et en termes de coordination et d'arbitrage il se demande comment cela se passe avec les différents acteurs, comme les services de l'Etat mais aussi les SIG et les TPG. Il se demande comment se passent les arbitrages quand en particulier il y a des préavis contradictoires, non arbitrés par le département, et qu'il faut réaliser des projets en tenant compte de cela.

M<sup>me</sup> Perler répond que chacun doit travailler pour sa maison. Les coordinations existent, sont mises en place, quand bien même la Ville de

Genève a signé une charte avec les SIG, par exemple, sur la manière de se coordonner lorsqu'il y a des travaux dans l'espace public.

Elle pense qu'il faut une volonté de mieux se coordonner et d'avoir un dialogue plus constructif. C'est une culture qui doit se mettre en place, une volonté d'assouplir, et de trouver une voie pour faciliter la mise en place de projets ou de grands projets. Elle estime que c'est dans la volonté de travailler ensemble qu'ils atteindront les objectifs de l'IN 182, et qu'ils sont dans l'urgence.

### **Présentation des éléments chiffrés liés au contreprojet de l'IN 182 le 8 mars 2023**

*En présence de M. Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint – DI, de M. Jérôme Savary, secrétaire général adjoint – DT, et de M. Patrick Fouvy*

Le président souhaite la bienvenue aux auditionnés et leur cède la parole.

M. Savary relève qu'ils ont le plaisir de revenir vers la commission avec quelques éléments chiffrés, et des illustrations liées au contreprojet. L'initiative contient deux volets : arborisation/végétalisation et réaffectation des voies publiques en faveur de la mobilité douce et des transports publics.

Il relève que, pour le volet arbres, l'initiative prévoit que chaque année durant 10 ans, une surface égale à au moins 0,5% de la surface de toute la voie publique située sur le territoire des communes de plus de 10 000 habitants soit déduite de la voie publique accessible au trafic individuel motorisé et transformée en espaces verts et arborés. Il précise que cette augmentation représente une surface de 350 000 m<sup>2</sup> en 10 ans. Le projet de contreprojet à l'IN 182 prévoit que, dix ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, le taux de canopée de l'espace urbain atteindra 24%, soit une augmentation de 620 000 m<sup>2</sup> de canopée (autrement dit de surface à l'ombre des arbres).

M. Fouvy poursuit en abordant la planification plus détaillée. Il explique que la surface de chaussée et la surface projetée des arbres sont deux éléments différents. Il ajoute que le taux de canopée actuel (LiDAR 2019) couvre environ 23% de l'aire urbaine (comprenant 22 communes). L'objectif de la stratégie d'arborisation est de garantir le développement coordonné de l'arborisation de l'aire urbaine afin d'atteindre un taux moyen de canopée de 30% en 2070, et à cette fin de planter des arbres permettant d'atteindre un taux de 24% dix ans après la libération des moyens financiers. L'augmentation de 23 à 24% représenterait un accroissement de la surface totale du taux de canopée de 744 000 m<sup>2</sup> sur l'ensemble de l'aire urbaine et de 620 000 m<sup>2</sup> sur les 13 communes de plus de 10 000 habitants. Il s'agit de

l'effet de l'implantation sur ces communes, tel que projeté dans la stratégie d'arborisation. Il présente une image qui compare la situation actuelle à l'évolution.

Ensuite, il aborde la question de la canopée et de son action sur une surface. Dans l'arborisation, un travail est réalisé avec des éléments techniques. Il s'agit d'une modification de la configuration du sous-sol pour permettre à des arbres de pousser et de coloniser l'espace sous la route. Il offrira une surface à l'ombre, sans avoir forcément utilisé la surface de la voirie pour une autre utilisation que son utilisation traditionnelle. On modifie le contexte, ce qui implique un investissement important en génie civil. Il est important d'apporter de bonnes conditions à l'arbre afin qu'il puisse croître.

M. Fouvry souligne que, dix ans après le début du projet, tous les arbres sont plantés et ils offrent chacun de 3 à 10 m<sup>2</sup> d'ombre environ. En 2070, les arbres auront grandi et ils offriront chacun environ 50 à 100 m<sup>2</sup> d'ombre. Il aborde ensuite l'étude de cas du secteur de Meyrin-Prulay. Des espaces arborisables ont été identifiés par une projection, en étude de faisabilité. Il y a actuellement 90 arbres et il serait possible de passer à 179. Concernant l'évolution possible du potentiel arboré, il explique qu'il pourrait passer de 19% à 23%. Il y a environ 2% du taux de canopée qui est réalisé directement sur la voirie.

M. Fournier aborde le volet mobilité. L'IN 182 propose que, chaque année durant 10 ans, une surface égale à au moins 0,5% de la surface de toute la voie publique située sur le territoire des communes de plus de 10 000 habitants soit déduite de la voie publique accessible au trafic individuel motorisé et transformée en voirie destinée aux transports publics et à la mobilité douce. Cette augmentation représente une surface de 350 000 m<sup>2</sup> en 10 ans. A l'inverse, le projet de contreprojet propose d'introduire, dix ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, 175 km d'aménagements supplémentaires de mobilité douce, 8 km d'extension du réseau tram (avec une nouvelle ligne de ceinture) et 22 km de lignes de bus à haut niveau de service.

L'exercice a été fait d'évaluer en m<sup>2</sup> chacune de ces infrastructures. M. Fournier précise que les niveaux de maturité des projets sont différents : des projets précis dans l'évaluation (\*), des projets plus flous basés sur des hypothèses de travail (\*\*\*) et des projets entre les deux (\*\*). Le Grand Conseil a récemment voté un crédit d'étude (13061) pour douze axes forts vélos, pour un total de 100 km. L'objectif est de présenter des itinéraires vélos attractifs, qui font l'objet de véritables pénétrantes cyclables, en reliant la périphérie du canton vers le centre-ville. Il attire l'attention de la commission sur le fait que ces itinéraires portent à la fois sur des communes

de plus de 10 000 habitants (deux tiers) et de moins de 10 000 habitants (un tiers). Un certain nombre de m<sup>2</sup> de voirie dédiée aux TIM ont été convertis pour construire ces infrastructures, mais pas uniquement. En général, 3. Il y a donc de nouvelles emprises réalisées sur domaine privé cantonal ou sur domaine privé.

M. Fournier relève qu'il y a 25 km de voie verte compris dans les 175 km. Un certain nombre de voies vertes relie à la fois des communes de plus de 10 000 habitants et de moins de 10 000 habitants. Cela montre que l'approche qui prévalait dans le projet de contreprojet du Conseil d'Etat de ne pas se focaliser uniquement sur les communes de plus de 10 000 habitants, faisait sens. De nouveau, il y a une mise en perspective entre les m<sup>2</sup> créés pour les infrastructures listées et les m<sup>2</sup> de TIM qui sont supprimés.

Sur le volet du plan d'action de la mobilité douce, 16 km d'aménagement cyclables sont également prévus, avec un certain nombre de petits projets. Ce sont des tronçons aménagés au fur et à mesure sur des voiries selon les opportunités.

Il y a également des projets d'infrastructures de transports collectifs, qui s'accompagnent d'axes de mobilité douce et cyclables. Il s'agit de projets à la fois sous l'angle de la mobilité collective et de la mobilité douce. Il cite ici 18 km de lignes de bus à haut niveau de service. A nouveau, les infrastructures relient à la fois des communes de plus de 10 000 habitants et de moins de 10 000 habitants. Il y a le nombre de m<sup>2</sup> de TIM qui sont supprimés et le nombre de m<sup>2</sup> dont on a besoin pour réaliser ces infrastructures. Concernant les trams, il évoque 15 km de lignes de tramway (en lien avec le PL 13192).

M. Fournier souligne qu'au total, il y a 175 km d'infrastructures de mobilité douce et 38 km d'infrastructures de transports collectifs. Deux tiers de ces infrastructures envisagées sur des communes de plus de 10 000 habitants. Il explique qu'environ 628 000 m<sup>2</sup> sont nécessaires pour réaliser ces infrastructures, dont 391 000 m<sup>2</sup> pris sur des voiries existantes. Les réalisations sont étalées dans le temps, entre 2023 et 2032. Enfin, une majorité de projets doivent encore faire l'objet d'un octroi de financements par le Grand Conseil.

Le président demande à combien le coût est évalué.

M. Fouvy répond que, pour la partie arborisation, le projet est estimé à hauteur de 500 millions de francs pour la part cantonale. Il ajoute qu'il y a également une part qui reviendra aux communes, notamment pour renforcer les travaux réalisés.

M. Fournier répond que, pour les infrastructures de mobilité, le montant est de l'ordre de 1,5 milliard de francs. Ce sont des montants inscrits au plan décennal des investissements.

Le président ouvre le tour de questions.

Un député (S) trouve les éléments apportés convaincants. Il demande si le chiffreage réalisé intègre également le nombre de voiries dédiées aux TIM qui vont augmenter.

M. Fournier répond par la négative.

Un député (S) relève qu'on arriverait à satisfaire quasiment les ambitions de l'initiative telle quelle. Il demande ce qui empêcherait aujourd'hui de revoir la position du Conseil d'Etat, potentiellement du Grand Conseil, sur l'opportunité du soutien de l'initiative en l'état.

M. Savary répond qu'il n'y a pas de contradiction, comme cela a été souligné par le Conseil d'Etat. L'étude montre bien une convergence importante de l'ambition, de la vision et des projets. La différence majeure est que l'initiative mise plutôt sur l'arithmétique et le côté abstrait, alors que le Conseil d'Etat vise plutôt une optique programmatique et concrète, afin de passer des intentions au projet. Les communes ont également pu prendre position avec une certaine distance sur la mécanique de l'initiative, au profit d'une approche plus pragmatique. Un travail devra être réalisé avec ces dernières dans le cadre du contreprojet afin de les rallier à la vision de changement du domaine public. Il leur importe d'être alignés sur cette vision commune afin de pouvoir aller de l'avant.

M. Fournier ajoute qu'ils ont été surpris par le total des m<sup>2</sup> représentés par la comptabilisation des infrastructures. Les projets qui figurent au plan décennal des investissements sont ambitieux. L'approche est basée sur le fait que les infrastructures s'étendent sur tout le canton, alors que l'initiative se focalise sur les communes de plus de 10 000 habitants. De plus, l'initiative se base sur une arithmétique rigide, avec 1% par année. En travaillant sur des projets, il est difficile de livrer le nombre de m<sup>2</sup> souhaités par l'initiative de manière linéaire. Ainsi, la mécanique souhaitée par l'initiative ne semble pas corrélée aux enjeux et à la réalité du terrain.

Le député (S) demande quelle est la marge de manœuvre pour amender le projet de contreprojet dans le sens de la présentation. Ensuite, il relève que la commission a reçu les traductions pour Saint-Gall. Le niveau politique (intentions, objectifs chiffrés à terme) comprend une cadence annuelle qui ne demande qu'à être adaptée au fil de l'année. La dimension opérationnelle (programmatique) concerne des projets concrets et la capacité de

l'administration à les mettre en œuvre. Il ne voit pas de contradiction majeure entre les deux approches.

M. Fournier répond sur l'amendement au projet de contreprojet. Une réflexion pourrait être menée suite aux critiques formulées par la commission sur la comptabilisation de km d'infrastructures ayant déjà fait l'objet de vote par le Grand Conseil. Il s'agirait de les supprimer, ce qui rendrait le projet de contreprojet moins ambitieux, mais basé sur des projets n'ayant pas encore fait l'objet d'un vote. Il y a également une marge de manœuvre du côté des communes, comme évoqué par M. Savary. Des communes ont été critiquées durant leur audition devant cette commission. Suite à cette audition, le Conseil d'Etat a souhaité thématiser la question auprès de l'ACG, en demandant quelles étaient les attentes concrètes des communes. Concernant le contreprojet de Saint-Gall, il souligne que l'approche était basée sur les km d'infrastructures, respectivement le pourcentage de canopée. Les indicateurs et mesures sont plus pertinents que les m<sup>2</sup>. Concrètement, Saint-Gall a revu à la baisse le nombre de m<sup>2</sup> demandé. Le contreprojet présenté va dans le même sens.

M. Fouvy précise que le taux de canopée reste différent. Si on concentre l'effort par l'initiative à devoir libérer 0,5% chaque année, cela risque de priver la nécessité d'intervenir à d'autres endroits. Il y a un risque de traîner l'investissement à faire pour l'arborisation.

M. Fournier se souvient que le projet de Saint-Gall proposait de pondérer des infrastructures de type zone 30 ou zone 20 et de le comptabiliser dans les m<sup>2</sup> convertis au titre de l'initiative. On peut tomber dans une approche comptable afin de comptabiliser un grand nombre de m<sup>2</sup>, toutefois, l'approche est plutôt de se baser sur des projets qualitatifs, qui ont un réel impact de lutte contre les îlots de chaleur et de report modal visant à revoir l'empreinte carbone liée à la mobilité.

Une députée (MCG) demande comment choisir des essences résistant à la chaleur, tout en évitant des espèces allergisantes. Elle a également pensé à la forme du racinaire et se demande comment la hauteur influence le coût. Elle demande s'il y a des essences qui poussent plus rapidement et elle a notamment pensé au bambou, qui pousse vite. Finalement, elle demande s'il serait envisageable de réaliser des transports en commun à deux étages, étant donné que ces derniers prennent beaucoup de place. Elle cite notamment la pétition concernant l'abattage des arbres à la route de Ferney.

M. Fouvy répond que la stratégie est de diversifier les essences. Même si certaines essences allergènes sont connues, il y a des évolutions. La diversification a l'avantage d'éviter des pics élevés. Concernant les racines, il

explique que les fosses de plantations sont techniques au génie civil. Avec une part de protection, on définit l'endroit où les racines peuvent aller. Il souligne ensuite que plus les arbres sont grands et plus il y aura un coût. Toutefois, la majorité des coûts sont sur les fosses de plantation. La hauteur n'est donc pas un élément significatif. S'il y a des transports en commun, il faut des arbres dont la couronne commence au-dessus de 4 mètres. Ensuite, il précise que la vitesse de croissance doit être mise en regard avec la durabilité et que l'objectif est d'avoir des arbres qui durent longtemps. Il y a également la question de la provenance, avec le choix d'arbres intraeuropéens, qui se rapprochent du climat genevois. Quant aux bambous, ils ne durent pas très longtemps et n'offrent pas une grande canopée. Il ne s'agit donc pas d'une bonne alternative.

M. Fournier répond concernant les transports à deux étages. Il cite le tronçon au début de la route de Ferney, juste au-dessus de la place des Nations, à titre d'exemple. Il y a une couverture d'arbres qui nécessite des transports de taille plus basse.

La députée (MCG) relève qu'il y a également d'autres endroits et qu'elle ne se limite pas à la route de Ferney.

M. Fournier explique que, lorsqu'il y a des arbres en bord de voirie, il faut des transports publics qui ne soient pas trop hauts. Il souligne qu'avec l'électrification des transports publics genevois, on va plutôt vers une tendance d'allongement des transports publics que vers une élévation.

Une députée (Ve) relève que le contreprojet génère une imperméabilisation supplémentaire par rapport à l'esprit de l'initiative. Elle estime que le solde net serait actuellement d'environ 240 000 m<sup>2</sup> supplémentaires à imperméabiliser et elle demande si cela est correct. Elle demande ensuite quelle est la répartition entre les arbres à remplacer et les nouveaux arbres. Par rapport à une surface de canopée donnée (10 m<sup>2</sup>), elle demande quelle est la surface dégagée au sol.

M. Fournier répond que son calcul est correct. Il y a de l'ordre de 400 000 m<sup>2</sup> supprimés, sur un peu plus de 600 000 m<sup>2</sup> créés. L'initiative ne parle pas spécifiquement de ne plus créer de nouvelles voiries. Il relève qu'un certain nombre de véhicules individuels motorisés doivent circuler pour les besoins de l'économie et des personnes en situation de handicap. De ce fait, il n'est pas possible de supprimer la totalité des voiries des TIM. C'est pour cette raison que l'inventaire des m<sup>2</sup> fait l'équilibre entre une capacité de TIM à maintenir et ceux que l'on peut ôter au profit de la mobilité douce et des transports collectifs.

Une députée (Ve) relève que le nombre de m<sup>2</sup> de voirie TIM enlevés et de m<sup>2</sup> créés pour les transports en commun et la mobilité douce sont visibles. Toutefois, les nouvelles surfaces de voirie TIM créées ne sont pas visibles. On ne voit donc pas ce qui va être recréé.

M. Fournier souligne que les nouvelles routes à Genève ont la vie dure et que peu sont créées. Le Grand Conseil a d'ailleurs rejeté plusieurs projets à ce sujet.

Une députée (Ve) relève que les m<sup>2</sup> créés pour les transports en commun et la mobilité douce vont tout de même contribuer à une imperméabilisation supplémentaire du canton.

M. Savary précise qu'une imperméabilisation à des endroits stratégiques est nécessaire afin d'éviter que le territoire soit mité et dégradé par une non-planification. La planification permet donc de préserver le territoire. Une réflexion a d'ailleurs été menée par l'ensemble des services sur l'eau en ville, et intégrée dans tous les projets. L'objectif est notamment de mieux gérer la question du ruissellement en ville et tous les projets intègrent cette dimension, afin d'optimiser la perméabilité.

M. Fouvy ajoute que l'on peut avoir de la perméabilité tout en permettant une superposition des usages, notamment dans les espaces urbains denses. Il y a des systèmes qui permettent à la fois de gérer l'usage des piétons et des transports de mobilité douce, avec une éventuelle partie sous la route. Les racines doivent pouvoir coloniser cet espace. Il est crucial que la majorité des gouttes qui tombent pénètrent dans le sol, à proximité du sol. Concernant le pourcentage de remplacement des arbres, il précise que les 500 millions sont pour de nouveaux arbres. Si des arbres sont coupés durant un projet, il y a une charge de les remplacer dans le cadre de ce projet. Ce qui est annoncé ici, ce ne sont que des éléments nouveaux. Concernant la répartition, il est difficile de la prédire de manière précise. Selon les estimations, 400 millions de francs seront sur le domaine privé, car c'est à cet endroit qu'il sera majoritairement possible d'intervenir.

M. Savary complète en expliquant que le domaine privé au sens large recèle énormément de surfaces, qui ont été découvertes en faisant le plan d'arborisation, sur lesquelles il est encore possible de planter des arbres.

Un député (Ve) demande s'ils ont eu ou envisagent une discussion avec les initiants. En lien avec cela, il pose la question du timing. L'initiative donne l'impression que le timing est difficile à tenir. Ici, l'ambition est encore plus longue et est tributaire de différents éléments. Il demande comment le timing pourra être tenu.

M. Fournier répond que, dès le moment où il y a des financements, le projet est réalisé. Il n'a pas d'exemple d'un projet dans lequel ce n'est pas le cas. Les projets qui pourraient être envisagés et concrétisés sous dix ans, de manière réaliste, ont été listés. Il y a également plein d'autres projets qui ont une probabilité de réalisation plus lointaine.

M. Savary relève qu'il faudrait discuter avec les communes, afin de savoir si une vision commune peut être établie. Si la commission souhaite réaliser une discussion avec les initiants et s'ils sont ouverts à aller dans le sens du contreprojet, les départements seront attentifs et contribueront volontiers à la discussion.

Un député (S) demande si l'ensemble des projets du territoire urbain sont pris en compte, y compris ce qui est d'initiative communale.

M. Fournier répond que l'on peut considérer que tous les projets de mobilité sont portés par le canton. Seuls quelques projets résiduels sont réalisés par les communes. Ces projets sont développés avec les communes concernées.

### **Présentation du contreprojet du 24 mai 2023**

- *M. Nicolas Fournier, DI*
- *M. Jérôme Savary, DT*
- *M<sup>me</sup> Sandra Spissinger Bang, DT*

M. Fournier débute la présentation du contreprojet à l'IN 182. Il s'agit d'une redite pour les députés qui siégeaient déjà lors de la précédente législature. L'objectif est de retracer le cadre de l'IN 182, d'exprimer la position du Conseil d'Etat sur cette dernière, d'exposer la proposition de contreprojet et de faire un état des lieux des discussions menées, notamment avec les communes.

M. Fournier explique que l'IN 182 prévoit que, chaque année durant 10 ans, une surface égale à au moins 1% de la surface totale (état au 1<sup>er</sup> janvier 2021) de toute la voie publique située sur le territoire des communes de plus de 10 000 habitants soit déduite de la voie publique accessible au trafic individuel motorisé. Elle prévoit également que celle-ci soit transformée pour moitié en espaces verts et arborés et que le solde soit transformé en infrastructures dédiées à la mobilité piétonne (trottoirs, piétonnisation), cycliste (pistes cyclables et stationnements vélos) ou en sites propres pour les transports publics. L'initiative fait la distinction entre les communes de plus et de moins de 10 000 habitants, et se focalise en particulier sur les communes de plus de 10 000 habitants.

Le Conseil d'Etat a analysé cette initiative et en a conclu que, si l'initiative rejoint les objectifs qu'il a adoptés, notamment dans le cadre du plan climat cantonal, elle reste toutefois trop ambitieuse. En effet, cette dernière se base sur un mécanisme non compatible avec le rythme d'avancement des enjeux techniques et financiers inhérents aux grands projets menés par le canton et les communes.

M. Fournier revient sur les 10% de voirie, l'objectif à terme après dix ans. Actuellement, on estime que la voirie sur les communes de plus de 10 000 habitants représente environ 7 millions de m<sup>2</sup>. Il s'agirait de convertir 700 000 m<sup>2</sup> en dix ans, dont 225 000 m<sup>2</sup> en 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. La position du Conseil d'Etat n'est pas de balayer tous les objectifs de l'initiative, mais plutôt de renverser le paradigme.

M. Savary relève que la commission d'aménagement a voté le principe d'un contreprojet, qui a été validé par la plénière en septembre dernier. Suite à cela, le Conseil d'Etat a transmis l'avant-projet de loi, afin qu'ils puissent travailler dessus. Plusieurs séances ont ensuite été consacrées à un premier examen de ce contreprojet. Le contreprojet vise à être le miroir de l'initiative, avec des modalités un peu différentes. Il évoque des objectifs partagés pour ce qui est des préoccupations et de la vision proposées par l'initiative, toutefois, les moyens sont inadéquats.

M. Savary précise que le contreprojet se distancie de l'initiative qui paraît abstraite et arithmétique. L'idée est de faire quelque chose de plus concret, plus pragmatique, et de proposer des objectifs en lien avec des projets en préparation ou en cours de réalisation. Il y a aussi un lien avec le PCC, qui englobe les différents aspects du réchauffement climatique de manière plus large. L'objectif de cette initiative est de se focaliser sur deux objectifs, la mobilité et l'arborisation, s'agissant de réaménagement des voies publiques. Il y a aussi une corrélation avec des projets de lois d'investissement, adoptés par le Conseil d'Etat ou en voie de l'être. Il cite notamment le crédit d'étude pour le développement d'axes forts vélos d'intérêt cantonal (loi 13061), le crédit d'étude pour le financement des études des prochaines étapes de développement du réseau TC à l'horizon 2030 (loi 13192) et un projet de loi d'investissement sur l'arborisation (2<sup>e</sup> semestre 2023).

M. Savary aborde le volet arbres, en comparant le contreprojet à l'IN 182. L'initiative dit que, pendant 10 ans, une surface égale à au moins 0,5% de la surface de toute la voie publique 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 en espaces verts et arborés. Cette

augmentation représente une surface de 350 000 m<sup>2</sup> en dix ans. L'idée du contreprojet est de reprendre cet objectif sur dix ans et de prendre un autre indicateur, qui est le taux de canopée sur tout l'espace urbain. Ainsi, selon ce dernier, dix ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, le taux de canopée de l'espace urbain devra atteindre 24% (85 000 arbres supplémentaires). Cela représente une augmentation de 620 000 m<sup>2</sup> de canopée (autrement dit de surface à l'ombre des arbres). Il explique qu'on passerait de 23% de canopée, le constat actuel, à 24%. Même si cela peut sembler peu, cette augmentation représente la plantation de 85 000 arbres supplémentaires. Cette action s'inscrit dans une stratégie d'arborisation plus large, afin d'atteindre 30% de canopée sur l'aire urbaine, à l'horizon 2070.

M. Savary passe aux travaux de génie civil liés à l'arborisation. Il présente les fosses de Stockholm, qui permettent aux arbres de trouver les conditions d'exploitation et de plantation plus favorables à leur accroissement. Il est important de laisser de la place à l'arbre et de réguler son irrigation. Il y a 80% des coûts qui sont liés au génie civil et 30% liés à la plantation en elle-même.

Le président demande ce que cela représente en montant absolu.

M. Savary répond que c'est chiffré à environ 20 000 francs par arbre. Toutefois, cela dépend de différents paramètres tels que les éléments de contraintes pouvant s'additionner. Ensuite, il explique que, pendant les trois premières années, un arbre ne grandit pas. Il doit trouver ses conditions pour pouvoir grandir ensuite. On peut constater la croissance de l'arbre, qui est en moyenne de 10 cm par branche par année. L'arbre va donc mettre du temps à donner l'ombrage qu'on attend de lui. Dix ans après le début du projet, tous les arbres sont plantés et ils offrent chacun environ de 3 à 10 m<sup>2</sup> d'ombre. En 2070, les arbres auront grandi et ils offriront chacun environ 50 à 100 m<sup>2</sup> d'ombre. Des tests ont été réalisés notamment dans le secteur de Meyrin Prulay.

M<sup>me</sup> Spissinger Bang explique que des quartiers tests ont été choisis, afin d'évaluer le potentiel d'arborisation. Dans le secteur de Meyrin Prulay, ils sont partis de l'arborisation actuelle et ont ensuite étudié les contraintes dans ce secteur (parking, réseaux en sous-sol). Une évaluation du potentiel d'arbres a ensuite été réalisée. Le secteur a été séparé en différents types. Il y a actuellement 90 arbres, qui ont été plantés en 2017. Il y a la possibilité de rajouter 179 arbres supplémentaires le long des rues, d'ici 2050.

Elle précise qu'il y a toutefois des contraintes.

Actuellement, ce secteur a un taux de canopée de 16,76%. En ajoutant 400 arbres environ au total, cela permettra de contribuer à l'atteinte du taux

de canopée de 30% sur l'aire urbaine genevoise en 2070. Elle évoque un travail sur le stationnement, sur les réseaux, et sur la contrainte parcellaire.

M. Fournier aborde ensuite le volet mobilité. L'idée du contreprojet est de se baser sur des projets actuellement en cours, en se focalisant sur les infrastructures. L'enjeu est de réaliser, dix ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, 175 km d'aménagements supplémentaires de mobilité douce, 8 km d'extension du réseau tram (avec une nouvelle ligne de ceinture) et 22 km de lignes de bus à haut niveau de service.

M. Fournier aborde la mobilité douce, et la réalisation de 175 km d'aménagements cyclables. Il aborde un graphique et évoque les 100 km d'axes forts vélos, symbolisés par les douze lignes d'intention en bleu sur ce dernier. Cela préfigure des autoroutes cyclables, permettant d'assurer des déplacements pendulaires, continus et sécurisés à vélo. L'idée est de compléter ensuite ce réseau par des axes complémentaires, en lien avec le plan d'action de la mobilité douce. En vert, il y a les voies vertes, en lien avec les projets d'agglomération, qui permettent plutôt d'offrir des infrastructures de loisirs. Le département a fait l'exercice d'évaluer le nombre de mètres carrés représentés par les infrastructures listées dans le projet de contreprojet. Il transmettra la présentation à la commission.

M. Fournier précise que, sur les 100 km d'axes forts vélos, une distinction a été réalisée entre les communes de plus et de moins de 10 000 habitants. Une analyse des m<sup>2</sup> d'infrastructures créés est réalisée parallèlement à la création des m<sup>2</sup> de voiries dédiées aux TIM supprimées. Il y a donc une proportion générale de  $\frac{2}{3}$  des m<sup>2</sup> sur les communes de plus de 10 000 habitants et  $\frac{1}{3}$  sur les communes de moins de 10 000 habitants. Il précise que la maturité des projets diffère (\*, \*\*, \*\*\*). Concernant les 25 km de voie verte, il relève que la proportion de  $\frac{2}{3}$  et  $\frac{1}{3}$  se vérifie. Finalement, il explique que les infrastructures de transports collectifs s'accompagnent toujours d'infrastructures de mobilité douce. Le Grand Conseil a notamment voté la loi 13192, qui dote le département de moyens pour étudier 15 km de tramway. Il présente ensuite les différents projets de tram et de BHNS. S'agissant de la mobilité douce, la distinction entre les communes de plus et de moins de 10 000 habitants ne se justifie pas forcément dans la réalité. En faisant cet exercice d'évaluation des m<sup>2</sup>, on arrive à environ 628 000 m<sup>2</sup> nécessaires pour réaliser ces infrastructures, dont 391 000 m<sup>2</sup> pris sur des voiries existantes. Il évoque ensuite une livraison de projets par vagues, dans l'approche du projet de contreprojet, avec un mécanisme de contrôle sur dix ans, mais pas une linéarité précise chaque année, car ce n'est pas compatible avec la réalité des projets portés par le département. Il relève finalement qu'une majorité de projets doit encore faire l'objet d'octrois de financements

par le Grand Conseil, et qu'il y a également un risque d'oppositions. Le contreprojet a donc pour objectif de solidifier le soutien politique aux projets d'infrastructures.

M. Fournier aborde finalement les étapes suivantes. Suite à un échange entre le Conseil d'Etat et l'ACG, il a été souhaité qu'un travail plus régulier soit mis en place pour associer les communes sur cette thématique, dans la mesure où elles joueront un rôle prépondérant. Les communes ont tendance à se montrer sceptiques vis-à-vis du projet. Il faut donc trouver un terrain d'entente, avec une réflexion sur les objectifs annuels et finaux, avec un monitoring et un suivi permettant de rassurer sur l'avancement des projets. La commission doit également se déterminer sur la poursuite des échanges avec l'ACG et/ou les initiants. Il rappelle que le Grand Conseil a jusqu'au 8 octobre pour adopter potentiellement un contreprojet à l'initiative.

Le président ouvre le tour de questions.

Un député (S) remercie d'avoir réalisé un chiffrage concernant le domaine public, et plus particulièrement la dimension du transfert du domaine public dédié aux TIM, vers le domaine public dédié à la mobilité douce et aux arbres. Toutefois, il y a selon lui un enjeu de traduction de ces objectifs chiffrés. Il leur demande si la traduction des indicateurs et des objectifs doit se faire en amendements. Ensuite, il leur demande quel est l'état des discussions avec les communes, dont la position est très différente de celle du Conseil d'Etat. Il y avait notamment la question du financement, ainsi que celle du cadre légal cantonal. Il demande s'il y a eu des avancées dans les discussions avec les communes.

M. Savary explique qu'il y a eu une rencontre avec une délégation du comité de l'ACG. Il n'y a toutefois pas eu de proposition formulée par l'ACG. Des échanges ont eu lieu sur plusieurs axes et aspects, qui se retrouvent dans les pistes de travail, et il en ressort notamment que les communes ont envie d'être plus impliquées. En effet, elles se sentent étrangères alors qu'elles ont un rôle central à jouer dans ces objectifs.

M. Fournier complète en soulignant que l'enjeu était également d'obtenir une orientation de la part de la commission d'aménagement. Il évoque la base de travail, qui a permis d'avoir des échanges avec l'ACG et qui est perfectible, notamment en ce qui concerne les questions de monitoring. En ce qui concerne les financements, la plupart des projets reçoivent un financement cantonal, avec de potentielles subventions de la Confédération. Il y a donc le moyen de trouver un terrain d'entente. Il souligne que l'orientation de la commission de l'aménagement quant au projet de contreprojet est importante pour guider la suite des discussions. Concernant

la question liée à un éventuel amendement, il relève que cela dépendra du texte qui sera finalement déposé. L'approche qui vise à supprimer cette arithmétique annuelle n'est pas inintéressante. Il a été démontré qu'elle n'est pas forcément compatible avec la réalité des projets portés. Il y a également une autre réflexion à poser quant à une distinction entre les communes de plus et de moins de 10 000 habitants.

Le député (S) relève que sur une base consensuelle, en mars dernier, les départements ont dit qu'ils allaient revenir avec des propositions d'amendements, visant à introduire des indicateurs chiffrés. En tant que politique, le débat se fait ensuite sur la jauge, voire la nature de l'indicateur. Si les départements préfèrent que des propositions soient formulées par la commission, cela est possible. Cette dernière serait certainement moins habile, toutefois, il assume volontiers cette tâche.

Un député (LC) remercie les départements pour ce projet, qui est le contraire de l'initiative, car il est ambitieux mais réaliste. Concernant l'article 2 alinéa 2, il relève qu'il est précisé que « *le taux de canopée de l'espace urbain doit atteindre 40%* ». Il demande comment peut être défini l'espace urbain, et s'il s'agit de l'espace public urbain.

M. Savary explique que le travail a porté sur l'espace urbain, tous domaines confondus. C'est pour cette raison qu'il n'y a pas de distinction qui est réalisée entre les domaines public, public privé, et privé. L'approche est plus large et l'objectif est de la ramener à l'espace public des voiries, directement visé par l'initiative. On parle d'espace urbain, afin d'englober l'ensemble de l'espace visé par la stratégie.

Le député (LC) demande s'il est correct, en ce qui concerne le domaine privé, que ce dernier ne pourrait pas faire l'objet d'expropriation formelle ou matérielle, dans le cadre de cette stratégie.

M. Savary répond par la négative, en expliquant que la stratégie n'implique pas ce genre de leviers. Le projet de loi d'investissement du Conseil d'Etat vise à accorder des aides aux privés, notamment pour les aider à arboriser. Cela existe déjà par le biais du système de compensation. Lorsqu'un arbre est abattu, un fonds de compensation cantonal permet de financer des projets pour replanter des arbres, et développer des projets là où c'est possible.

Le député (LC) demande si on parle bien d'incitatif.

M. Savary confirme.

Le député (LC) estime que les communes doivent être partie de ce contreprojet. S'agissant de la mobilité, il pense que rien ne doit être réalisé sans les communes. Personnellement, il ne souhaite pas que les initiants

fassent partie des discussions et pense que la commission devra se prononcer sur ce sujet.

Un député (PLR) n'a pas vu d'estimations chiffrées concernant le coût de l'entier du projet, avec les fosses de Stockholm. Il demande s'il est possible de réaliser des projections concernant le coût, et de savoir « qui va payer quoi ». Il demande si cela a déjà été abordé par les communes et comment cela va se faire. Il a de la peine à visualiser.

M. Savary répond concernant le volet mobilité, en relevant qu'il est difficile à chiffrer de manière générale. En effet, les projets sont croisés et se complètent. Par exemple, lors de la réalisation d'un projet de réaménagement d'un segment routier avec un tram et de la mobilité douce, on en profite souvent pour changer la configuration, végétaliser et arborer. Il y a donc des coûts induits par les projets de mobilité. Inversement, lorsqu'une commune réaménage sa voirie, elle va réaliser un projet de réaménagement complet. Pour ce faire, elle bénéficie du fonds intercommunal d'équipement, qui provient notamment de la taxe d'équipement. Ce fonds permet aux communes d'équiper leurs routes communales, en recevant 80% du coût des nouvelles constructions et des nouveaux réaménagements. Depuis quelques années, les arbres et la végétalisation sont inclus dans les possibilités de financement du fonds intercommunal. Les communes peuvent donc majoritairement trouver un financement garanti, permis par la loi cantonale.

M. Fournier complète en expliquant qu'une partie des projets de mobilité ont déjà fait l'objet de crédits d'étude et d'investissement, votés par le Grand Conseil. Il relève qu'on parle d'environ un milliard d'investissements, en totalisant les diverses infrastructures, listées à l'article 3 du projet de contreprojet. Sur ce milliard, il y a des financements fédéraux, via des mécanismes de projets d'agglomération à hauteur de 35 à 40% (part cantonale). Ce dernier comprend également des projets communaux, sur lesquels il n'y a pas forcément de vue d'ensemble et qui relèvent de compétences et de financements communaux.

Une députée (Ve) souhaite mettre en perspective les 175 km d'aménagements cyclables. Elle demande s'ils ont une idée du nombre de km total des voiries existantes dans le canton. Elle demande également quel est le nombre de km d'infrastructures cyclables existantes.

M. Fournier ne dispose pas de ces chiffres, mais il va se renseigner à ce sujet.

Un député (Ve) aborde premièrement le chiffrage en m<sup>2</sup>, en remerciant les départements pour l'exercice réalisé. Il leur demande de réaliser un exercice supplémentaire, à savoir d'additionner la somme de m<sup>2</sup> arborisation et

mobilité, avec la question du périmètre des communes de plus de 10 000 habitants. Cela permettrait de disposer, dans un tableau synthétique, d'une comparaison des deux versions. Il leur demande si cette approche leur parle.

M. Fournier pense que cela ne pose pas de problème sur le plan de la mobilité. Quant à l'approche en termes d'arborisation, elle portait sur le domaine public et le domaine privé.

M. Savary ajoute qu'il y a déjà un échantillon dans la présentation réalisée, en matière de m<sup>2</sup> supplémentaires par commune. Cela permet de voir, dans les grandes communes urbaines, les m<sup>2</sup> par commune. Il relève qu'ils n'ont pas travaillé sur la distinction entre domaine public et domaine privé et que cela est pour l'instant fastidieux. Ensuite, il relève qu'en prenant un spectre plus large, cela permet de voir qu'il n'y a pas uniquement les communes de plus de 10 000 habitants qui sont visées par l'effort. L'ensemble des communes urbaines sont visées, car c'est sur ce domaine que l'on peut majoritairement accroître le développement de l'arborisation.

Le député (Ve) relève que cela permettrait de réaliser une comparaison, ainsi que de poser une hypothèse, certes arbitraire, de combien serait pris sur le domaine public et sur le domaine privé. Ensuite, il demande si le périmètre de l'espace urbain est connu.

M<sup>me</sup> Spissinger Bang répond qu'il s'agit des aires urbaines, qui représentent environ 33% du territoire genevois. Elle relève que cela fait partie de Nature en ville.

Le député (Ve) observe qu'il y a deux logiques : l'obligation de résultats en % de l'initiative et l'obligation de résultats en km et en m<sup>2</sup> de canopée. Il relève qu'une autre logique pourrait être introduite, à savoir l'obligation de moyens. Il leur demande si, selon eux, cette logique serait envisageable et s'il serait possible de coupler, combiner, lier des objets dans le contreprojet.

M. Savary répond qu'une remarque a été formulée quant au fait que le contreprojet ne doit pas trop être lié à des projets concrets. En effet, en liant les objets, le risque est d'avoir une mauvaise surprise en cas de refus. Leur approche est d'avoir d'un côté le cadre réglementaire, et de l'autre les moyens passant par des décisions. L'approche, qui se retrouve dans le projet de loi climat, comprend donc un cadre réglementaire et des investissements, qui permettent de compléter l'effort et de mettre en cohérence les objectifs avec les moyens. L'idée d'un rapport périodique d'évaluation de l'avancement des projets pourrait formellement obliger à faire un suivi collectivement. On pourrait périodiquement vérifier que l'avancement des

objectifs est en phase avec la loi, et voir quels sont les points qui posent problème, afin de réaliser des corrections.

M. Fournier complète en soulignant que, dans le cadre des projets d'infrastructures portés, on constate que l'argent n'est souvent pas le problème. Le Grand Conseil a tendance à suivre les propositions de crédits d'investissement demandées pour la réalisation de nouvelles infrastructures. Il y a plutôt des écueils dans la réalisation concrète des projets, avec des oppositions et des retards, qui mettent en péril les financements.

Un député (Ve) relève que la notion de rapport périodique est prévue par des lois. Il demande si les départements n'ont rien contre son éventuelle introduction dans le texte.

M. Fournier répond par la négative. Il précise d'ailleurs qu'une demande des communes dans le cadre des discussions réalisées était de bien vérifier, neuf ans après l'entrée en vigueur de la loi, qu'on ne se retrouve pas avec 0 km d'infrastructures réalisé et qu'il y ait eu un mécanisme de suivi permettant d'alerter sur le retard pris dans les projets

Le député (Ve) aborde la suite des opérations. Il lui paraît important de faire en sorte que la commission puisse obtenir un message de validation de la part de l'ACG. Il pense que c'est aux départements d'obtenir un accord avec l'ACG. Sur la question des initiants, il pense qu'il serait utile que les départements puissent les rencontrer, afin de connaître leur feedback dans la comparaison des deux solutions. Il serait intéressant de savoir s'il y a une perspective de retrait. Il relève que ce serait la confirmation que les deux solutions sont équivalentes.

Une députée (PLR) revient sur l'article 2 alinéa 2, en demandant s'il existe une définition de l'espace urbain. Elle trouve que ce n'est pas clair.

M. Savary propose que les départements prennent les remarques et regardent ensuite afin de réaliser des définitions selon une base connue. Il est également important qu'ils revoient la formulation, afin que cela soit plus lisible.

La députée (PLR) aborde la mobilité, et plus particulièrement la suppression des voies dédiées aux TIM pour des voies de mobilité douce et l'arborisation. Elle demande ce qu'il en est.

M. Fournier relève que le Grand Conseil a voté un projet de loi de 25 millions de francs pour faire des études.

Ils en sont au stade de la préparation du cahier des charges. Il faut identifier les axes sur lesquels cela fait sens de réaliser des axes forts vélos, et

respectivement l'emprise que cela peut avoir. Les communes seront associées pour les diverses pénétrantes envisagées.

La députée (PLR) demande d'où proviennent les 175 km.

M. Fournier relève que les 100 km d'axes forts figurent dans le PL 13061, les 25 km de voie verte figurent dans la loi du projet d'agglomération et les 50 km restants sont dans le plan d'action mobilité douce voté par le Grand Conseil.

La députée (PLR) revient sur l'envie des communes de participer au mécanisme de gouvernance.

M. Fournier relève que l'initiative précise que « le Conseil d'Etat est responsable de la mise en œuvre de l'initiative ». Les communes sont frustrées de cette formulation et souhaitent être associées davantage dans le suivi et la mise en œuvre, ce qui n'est pas prévu par l'initiative.

La députée (PLR) aborde la participation des initiants. Elle relève que la commission les a déjà reçus et qu'ils ont fait part de leur point de vue concernant le contreprojet. Elle évoque une lenteur administrative à l'ACG et pense donc qu'il est important de fixer un calendrier dès à présent, quant à la fin des travaux et des discussions avec l'ACG.

Le président propose de traiter ce point plus tard, dans la discussion, et de finir d'abord le tour de questions.

Une députée (S) revient sur la référence faite au programme Nature en ville. Le document qui y est relatif ne contient pas vraiment de carte, mais plutôt des schémas. Elle évoque une mise en avant des structures paysagères dans l'ensemble du territoire genevois et même du territoire transfrontalier. Cela montre que le territoire va au-delà des aires denses, ce qui a un impact intéressant. Elle demande à voir une carte donnant la densité du projet. La vision plus large permet de se dire que l'arborisation est précédée par des projets d'urbanisation.

La députée (S) évoque le débat actuel émotionnel sur les arbres. Dans ce contexte, elle trouve que les explications données par les départements sont très intéressantes. Même si le pourcentage semble peu élevé, l'effet de sa traduction sur plusieurs années est conséquent. Elle demande s'il y a des moyens de communication sur ce volet, qui est extrêmement important selon elle.

M. Savary répond que des cartes et illustrations pédagogiques sont réalisées et font partie de la démarche. Une collaboration est notamment réalisée avec le service de communication environnement du département, afin de mettre au point ces outils. Il évoque un grand nombre d'idées pour

développer ce volet, assez peu connu du grand public. Il y a donc de la pédagogie à faire, et cela vaut la peine.

La députée (S) demande si ce volet est traité par le projet de loi sur la stratégie d'arborisation.

M. Savary répond que c'est en particulier le cas. Il y a un travail continu avec l'ensemble des acteurs liés à cette stratégie et des actions de communication entre les différents services.

Un député (UDC) comprend le « benchmark » et la séparation entre les communes de plus et de moins de 10 000 habitants, en raison de la répartition démographique du canton. Il a compris que des mesures incitatives allaient être mises en place pour les communes de moins de 10 000 habitants. Il demande des pistes de compréhension, quant au lien à réaliser entre les communes qui ne seront pas dans le même régime.

M. Fournier répond que c'est précisément l'esprit dans lequel le Conseil d'Etat s'est positionné en disant qu'il n'y a pas de raison de faire une distinction entre les communes de plus et de moins de 10 000 habitants. L'initiative se focalise sur cette distinction, toutefois les îlots de chaleur, qui constituent l'argument de fond, portent sur l'ensemble des communes.

Le président a une question quant au réaménagement de la rue des Rois, qui représente bien ce qui se passera à chaque fois. Ce projet représente environ 4 millions de francs dans son ensemble, dont 300 000 francs d'arbres. Il n'y a donc pas que les arbres, mais aussi la voirie. Il serait intéressant de prendre ce cas précis, et de le modéliser en faisant les chiffres.

M. Fournier répond que, dans le rapport de prise en considération du Conseil d'Etat sur l'initiative, l'exercice a été fait avec le projet de requalification de l'avenue du Mail.

Le président pense que l'avenue du Mail n'a rien à voir avec la rue des Rois, qui est un projet bien plus emblématique, car c'est un projet au cœur d'un quartier.

M. Savary relève que c'est une question de modélisation. Il évoque la question de savoir combien rétribuer aux communes, dans le cadre du financement intercommunal. Ce financement va de 200 à 1000 francs au m<sup>2</sup>, pour des projets particulièrement compliqués en milieu urbain, et cela est très variable. Des études de cas peuvent être réalisées sur des situations spécifiques, toutefois, cela risque d'entraîner de grandes spécificités, plutôt que de la représentativité.

Le président relève que 5500 m<sup>2</sup> pour 3 millions de francs sont annoncés, ce qui fait 550 francs. Il demande donc de modéliser l'ensemble de l'initiative à 550 francs le m<sup>2</sup>. Il pense que c'est une bonne moyenne.

Un député (Ve) pense que, si on fait l'exercice, il faut absolument comptabiliser la solution statu quo, à savoir tous les montants de financement déjà financés.

M. Fournier a fait le calcul. En prenant 550 francs le m<sup>2</sup> × les 700 000 m<sup>2</sup> demandés par l'initiative, on arrive à 385 millions de francs, ce qui n'est pas grand-chose. Il souligne que la rue des Rois n'a toutefois pas de tram ni d'infrastructure de transports collectifs.

Un député (PLR) relève que planter des arbres en milieu urbain implique des contraintes conséquentes. Il trouve frappant que les nombreux chantiers en cours n'aient pas encore intégré le fait qu'il faut tirer parti de toute modernisation du réseau pour miser sur la végétalisation. Il a l'impression que l'on est toutefois encore dans une lecture très minérale. Il pense qu'à partir du moment où on décide que l'espace n'est plus accessible aux véhicules, il faut y mettre des arbres. Or, il a l'impression que ce n'est pas le cas en ville de Genève.

M. Fournier répond que c'est un sujet régulièrement discuté dans le cadre des projets de mobilité et de requalification, entre les magistrats et M<sup>me</sup> Perler. La plupart des projets réalisés actuellement ont été traités par le Conseil municipal, à une époque où on était moins sensible à ce type de questions. Il évoque la nécessité d'avoir des budgets supplémentaires votés par le Conseil municipal, ainsi qu'une ré-interrogation du projet et même parfois une nouvelle demande d'autorisation de construire. Cela entraîne des conséquences assez lourdes.

Le député (PLR) relève que, si l'urgence climatique est décrétée, il faut revisiter les projets ou cela interroge sur la temporalité de réalisation des projets. S'il était la Ville de Genève, il souhaiterait travailler pour rendre les lieux vivables, et plus particulièrement dans les Rues Basses. Il pense que c'est une question de temporalité mais aussi d'ambition politique.

Un député (Ve) est d'accord avec le député (PLR) quant à la réalisation d'un dégrappage et de plantations partout où c'est possible. Il précise toutefois qu'une série de recours compliqués empêchent toute forme de travaux et bloquent de nombreux projets.

Un député (LC) demande si, avec ce contreprojet, il n'y a pas un risque que le canton finance des travaux, qui devraient être exécutés par les communes. Il voit un risque que le contribuable cantonal passe à la caisse, pour financer des travaux.

M. Fournier relève qu'il y a une approche de complémentarité des financements. Il y a les projets listés, ainsi que des projets communaux, financés par les communes. Dans les projets d'infrastructures de mobilité par exemple, il y a une participation de la Confédération, du canton ainsi que des communes. La crainte évoquée est maîtrisée, à son avis.

M. Savary relève que ce qui est du domaine public communal est financé par les communes et que ce qui est du domaine public cantonal est financé par le canton. Il est bien de clarifier, afin d'éviter de mauvaises interprétations des textes.

Un député (LC) pense que, si le canton fixe des objectifs avec obligation de résultats, la commune peut légitimement se sentir non liée par cette obligation de résultats.

Le président aborde la suite des travaux.

Un député (Ve) propose de faire voter la commission sur le principe de contreprojet en l'état, donnant mission au Conseil d'Etat de réaliser les négociations avec l'ACG le plus vite possible. Il propose de procéder au même vote sur la question des initiants. Il pense que la discussion devrait être menée et que, si la commission refuse, la décision sera claire.

Le président pense qu'il faut voter avant l'été, afin que le rapporteur ait du temps pour rédiger le rapport pour la rentrée. A la rentrée, il y aura encore 45 jours pour discuter et voter.

Un député (S) rappelle que le délai est au 8 octobre, ce qui signifie qu'ils sont tenus à la plénière du 21-22 septembre, avec un délai de dépôt le 4 septembre. Le temps à la rentrée pour avancer sur le projet se limite donc aux 23 et 30 août. Il ne restera donc que 5 jours au rapporteur pour réaliser le travail. Sur le cadre du contreprojet, il a le sentiment que, sans indicateur, il y avait une acceptation assez large du contreprojet. Les nouveaux commissaires doivent également s'exprimer. Il y avait une minorité disant que le contreprojet ne vaut rien sans indicateurs. Il propose que les départements soumettent une proposition d'amendement intégrant les indicateurs, afin que les discussions politiques puissent ensuite se faire et que le travail soit cadré. Concernant la question du financement, l'aborder c'est prendre conscience que l'initiative et le contreprojet risquent de ne pas changer grand-chose.

Un député (Ve) pense qu'il faudrait voter l'entrée en matière sur le contreprojet aujourd'hui, afin d'envoyer un signal clair aux départements. L'objectif est de voter avant l'été, afin de tenir les délais.

Un député (LC) relève qu'entendre l'ACG à ce stade n'a pas de sens, car elle a été entendue sur ce même projet il y a peu. Comme l'a dit une députée (PLR), le mode de fonctionnement de l'ACG est assez rigide et ils sont

pressés par le temps. Il est d'accord de voter l'entrée en matière de ce projet aujourd'hui, quand bien même ce projet est perfectible. Il faut laisser du temps aux départements, afin qu'ils puissent prendre contact avec l'ACG, afin de prévoir les amendements nécessaires. Par rapport au financement, il rappelle qu'il s'agit d'un des points invoqués par l'ACG lors de son audition et pense qu'il faut donc régler cette question.

Le président propose de voter ce soir l'entrée en matière sur le contreprojet, et de voter son contenu fin juin, afin de le soumettre l'ACG. L'ACG aura ensuite l'été pour le soumettre aux communes et se prononcer en septembre à ce sujet. Il relève qu'il manque l'avis de trois groupes : MCG, UDC, LJS.

Un député (MCG) demande quel est le délai final.

Le président explique que cette question aura été votée par la commission, que les caucus auront tous eu lieu et que l'ACG se sera prononcée. Le vote en plénière intervient donc en septembre.

Le député (MCG) pense que, si on consulte l'ACG, c'est pour tenir compte de ses arguments. Il demande si le parlement doit impérativement voter fin septembre. Il pense que, le cas échéant, il faut prévoir d'augmenter les séances de travail en heures, et faire en sorte que l'ACG réponde avant la reprise fin août, afin de prendre en compte leurs remarques avant le dépôt du projet de loi. Il souligne que le délai est très court. Il faut qu'il y ait une réponse de l'ACG fin juin.

Le président relève qu'il est conscient mais qu'il n'y a pas le choix, car le délai est le 8 octobre. La seule solution est de faire comme il a prévu. Il demande aux partis ne s'étant pas encore prononcés de le faire, quant à sa proposition.

Un député (LJS) précise que LJS est d'accord.

Un député (UDC) ajoute que l'UDC l'est également.

## Votes

Le président propose de voter formellement sur le principe du contreprojet :

Oui : 15 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS, 2 Ve, 3 S)

Non : –

Abstentions : –

***Le principe du contreprojet est accepté à l'unanimité.***

Le président relève que la commission demande au département d'aller voir l'ACG et les initiants, et de réaliser un retour et une synthèse le 21 juin.

La commission pourra ensuite finaliser le texte du contreprojet et voter lors de cette séance.

Un député (Ve) souligne que la commission a revoté sur un principe. Or, il avait proposé de voter l'entrée en matière sur ce projet de contreprojet.

Le président pense que cela signifie la même chose.

Un député (S) précise que, du point de vue institutionnel, le fait de voter formellement l'entrée en matière sur le contreprojet envoie un signal aux partenaires.

Le président soumet au vote le fait d'opposer un contreprojet à l'IN 182-B :

Oui : 15 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS, 2 Ve, 3 S)

Non : –

Abstentions : –

***La commission accepte à l'unanimité.***

M. Desfayes reprend le projet de loi et demande le vote d'entrée en matière.

Le président met au vote l'entrée en matière du contreprojet :

Oui : 15 (2 UDC, 4 PLR, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS, 2 Ve, 3 S)

Non : –

Abstentions : –

**Le principe du contreprojet est accepté à l'unanimité.**

**Présentation du contreprojet amendé et vote final en présence de :**

- ***M. Jérôme Savary, secrétaire général adjoint – DT***
- ***M. Nicolas Fournier, secrétaire général adjoint – DSM***
- ***M<sup>me</sup> Sandra Spissiger, cheffe de projet à l'OCAN***

M. Fournier rappelle que le DT et le DSM ont eu l'occasion de faire un point de situation à la commission sur le projet de contreprojet présenté durant la précédente législature à la commission d'aménagement soumis à l'ACG et aux initiants. Ils ont déjà eu l'occasion de faire un explicatif des écarts entre l'IN et le contreprojet et d'évaluer des surfaces représentées par le potentiel contreprojet. La commission avait accepté l'entrée en matière sur ce contreprojet et avait chargé le DT et le DSM de discuter avec les communes dans l'idée de se mettre d'accord sur un amendement au contreprojet en vue d'obtenir un compromis, et de trouver potentiellement un accord avec les initiants. Le DSM a activement travaillé avec le DT ces

dernières semaines pour aller dans le sens des souhaits de la commission et le fruit de ce travail se trouve résumé sur le tableau comparatif transmis à la commission. Ce tableau contient le texte de l'IN pour rappel, le texte du contreprojet sur lequel la commission est entrée en matière il y a quelques semaines, et un texte qui fait l'objet d'un compromis. Il indique qu'ils ont eu officiellement la réponse de l'ACG hier, qui soutient par la voie de son comité à l'unanimité le projet figurant dans la troisième colonne du tableau. Ils ont aussi eu des discussions complémentaires avec les initiants qui sont plutôt favorables, sous réserve d'un ou deux points qu'ils détailleront par la suite.

Dans les grandes lignes, M. Fournier précise que ce qui a changé par rapport au PL sur lequel la commission est entrée en matière c'est l'art. 1 al. 2 avec une demande formulée de la part de la commission et des initiants de pouvoir se rapprocher dans le même esprit que l'IN à une notion de pourcentage. L'initiative proposait de se baser sur 10% des surfaces de voie publique. L'évaluation des mètres carrés des surfaces des projets qu'ils ont listés donnait en fait 8%, donc ils ont articulé ce chiffre de 8% comme objectif dans le cadre de l'art. 1 al. 2.

M. Savary poursuit avec le nouvel art. 2 qui indique que « le canton élabore une stratégie d'arborisation dans l'aire urbaine, qu'il met en œuvre en collaboration avec les communes ». Il précise que c'était un souhait des communes d'être mises dans la boucle de la mise en œuvre de cette stratégie.

Il poursuit avec l'art. 2 al. 2 et l'idée d'exprimer des objectifs d'arborisation plutôt en nombre d'arbres absolus qu'en taux relatif de canopée. Le projet initial prévoyait un objectif de 24% de canopée. En recalculant d'une part l'équivalent et d'autre part pour coller au plus près du texte de l'IN initiale, c'est-à-dire sur les communs de plus de 10 000 habitants, ils ont abouti à un objectif de 25 000 arbres à planter sur les 10 prochaines années. Ils ont également précisé, pour garder la philosophie de l'IN de base, qu'ils s'efforceront de le faire prioritairement sur le domaine routier existant, dans l'idée de plus le végétaliser. Il précise que ce n'est pas exclusif, que c'est simplement une priorité, ce qui veut dire qu'il y a aussi des domaines cantonaux et communaux qui pourront être utilisés pour cette arborisation, excluant le domaine privé appartenant aux privés.

M. Fournier poursuit avec l'art. 3 sur la mobilité qui a été légèrement revu avec des modifications touchant plus à une harmonisation avec l'art. 2, sans gros changement de fond à l'al. 1. Il mentionne des nouveautés, un alinéa 2 qui est le fruit des discussions ayant eu lieu avec les initiants et les communes sur la nécessité dans le cadre des projets de mobilité de protéger les arbres existants, éviter de réaliser des projets trop dépensiers en abattage d'arbre.

Il mentionne ensuite l'al. 3 et explique que l'évaluation en m<sup>2</sup> faite par le canton sur ces projets d'infrastructures ne se basait que sur des projets cantonaux alors qu'en réalité, les communes développent elles aussi des projets, en particulier des projets de mobilité douce sur leur sol. Il faisait donc sens de prendre en compte les projets développés par les communes.

Il poursuit avec l'art. 4, avec une réflexion sur l'organisation et le financement. Il rappelle que la commission souhaitait que les communes puissent être plus formellement associées au processus de suivi de la mise en œuvre de ce PL, raison pour laquelle ils ont ensemble imaginé un comité de suivi qui serait un comité de suivi politique, régi par les magistrats cantonaux chargés des transports et de l'aménagement, et qui comprendrait tous les membres des exécutifs des communes de plus de 10 000 habitants. Ce comité se réunirait environ deux fois par année dans l'idée d'atteindre les objectifs de la loi. C'est un comité décisionnel qui est là pour suivre et obtenir des informations sur la mise en œuvre de la loi.

M. Fournier relève que la commission avait également manifesté une attention particulière sur les enjeux de financement. Après un passage en revue, y compris avec les communes, de tout le cadre légal existant, la réflexion est qu'une nouvelle disposition en la matière créerait potentiellement un chantier qui compliquerait la tenue des timings fixés par la loi pour l'adoption de ce contreprojet. Il indique qu'en réalité, pour les projets de mobilités et aussi les projets d'arborisation, les lois actuelles sont relativement claires sur les financements cantonaux et communaux. Les éléments sont clairs mais l'art. 4 al. 2 vient préciser les termes et rassurer.

Il ajoute également que le comité de l'ACG a soutenu à l'unanimité ce projet. Ils ont aussi demandé aux initiants un retour officiel et définitif pour ce midi car au moment où l'ACG a validé la proposition, les initiants n'avaient pas encore eu l'occasion de reparler du texte final. Ils ont fait un certain nombre de commentaires.

Ils ont demandé de remplacer « mobilité durable » à l'art. 1 al. 2 par « mobilité douce et transports collectifs ». Selon lui, ce n'est pas une modification problématique sachant que la mobilité durable comprend pour lui la mobilité douce et les transports collectifs.

Ensuite la proposition était de remplacer « espaces végétalisés » par « surfaces végétalisées ». Il ne pense pas que ça soit problématique en termes de fonds et ça ne change pas les choses.

M. Fournier passe ensuite à l'art. 3 al. 2. Les initiants veulent supprimer « dans la mesure du possible » en ce qui concerne la préservation des arbres existants. Le département chargé de la mobilité a certaines appréhensions

vis-à-vis du fait de fermer plus cette disposition, car ils savent que dans le cadre de projets d'infrastructures de transports collectifs c'est vraiment compliqué de ne pas toucher aux arbres. Cela reste donc à discuter avec la commission.

Il ajoute deux réflexions complémentaires. L'IN parle des mécanismes de compensation du stationnement qui ne figure pas dans le contreprojet. Le souhait de l'initiative est de supprimer toute possibilité de compensation dans la suppression du stationnement.

Dans le cadre des discussions eues avec les initiants, ils ont eu l'occasion de les rassurer sur le fait qu'à l'heure actuelle, l'assouplissement de la compensation de suppression de places de parking votée par le peuple en 2020 permet d'avoir assez de marge de manœuvre pour réaliser tous les projets qu'ils s'engagent à réaliser dans le cadre du contreprojet, sans toucher à ces mécanismes.

Il ne leur semblait pas utile de se lancer dans un nouveau grand chantier susceptible d'ajouter les oppositions, sachant que le système actuel fonctionne et laisse assez de marge de manœuvre en appliquant les mécanismes stricts de compensation pour réaliser les projets devant être réalisés. Les initiants ont compris cet élément, et ont souhaité être associés de manière plus étroite dans le cadre de l'application de ce contreprojet des marges de manœuvre en matière de compensation de stationnement, pour pouvoir, le cas échéant, réagir en conséquence.

M. Fournier ajoute que les initiants ont souhaité avoir un engagement écrit du Conseil d'Etat sur la mise en œuvre de ce texte de loi.

Il indique également qu'une discussion a été menée dans l'idée d'obtenir un compromis large entre les communes et les initiants, qui mènerait potentiellement au retrait de l'IN au profit de l'entrée en vigueur d'un contreprojet. Il explique que, juridiquement, il n'est pas possible à Genève, contrairement au niveau fédéral, d'appliquer les mécanismes de retrait conditionnel d'initiatives. Donc, les initiants ont la possibilité de retirer leur initiative, mais à ce moment-là le contreprojet devient une loi ordinaire. Un délai référendaire de 40 jours s'ouvre, durant lequel un référendum peut être lancé et contester la loi. L'approche d'un retrait de l'initiative pour les initiants est moins intéressante vu que derrière il y a la crainte qu'un référendum conteste le contreprojet, et qu'à la fin le peuple se retrouve à voter sur le contreprojet, et plus sur l'initiative.

Un député (LC) a une question sur l'art. 1 al. 2. Il aimerait savoir si le chiffre de 8% est réalisable. Il relève qu'en regardant le rapport du Conseil d'Etat sur l'IN 182 il est possible de penser que ce chiffre ne pourra pas être

atteint. Il se demande si la confiance des citoyens du canton vis-à-vis des institutions ne serait pas diminuée si les objectifs d'une loi votée ne pourraient pas être réalisés ou réalisables. Il demande aux initiants pourquoi ce changement d'avis sur ces objectifs a eu lieu, sachant qu'ils étaient placés à 10% auparavant.

M. Fournier précise que ce n'est pas un changement d'avis. Les 10% étaient exagérés, mais le Conseil d'Etat ne s'était pas forcément attardé à articuler un pourcentage. Il relève qu'à la demande de la commission, ils ont quantifié en m<sup>2</sup> les surfaces que représentaient les projets figurant aux art. 2 et 3 du contreprojet, et que ces surfaces en les additionnant donnaient 8% de la surface de voirie. En réalisant les projets figurant aux art. 2 et 3 du contreprojet, ces 8% devraient être considérés comme réalistes.

Le député (LC) mentionne les 25 000 arbres et reprend un extrait du rapport du Conseil d'Etat. Une modélisation a été faite qui montre que « la suppression de 5% des surfaces destinées aux TIM permettrait d'augmenter théoriquement au maximum le taux de canopée de 0,43% d'ici à 2050, ce taux étant réduit à 0,29% si l'on tient compte des trottoirs et des surfaces de voiries d'ores et déjà couvertes par la canopée ». Il se demande si ce chiffre de 25 000 arbres est également réalisable.

M. Savary lui répond que des calculs permettant d'établir cet objectif ont été faits, sur le domaine routier existant et aussi sur le domaine routier cantonal et communal. C'est l'ensemble qui permettra d'atteindre l'objectif. Ils cherchent à relever le défi d'essayer de rendre la ville plus agréable, ce qui passe par une végétalisation importante en lien avec les objectifs de lutte contre les îlots de chaleur, les recommandations de l'OMS qui rejoignent à aller dans ce sens-là, mais également aussi sur la base d'analyses précises ayant mis en œuvre un certain nombre de processus de manière à pouvoir dire concrètement ce que représente la nécessité d'arboriser le milieu urbain. M. Savary indique qu'ils sont confiants sur la possibilité d'arriver à ces objectifs, même si les projets d'aménagement ne sont jamais simples à Genève.

Un député (LC) relève qu'un des griefs d'un membre de l'ACG, M. Lambert, quand il a été entendu par la commission, était que ces objectifs ne prenaient pas suffisamment en considération le travail déjà effectué préalablement par certaines communes. Donc fixer des objectifs à l'ensemble des communes pouvait être constitutif d'une inégalité de traitement. Il cite l'art. 1 al. 2 « une surface égale à au moins 8% », et il aimerait savoir si ces 8% tiennent déjà compte d'éventuels aménagements d'ores et déjà réalisés par certaines communes ou si ces 8% supplémentaires sont exigés au point 0, soit au moment de l'entrée en vigueur du PL.

M. Savary lui répond que cela correspond à 8% en plus de ce qui a déjà été mis en service. Ils ne vont pas constater ce qui a déjà été fait, mais, par contre, tout ce qui est déjà lancé, soit en termes de planification soit en termes de processus d'autorisation, fait partie de ces 8%.

Un député (LC) revient à l'audition de M. Lambert et relève qu'un de ses griefs était qu'il était imposé aux communes de plus de 10 000 habitants de mettre en œuvre des projets d'arborisation, mais a contrario pas aux communes de moins d'importance. Il demande aux auditionnés ce qu'ils ont à répondre à ce grief.

M. Fournier lui répond qu'un choix arbitraire est fait dans ce PL qui est de pouvoir se comparer à l'IN et de garder la sphère de référence des communes de plus de 10 000 habitants. Il indique qu'en réalité, les projets s'étendent sur  $\frac{2}{3}$  des communes de plus de 10 000 habitants, mais que  $\frac{1}{3}$  des m<sup>2</sup> qu'ils entendent réaliser se passent aussi sur des communes de moins de 10 000 habitants. Il estime qu'il y a vraiment une réflexion où les projets listés à l'art. 2 et 3 du contreprojet portent sur l'ensemble des communes, mais le critère de référence des 8% continue lui à se baser sur les communes de plus de 10 000 habitants.

Le député (LC) a l'impression que leur projet dans sa version définitive est plus efficace que l'IN 182 car, avec la jonction des réseaux cantonaux, ils arrivent à prévenir la création de trous de mobilité entre les communes de plus de 10 000 habitants. M. Fournier confirme.

Un député (S) remercie du travail accompli sur la forme. Il indique qu'il était sceptique sur la volonté politique et la capacité d'arriver à un résultat potentiellement satisfaisant pour l'ACG et les initiants. De ce qu'il comprend, il y a cette inquiétude par rapport aux cadres genevois sur le retrait de l'initiative et un éventuel référendum. Il précise qu'ils ont eu cela pour la taxe professionnelle. Selon lui, cela veut juste dire qu'une fois qu'un contreprojet est voté au Grand Conseil en septembre 2023, les initiants ont 30 jours pour retirer leur initiative, et comme sur la taxe professionnelle ils attendront le dernier moment pour être sûrs que de leur point de vue il n'y aura pas de référendum lancé contre le contreprojet. Selon lui, il n'y a rien de spécifique dans ce dossier qui le distinguerait de ce qu'ils ont l'habitude de connaître, et il demande confirmation aux auditionnés.

M. Fournier confirme qu'il n'y a rien de spécifique ici, mais qu'il est vrai que les initiants avaient la vision du mécanisme fédérale où il y a un retrait conditionnel, en disant que l'IN est définitivement retirée au moment de l'entrée en vigueur du nouveau texte. A Genève, le système ne fonctionne pas comme ça.

Un député (S) poursuit sur le fond. Selon lui, ce n'est pas tant qu'ils passent de 10% à 8%, mais qu'ils ont une base de référence différente. A l'origine, ils avaient 10% sur de l'espace public dédié au TIM, et là ils passent à 8% d'espace public tout court.

M. Savary confirme, mais précise que, sous l'angle de l'arborisation et de la mobilité, ils agissent prioritairement sur le domaine routier existant.

Le député (LC) mentionne la confiance envers les institutions évoquée sur l'aspect formel. Il relève que sur l'aspect matériel ils pourraient satisfaire au contreprojet et à la future loi en touchant très peu de voiries TIM en atteignant 8% et la végétalisation. Il trouve que c'est là où il y a une confiance sur le fait qu'ils essaient de le faire principalement sur le TIM. Ils arrivent sur un 8% qui paraît être une faible concession alors que matériellement ils changent de référentiel. Il félicite les auditionnés d'avoir convaincu les initiants.

Il mentionne ensuite l'art. 7b, le fait qu'il n'y ait pas de référence au principe de compensation suspendu pour application d'initiative. C'est la même logique que le point précédent, selon lui. Il est possible de ne pas l'appliquer dès lors que le pourcentage visé n'est plus exclusivement sur le TIM, sinon ce serait impossible et hypocrite. Il demande aux auditionnés s'ils sont d'accord.

M. Fournier confirme.

Un député (S) mentionne l'art. 4 par rapport à la responsabilité. Il relève que dans l'IN il était indiqué que le Conseil d'Etat était responsable, mais que dans le contreprojet ils se retrouvent avec une dilapidation des responsabilités. Il mentionne le groupe de suivi émettant le rapport et se demande ce qu'il se passerait si ce groupe constate que rien n'est fait. Il trouve que c'est une perte par rapport à l'IN qui n'est pas négligeable. Il aimerait également savoir si les auditionnés ont une idée de la part de projets déjà lancés dans la réalisation des 8%.

M. Fournier lui répond sur le premier volet que le Conseil d'Etat est chargé d'appliquer les lois votées par le Grand Conseil. Le fait d'attribuer une responsabilité dans un sens ou dans un autre leur paraissait moins pertinent que l'idée d'avoir un comité de suivi chargé de voir comment avançaient les projets. C'est la raison pour laquelle ce changement a été opéré. Il précise que c'était aussi une critique ou remarque adressée par d'autres commissions sur le fait que les communes jouaient un rôle déterminant dans l'atteinte des objectifs, et que pourtant cela ne ressortait pas vraiment des premières versions des textes produits ou de l'initiative, raison pour laquelle ils ont travaillé sur ce projet.

Sur les projets qui seraient déjà en phase de réalisation, il explique que 0% d'entre eux ont été comptabilisés dans l'initiative. Il précise qu'ils ne sont que sur des projets qui seront réalisés, qui sont en cours de planification, ou potentiellement bientôt en cours de dépôt d'autorisation de construire.

Le député (S) demande quelle serait la part de projets déjà imaginés sur ces 8%.

M. Fournier lui répond que, pour les projets de végétalisation, il ne sait pas, mais que pour les projets de mobilité c'est 100%. Ils se sont penchés sur des projets faisant l'objet d'une planification sous 10 ans compte tenu de la réalité de l'avancée d'un projet.

M. Savary ajoute qu'ils végétalisent en même temps qu'ils revoient l'aménagement d'un secteur, que ce soit pour des raisons de mobilité, de déplacement de réseaux ou d'autres motifs. C'est au gré de l'évolution de l'aménagement des espaces qu'ils peuvent déployer des objectifs d'arborisation.

Le député (S) comprend bien, sur le volet mobilité, qu'il y ait ce contreprojet ou rien du tout ne change absolument rien.

M. Fournier répond que l'idée est de consolider dans une loi programmatique des projets qui sont actuellement au stade de PL d'étude pour lesquels il n'y a pas encore eu de décisions formelles du Grand Conseil, donc il y a une plus-value par rapport à la situation actuelle.

Le député (S) demande si aucun autre nouveau projet ne viendrait être ajouté.

M. Fournier précise que le travail fait par le département était de lister dans le cadre de l'art. 3 les projets actuellement envisagés. Il indique qu'il est possible d'envisager que les nouveaux projets qui pourraient arriver et qui seraient réalisables dans la prochaine décennie puissent entrer dans le calcul des 8% proposés dans l'IN.

Le député (S) aimerait savoir si cela a été formulé clairement aux initiants que ce compromis faisait que leur IN, qui voulait ajouter les espaces, accélérer la chose, serait en fait juste une motivation supplémentaire à faire ce qui est prévu.

M. Savary répond que c'est là qu'ils arrivent à un contreprojet et peut-être un retrait d'initiative. Finalement l'IN converge vers ce que les autorités au sens large étaient déjà en train de faire. Le résultat est de voir qu'ils n'étaient pas très loin ni sur la forme ni sur le fond des objectifs. Il va y avoir un nouvel outil pour suivre les projets précisément, ce qui veut dire que tout le

monde sera là pour faire en sorte que ça avance et pour contrôler l'avancement.

C'est fait sur des projets spécifiques depuis quelques années, mais là il y aura une vision globale sur l'avancée de cette redynamisation des espaces publics urbains avec une vision exhaustive, partagée entre les communes et le canton, une information auprès des associations qui seront actives sur ces questions-là, et une publication de rapports réguliers. C'est donc un instrument de mise en œuvre supplémentaire qui n'existait pas et qui ajoute quelque chose.

Une députée (S) aimerait savoir si les initiants ont pu leur dire s'ils appelleraient à voter et l'initiative et le contreprojet dans le cas où il y aurait un contreprojet.

M. Fournier lui répond qu'ils n'ont pas été dans ce détail-là, mais qu'en ce moment ils se posent plutôt la question de la pertinence d'un retrait de leur initiative.

M. Savary ajoute qu'il n'y a pas eu de prise de position sur le fait de retirer ou non l'IN.

Un député (LJS) se demande pourquoi ils se sont limités aux communes de plus de 10 000 habitants.

M. Fournier répond qu'ils ont fait un double choix, à la fois de rester sur des communes de 10 000 habitants pour l'objectif des 8%, mais ils ont aussi listé dans les art. 2 et 3 des projets d'infrastructures et de végétalisation qui peuvent s'étendre sur l'ensemble des communes.

Une députée (PLR) relève qu'à l'art. 1 al. 2 il est question de « surface égale à au moins 8% de la surface totale de la voie publique... », elle se demande si ce pourcentage retenu là est fixé au moment du vote de la loi ou s'il est évolutif, sachant que la surface de la voie publique va augmenter avec le temps.

M. Savary lui répond que le délai est clairement posé dans l'art. 1 al. 2 dernière phrase. Un décompte de 10 ans se fait dès l'entrée en vigueur de la présente loi, ce qui signifie que, 10 ans après, les 8% doivent être atteints.

La députée (PLR) mentionne l'art. 2 al. 2 et se demande ce qu'il y a en dehors du « notamment », lorsqu'il est dit que « cette stratégie comprend notamment la création d'espaces végétalisés et perméables... ».

M. Savary explique que c'est une question de termes, qu'ils parlent d'espaces végétalisés, d'implantations d'arbres, d'arbustes et ainsi de suite, donc l'idée est de préciser les choses sans les fermer. Ils amènent des éléments diversifiés et ils ne veulent pas restreindre les éléments par ce texte.

La députée (PLR) aimerait savoir ce que signifie le « prioritairement sur le domaine routier existant ».

M. Savary indique qu'ils focalisent l'attention sur le domaine routier, ils vont regarder où ils en sont sur le domaine routier et, lorsqu'ils verront qu'ils sont à distance des 8%, ils ajouteront des projets additionnels qui se feront en parallèle sur d'autres types de domaines cantonaux et communaux.

La députée (PLR) mentionne également la réalisation des 175 km d'aménagements supplémentaires pour la mobilité douce et les 8 km de tram sur le domaine existant. Elle demande si ce sont des choses déjà projetées. M. Savary confirme. Elle aimerait savoir s'ils y arrivent avec ce qui est prévu maintenant ou s'il faudra supprimer d'autres voies ou stationnements que ce qui est envisagé.

M. Fournier répond que c'est ce qui est prévu et ce qui fait l'objet d'études votées par le Grand Conseil. Il précise qu'ils ont parlé de priorité sur le domaine routier cantonal et communal existant, car dans la réalité des projets, par exemple quand ils construisent un tram, il y a des emprises foncières sur du domaine privé ou autre. L'idée est de se focaliser dans la mesure du possible sur le domaine routier existant et, en fonction de la réalité du projet, de gratter du territoire à droite et à gauche.

La députée (PLR) se demande si le 8% est par commune ou est un chiffre général réparti sur l'entier des communes de plus de 10 000 habitants.

M. Fournier répond que c'est un chiffre général réparti sur l'entier des communes de plus de 10 000 habitants.

Un député (UDC) relève que, lors de leur dernière présentation, des commissaires s'étaient intéressés au coût d'une plantation d'arbres qu'ils avaient détaillé. Le coût évoqué était conséquent. Sa question sous-jacente est de savoir comment cela va être géré au niveau de la charge financière. Il n'a pas ciblé leur réponse sur ce qui va être imposé aux communes impactées par le projet. Il se demande si elles prendront 100% en charge ces arborisations.

M. Savary explique que ça dépend du domaine public dont il s'agira. Si c'est du domaine public cantonal, c'est le canton qui assume et, si c'est communal, ce sont les communes qui assument.

Il mentionne des situations particulières où il faudrait par exemple déplacer des réseaux SIG pour planter des arbres, et il indique que, dans ce cas-là, il pourrait imaginer qu'ils aideraient les communes à réaliser ces objectifs, pour des raisons appartenant aussi au canton car tout se mélange sur le périmètre.

Il ajoute que les financements sont assez bien répartis entre les communes et les cantons. Les communes peuvent bénéficier aujourd'hui du fonds intercommunal d'équipement pour un réaménagement de l'espace public routier, qui est financé par la construction immobilière.

Un député (Ve) a une question sur l'art. 3 al. 3 qui concerne ce que font les communes. S'il comprend bien, elles ne sont tenues à rien, mais si elles font c'est tout bon et ça ôte de la pression au niveau des projets cantonaux.

M. Fournier précise que la marge de manœuvre sur les communes est assez réduite, qu'elles ont un pouvoir sur leur réseau communal non structurant.

Le député (Ve) relève que cela va dans le sens de dire que les communes sont encouragées à faire, mais elles n'ont pas beaucoup de pression par rapport à l'art. 3.

M. Fournier précise que la réalité des projets est que les communes sont libres de faire ce qu'elles veulent sur leur propre domaine public, mais que, par contre, les projets cantonaux qui sont déployés le sont la plupart du temps sur du réseau communal et cantonal. Donc, le canton est tout le temps en train de porter avec des communes des projets d'infrastructures, que ce soit du réseau de tram ou de la mobilité douce. Il y a vraiment un enjeu de coordination, en particulier en ville de Genève où l'ensemble des voiries est sur le domaine public communal.

Le président leur demande pourquoi ils s'infligent deux ans pour les rapports.

M. Fournier précise que c'était un souhait des communes d'avoir une information régulière rendue au public pour que tout un chacun puisse accéder à l'information.

Le président trouve que, s'il faut engager quelqu'un pour produire quelque chose tous les deux ans, c'est compliqué.

M. Fournier précise que la question qui se posait était de savoir si le comité de suivi n'intégrerait que des représentants institutionnels des communes et du canton ou s'il serait ouvert aussi aux associations. Le choix a été fait de partir sur un comité de suivi institutionnel, mais en compensation d'organiser une façon de distribuer l'information de manière régulière tous les deux ans pour assurer une fluidité dans le suivi.

Une députée (PLR) demande combien il y a de communes de plus de 10 000 habitants.

M. Fournier indique qu'il y en a 13. Il précise que l'idée est de convoquer tous les magistrats, mais que ce n'est pas tous les projets qui touchent les 13, donc qu'ils ne sont pas forcément tous conviés.

Le président les remercie et propose de passer au vote.

Un député (S) aimerait bien faire un tour de table. Vu les travaux entrepris, il remarque une volonté d'entrer en matière sur le contreprojet, donc il aimerait bien entendre les autres partis dans la mesure où l'entrée en matière implique des renoncements substantiels par rapport à l'initiative. L'IN fera moins facilement une majorité que le contreprojet devant le peuple, donc selon lui c'est une pesée.

Le président propose de faire un tour des groupes.

Un député (Ve) affirme qu'ils avaient encouragé le département à aider à faire ce travail entre les différentes parties prenantes pour améliorer un contreprojet dont ils trouvaient la dernière version trop faible. Ils supportent la proposition qu'ils ont en ce jour, même si elle comporte deux importants compromis : les 8% et la suppression de la question de la levée de la compensation du stationnement. Il remercie le travail effectué et indique que le parti des Verts soutiendra ce contreprojet.

Un député (LJS) salue le travail fait sur ce contreprojet pour créer une cohésion de groupe entre ces communes et dit que, dans l'ensemble, le parti LJS soutient ce contreprojet. Il trouve, à titre personnel, que le contreprojet manque un peu d'ambition par rapport à l'élargissement ou non aux communes de moins de 10 000 habitants.

Une députée (MCG) remercie le département du travail effectué et indique que le groupe MCG soutiendra ce contreprojet.

Un député (LC) remercie M. Savary et M. Fournier du travail et pense qu'ils ont réussi à mettre tout le monde d'accord et à présenter un projet exceptionnel qui va embellir le canton. Il affirme que le Centre soutiendra ce contreprojet.

Une députée (PLR) salue le travail fait ainsi que la bonne collaboration qu'il y a pu y avoir avec l'ACG, sachant que le projet a obtenu un consensus. Elle maintient son interrogation pour ces communes de moins de 10 000 habitants, mais ne revient pas dessus vu que l'ACG était d'accord. Elle mentionne aussi la politique de mobilité durable préconisée à l'art. 3 et relève qu'ils ont entendu que cela fait partie de PL déjà en cours d'étude pour lesquels les communes sont également au courant, donc il n'y aura pas de nombreuses autres voies de circulation et places de stationnement qui devraient être supprimées en plus de ce qui est déjà prévu. Le groupe PLR remercie et soutient le texte présenté.

Un député (UDC) salue le travail fait et affirme que le contreprojet paraît beaucoup plus raisonnable que l'initiative. Dans la mesure où l'IN est retirée si le contreprojet est accepté, le groupe UDC se rallie à tout le monde et accepte le consensus avec plaisir.

Le président propose de voter article par article. Il demande au député (LC) s'il reprend à son compte en lieu et place du contreprojet précédent cette nouvelle loi sur l'arborisation, la mobilité douce et les transports publics dans l'aire urbaine. Le député (LC) accepte.

## Votes

### *1<sup>er</sup> débat*

Le président met aux voix l'entrée en matière sur ce PL comme un contreprojet à l'IN 182 :

Oui : unanimité (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 LC)

Non : –

Abstentions : –

**L'entrée en matière est acceptée.**

### *2<sup>e</sup> débat*

Le président procède au vote du 2<sup>e</sup> débat :

## Art. 1 Objectif

Le président met aux voix l'art. 1 tel qu'amendé :

Oui : unanimité (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 LC)

Non : –

Abstentions : –

**L'amendement est accepté.**

Un député (S) propose un sous-amendement à l'al. 2 consistant à remplacer « mobilité durable » par « mobilité douce et transports collectifs ».

Le président met aux voix le sous-amendement du député (S) à l'**art. 1 al. 2** :

Oui : 11 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 2 UDC, 1 PLR)

Non : 4 (1 LC, 3 PLR)

Abstentions : –

**Le sous-amendement est accepté.**

## **Art. 2 Arborisation et végétalisation**

Le président met aux voix l'art. 2 tel qu'amendé :

Oui : unanimité (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 2 UDC, 3 PLR, 1 LC)

Non : –

Abstentions : –

**L'amendement est accepté.**

Un député (S) propose un sous-amendement à l'al. 2 consistant à remplacer « espaces végétalisés » par « surfaces végétalisées ».

M. Fournier précise que cela ne pose pas de problème pour le département.

Le président met aux voix le sous-amendement du député (S) à l'**art. 2 al. 2** :

Oui : 11 (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 2 UDC, 1 PLR)

Non : 3 (1 LC, 2 PLR)

Abstentions : –

**Le sous-amendement est accepté.**

## **Art. 3 Mobilité**

Le président met aux voix l'art. 3 tel qu'amendé :

Oui : unanimité (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 2 UDC, 3 PLR, 1 LC)

Non : –

Abstentions : –

**L'amendement est accepté.**

Un député (S) propose un sous-amendement à l'al. 2 consistant à rayer « dans la mesure du possible ».

Le président met aux voix le sous-amendement du député (S) à l'**art. 3 al. 2** :

Oui : 1 (1 Ve)

Non : 11 (2 S, 1 LJS, 2 MCG, 1 LC, 3 PLR, 2 UDC)

Abstentions : 2 (1 S, 1 Ve)

**Le sous-amendement est refusé.**

**Art. 4 Organisation et financement**

Le président met aux voix l'art. 4 tel qu'amendé :

Oui : unanimité (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 2 UDC, 3 PLR, 1 LC)

Non : –

Abstentions : –

**L'amendement est accepté.**

**Art. 5 Entrée en vigueur**

Le président met aux voix l'art. 5 tel qu'amendé :

Oui : unanimité (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 2 UDC, 3 PLR, 1 LC)

Non : –

Abstentions : –

**L'amendement est accepté.**

**3<sup>e</sup> débat**

Le président met aux voix l'ensemble du PL sur l'arborisation, la mobilité douce et les transports publics dans l'aire urbaine, ainsi amendé :

Oui : unanimité (3 S, 2 Ve, 1 LJS, 2 MCG, 2 UDC, 3 PLR, 1 LC)

Non : –

Abstentions : –

**Le PL sur l'arborisation, la mobilité douce et les transports publics dans l'aire urbaine, tel qu'amendé, est accepté.**