



Signataire : Cédric Jeanneret

Date de dépôt : 18 mars 2025

Question écrite

Désimperméabilisation des voiries

Les récentes inondations en Espagne, en France, en Italie ou encore en Suisse sont tristement venues nous rappeler que certains de nos territoires sont mal adaptés à des épisodes importants de pluie, appelés à se multiplier au vu du réchauffement climatique. On se rappelle notamment le spectaculaire engouffrement d'eau pluviale dans le parking souterrain de Plainpalais. Ce contexte interroge la résilience de nos territoires et nous pousse à explorer toutes les pistes permettant d'éviter des pertes tragiques de vies et de limiter les dégâts matériels. Désimperméabiliser les territoires urbains notamment paraît essentiel afin de répondre aux enjeux écologiques, climatiques et sociaux liés à l'urbanisation.

Les surfaces imperméables (béton, asphalte) empêchent l'infiltration naturelle de l'eau dans les sols, ce qui augmente le ruissellement des eaux pluviales, surcharge les réseaux d'évacuation et peut provoquer des inondations. A relever également que l'impact de l'imperméabilisation des sols perturbe les cycles naturels de l'eau, en réduisant la recharge des nappes phréatiques et en concentrant les polluants dans les eaux de ruissellement.

En outre, les surfaces imperméables absorbent et retiennent la chaleur, ce qui contribue à augmenter les températures dans les villes. La désimperméabilisation des espaces (et leur végétalisation lorsque cela est possible) semble une piste à analyser pour rafraîchir les zones urbaines. Selon le plan climat cantonal 2030, l'effet des températures élevées est accentué par les îlots de chaleur qui se caractérisent par des températures de l'air pouvant en centre urbain dépasser jusqu'à 7 degrés celles de la périphérie (la fiche 4.5 du PCC mentionne la perméabilisation des sols).

Au vu de ces éléments, je pose au Conseil d'Etat les questions suivantes et le remercie par avance de ses réponses.

1. *Quels sont les retours d'expérience en matière de perméabilisation des chemins, voies cyclables, réseaux routiers de quartier, secondaire, primaire et autoroutier ?*
2. *Des études ont-elles été menées afin d'analyser les potentiels de désimperméabilisation des voiries, ainsi que comparer les coûts (pose, entretien, etc.) et les bénéfices (optimisation des réseaux d'évacuation, des protections inondations, etc.) ? Le cas échéant, des mécanismes incitatifs/coercitifs sont-ils envisagés/envisageables¹ ?*
3. *Existe-t-il dans notre canton une volonté de développer des surfaces sans revêtements, par exemple des systèmes grille-gazon (entre les voies de tram ? centres des giratoires ? certaines promenades ? etc.) ?*
4. *Existe-t-il des revêtements disposant de vertus d'absorption des eaux de ruissellement plus élevées que les phonoabsorbants déjà largement utilisés dans notre canton ?*
5. *Quelle stratégie d'entretien des systèmes absorbants² est actuellement menée et avec quels résultats ?*

¹ Le projet de loi sur les eaux (LEaux-GE L 2 05 actuellement en consultation) envisage par exemple en son article 91 (tarification de la taxe annuelle d'utilisation du réseau secondaire) une taxe annuelle par m² de surface imperméable.

² Des revêtements poreux sont déployés depuis de nombreuses années avec des gains en termes de bruit routier mais également une usure plus rapide par le fait qu'avec le temps, les interstices qui forment ces enrobés se remplissent (gomme de pneus, poussières, microparticules, etc.) et se colmatent sous les charges de trafic (orniérage, déformation, bourrelets, etc.); ces remplissages/colmatages amènent ces enrobés à moins – voire plus du tout – remplir leur(s) mission(s).