

*Question présentée par le député :*

*M. François Lefort*

*Date de dépôt : 11 octobre 2012*

## **Question écrite**

**Particules fines et diesel, qu'envisage le Conseil d'Etat pour en réduire les nuisances ?**

Des projets se font jour un peu partout en Europe pour tenter de remédier aux nuisances occasionnées par les particules fines, produite par la combustion des carburants fossiles utilisés pour le transport et le chauffage. De façon récurrente, les limites journalières de la concentration de 50 µg/m<sup>3</sup> en particules fines, c'est-à-dire de « particules ou poussières fines de diamètre inférieur à 10 microns, PM10, sont souvent dépassées à Genève. Ces dépassements avaient fait en 2011 l'objet de l'interpellation urgente écrite 1285 « Alerte aux particules fines! »

Dans sa réponse, le Conseil d'Etat, nous indique les mesures habituellement prises qui ressortent principalement du domaine de l'information par l'envoi d'avis de pollution aux médias, aux autorités et aux milieux de la santé par les services spécialisés de protection de l'air, informations relayées par les media et de l'appel à la responsabilité individuelle par la recommandations de mesures volontaires destinées à limiter les émissions de PM10.

Le conseil d'Etat reconnaît dans un rapport intitulé Qualité de l'air 2011 un état des lieux de la pollution atmosphérique à Genève (publié le 21 juin 2012), que la situation ne s'est pas améliorée en 2011, principalement en raison de phénomènes climatiques.

Cette problématique de la pollution de l'air et en particulier de la pollution par les particules fine est prise au sérieux dans toute l'Europe.

Les résultats d'une analyse européenne, le projet Aphekom, coordonné par l'Institut de veille sanitaire (InVS), révèlent l'impact sanitaire et économique de la pollution atmosphérique urbaine sur la santé, sur 25 villes européennes représentant 39 millions d'habitants. Cette analyse conclut à un

impact considérable de la pollution de l'air sur la santé, et donc sur la mortalité à long terme et que cet impact est principalement dû aux particules fines.

Sur la base de cette réalité, et dans l'attente d'un impact des politiques d'assainissement énergétiques qui prendra du temps, de nombreuses propositions voient le jour et ciblent la deuxième source d'émission de particules fines, c'est-à-dire la combustion de carburant diesel. Certaines propositions vont même dans le sens de l'interdiction totale des véhicules à diesel dans les grandes villes.

Des pays européens comme la France possède déjà un parc automobile constitué à plus de 50% de véhicules fonctionnant au diesel, la part de ces véhicules représente maintenant 33% en Suisse et ne cesse d'augmenter.

Ceci étant dit, si l'on se rapporte à la situation genevoise, nous aimerions poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

Quels sont les moyens utilisables pour réduire le trafic des véhicules diesel dans les zones urbaines du canton de Genève.

Des mesures fiscales sur les véhicules peuvent-elles être appliquées de manière différentielle en fonction de la nature du carburant utilisé.

L'achat de véhicules à diesel peut-il être pénalisé fiscalement ?

Est-il possible d'interdire la circulation aux véhicules à diesel de façon permanente ?

Est-il possible d'interdire la circulation aux véhicules à diesel lorsque les émissions de particules fines dépassent la concentration journalière limite ?

Questions que nous pourrions regrouper sous cette question principale :

Particules fines et diesel, qu'envisage le Conseil d'Etat pour en réduire les nuisances ?

Dans l'attente de votre réponse documentée, je vous prie, Mesdames et Messieurs les Conseillers d'Etat, d'agréer l'expression de ma plus haute considération.