

*Date de dépôt : 22 novembre 2012*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite de M. François Lefort : Particules fines et diesel, qu'envisage le Conseil d'Etat pour en réduire les nuisances ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 12 octobre 2012, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

*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  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  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 fines 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 possèdent 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.*

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

D'une manière générale, la qualité de l'air s'est améliorée au cours des 25 dernières années en Suisse et à Genève. De nombreux polluants présents dans l'air et affectant l'environnement et la santé ont été ainsi significativement réduits durant les dernières décennies. Ainsi, par exemple, les concentrations de plomb ou de cadmium dans les particules fines ont été réduites de près de 90% entre les années 1988 et 2011, de même que les concentrations en dioxyde de soufre (source : rapport sur l'état de l'environnement de la Confédération : Nabel, la pollution de l'air en 2011, publié par l'Office fédéral de l'environnement).

Malgré ces améliorations enregistrées pour de nombreux polluants de l'air, les concentrations des poussières fines respirables (les particules ou les poussières de diamètre inférieur à 10 microns ou PM10) mesurées dans les zones urbaines ou suburbaines de notre canton restent nettement au-dessus des valeurs limites d'immission (VLI) fixées par l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair – RS 814.318.142.1). Dans les zones rurales, la concentration avoisine régulièrement ces valeurs limites. La VLI pour les PM10 en moyenne journalière (fixée à  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  par l'OPair et qui ne devrait pas être dépassée plus d'une fois par année) est également régulièrement atteinte et dépassée à Genève. La charge polluante en PM10 dans l'air est très fortement déterminée par la fréquence d'apparition des situations d'inversion thermique, notamment en hiver, ces dernières limitant les échanges d'air et contribuant à l'accumulation des particules à proximité du sol. Comme le montre le rapport sur la qualité de l'air en 2011, publié par le service de protection de l'air du département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement, ce constat d'immissions excessives est par ailleurs récurrent sur les dernières années. Toutefois, en 2011, malgré les nombreux dépassements, leur intensité est demeurée inférieure au premier seuil d'alerte fixé à  $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Divers processus contribuent aux concentrations élevées en PM10 (processus de combustion, processus mécaniques, processus industriels, formation secondaire depuis d'autres polluants). En particulier, les voitures diesel, lorsqu'elles ne sont pas équipées de filtres, émettent une masse de particules environ 20 fois plus élevée que les véhicules à essence et contribuent donc significativement à l'émission de suies nocives. S'il est vrai que le nombre de voitures diesel augmente en Suisse, il est également important de rappeler que les émissions de suies sont toutefois en recul depuis 2005, car un nombre croissant de véhicules est équipé de filtres à particules efficaces (source : rapport sur l'état de l'environnement de la

Confédération : Nabel, la pollution de l'air en 2011, publié par l'Office fédéral de l'environnement).

Face à ces constats de pollution chronique et aux impacts sanitaires et économiques largement démontrés, le Conseil d'Etat estime que la réduction de la charge globale en PM10 passe par un ensemble de mesures contribuant à la réduction de ces émissions et maintient sa volonté de lutter contre cette pollution à deux niveaux.

A court terme, le premier niveau consiste à mettre en œuvre des mesures d'urgence en cas de pics de pollution. Ce concept d'information et d'intervention a fait l'objet d'une réponse détaillée de notre Conseil en 2011 à la suite de l'interpellation urgente écrite 1285 « Alerte aux particules fines ! ». A noter qu'en octobre 2011, la Conférence suisse des directeurs cantonaux de l'environnement (DTAP) a décidé, après évaluation, de maintenir ce concept dans sa forme actuelle, sans renforcement des mesures prévues. Ainsi, en partenariat avec les autres cantons romands, le concept intercantonal d'information et d'intervention PM10 sera de nouveau activé sur la période hivernale critique, de novembre 2012 à mars 2013.

A long terme, le second niveau consiste à lutter de manière durable contre la pollution aux particules fines en définissant des mesures ciblées visant à l'assainissement de la situation actuelle. C'est dans ce contexte que, en septembre 2011, le Conseil d'Etat a prolongé par arrêté le plan de mesures OPair, révisé en 2008, jusqu'en 2012.

Le plan de mesures OPair actuel a en effet déjà permis la mise en œuvre de plusieurs mesures contribuant à la lutte contre les PM10, et notamment celles issues des moteurs diesel et des chauffages à bois :

- le système genevois de taxation écologique des véhicules favorise les véhicules peu gourmands en carburant, ainsi que les véhicules diesel équipés de filtres à particules. A noter en outre que, depuis septembre 2009, au niveau fédéral et européen, les nouvelles voitures de tourisme fonctionnant au diesel ne sont autorisées à émettre que 5 mg de particules (PM) par km (EURO 5) et que seule l'utilisation d'un filtre à particules permet de respecter ce niveau de performance;
- le choix de critères pour l'exonération des véhicules moins polluants favorise également les véhicules de livraison équipés de filtres à particules;
- l'engagement du Conseil d'Etat à renouveler rapidement les poids lourds de l'Etat ne respectant pas les normes EURO 4 et 5 met en évidence le rôle exemplaire de l'Etat dans ce domaine;

- la mise en place d'une procédure d'autorisation pour les chauffages à bois de puissance supérieure à 70 kW et l'interdiction des chauffages à bois de puissance supérieure à 350 kW au cœur de l'agglomération permettent de limiter les PM10 issues de la combustion du bois dans la zone critique;
- l'application des dispositions de l'OPair sur les chantiers en ce qui concerne la limitation des émissions de poussières (équipement des machines avec des filtres et bonnes pratiques des travaux) permet de réduire cette contribution à la concentration globale des particules fines.

Ainsi, parmi le bouquet de mesures existantes, les deux premières, d'ordre fiscal, permettent bien de réduire les proportions de certaines catégories de véhicules trop polluants et, en particulier, les véhicules diesel non équipés de filtres à particules. Les deux mesures précitées ont donc pour conséquence de pénaliser fiscalement les véhicules polluants et gourmands en énergie (diesel et autres).

S'agissant enfin des restrictions de circulation permanentes ou lors de pics de particules pour certaines catégories de véhicules, le Conseil d'Etat avait introduit dans son plan de mesures OPair, révisé en 2008, la mesure des zones à émissions réduites. Il s'agissait d'un dispositif permettant d'interdire l'accès à certaines zones sensibles pour les véhicules les plus polluants. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication avait mis en consultation, fin 2010, la création des bases légales pour l'instauration de ces zones environnementales. Malgré l'accueil favorable exprimé par le Conseil d'Etat genevois en date du 24 novembre 2010, le résultat global de l'audition a été défavorable. Le projet de limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans l'agglomération genevoise a donc dû être abandonné, faute de bases légales. Conscient de son obligation d'assurer la qualité de l'air dans le canton, le Conseil d'Etat a alors rapidement mis en œuvre les mesures alternatives décrites plus haut.

Améliorer la qualité de l'air est une tâche complexe, consistant à prendre toute mesure permettant de diminuer les émissions de polluants. Le Conseil d'Etat entend donc poursuivre sa stratégie de lutte contre la pollution, notamment avec la mise en œuvre des mesures d'urgence en cas de pics de pollution et la poursuite des actions de son plan de mesures OPair. A ce titre, la réduction des émissions dues aux moteurs diesel constitue effectivement un des axes pris en compte dans les mesures actuelles pour baisser la charge environnementale en particules fines.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
Pierre-François UNGER