

Date de dépôt : 15 janvier 2014

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de M. François Lefort : « Particules fines PM10 : quand l'Etat se décidera-t-il à agir ? »

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 20 décembre 2013, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

A la question écrite Q 3700 « Particules fines et diesel, qu'envisage le Conseil d'Etat pour en réduire les nuisances ? »¹, le Conseil d'Etat, après avoir fait l'inventaire des mesures possibles, concluait en novembre 2012 qu'il poursuivrait 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 ». Il remarquait aussi que « 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 ».

Ces dernières semaines, de façon récurrente, selon le site de l'Etat de Genève donnant les graphiques journaliers² de la pollution aux PM10, les limites journalières de la concentration de 50 µg/m³ en particules fines, c'est-à-dire de particules ou poussières fines de diamètre inférieur à 10 microns, PM10, ont été dépassées à de nombreuses reprises en ville comme dans la périphérie de Genève, avec des épisodes de dépassement sur plusieurs jours d'affilée, par exemple, les 10, 11 et 12 décembre, puis les 16, 17, 18 et 19 décembre 2013.

¹ Q3700-A : <http://www.ge.ch/grandconseil/data/texte/Q03700A.pdf>

² http://etat.geneve.ch/dt/air/voir_evolution_particules_fines_dix_derniers_jours_pm10-53-1056-2020.html

Ces dépassements avaient d'ailleurs déjà fait en 2011 l'objet de l'interpellation urgente écrite 1285 « Alerte aux particules fines ! » et en 2012 de la question écrite 3700 citée précédemment. Il est maintenant de notoriété publique que la pollution atmosphérique urbaine a un impact sanitaire et économique considérable sur la santé des populations urbaines (Projet Aphekom, Institut de veille sanitaire (InVS)), et donc sur la mortalité à long terme, et que cet impact est principalement dû aux particules fines PM10 produites par le chauffage et la circulation.

Il est maintenant temps d'agir pour faire baisser rapidement les taux de PM10. Certes, les politiques d'assainissement énergétiques aideront à faire diminuer ces taux de PM10, mais leur mise en œuvre prend du temps et la population ne peut attendre.

Il faut cibler la deuxième source d'émission de particules fines, c'est-à-dire la combustion de carburant diesel, qui finira certainement par être totalement interdite dans un futur lointain. Certaines régions européennes ont d'ailleurs déjà établi des zones interdites au diesel.

Ces propositions efficaces sont certes difficiles à mettre immédiatement en œuvre mais la stratégie du Conseil d'Etat doit intégrer ces solutions.

Actuellement, lors de ces dépassements, à Genève, il ne se passe rien alors qu'à quelques kilomètres, sur le territoire français, soumises à la même pollution urbaine, dont Genève est aussi exportatrice, des mesures de régulation de la circulation sont mises en œuvre.

Cette situation nous amène à poser les questions suivantes :

Quelles sont les mesures élaborées depuis l'année dernière pour réduire la pollution atmosphérique urbaine à Genève ?

Quelles mesures de régulation de la circulation sont envisagées ?

Quand seront-elles mises en œuvre ?

Concernant le diesel, est-il possible de réduire spécifiquement la circulation des véhicules à diesel dans les zones urbaines, lorsque les taux de PM10 dépassent la limite d'alerte ?

Question que l'on pourrait résumer sous la forme d'une question principale telle que :

Particules fines PM10 : quand l'Etat se décidera-t-il à agir ?

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

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Comme indiqué dans les réponses du Conseil d'Etat à l'interpellation urgente écrite IUE 1285 et à la question écrite Q 3700, les mesures mises en place à Genève par le Conseil d'Etat pour lutter contre les émissions de particules fines sont de deux types. D'une part, des mesures d'urgence à court terme sont déclenchées en cas de pics de pollution, d'autre part des mesures à long terme sont mises en œuvre dans le cadre du plan de mesures d'assainissement de l'air à Genève (Plan OPair).

D'une manière générale, il faut rappeler que la qualité de l'air s'est améliorée au cours des 25 dernières années en Suisse et à Genève, notamment pour le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote ou l'ozone. A contrario, les concentrations des poussières fines respirables (particules d'un diamètre inférieur à 10 microns ou PM10) mesurées dans les zones urbaines ou suburbaines de notre canton, restent au-dessus des valeurs limites d'immission (VLI) fixées par l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair – RS 814.318.142.1).

Situation de décembre 2013

Les principales sources d'émissions anthropiques, notamment le trafic motorisé, les installations de chauffage, les chantiers ou les activités industrielles, varient relativement peu à court terme ou sur une saison. Par contre, la charge en PM10 dans l'air peut être fortement influencée par l'apparition de situations d'inversion thermique, notamment en hiver. Ces conditions limitent les échanges d'air et contribuent à l'accumulation des particules à proximité du sol.

Le « Concept intercantonal d'information et d'intervention PM10 » mis en place dès novembre 2006, et confirmé en septembre 2011, par la Conférence des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement de Suisse occidentale et latine (CDTAPSOL), prévoit que lorsque les concentrations en PM10 sont supérieures à une fois et demi la VLI OPair en moyenne journalière (soit $75 \mu\text{g}/\text{m}^3$), à au moins trois stations de référence de mesure de la qualité de l'air dans au moins deux cantons romands, et que les prévisions météorologiques laissent penser que la situation se prolongera pendant au moins trois jours, des avis de pollution sont envoyés aux médias, aux autorités et aux milieux de la santé par les services spécialisés de protection de l'air, afin d'informer la population.

Du 9 au 15 décembre, les valeurs journalières mesurées aux stations du Réseau d'observation de la pollution atmosphérique à Genève (ROPAG) ont dépassé les $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, soit la valeur limite d'immission journalière définie par l'OPair. Dans le détail, les valeurs maximales ont atteint $73 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à la station urbaine de Sainte-Clotilde, $78 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à la station urbaine de Wilson et $76 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à celle suburbaine du Foron. Ces valeurs sont à mettre en parallèle avec une situation météorologique persistante marquée par un stratus tenace, situé à basse altitude (600-700 m) et l'absence de vent et de précipitations. Cette situation a été partagée avec la France voisine, mais les stations situées sur le Plateau suisse ont relevé durant la même période des valeurs plus basses qu'à Genève.

Sur la base des valeurs mesurées et par le fait que cette situation n'a affecté que le canton de Genève et non l'ensemble de la Suisse romande, il apparaît que les conditions de déclenchement coordonné de l'information au niveau romand n'ont pas été remplies selon le Concept intercantonal. Par ailleurs au vu des valeurs atteintes, l'épisode de pollution aux PM10 de décembre 2013 ne constitue pas un événement majeur en regard des années précédentes (2003, 2006, 2008 ou 2012).

Concernant les différences entre la France et la Suisse pour les PM10, la Suisse a défini des valeurs limites légales plus basses : VLI suisse journalière : $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valeur à ne pas dépasser plus d'une fois par année) et annuelle : $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. En France, la VLI française journalière est aussi de $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (valeur à ne pas dépasser plus de 35 fois par année), mais celle annuelle est de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Les autorités françaises et suisses suivent aussi des procédures d'information différenciées, répondant chacune à des coordinations régionales propres. Selon la procédure romande, Genève n'informe qu'une fois atteint le seuil de $75 \mu\text{g}/\text{m}^3$, alors qu'en France les messages de communication commencent à $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Mesures à long terme

Compte tenu des effets d'inertie, les possibilités d'influencer localement les concentrations de polluants durant les pics de pollution sont restreintes. Dès lors, des progrès réels, efficaces et durables contre la pollution due aux PM10 ne peuvent être entrepris qu'à travers des mesures prises à long terme et à la source. Pour cette raison, le Conseil d'Etat a adopté le 27 février 2013 le nouveau Plan de mesures d'assainissement de l'air genevois 2013-2016 (Plan OPair) comportant 13 mesures spécifiques. Un des objectifs de ce Plan est notamment de lutter contre les particules fines par la mise en œuvre des mesures suivantes :

- Limitation du trafic pendulaire;
- Assainissement des installations de chauffage;
- Renouvellement accéléré des véhicules motorisés de l'Etat;
- Limitation des poussières de chantier (véhicules et bonnes pratiques);
- Limitation des émissions dues aux moteurs stationnaires;
- Limitation des polluants en lien avec le site aéroportuaire.

Mesures de régulation de la circulation

D'une part, deux mesures d'urgence à court terme peuvent être déclenchées à Genève en cas de pics de pollution de PM10 :

- Limitation de la vitesse à 80 km/h sur l'autoroute en cas de dépassement de la moyenne journalière de $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (selon les critères du Concept intercantonal PM10) – sur arrêté du Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture;
- Possibilité d'introduire la circulation alternée sur tout le territoire genevois, lorsque le taux de PM10 atteint $150 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne horaire depuis un jour - sur décision du Conseil d'Etat.

Depuis la mise en œuvre du Concept intercantonal PM10 en 2006, les valeurs mesurées aux stations ROPAG n'ont jamais atteint ces seuils. Ces mesures strictes n'ont donc jamais été mises en œuvre.

D'autre part, une mesure à long terme est prévue dans le cadre du Plan de mesures d'assainissement de l'air à Genève 2013-2016. Il s'agit de :

- Mesure n° 2 – Régulation du trafic. Les émissions de polluants dues aux véhicules à moteur sont fortement réduites lorsque la circulation est fluide. L'objectif de cette mesure est donc d'analyser les options de régulation et de fluidité du trafic sur le canton de Genève avec des modélisations d'aménagement pour le trafic routier, en collaboration avec la direction générale des transports.

Problématique du diesel

Il paraît impossible de limiter la circulation des véhicules diesel dans le cadre d'une mesure d'urgence. En effet, il faudrait au préalable cibler les véhicules non équipés de filtres à particules, en les rendant visibles pour pouvoir effectuer des contrôles. D'autre part, il faudrait également définir une zone d'accès interdite pour ce type de véhicules. Pour rappel, un projet de limitation de la circulation des véhicules les plus polluants dans

l'agglomération genevoise a d'ailleurs dû être abandonné en novembre 2010, faute de bases légales fédérales.

Toutefois, des mesures alternatives permettant de lutter contre les émissions de particules fines provenant des véhicules motorisés, ont déjà été mises en place :

- Depuis 2010, un système de taxation écologique des véhicules (bonus-malus, loi générale sur les contributions publiques, D 3 05, art. 415) favorisant les véhicules peu gourmands en carburant, répondant à la norme Euro 5, ainsi que les véhicules diesel équipés de filtres à particules. Ce système démontre un réel succès depuis sa mise en œuvre (en 2013, plus de 20% des nouvelles immatriculations correspondent à ces critères et ont bénéficié d'un bonus).
- Depuis 2002, l'exonération sur 2 ans des véhicules les moins polluants sur la base de critères stricts d'émissions via un arrêté du Conseil d'Etat. Dès le 1^{er} janvier 2014, ces critères favorisent les véhicules de livraison à essence (seuil des émissions fixé à 150 g/km CO₂), plutôt que les véhicules diesel (seuil à 140 g/km CO₂); dans ce dernier cas, les véhicules doivent être équipés d'un filtre à particules.

Face à la problématique des moteurs diesel, thème d'actualité en Europe et chez les constructeurs automobiles, le Conseil d'Etat entend poursuivre sa lutte contre les particules fines, en mettant en œuvre des mesures contraignantes à moyen et long terme, dans le cadre de sa stratégie de protection de l'air en cours d'élaboration.

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 :
François LONGCHAMP