

Proposition présentée par les députés :

M^{mes} et MM. Thomas Bläsi, Bernhard Riedweg, Christo Ivanov, Christina Meissner, Bertrand Buchs, Daniel Sormanni, Marc Falquet, Boris Calame, Sophie Forster Carbonnier, Emilie Flamand-Lew, Yves de Matteis, Lisa Mazzone

Date de dépôt : 7 avril 2014

Proposition de motion

Diesel : agissons avant qu'il ne soit trop tard !

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève considérant :

- que les moteurs diesel rejettent de nombreuses particules fines ;
- que les émanations des moteurs diesel sont classées cancérigènes par l'OMS ;
- qu'il existe un lien entre les émissions des moteurs diesel et les cancers du poumon ;
- que les fumées de diesel occasionnent d'autres pathologies notamment respiratoires et cardiovasculaires ;
- que le diesel est à l'origine de 75% des particules dangereuses dans l'atmosphère de nos villes ;
- que les moteurs diesel émettent 2 à 8 fois plus de particules fines que ceux à essence ;
- qu'il convient en cas de pic de pollution de cibler les véhicules les plus polluants, et non l'ensemble des véhicules ;
- que, d'après l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), la pollution atmosphérique entraîne 3 000 à 4 000 morts prématurés par année ;
- la recommandation de la Commission fédérale de l'hygiène de l'air d'adopter une nouvelle valeur limite d'immission (VLI) pour les particules d'un diamètre inférieur à 2,5 micromètres ;

- que le nombre de véhicules roulant au diesel est particulièrement élevé en France ;

invite le Conseil d'Etat

- à fixer le seuil PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (x) à partir duquel la circulation des véhicules diesel est interdite :
 - en milieu urbain (x) ;
 - en milieu suburbain ($x+a$) ;
 - en milieu rural ($x+a+b$) ;
- à prévoir des exceptions notamment pour les véhicules de secours, des transports publics, des taxis et d'entreprises non utilisés à des fins privées.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

En matière de pollution de l'air, les particules en suspension ont plus d'effets sur la santé que tout autre polluant. Il existe un lien étroit et quantitatif entre l'exposition à des concentrations élevées en particules (PM₁₀ et PM_{2,5}) et un accroissement des taux de mortalité et de morbidité, au quotidien aussi bien qu'à plus long terme¹.

En juin 2012, l'agence pour le cancer de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a confirmé le caractère cancérigène certain des émissions des moteurs diesel pour la santé humaine. Les émanations des moteurs diesel sont désormais classées par cette agence dans le groupe 1 des « substances cancérigènes ». L'agence pour le cancer de l'OMS dispose de preuves scientifiques irréfutables que l'exposition au diesel favorise l'apparition du cancer du poumon et celui de la vessie. Outre un risque accru de développer un cancer, les suies du diesel sont à l'origine d'autres pathologies notamment respiratoires et cardiovasculaires. Les femmes enceintes exposées aux particules fines présentent un risque plus élevé d'accoucher d'un bébé de moins de 2,5 kg après une grossesse menée à terme. En Suisse, d'après l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), la pollution atmosphérique entraîne 3 000 à 4 000 morts prématurés par année.

Les moteurs diesel, bien qu'émettant moins de CO₂, rejettent dans l'atmosphère des particules fines à la taille inférieure à 2,5 micromètres, et des grossières (entre 2,5 et 10 micromètres). Les plus grosses sont retenues par les voies aériennes supérieures alors que les plus fines peuvent pénétrer profondément dans les poumons et sont potentiellement les plus toxiques. Un moteur diesel émet 8 à 10 fois plus de particules fines qu'un moteur à essence. Quant aux nouveaux modèles de véhicules diesel, si leurs filtres à particules permettent d'émettre moins de particules, ceux-ci dégagent du dioxyde d'azote.

D'après une étude de l'Université de Berne, les moteurs diesel sont à l'origine de 75% des particules de suie dangereuses dans nos villes². Pour cette raison, nous estimons que, en cas de pollution sévère aux particules

¹ <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/fr/>

² http://www.kommunikation.unibe.ch/content/medien/medienmitteilungen/news/2009/feinstaubquellen/index_ger.html

finer, mieux vaut cibler les véhicules à l'origine des particules fines plutôt que de prendre des mesures d'urgence disproportionnées à l'encontre de l'ensemble des automobilistes.

La Commission fédérale de l'hygiène de l'air (CFHA) propose d'adopter une nouvelle valeur limite d'immission (VLI) pour les particules d'un diamètre inférieur à 2,5 micromètres, les PM_{2,5}. Cette commission demande d'introduire, en plus des valeurs-limites existantes pour les PM₁₀, une valeur-limite spécifique pour les PM_{2,5} ainsi que d'ancrer la valeur moyenne sur une année à 10 µg/m³ d'air, recommandée par l'Organisation mondiale de la Santé, dans l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair). L'objectif étant de réduire les immissions de suies de 80% au cours des dix prochaines années.

Les pays qui ont fait le choix politique de s'orienter vers ce carburant polluant le paient aujourd'hui très cher en termes de santé publique. En France, où 61,3% du parc automobile roule au diesel, 42 000 personnes seraient mortes prématurément l'année passée des suites de l'utilisation de ce carburant. Le développement de l'énergie nucléaire et une certaine spécialisation de l'industrie automobile ont favorisé l'essor du diesel dans ce pays où il est toujours fiscalement avantageux de rouler avec un véhicule diesel.

La Suisse n'a jamais favorisé ce carburant, de sorte que la proportion de véhicules diesel dans le parc automobile est sensiblement moins élevée que chez nos voisins français. Pourtant, nous subissons par ricochet cette politique pro-diesel. En effet, avec une proportion élevée de travailleurs frontaliers, les routes de notre canton sont empruntées quotidiennement par de nombreux véhicules diesel qui libèrent au passage des émanations cancérigènes. Dans sa réponse à une question écrite³, le Conseil d'Etat répondait que « 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 µg/m³ par l'OPair et qui ne devrait pas être dépassée plus d'une fois par année) est également régulièrement atteinte et dépassée à Genève. »

³ <http://www.ge.ch/grandconseil/data/texte/Q03700A.pdf>

La présente proposition de motion prie le Conseil d'Etat d'établir trois seuils PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) à partir desquels la circulation des véhicules diesel serait interdite. Ces seuils seraient au nombre de trois, se recoupant au nombre de milieux mesurés par les diverses stations de mesure (milieu urbain, milieu suburbain et milieu rural). Enfin, le Conseil d'Etat est prié de déterminer les diverses exceptions à l'interdiction de circuler des véhicules diesel.

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à cette proposition de motion.