

*Date de dépôt : 3 septembre 2018*

## **Rapport**

**de la commission des transports chargée d'étudier :**

- a) PL 11914-A** **Projet de loi de M. Eric Stauffer relative à la restriction temporaire de la circulation motorisée en cas de pollution de l'air**
- b) M 2340-A** **Proposition de motion de M<sup>mes</sup> et MM. Pascal Spuhler, Daniel Sormanni, Sandra Golay, Thierry Cerutti, François Baertschi, Jean-François Girardet, Danièle Magnin, Florian Gander, Christian Flury, Francisco Valentin, Françoise Sapin, Sandro Pistis : Genève vaut bien Paris !**

### **Rapport de M. André Pfeffer**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des transports a examiné le PL 11914 lors de 13 séances (les 20.06.2016, 10.01.2017, 17.01.2017, 24.01.2017, 30.05.2017, 06.06.2017, 09.01.2018, 23.01.2018, 06.02.2018, 20.02.2018, 27.03.2018, 24.04.2018 et 08.05.2018) sous les présidences de MM. Pierre Vanek et Bernhard Riedweg.

Les procès-verbaux ont été tenus avec qualité et rigueur par M. Vincent Moret.

Le projet de loi 12196 modifiant la loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LaLPE), déposé le 11 octobre 2017 par le Conseil d'Etat, reprend une partie des invites de cette motion.

L'unanimité de la commission a jugé que ce projet de loi 11914 n'était plus pertinent et, de ce fait, a refusé l'entrée en matière.

**D'autre part, plusieurs des débats et des discussions traitaient simultanément des**

- **PL 12196 modifiant la loi d'application de la loi fédérale déposé par le Conseil d'Etat le 11 octobre 2017,**
- **PL 11914 relative à la restriction temporaire de la circulation motorisée en cas de pollution de l'air déposé par M. Eric Stauffer le 9 mai 2016 et**
- **M 2340 : Genève vaut bien Paris ! déposé par M. Pascal Spuhler le 5 septembre 2016.**

### **Audition de M. Pascal Spuhler, premier signataire**

M. Spuhler explique que Paris a décidé depuis le 1<sup>er</sup> juillet que les véhicules de plus de 20 ans d'âge auraient des taxes spécifiques ou ne pourrait pas circuler en ville durant la semaine de 7h à 20h. Le MCG a estimé que c'était quelque chose à faire à Genève. Il a également regardé ce que les grandes villes d'Europe ont fait. Certaines ont mis en place des péages urbains. Ceci n'est pas encore faisable à Genève. Il espère que cette proposition plaira. L'idée est d'avoir une réflexion autour de ce projet et de demander au conseil d'Etat de proposer un projet de loi. Il explique qu'il a mis beaucoup de référence dans la motion à propos de ce qui est fait dans certaines villes d'Europe mais aussi dans des pays hors de l'Europe. Même si Genève n'est pas bien grande, elle mérite que l'on s'inquiète de cela. Il y a plus de 130 000 pendulaires quotidiennement et certains ne sont sûrement pas aux mêmes normes que les nôtres.

Un système de vignette pour les pendulaires reconnus pourrait être mis en place selon leur zone d'habitation et le véhicule utilisé. Ces véhicules seraient en outre soumis à une taxe particulière s'ils ne sont pas dans les normes.

Un commissaire UDC demande si ce n'est pas de la discrimination de demander une taxe à ceux venant travailler à Genève sans demander cela à ceux qui viennent pour d'autres raisons.

M. Spuhler dit que non. Les pendulaires utilisent leurs véhicules pour venir travailler tous les jours. Les touristes venant uniquement deux jours sur Genève ne doivent pas être taxés. Le but est d'avoir des véhicules qui polluent peu ou de faire payer des taxes aux véhicules pollueurs.

Le commissaire UDC demande quels seraient les coûts engendrés pour contrôler tout cela.

M. Spuhler voit plutôt de l'incitation que de la répression dans ce projet. Il ne pense pas qu'il faut spécifiquement mettre des contrôles en place pour cela.

Un commissaire S salue ce nouveau vent vert du MCG. Il estime que cette proposition va dans le bon sens. Il aimerait savoir comment M. Spuhler pense que les cantons réagiraient à cela.

M. Spuhler affirme que cela ne concerne que les pendulaires, soit les gens qui se rendent à Genève pour y travailler. La loi sur la mobilité votée cette année nous donne une piste. Il dit ne pas avoir la solution toute faite mais il estime qu'on est sur la bonne voie. Il rappelle que c'est également valable pour ceux du canton Genève.

Le commissaire S demande des informations supplémentaires à propos de l'interdiction de rouler durant certaines heures de la journée pour certains véhicules.

M. Spuhler dit que c'est une catégorie de véhicule qui est interdite d'une certaine heure à une certaine heure. A Paris, c'est de 7h à 20h pour les véhicules âgés de plus de 20 ans. Cela pourrait inciter les gens à utiliser les transports publics ou à acquérir un nouveau véhicule beaucoup moins polluant. On ne lui interdit donc pas d'utiliser sa voiture mais on l'empêche de l'utiliser quand il y a déjà beaucoup de voitures au centre-ville donc lorsque c'est déjà passablement pollué.

Un commissaire PLR demande si tous les véhicules pendulaires devront payer une taxe indépendamment de leur taux de pollution.

M. Spuhler affirme que c'est juste et que c'est pour limiter le trafic pendulaire.

Le commissaire PLR rétorque que la personne qui vient d'acheter une voiture hybride devra payer la même chose que celui qui arrive en ville avec une grosse voiture.

M. Spuhler dit que c'est à nous de fixer le curseur. Celui qui vient d'acheter une voiture peu polluante pourrait par exemple être exempté de cette taxe.

Le commissaire PLR résume qu'il y a une taxe incitative pour les habitants de Genève et une taxe prohibitive pour les pendulaires, ce qui sera difficile à faire passer du point de vue légal. Il aimerait savoir quel est le gain de propriété qui est escompté.

M. Spuhler affirme que de 2000 à 2010, les taux de pollution ont été largement baissés grâce à ces mesures à Paris. Il y a également eu une baisse de 60% du trafic routier dans cette même ville.

Le commissaire PLR demande comment on peut faire la différence entre la baisse de la pollution due à l'amélioration de la technologie des voitures et celle due aux mesures mises en place.

M. Spuhler dit qu'en incitant gens à prendre véhicule moins polluant on sait qu'il y aura une baisse de la pollution. Il y a aujourd'hui 130 000 pendulaires. Si on arrive à baisser à 100 000, ce serait un bel effort.

Un commissaire Ve demande si les pendulaires concernés sont ceux venant en dehors du canton uniquement.

M. Spuhler dit que les pendulaires sont les véhicules venant en dehors de la zone concernée et qui rentrent dans celle-ci.

Le commissaire Ve demande si l'année de mise en circulation des véhicules est un bon critère.

M. Spuhler répond qu'il s'est basé sur les articles lus sur le net. Il estime qu'une vingtaine d'années après la mise en circulation est un bon critère.

Une commissaire PLR aimerait faire plusieurs remarques. Il est étonnant que l'on ne taxe pas les automobilistes genevois étant donné que le parc automobile genevois est très puissant. Elle n'est pas sûre que cette motion touche son objectif en matière de pollution car il ne doit pas y avoir énormément de véhicules âgés de plus de 20 ans. Elle demande quel est le montant imaginé pour que la taxe soit dissuasive. Elle aimerait également savoir quelle serait l'affectation des recettes. Elle demande finalement comment M. Spuhler imagine la réaction des employeurs face à ces nouvelles charges.

M. Spuhler explique que le montant de la taxe pourrait être annuellement à la hauteur du forfait des TPG afin de susciter une réflexion quant au mode de transport à utiliser. Concernant les charges des employeurs, c'est une proposition et non forcément une solution ou une obligation qu'ils imposent.

La commissaire PLR demande si seule solution serait que l'employeur annonce que son employé vient en voiture. Elle demande s'il serait sanctionné au cas où il ne le ferait pas.

M. Spuhler ne parla aucunement de répression ou de sanction. Il s'agit d'une motion incitative. Il estime qu'au vu le nombre de pendulaires venant chaque jour à Genève, il ne voit pas comment faire autrement que passer par l'employeur.

Une commissaire S demande un éclaircissement concernant la restriction imposée aux véhicules les plus pollueurs.

M. Spuhler dit que celui que le véhicule venant de l'extérieur, s'il ne pollue que très peu, pourrait être exonéré. L'idée est de taxer le pendulaire selon différentes catégories notamment la localité et le taux de pollution du véhicule.

La commissaire S résume qu'il y aura une taxe pour tous les pendulaires venant de l'extérieur et une restriction de circulation pour les véhicules les plus polluants provenant de l'extérieur du canton.

M<sup>me</sup> Spuhler répond que c'est le cas. Les véhicules genevois seront également taxés. Un système de vignette serait mis en place. Il y aura une taxe selon l'ancienneté du véhicule et une taxe concernant la pollution du véhicule.

La commissaire S demande si Paris fait une distinction selon la provenance du véhicule.

M. Spuhler répond qu'ils ne le font pas car ils n'ont pas cette problématique des frontières.

La commissaire S entrevoit cette proposition comme une incitation aux gens qui ont des véhicules polluants à ne plus les utiliser ou à changer ces véhicules. Or ces véhicules roulent. Elle demande donc s'il ne serait pas nécessaire de tenir compte des énergies grises de la destruction de ces véhicules.

M. Spuhler dit que l'on pourrait éventuellement prévoir cela. Cependant, si on parle d'un véhicule en mauvais état, il vaut mieux s'en débarrasser. On n'interdit pas ces véhicules, on les empêche simplement de venir en ville à certains horaires lorsqu'il y a déjà passablement de circulation donc de pollution.

Un commissaire PDC demande si M. Spuhler connaît le taux de vétusté des véhicules venant sur Genève. En effet, sur la région genevoise, les voitures sont relativement récentes. Il demande si cela aurait un impact important sur la pollution. Il demande également s'il ne vaudrait pas plutôt inciter les gens à utiliser les P+R et les transports publics. La mise en œuvre de cette motion lui paraît très compliquée, notamment au niveau du contrôle.

M. Spuhler dit que le parc de voitures de Genève et environs contient beaucoup de véhicules récents. C'est une chance car les véhicules récents polluent moins. Cette motion est une incitation à renoncer à l'utilisation des véhicules et à utiliser les P+R et les transports publics. Il précise que le but n'est donc d'empêcher les véhicules de rentrer dans Genève. Il ajoute qu'il est ouvert à toute proposition.

Le commissaire PDC dit qu'instituer une taxe pour inciter les gens à entrer en ville en dehors des heures de pointe lui paraît difficile pour ceux qui sont tenus par leurs horaires de travail. En plus de cela, en dehors des heures de pointe, il y a tout de même beaucoup de circulation.

M. Spuhler est d'accord que les gens entrent entre 7h30 et 9h en ville et en sortent entre 17h et 19h. Cependant, les horaires ne doivent pas seulement être

durant ces heures-là afin d'éviter que les gens viennent tous en même temps. C'est une réflexion sur la façon dont on veut vivre. Tant que l'on fait venir les gens dans les mêmes tranches horaires, il y aura toujours des pics de pollution et des bouchons.

Un commissaire UDC demande si la classe moyenne sera désavantagée.

M. Spuhler affirme que ce n'est pas le cas. Il faut trouver des solutions pour inciter les gens à changer de véhicule. Tout le monde n'a pas les moyens de se payer un nouveau véhicule. Cependant, il précise encore une fois que ces véhicules ne seraient pas interdits.

Le commissaire UDC demande ce qu'il en est des cars et deux-roues motorisés.

M. Spuhler dit que ce sera à définir. Il estime qu'au vu de la configuration du canton, il ne faut pas toucher aux deux-roues motorisés.

Un commissaire MCG dit qu'à Paris, c'est limité à 1999 pour les deux-roues motorisés. Il y a 6 couleurs de vignettes. La vignette coûte 4,18 euros et le prix de l'amende se monte à 60 euros et se montera à 68 euros dès le 1<sup>er</sup> janvier 2017. Des exceptions sont faites pour les véhicules de transport de touristes.

Un commissaire PLR demande si ce n'est pas pénaliser les petites professions qui ont souvent des camionnettes depuis plus de 20 ans.

M. Spuhler est d'accord que cela pourrait gêner certains artisans. Il espère que les entreprises genevoises ont un esprit citoyen et il estime que l'on pourra trouver des solutions en aménageant les horaires pour ces véhicules par exemple. Il y a des possibilités.

Un commissaire Ve propose d'entendre le département.

M. Kunz dit qu'une des grosses sources de pollution est liée au trafic automobile. De ce point de vue-là, cette proposition va dans le bon sens. Cet exercice a déjà été conduit en 2009. Le résultat est qu'il avait beaucoup de problèmes au niveau juridique donc ce dernier était négatif et la Confédération a laissé tomber ce projet. Une évaluation avait été faite en 2009 et on arrivait à 30% d'émission en moins. Concernant le périmètre, il faudra savoir si l'on travaille au centre-ville uniquement ou dans tout le canton. Les véhicules qui ont plus de 20 ans, c'est 7% du parc français. C'est à peu près pareil à Genève.

Un commissaire MCG demande combien de véhicules sont catalogués en véhicules de collection sur les 7%.

M. Kunz dit que c'est une question à poser à la DGV.

M. Spuhler demande si le nombre de véhicules utilitaires sur Genève de plus de 20 ans est important.

M. Kunz dit que c'est faible. Il y a plus de véhicules récents notamment en raison des exonérations.

M. Spuhler demande s'il confirme que les mesures prises, comme le bonus-malus, il y a quelques années ont donné un résultat intéressant sur les véhicules utilitaires.

M. Kunz dit que le bonus-malus est entré en 2010. Actuellement une voiture sur trois bénéficie d'un bonus. Au départ, le département visait 10% des véhicules pour le malus et actuellement ces 10% sont descendus à 7%. S'il n'y avait pas eu le bonus-malus, on serait très mauvais en comparaison aux chiffres suisses.

Un commissaire Ve demande quels sont les contraintes fédérales par rapport à cela.

M. Kunz dit que c'est dans la définition du périmètre donc il faudra modifier l'ordonnance sur la circulation routière.

M. Spuhler demande si c'est identifiable à un péage urbain.

M. Favre dit qu'il a plusieurs aspects juridiques à analyser pour ce projet.

Une commissaire PLR demande pourquoi en été il y a des pics de pollution à la campagne.

M. Kunz dit que l'ozone se forme de façon secondaire. Il faut un rayonnement solaire important. Il se forme en présence de pollution mais il n'est pas stable. Ce cycle de construction-déconstruction se passe continuellement en ville. L'ozone, en partant à la campagne, est plus stable qu'en ville donc il peut rester « vivant ».

M. Favre affirme que le département souhaiterait voir le dégel du PL 11871. Finalement, aucune nouvelle disposition n'a été ajoutée. Il s'agissait de rajouter un article donnant une base légale aux autorités policières et celle de la fourrière pour enlever les véhicules tampons. La question est plus compliquée que prévu. Concernant le macaron, des véhicules immatriculés hors du canton de Genève peuvent en obtenir un. Cela concerne les voitures citées à l'art. 7b RaLCR. Ces macarons peuvent être donnés aussi bien à des habitants qu'à des professionnels.

### **Audition de M. Eric Stauffer, auteur du PL 11914 relatif à la restriction temporaire de la circulation motorisée en cas de pollution de l'air**

Le département devait venir avec une position plus élaborée sur le projet de loi. M. Royer informe qu'il va répondre aux questions évoquées lors de la dernière séance de commission, et que M. Favre synthétisera ensuite la position du DETA sur le projet de loi.

M. Royer rappelle que, concernant le dispositif genevois en matière de pollution de l'air et de l'environnement, **il y a 3 polluants principaux qui préoccupent en matière de qualité de l'air à Genève en ce moment : les particules fines PM10, l'ozone (polluant plutôt de l'été car il se forme suite à des réactions chimiques, qui se produisent notamment sous l'effet du rayonnement solaire) et**

**le dioxyde d'azote.** Pour ces 3 polluants, il existe des valeurs limites d'immiscions auxquelles ces gaz sont mesurés là où les gens vivent et respirent. Il constate que, selon les polluants, l'unité est la même mais la moyenne sur laquelle le polluant est mesuré peut différer. Il remarque ensuite que, historiquement, suite à des gros pics de pollution en 2004 et 2010, la DTAP avait demandé au canton d'organiser des concepts d'urgence en cas de pics de particules fines et d'ozone, seuls polluants pour lesquels un plan d'intervention a été construit. Il relève que la réponse est graduée en fonction des niveaux mesurés. Il explique décrire le dispositif genevois qui est accessible à la population sur internet et qui est relayé par les médias lorsqu'il s'active. Il souligne qu'il y a une coordination à l'échelle romande des différents responsables de la qualité de l'air et mentionne insister sur le fait que, à Genève, c'est bien la mesure de l'air dans l'environnement qui permet de déclencher ces mesures et non pas des simulations. Il ajoute que le critère de la persistance est également pris en compte et important, notamment pour éviter de mettre en œuvre des mesures pour une demi-journée par exemple. Il observe, sur le plan des statistiques, que le pic de PM10 a été atteint à 153 reprises et 11 fois pour l'ozone, et souligne que, **selon les critères pris dans le projet de loi, le critère a été atteint une seule fois sur les dix dernières années en 2010, événement qui avait justement induit la DTAP à émettre des plans d'action.**

M. Royer constate avoir demandé l'avis du médecin cantonal et de spécialistes de la santé, qui attirent l'attention sur le fait qu'en période hivernale, où il y a des pics de grippe, il est difficile de faire la différence entre une personne qui viendrait consulter suite à un pic de pollution ou pour une autre infection, mais que souvent cela est un cumul. Il souligne que la période d'augmentation est souvent au moment de la période hivernale, ce qui signifie qu'il est très difficile de faire la part des choses mais constate que des études ont dit que le nombre de consultations en urgence augmente lors de pics de pollution, notamment pour les personnes asthmatiques.

M. Royer informe que, quant à la gratuité totale des transports publics, en prenant les billets unitaires délivrés par Unireso, les recettes par jour se montent à environ 150 000 F, ce qui signifie que, en théorie, s'il fallait fournir la gratuité totale pour Unireso, cela serait un coût de 150 000 F par jour, si



toute chose égale par ailleurs. Il mentionne qu'en faisant le demi-tarif, ces chiffres tombent à 33 000 F selon un calcul fait par Unireso et la DGT.

M. Favre explique que la variation de prix est rarement le paiement du demi-tarif en tant que tel puisque cela ne touche pas les personnes ayant un abonnement mensuel ou annuel.

M. Royer relève que le demi-tarif est une erreur de langage puisque cela est une réduction mais pas équivalente à 50% du prix, soit la moitié.

Un commissaire PLR demande, ayant lu toute une série d'analyses sur l'origine de ces particules fines, si ces dernières proviennent des chauffages, des fours à bois, des moteurs, etc. Il souligne que, s'il s'avérait que ce n'était pas les voitures qui étaient impliquées dans ce phénomène-là, il ne voit pas au nom de quoi il faudrait s'y attaquer en premier lieu mettant en péril la recette des transports publics.

M. Royer répond que cela dépend du territoire. Il explique que pour le canton de Genève le trafic routier au sens large est le premier contributeur des particules fines, suivi des chauffages. Il indique toutefois que, au niveau du Grand Genève, il y a une inversion puisqu'il y a en France beaucoup de chauffages au bois qui génèrent une grande masse de particules fines. Il souligne qu'à ce moment-là, le chauffage au bois redevient la cause numéro un. Il constate donc que cela dépend du territoire observé et de la manière dont on veut gérer les mesures.

M. Stauffer informe ne pas être d'accord avec la dernière synthèse du département, disant que l'on respire le même bassin d'air que le Grand Genève car, quand il y a le smog, au mont de Sion, il y a du grand soleil et souligne que la chape est collée sur Genève à 150 ou 200 mètres de la surface. Il remarque, sur les chiffres, avoir entendu l'explication entre 150 000 F et 33 000 F et indique vouloir être sûr de la réponse, se méfiant des TPG. Il demande si les chiffres transmis ne sont pas des chiffres par déduction théorique et pas par déduction comptable. Il indique avoir demandé ce qu'encaissent en cash les TPG sur une journée. Il précise ne pas croire une seconde qu'une mesure de santé coûterait 150 000 F par jour aux TPG. Il constate que, sans avoir de réponse convaincante, et puisque cela est dans ses prérogatives, il exigera une ligne comptable de cela pour être sûr que l'on parle bien de la même chose et que cela n'est pas une version théorique de chiffres. Il souligne que 50% de rabais ce n'est pas une mesure incitative suffisante pour libérer en cas de pic, contrairement à la gratuité.

M. Favre répond que cela concerne bien les chiffres réels. Il constate que ce sont des chiffres Unireso parfaitement fiables et non pas contestables puisque le département les possède. Il remarque toutefois ne pouvoir donner

qu'un chiffre théorique puisque le calcul doit être fait au jour J et non pas sur un nombre théorique de passagers. Il constate que le chiffre donné sur le titre individuel qui serait le plus touché est bien une réalité, réalité qui ne tient toutefois pas compte de l'influence qu'aurait une gratuité sur les éventuels passagers. Il souligne que l'on ne parle pas que des TPG mais des titres Unireso, ce qui est plus large et couvre d'autres transports, tels que les mouettes par exemple. Il indique qu'un calcul plus précis pourrait être fait.

M. Stauffer relève que le département a fait un chiffre annuel au prorata des 365 jours pour sortir un chiffre, en tenant compte aucunement de la saison (touristique ou pas, hiver/été, etc.) par exemple. Il demande quand le département parle de « billets vendus », s'il s'agit de billets vendus imprimés encaissés ou de billets tels que ceux offerts à l'aéroport. Il souligne prendre une date au hasard du 23 novembre 2016 et aimerait savoir ce que les TPG ont encaissé ce jour-là afin de sortir des moyennes. Il mentionne ne pas comprendre la différence entre les chiffres.

M. Royer répond que les 33 000 F sont une moyenne alors que les 6000 F sont la recette d'un jour fixe.

M. Favre constate que la recette d'une journée pour les TPG est de 136 000 F. Il mentionne qu'ils ont pris que les billets individuels en compte et non pas les abonnements.

Un commissaire Ve demande dans quels cadres législatif et réglementaire se trouvent les mesures.

M. Royer répond que cela fait l'objet d'un arrêté du Conseil d'Etat.

Le commissaire Ve demande sur quoi cet arrêté est basé. Il constate que tout ce qui n'est pas dans le règlement est donc basé sur un arrêté.

M. Royer confirme.

Le commissaire Ve demande combien il y a d'arrêtés en tout.

M. Royer indique qu'il devrait vérifier.

M. Favre explique que l'arrêté est une décision mettant en œuvre la mesure.

Le commissaire Ve demande comment il pourrait consulter un arrêté par exemple. Il demande comment il pourrait mettre ce plan d'action dans la loi.

Le président indique que les arrêtés mettent en œuvre les normes légales ou réglementaires.

M. Royer informe que, pour mettre cela dans la loi, il faut ajouter un article, ce qui n'existe pas aujourd'hui.

Le commissaire Ve demande à ce que les arrêtés concernant toute forme de restriction en lien avec la pollution soient transmis à la commission.

M. Royer indique qu'il transmettra les arrêtés.

Une commissaire S remarque qu'il a été dit que pour 153 fois dans les dix dernières années la limite a été dépassée et demande quelle a été la durée de ces dépassements, si cela peut concerner quelques heures ou peut s'étaler sur quelques jours.

M. Royer informe que cela dépend du polluant, expliquant que pour le dioxyde d'azote par exemple, cela est une moyenne journalière (sur 24 heures), alors que cela est différent pour l'ozone. Il souligne qu'il y a des mécanismes assez complexes mais rappelle le critère de la persistance, en lien notamment avec les conditions météo, qui est pris en compte.

La commissaire Ve demande, pour chacun des polluants mentionnés dans le PL, combien de fois on a eu un dépassement des  $120\text{mg}/\text{m}^3$  pour l'ozone et des  $80\text{mg}/\text{m}^3$  pour le dioxyde d'azote.

M. Royer informe que les dépassements de mesures doivent se faire sur au moins deux stations sur les quatre existantes. Il rappelle que, pour l'ozone, la valeur limite a été dépassée 11 fois sur les dix dernières d'années.

Un commissaire PDC demande, concernant le dispositif d'urgence présenté, si cela est une obligation pour chaque canton au niveau fédéral. Il demande ensuite, par rapport au règlement H 1 05 04, où celui-ci se situe dans le dispositif, au niveau de l'information et de l'intervention, et demande si d'autres règlements existent et concernent ce dispositif. Il mentionne que, à sa connaissance, il n'y a pas de notion de gratuité des transports publics dans le règlement susmentionné, ce qu'il comprend donc comme faisant l'objet d'un arrêté du Conseil d'Etat, et souligne avoir du mal à comprendre le lien entre les arrêtés et les règlements.

M. Royer explique que ce règlement est la « dernière case », soit la mesure ultime, intervenant tout en bas du dispositif. Il mentionne qu'il n'y a pas d'autre règlement qui concerne les autres mesures, celles-ci étant prises sous forme d'arrêtés du Conseil d'Etat pour des raisons historiques à sa connaissance.

Le commissaire PDC relève donc que dans ce règlement il y a un article 5 sur l'information et demande si cela correspondrait au relai par les médias prévu par le dispositif.

M. Royer informe que le niveau d'informations qu'il a mentionné est différent puisqu'il concerne la diffusion d'un avis d'informations aux médias. Il donne l'exemple des panneaux variables sur l'autoroute ou les messages passant dans les bus pour communiquer des informations, précisant qu'il existe des vecteurs d'informations dépendant de la mesure à mettre en œuvre.

Un commissaire MCG remarque que le département a mentionné qu'il recommandait la vitesse de 80 km/h mais ne l'imposait pas. Il demande si cela est une pratique propre à Genève ou si cela provient d'une norme fédérale.

M. Royer répond qu'il y a d'abord une recommandation pendant 2 jours, qui devient ensuite une obligation, selon l'arrêté prévoyant la mesure en question. Il explique que cela est un choix politique. Il ajoute toutefois qu'une norme fédérale limite le canton sur le nombre de jours maximal où la restriction peut être émise sur l'autoroute, après lequel il faut une autorisation de l'OFROU.

Le commissaire MCG demande donc si c'est la raison pour laquelle ils passent par un préavis. Il demande si, par la même norme fédérale, il n'est pas possible de descendre la vitesse à 60 km/h puisque plus on abaisse, meilleure est la fluidité.

M. Favre répond que la vitesse de 80 km/h est la vitesse optimale. Il souligne que sur les autoroutes suisses de nombreux tronçons sont actuellement limités à 80 km/h pendant les heures de pointe.

Un commissaire Ve demande si le département trouve que cela est une bonne idée de mettre tout le dispositif dans une loi.

M. Favre répond que l'avis du département sera donné après.

M. Stauffer demande quels sont les emplacements des 4 stations. Il demande si, selon l'appréciation du département, le fait de dire qu'il faut au moins deux stations est relevant par rapport à la topographie ou s'il ne serait pas relevant d'enlever cette restriction de la double station.

M. Royer répond que, du point de vue technique, le critère de deux stations paraît pertinent puisqu'il démontre une pollution à large périmètre et non pas une pollution ponctuelle. Il explique que les 4 stations sont : Meyrin, Rue Necker (station urbaine), à côté du Foron (station périurbaine) et qu'il y a encore une station rurale. Il mentionne qu'il semble pertinent pour le département de couvrir ces 3 milieux avec des caractéristiques différentes, la double station étant donc pertinente. Il souligne que ces critères ont pour but de caractériser l'ampleur géographique du pic.

M. Favre informe que le département a eu une discussion avec M. Barthassat sur le présent projet de loi et sur la M 2340, ainsi que la M 2341, et sur le constat qu'il y avait beaucoup d'éléments différents en ce moment mais qui traitent à peu près toujours des mêmes thématiques, soit de la question de savoir comment réduire la pollution de l'air, comment fluidifier les bouchons et, quelles mesures prendre et sous quelles formes. Il souligne que dire si le département est favorable ou pas à ce projet de loi est plutôt au stade du « pourquoi pas » actuellement mais il indique que le département

souhaiterait que les députés leur laissent du temps pour mettre en place une stratégie qui pourrait leur être soumise. Il mentionne que la M 2340 parle de mesures de circulation contre les véhicules polluants, soit de macarons, de vignettes pendulaires et d'incitation aux heures creuses. Il souligne que, dans le PL 11914, la différence porte sur les TPG gratuits, si le financement de cette mesure est financé, et que la question du covoiturage et des deux roues n'est pas prise en compte. Il constate que la M 2341 veut quant à elle mettre un impôt sur les places de parcs. Il remarque que tous ces sujets sont différents mais qu'ils sont tous liés et mentionne que le département a l'impression que cela mérite un peu de consolidation et qu'ils souhaitent pouvoir proposer une vision globale. Il constate qu'il y a peut-être des choses à prendre ailleurs pour répondre aux objectifs de pollution de l'air.

Le président demande à quoi correspond le délai qu'ils demandent.

M. Favre répond que cela serait au moins 1 mois, idéalement 2.

M. Stauffer informe entendre le département et indique n'être absolument pas d'accord avec cette analyse car plus un PL est compliqué, moins il y a de chances qu'il aboutisse. Il souligne que son PL concerne une vraie mesure incitative en cas de pic de pollution mais que la roue n'a pas été réinventée. Il constate qu'il suivra les collègues de gauche s'ils souhaitent abaisser la limite. Il recommande donc, en tant qu'auteur du projet de loi, que les travaux continuent et que les amendements de certains groupes parlementaires puissent être déposés.

M. Favre indique que l'objectif n'est pas de faire traîner les choses en longueur mais constate que l'idée est qu'il y a d'autres éléments, notamment avec la M 2340, et qu'il faut prendre un peu de recul pour essayer de concilier entre ce qui existe déjà et les autres éléments.

Un commissaire PDC indique trouver la proposition du département intéressante puisqu'avoir tous les éléments en main pour traiter ce PL est favorable.

Le président souligne que le département ne demande cependant pas un gel des travaux sur le projet de loi.

Un commissaire PLR indique que le PLR est assez d'accord avec la proposition du département puisque, malgré tout, les bouchons font également partir des problèmes de la pollution et non pas uniquement du problème de déclassement.

M. Stauffer rappelle qu'un projet de loi, et a fortiori un instrument législatif évolutif, doit faire l'objet d'amendements du département et que, s'il n'a pas eu le temps de prendre en compte tous les éléments, il peut encore revenir par la suite avec des amendements. Il souligne avoir pris acte que les travaux ne

sont pas suspendus et que cela peut être poursuivi d'une entrée en matière et aller jusqu'aux travaux en deuxième débat.

Le président informe que les travaux seront poursuivis, notamment avec les auditions.

### **Audition de M. Rufener**

M. Rufener rappelle que le GTE a été créé pour mettre en place une politique des transports axée sur les besoins de l'économie genevoise. Il souligne que le GTE est en contact régulier avec les pouvoirs publics et défend des concepts de circulation clairs pour faciliter la mobilité des habitants du canton, quel que soit le moyen de déplacement choisi. Il souligne que le raccourci est parfois parlant, le GTE étant qualifié de « pro-voitures ». Il rappelle les objectifs principaux que s'est donnés le GTE, soit : maintenir l'accessibilité au centre-ville, sécuriser les déplacements, hiérarchiser le réseau routier, compléter le contournement de Genève, réaliser une grande traversée du lac, améliorer l'offre en stationnement, améliorer le réseau des transports publics, et diminuer les nuisances dues au trafic.

M. Rufener constate que le GTE a fait un travail sur la M 2340, avec une lecture plutôt critique, considérant qu'elle a un côté un peu pernicieux puisque, sous le couvert de la bonne conscience écologique, ils voient mal qui pourrait s'opposer à la lutte contre la pollution routière, a fortiori si cela est par des mesures incitatives plutôt que coercitives. Il mentionne que l'on se trouve face à une motion qui a tendance à mélanger les genres, qui institue une nouvelle taxe qualifiée d'inutile, que rien n'est dit par rapport à son affectation et qu'entre les lignes, on voit bien que les pendulaires sont visés puisqu'ils sont responsables de tous les maux mais mentionne que l'on va plus loin en disant qu'ils viendront en véhicules 4 roues motrices, ce qui n'amène à aucune conclusion, quelle qu'elle soit. Il remarque que cela est étonnant puisque l'on sait aujourd'hui qu'un 4x4 récent ou petite cylindrée pollue moins qu'un énorme 4x4 SUV ou ancien.

M. Rufener relève que l'on peut douter de la portée écologique des mesures proposées connaissant la moyenne d'âge des véhicules en Suisse. Il souligne que les auteurs de cette motion sous-entendent, sans oser le dire, que ce sont les véhicules des frontaliers qui polluent, étant plus vieux et donc plus polluants.

M. Rufener remarque ensuite que l'on parle en premier lieu de polluant mais finalement de vouloir désengorger. Il constate que soit on veut l'un, soit l'autre, mais qu'en visant les deux, on mélange les genres. Il ajoute rappeler que, sur le contexte en matière de mobilité, un changement de paradigme

important induit par la réalisation du CEVA s'opère actuellement et va, à l'horizon 2019-2020, changer considérablement notre vision d'envisager la mobilité. Il observe que la traversée du lac contribuera également à limiter le trafic pendulaire et requalifier le centre-ville. Il mentionne donc, face à ces changements de paradigmes, ne pas être sûr que la coercition soit aujourd'hui de bon aloi.

M. Rufener mentionne que, sur les usagers visés, sachant que la pollution en ville est introduite par les pendulaires, ils s'étonnent que la taxe soit limitée aux seuls résidents extérieurs du canton et observe qu'ils ont des interrogations à cet égard sur l'objectif visé.

M. Rufener constate que, sur la mesure elle-même, rien n'est dit concernant le prix mais rappelle toutefois que l'analogie faite avec le péage urbain ne tient pas, sachant que la Confédération a rejeté le projet genevois dans le cadre de sa réflexion sur la Mobility pricing. Il ajoute que la cible des horaires est encore une fois les travailleurs et les entreprises, soit la prospérité. Il mentionne ensuite que rien n'est dit concernant les exceptions en lien avec les véhicules professionnels.

M. Rufener souligne encore que le mécanisme proposé présente une contradiction flagrante avec les exigences de la protection des données, une impossibilité pratique de mise en œuvre et une responsabilité solidaire des entreprises. Il observe que les règlements prévoient des mesures genevoises, notamment le trafic alterné, qui n'ont jamais dû être mises en œuvre, les seuils n'ayant jamais été dépassés. Il rappelle la situation de Paris et constate qu'ici la mesure proposée est un impôt déguisé pour les travailleurs extérieurs au canton de Genève.

M. Rufener indique que, sur cette base, la motion n'est pas soutenue par le GTE.

Un commissaire MCG indique que ce n'est pas uniquement les pendulaires qui sont visés, comme l'explique la première invite.

Un commissaire PDC demande si l'auditionné a connaissance au niveau des véhicules des entreprises sur Genève sur ce parc de véhicules est récent ou ancien, comme cela a pu être dit dans une autre commission que certaines entreprises avaient plus de peine à renouveler leur parc de voitures pour des raisons budgétaires.

M. Rufener répond que le fait que les entreprises aient de la peine à procéder à des investissements est certainement le cas mais n'a pas connaissance d'une obsolescence particulière. Il constate toutefois qu'un certain nombre de machines de chantier sont utilisées, qui ne sont pas visées

en l'occurrence mais pourraient être source de pollution et souligne qu'un effort est fait à cet égard en les équipant de filtre à particules.

Un commissaire PDC demande si, dans le cadre de ces chantiers, ces véhicules de chantier sont une source de pollution.

M. Rufener répond que cela est le cas mais que cela est une source de pollution de plus en plus cadrée, pour un motif général de protection de l'air et un motif de protection des travailleurs.

Un commissaire MCG relève que l'art. 190 Cst évoque la problématique de la fluidité. Il mentionne que l'auditionné ne semble pas admettre qu'il y ait des heures de pointe durant lesquelles il est évident que ce sont les véhicules des pendulaires qui portent atteinte à cette fluidité. Il demande ensuite si la corrélation entre trafic de pendulaires et heures de pointe la mesure proposée, notamment sur le fait de l'introduction d'un péage à l'entrée du canton, est de nature à abaisser ce pic et donc de permettre de répondre à la norme constitutionnelle.

M. Rufener répond que, s'agissant de répondre à la norme constitutionnelle, il pense qu'il existe un certain nombre de moyens et constate que, parmi ces moyens, c'est évident que si on diminue le nombre de véhicules qui peuvent accéder, forcément d'un point de vue mathématique, cela produit des effets. Il explique toutefois qu'il n'en demeure pas moins que l'heure de pointe est liée à la nécessité pour des travailleurs d'atteindre leur lieu de travail, exactement le même motif qui amène les transports publics à 'être très engorgés à certaines heures et beaucoup moins à d'autres. Il souligne que c'est une question d'offre et de demande et constate que l'on peut agir sur l'offre et que l'on peut agir sur la demande. Il mentionne penser qu'en l'occurrence si on agit sur l'offre, on obtient un certain nombre de résultats mais que cela n'est pas le seul angle d'attaque et qu'il faut se poser la question des conséquences que cela a pour les entreprises, notamment sur la main-d'œuvre nécessaire à avoir.

Une commissaire S indique être surprise que l'auditionné dise que la qualité de l'air n'est pas si mauvaise à Genève contrairement à Paris puisque cela dépend des niveaux limites mis. Elle demande s'il connaît les niveaux limites à Paris. Elle souligne que, si les niveaux ne sont effectivement pas les mêmes, les niveaux peuvent être atteints plus ou moins vite selon le niveau.

M. Rufener informe ne pas connaître les limites à Paris.

M. Royer indique savoir que la limite est la même pour les particules fines mais que, comme expliqué, chaque pays peut construire son dispositif en fonction du seuil choisi. Il souligne qu'à sa connaissance cela ne semble pas uniforme en France.



Le président demande à avoir quelques informations sur le dispositif parisien.

Un commissaire PLR relève que la M 2340 incite les automobilistes à ne pas circuler durant les heures de pointe. Il demande si cela est une mesure qui paraît être de nature à ne pas pénaliser ceux qui sont de la classe moyenne et de donner beaucoup plus d'air à ceux qui ont déjà la possibilité de s'en tirer sans cela, ce qui va écarter les deux régimes d'utilisation de la voirie. Il remarque qu'inciter revient au fond à donner aux plus riches ou plus avantagés un avantage dont ils n'ont, en tout cas eux, pas besoin.

M. Rufener répond que le risque existe et que cela est la ségrégation sociale dont il parlait. Il souligne toutefois qu'il y a également la question de la définition de l'heure de pointe puisqu'il est constaté que l'heure de pointe est de plus en plus large, ce qui signifie qu'aujourd'hui il y a déjà un étalement qui se fait de manière de plus en plus importante. Il informe qu'à vouloir être trop restrictif dans la définition de l'heure de pointe, on n'atteint pas l'objectif, et qu'à vouloir être trop large, cela est trop pénalisant pour les travailleurs, et donc qu'en toute hypothèse, il pense que le développement d'offres alternatives en matière de transports, ainsi qu'au niveau de l'entreprise de techniques de travail différentes, est quelque chose qui peut jouer, de même que l'offre supérieure en matière de transports publics ou individuels. Il constate que rien n'est plus polluant qu'un véhicule qui s'arrête et redémarre plusieurs fois. Il souligne que des mesures existent mais que les moyens pour y arriver ne lui semblent pas être les bons. Il rappelle l'avantage de la traversée du lac.

Un commissaire S demande si un mini top peut être fait sur les différentes normes Euro et une répartition des véhicules.

Un commissaire PDC propose, par rapport à la proposition du département en lien avec les différentes motions et lois, de laisser de côté cette motion pour l'instant. Il propose de suspendre les travaux.

L'UDC se rallie à la proposition du PDC.

Les auteurs de la motion acceptent.

Le président constate donc qu'il n'y a pas de gel de la motion mais que les travaux sont suspendus. Le département s'engage à tenir compte des préoccupations des auteurs de la motion dans le cadre de son travail mentionné.

Le président demande si les députés souhaitent des auditions sur le projet de loi de M. Stauffer.

Un commissaire PDC remarque qu'il y a des questions sur le coût de la gratuité ou semi-gratuité et demande à avoir des renseignements prochainement pour qu'ils soient fixés.

M. Favre constate qu'à Paris ils ont appliqué la gratuité, ce qui a impliqué des problèmes car ils n'ont pas réussi à gérer. Il souligne que cela implique également des coûts supplémentaires et constate que le dispositif devrait également suivre pour pouvoir aller vers une gratuité.

Le président propose donc que la commission se penche sur le cas parisien. Il demande au département d'organiser une audition dans ce sens.

Un commissaire PLR informe que Paris est en train de tirer des conclusions, qui ne sont pas encore finies et propose qu'ils transmettent ces informations par courrier. Il ajoute que l'expérience ne semble effectivement pas aussi probante que souhaité et que les résultats en termes de pollution sont moins grands qu'attendus.

Le président constate que le département va se charger d'organiser une audition pour un compte-rendu de l'expérience parisienne dans ce sens.

M. Royer explique que sa présentation se fera en trois parties : I. La qualité de l'air, II. Les paramètres de mise en œuvre d'un système de macarons et III. Une comparaison « macarons – Crit'Air ».

### *I. La qualité de l'air*

*Il explique que les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont dénommés « émissions » au sortir des installations et « immissions » au lieu de leur effet.*

*Il existe des valeurs limites pour ces deux notions. Quand on parle de pic de pollution, on parle d'immissions. Il existe des nuances sur la temporalité utilisée pour calculer ces valeurs moyennes : il peut s'agir de moyenne horaire, journalière ou annuelle. Le dispositif d'urgence est activé lorsque des valeurs limites dépassent les seuils indiqués. Attention, le dépassement d'une valeur limite d'immissions (VLI) ne veut pas dire systématiquement qu'il y a un pic de pollution. Il faut qu'au minimum deux stations sur les quatre que comprend le canton signalent un dépassement et que ce dépassement se fasse sur plusieurs jours, soit que les conditions météorologiques soient favorables à une accumulation plutôt qu'une dispersion. Les exigences fédérales en matière de VLI sont déterminées par l'OPair. Il existe trois polluants, qui sont le dioxyde d'azote, les poussières en suspension PM10 et l'ozone. A chaque fois, il y a deux paramètres, sauf pour l'ozone (uniquement la moyenne horaire). Il montre l'évolution de la qualité de l'air à Genève, puis le dispositif genevois en cas de pics de pollution. Il explique que le dispositif d'urgence est*

*relativement complet et gradué. La circulation différenciée viendrait en remplacement de la circulation alternée qui existe aujourd'hui. Au niveau de la prévention, il existe un premier niveau volontaire, puis un second obligatoire.*

## *II. Paramètres de la mise en œuvre d'un système de macarons*

*Il faut préciser les sujets suivants :*

- 1. Zones d'application de la mesure*
- 2. Classes de macarons « qualité de l'air »*
- 3. Obtention et distribution des macarons*
- 4. Signalisation routière*
- 5. Contrôle des macarons et sanctions*
- 6. Dérogations et dispositions transitoires*
- 7. Equivalence système Crit'air*

*Concernant les zones d'applications de la mesure, ils ont distingué trois options :*

- 1. Option 1 : zone à immissions excessives (Carouge, Grand-Saconnex et Genève)*
- 2. Option 2 : zone centrale définie par la LMCE*
- 3. Option 3 : tout le périmètre cantonal*

*L'option 2 semble assez pertinente car la zone centrale couvre le centre-ville et est en cohérence avec les transports en commun qui sont bien développés.*

*Les critères retenus pour la classification de macarons « qualité de l'air » sont la contribution à la pollution (coeff. MICET), la facilité de mise en œuvre opérationnelle (ils se sont cadrés sur les normes Euro) et la correspondance/cohérence avec le système Crit'air. La catégorie ciblée est les voitures de tourisme, qui représentent 62% des émissions totales du trafic pour ce qui est des NOx et 60% des émissions totales du trafic pour ce qui est des PM10. Les questions suivantes se posent : quid des deux-roues, des véhicules à poids lourds et des véhicules de livraison ? Il montre un tableau avec les différentes classes de macarons envisagées, ainsi que les effets de cette circulation différenciée. Avec le niveau de prévention (macaron 1), 25% des émissions PM10 et 23% des émissions NOx dues au trafic seraient évitées. Avec le niveau d'information et d'incitation (macaron 1+2), 42% des émissions PM10 des 35% des émissions NOx dues au trafic seraient évitées.*

*Concernant la distribution des macarons, la première option serait que la direction générale des véhicules (DGV) les délivre. La seconde serait que ce soit la Fondation des Parkings (macarons de stationnement) qui s'en occupe et la troisième serait que ce soit un tiers sur la base d'un appel d'offres de marché public.*

*La signalisation doit être compatible avec les dispositions de l'OSR. Evidemment, une communication préalable est nécessaire sur la mise en place de cette zone. La signalisation est un support. Il faut pouvoir identifier les zones et faire connaître les possibilités de contournement. Il faut indiquer sur les panneaux les classes de macarons autorisés ou interdits.*

*Concernant le contrôle des macarons, ces dernières doivent être infalsifiables. L'intégration de puces pourrait présenter un intérêt pour d'autres politiques, par exemple pour celle des transports. Il faut des points de contrôles et des sanctions en cas de véhicule non équipé de macaron, de classe non autorisée à circuler ou de macaron falsifié. La première année, les contrôles seraient pédagogiques. La police serait mobilisée pour faire le contrôle, mais sans amende à la clé.*

*Les dérogations sont celles usuelles : véhicules d'urgence, véhicules des services privés de surveillance, véhicule de transport public, véhicules conduits par des handicapés, véhicules avec des denrées alimentaires périssables, etc. Il pourrait y avoir des dispositions transitoires pour les véhicules de transport de biens ou de marchandises, les poids lourds et les engins agricoles ou de chantier.*

Il montre ensuite la liste des pays qui ont un dispositif équivalent. Il explique que ces dispositifs ne sont pas tous équivalents, mais que le principe d'avoir des zones restreintes pour certains véhicules est appliqué dans ces pays.

Un commissaire Ve revient sur l'accord signé avec les partenaires français la semaine passée. Il demande si cet accord met en œuvre ce PL.

M. Royer répond que oui. Cet accord ne porte pas que sur ce point, mais sur 13 mesures transfrontalières qui ont été répertoriées dans le protocole PACT'Air. Genève pourrait s'inspirer du dispositif français de macaron et l'appliquer ou *a contrario*.

Le commissaire Ve demande pourquoi l'azote journalier n'est pas intéressant.

M. Royer répond que ce n'est pas que ce polluant n'est pas intéressant, mais qu'il concerne uniquement les centres urbains. Le dispositif d'urgence prévoit qu'au minimum deux stations dans le canton doivent être concernées, ce qui n'est jamais vrai pour le dioxyde d'azote. Ces dernières années, cela a

toujours été qu'une seule station. Aucun dispositif n'a été prévu pour le dépassement des valeurs journalières pour le dioxyde d'azote. Le système d'urgence est uniquement sur les PM10 et l'ozone, qui concernent une extension géographique plus grande sur le canton.

Le commissaire Ve demande si c'est un choix.

M. Royer répond que oui dans le sens où au minimum deux stations doivent être concernées pour déclencher une action, ce qui n'est jamais le cas pour le dioxyde d'azote. Il confirme que le dispositif d'urgence est uniquement pour l'instant sur les PM10 et l'ozone.

Le commissaire Ve demande dans quel domaine les dépassements sont les plus importants.

M. Royer répond qu'il faut regarder la tendance. Elle est à une certaine stagnation sur les moyennes annuelles du dioxyde d'azote et l'ozone où on constate toujours de nombreux dépassements, alors que la tendance est à l'amélioration pour les PM10. On est tributaire de la météorologie. Les trois dernières années sont relativement bonnes concernant les PM10, mais 2013, 2011, et 2006 étaient mauvaises du point de vue du dépassement journalier.

Le commissaire Ve demande les chiffres pour 2017.

M. Royer répond qu'il n'a pas les chiffres pour le dioxyde d'azote et l'ozone. Pour les PM10, les résultats provisoires sont supérieurs.

Le commissaire Ve s'interroge sur les contrôles pédagogiques, dont la durée lui semble longue.

M. Royer répond qu'il faut laisser le temps aux citoyens d'intégrer ce nouveau dispositif. Il faut se rendre compte que, sur une année, il y a un, deux ou trois épisodes de pics de pollution.

Un commissaire PLR s'interroge sur les PM 2,5 qui sont beaucoup plus dommageables.

M. Royer répond que la Suisse n'a pour l'instant pas édicté de valeur limite sur les PM 2,5. Cette situation est temporaire car la révision de l'ordonnance devrait entrer en vigueur en 2018. Il s'agirait d'une valeur limite annuelle, donc il n'y aurait pas de déclenchement du dispositif d'urgence. Dans les PM 10, les PM 2,5 sont comprises. La proportion des PM 2,5 dans les PM 10 est relativement proportionnelle.

Le commissaire PLR s'interroge sur l'adaptation de la technologie pour mesurer les PM 2,5.

M. Royer répond que ce n'est pas problématique, mais coûteux et que c'est en cours.

Un commissaire MCG demande si les normes sur les valeurs limites sont suisses ou européennes.

M. Royer répond qu'elles sont suisses et qu'elles sont plutôt plus restrictives que les normes Euro.

Le commissaire MCG demande si cela veut dire que le dispositif d'urgence peut être déclenché en Suisse, mais pas en France.

M. Royer répond que cela dépend. Par exemple, la moyenne journalière sur les PM10 est la même. La seule différence est qu'en Suisse nous avons un jour par an de dépassement autorisé contre 35 en France. Par contre, le dispositif d'urgence est aussi mis en place en France à partir de  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Le commissaire MCG demande si les chiffres sont basés sur la valeur totale des émissions de pollution ou uniquement sur le trafic automobile.

M. Royer répond qu'ils sont basés uniquement sur le trafic routier.

Le commissaire MCG demande si le trafic routier fait 40% de la pollution.

M. Royer répond positivement.

Le commissaire MCG comprend que la réduction de 25% serait faite sur les 40% de pollution due au trafic routier. En revanche, pour les pics, c'est l'ensemble de la pollution qui est mesurée.

M. Royer le confirme. Il rappelle que le trafic routier est la source numéro une de pollution.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly précise qu'en signant le protocole d'accord sur la pollution de l'air (PACT'Air), tant les autorités genevoises que françaises se sont engagées à harmoniser les normes pour donner une cohérence au système.

Le commissaire MCG demande s'ils ont fait des projections dans le département. Il s'interroge aussi sur l'arrivée du Léman express qui agira pleinement sur la circulation.

M. Royer répond que des scénarios ont été élaborés et que des tendances se dégagent. Celle sur le dioxyde d'azote est en amélioration par le renouvellement du parc automobile. La seule source au sens large qui continue d'augmenter en termes d'émissions de dioxyde d'azote est l'aéroport. Toutes les autres parts, y compris celle du trafic, diminuent à l'horizon 2030. En ce concerne les PM 10, la situation est plus nuancée. Une très légère baisse est prévue, mais le régime est plutôt celui de la stagnation des émissions.

Le commissaire MCG demande si l'arrivée du Léman Express n'a pas d'impact.

Le commissaire MCG répond que ce n'est pas qu'elle n'a pas d'impact mais que, finalement, dans le total émis, elle est relativement faible sur les PM

10. La baisse globale dans les scénarios de projection fait que c'est essentiellement le mécanisme de renouvellement du parc automobile qui fait baisser à l'horizon 2030 le dioxyde d'azote.

Le commissaire MCG souhaiterait obtenir les projections faites.

M. Prina répond qu'ils peuvent fournir des informations sur les charges de trafic. Cela n'inclut pas les autres générateurs de polluants. Ils font régulièrement des projections, mais elles restent des simulations informatiques relativement brutales.

Le commissaire MCG demande si l'interdiction de circulation liée au macaron s'applique à tous les véhicules ou seulement les plaques genevoises.

M. Royer répond que cette interdiction s'appliquera à tous les véhicules qui circulent sur le territoire. Probablement, une exception permettra le passage à travers le canton via l'autoroute.

Un commissaire PDC revient sur la problématique des zones d'application. Tout ce dispositif est uniquement applicable dans le cas de pic de pollution. Il demande quelle est l'option qui serait la plus efficace parmi les trois proposées. S'il est décidé que c'est tout le périmètre cantonal, cette mesure sera plus efficace que si la zone est limitée à celle définie par la LMCE. Ce serait également plus compréhensible pour la population.

M. Royer répond qu'en termes d'efficacité du mécanisme, a priori, l'option qui consiste à utiliser tout le périmètre cantonal sera plus efficace d'autant que, si une zone est restreinte au cœur du centre-ville, il peut y avoir des effets de circulation autour de la zone. Le périmètre cantonal permet aussi un contrôle plus aisé par la police. En termes de cohérence, il est plus facile pour la population de comprendre que tout le périmètre cantonal est concerné. Le choix est presque politique. Le but de ce PL est bien de réduire rapidement la pollution en cas de pic.

Le commissaire PDC remarque que si Annemasse met en place le même dispositif et que Genève ne se limite qu'aux zones du centre-ville, la mesure n'est pas très efficace.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly répond que l'idée était de faire des mesures progressives. Pour cela, ils ont envisagé l'option de la zone centrale définie par la LMCE, qui offre des transports publics et permet de se déplacer, d'autant plus s'ils sont gratuits. Ils ne voulaient pas pénaliser les personnes qui habitent à la campagne. Le but était d'avoir une mesure proportionnée et efficace en termes de protection de l'air.

Le commissaire PLR demande si ce dispositif est appliqué en cas de pic d'ozone.

M. Royer répond que l'ozone est un polluant secondaire qui se forme à partir des oxydes d'azote et des composés organiques volatiles. Le lien est fait à travers les oxydes d'azote, mais il est moins direct que pour les particules.

Une commissaire PLR comprend que toutes les personnes qui voudront se rendre à Genève en cas de pic devront acquérir le macaron avant de venir.

M. Royer le confirme. Tel est également le cas dans tous les autres pays.

La commissaire PLR demande si les projections faites se basent sur la composition du parc automobile genevois.

M. Royer répond positivement. Il se base aussi les coefficients d'émissions de la Confédération.

La commissaire PLR demande combien de fois aurait été actionné ce dispositif s'il existait sur les trois dernières années.

M. Royer répond une fois en hiver et deux fois en été sur les trois dernières années.

La commissaire PLR explique qu'il a dit que 62% des émissions de NOx et 60% des émissions de PM 10 sont dues à des véhicules de tourisme. Le TCS affirme que le trafic automobile privé est responsable de seulement 2,2% du total des émissions de PM 10 en Suisse et de 19,6% du total des NOx. Elle demande comment s'explique une telle différence entre la Suisse et Genève.

M. Royer ne peut pas répondre.

Un commissaire PLR trouve que le système est extrêmement complexe. Il demande comment la population sera informée.

M. Royer répond que l'idée est que chaque véhicule s'équipe de sa vignette et donc est identifié en fonction de sa performance environnementale. La zone où les véhicules sont restreints doit être connue et communiquée auparavant. Les panneaux de signalisation indiqueront quel macaron est exclu. Ils informeront par la voie des médias de la mise en place de la mesure et de sa levée.

Le commissaire PLR demande s'il ne serait pas beaucoup plus simple de dire qu'en cas de pique, les plaques paires ou impaires sont interdites de circuler, plutôt qu'avoir une micro zone.

M. Royer répond que la zone peut être tout le périmètre du canton. L'avantage de ce système par rapport à la circulation alternée est qu'il vise les véhicules les plus polluants, donc l'interdiction n'est pas uniforme. La cible est mise sur les véhicules les plus polluants et l'efficacité de la mesure est meilleure. Ce sont des situations dangereuses aussi du point de vue de la santé publique. Les pouvoirs publics se doivent de réagir pour prendre des mesures pour protéger les personnes les plus faibles.



Un commissaire S s'interroge sur le prix du macaron.

M. Royer répond que l'idée n'est pas de créer une nouvelle taxe, raison pour laquelle le département a choisi de faire un macaron à prix coûtant.

Un commissaire S demande s'il est possible ou non légalement de différencier le prix du macaron en fonction d'un critère (par exemple, plaque genevoise, vaudoise ou française).

M. Royer n'a pas connaissance d'une analyse juridique approfondie sur le sujet, mais il lui paraît délicat de prévoir un prix différent pour le macaron selon où le véhicule est immatriculé.

### **Le président invite les députés à d'abord étudier le PL 12196.**

Une commissaire PLR est étonnée de voir que le SABRA n'était pas en mesure d'expliquer pourquoi il y avait une telle différence entre les valeurs mesurées à Genève et les valeurs de l'office fédéral de l'environnement (OFEV). Elle propose d'auditionner l'OFEV.

Un commissaire Ve est d'accord que c'est un point à éclaircir. Il se demande toutefois si une consultation par écrit ne suffirait pas.

M. Barthassat estime également qu'ils peuvent prendre position par écrit. Il indique ensuite qu'il désire avoir plus de stations de mesure à Genève. Il serait bien d'avoir cinq stations dans le canton. Il rappelle qu'ils sont en train de discuter sur 4 projets différents. Il invite les députés à entrer en matière sur leur projet de loi. Il rappelle aux députés que PACT' AIR a été signé récemment et indique à cet effet que leur projet de loi reprend la manière commune dont il faut agir dans la région. Il serait compliqué d'avoir de nombreuses façons différentes de fonctionner dans une même région. Le système est facile à mettre en place car il est déjà en place dans certaines régions en France. Il indique qu'il sera possible d'amender leur projet de loi dans un second temps.

M. Stauffer comprend le projet de loi du Conseil d'Etat. Toutefois, il désire inscrire dans une loi les mesures concrètes à prendre. Il aimerait savoir quelles mesures concrètes les Français seront en mesure d'appliquer. Il demande s'il ne serait pas plus opportun d'inscrire dans la loi, et non pas dans un règlement, certaines mesures comme la gratuité des transports publics.

M. Barthassat n'a aucun problème à inscrire cela dans la loi. Inscrire la gratuité des TPG durant les pics de pollution va dans le sens de ce que le département veut faire. La circulation alternée pose beaucoup de problèmes en matière de contrôle. Quoi qu'il en soit, avoir le même macaron dans toute une région permet de mettre en place un système clair, simple et homogène. Ils pourront sans autres évoluer par la suite.

**M. Stauffer est ouvert à retirer son projet de loi dans le cas où il accepterait d'intégrer la gratuité des transports publics au-delà d'un certain seuil.** Il demande toutefois quelles preuves apportent les Français quant à leur capacité à contrôler et à appliquer ce système.

M. Barthassat n'a pas de preuves. Les Français ont toutefois des pressions de tous les milieux en raison de la pollution. Ils ont un système commun au nôtre pour le contrôle des chaudières et ce sont eux qui nous ont proposé d'aller dans le même sens avec ce système. Il ne pense pas que la police française va venir voir ce qu'ils font à Genève afin d'apprendre comment ils doivent travailler. Des contrôles se feront physiquement dans la rue et il faudra également informer la population.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly ajoute que les agents de stationnement pourront être mobilisés pour vérifier cela.

M. Stauffer n'est pas entièrement convaincu. Toutefois, il trouve qu'il serait temps d'avoir le courage politique pour canaliser la circulation sur les points d'accès et fermer temporairement les réseaux routiers secondaires aux heures de pointe.

M. Barthassat indique qu'ils ont déjà eu le courage de fermer les petites douanes ou encore de baisser la vitesse de l'autoroute. Ils ont du courage depuis 4 ans afin de faire avancer les choses à Genève en matière de mobilité. Il affirme en outre qu'ils veulent mettre en place des voies de covoiturage alors que la Confédération était peu encline à cela. Après avoir été à Lyon il y a quelques semaines, il affirme qu'ils sont bien plus avancés qu'à Genève.

Un commissaire PLR indique que le PLR n'est pas prêt à entrer en matière sur ce projet de loi. L'art. 12A propose d'interdire la circulation dans des zones définies alors que tout le monde répète que la pollution n'a pas de frontière, ce qui est donc paradoxal. En outre, il aimerait bien auditionner les autorités françaises compétentes afin de savoir ce qu'ils veulent mettre en œuvre. Le PLR estime que c'est une usine à gaz inutile pour un ou deux jours par année dans le pire des cas. Concernant la gratuité du service public, il s'agit d'un problème qui peut être traité à part.

M. Barthassat rétorque que c'est un système très simple avec trois couleurs. Il n'y a pas plus simple que cela. Il ajoute également que ce système est d'ores et déjà appliqué à différents endroits. Il faut pousser les gens à changer de mentalité. Il y a des zones dans lesquelles la pollution est stagnante et il faut lutter contre cela.

Une commissaire PLR aurait aussi proposé l'audition des autorités en France voisine d'autant plus que le système à Genève ne serait pas pareil que celui en Suisse. Il s'agit en outre d'un système lourd pour une mise en œuvre

rarissime. Elle estime qu'il est vraiment nécessaire de réfléchir encore à ce projet de loi qu'elle n'estime pas mûr.

**M. Spuhler est satisfait du projet de loi du Conseil d'Etat.** Il précise en outre que ce système est déjà mis en œuvre ailleurs. Il a beaucoup de similitudes si ce n'est la grandeur. Il estime également que cette solution n'est absolument pas une usine à gaz. Il demande s'ils ont déjà une idée de la façon dont tout cela sera réglementé.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly a compris qu'ils trouvent ce projet de loi un peu trop général. C'est la raison pour laquelle ils proposent de l'amender après être entré en matière. Elle ajoute que les travaux en commission ont permis de mieux comprendre les attentes des députés.

M. Barthassat insiste qu'ils proposent d'entrer en matière aujourd'hui et que les amendements arriveront dans deux semaines.

**M. Stauffer propose formellement la jonction du PL 12196 et du PL 11914.**

Le président en prend note et mettra cela au vote plus tard.

Un commissaire Ve est favorable à ce projet de loi. Concernant l'intervention d'un commissaire PLR, il aimerait plutôt que ce projet de loi soit plus ambitieux afin de s'appliquer plus souvent dans l'année.

Un commissaire S indique que le parti socialiste attendra que les amendements soient proposés. Ils aimeraient avoir une réponse claire concernant les zones de l'art. 12A et que ces dernières soient à minima celles de l'art. 7.

Le PDC soutiendra le PL 12196. Il demande quel est l'avantage de reprendre des éléments d'un règlement et de les figer dans une loi. En effet, si d'une année à l'autre il y a des changements, il faudra changer la loi.

M. Stauffer explique qu'un député a seulement le droit d'annuler un règlement au travers d'une longue procédure parlementaire. C'est la raison pour laquelle il faut figer des éléments dans une loi si l'on veut que le Conseil d'Etat les respecte.

M. Barthassat ajoute qu'ils n'ont pas de problème à inscrire dans la loi la gratuité des TPG ainsi que la gratuité du stationnement.

Un commissaire UDC pense qu'avant de voter l'entrée en matière de ce projet de loi, il faut attendre que des amendements leur soient proposés. Il ajoute que Genève est le seul canton à adopter un tel système. Il estime qu'il leur faut absolument ces éléments avant d'entrer en matière.

M. Barthassat explique qu'il n'a pas de problème à revenir dans deux semaines avec des éléments plus précis. Il ajoute que le système est le même partout.

M. Stauffer adhère aux auditions avant d'entrer en matière mais il est contre le fait de discuter les amendements avant le vote d'entrée en matière.

M. Spuhler propose d'entrer en matière sur ce projet de loi aujourd'hui. Il aimerait également joindre la M 2340 avec les deux projets de loi.

Le président prend note de cette demande.

Un commissaire PDC trouve lourd de mettre tous ces éléments dans la loi pour un système qui s'appliquera deux jours par année.

Le président met aux voix la jonction du traitement de tous les projets du présent point :

Pour : 6 (3 S, 1 PDC, 2 indépendants)  
Contre : 7 (1 Ve, 3 PLR, 3 MCG)  
Abstentions : 3 (1 EAG, 2 UDC)

*C'est refusé.*

Le président met aux voix la jonction du traitement du PL 12196 et du PL 11914 :

Pour : 5 (3 S, 1 PDC, 1 indépendant)  
Contre : 8 (1 Ve, 4 PLR, 3 MCG)  
Abstentions : 3 (1 EAG, 2 UDC)

*C'est refusé.*

Le président met aux voix la jonction du traitement du PL 12196 et de la M 2340 :

Pour : 2 (1 indépendant, 1 PDC)  
Contre : 11 (1 EAG, 3 S, 4 PLR, 3 MCG)  
Abstentions : 2 (2 UDC)

*C'est refusé.*

M<sup>me</sup> Salibian Kolly répond tout d'abord à une question d'une commissaire PLR concernant la compétence au niveau cantonal pour légiférer en matière de circulation différenciée en cas de pic de pollution. Trois avis de droit ont été faits en 2017. Elle tient volontiers à disposition de la commission. En l'occurrence, le droit suisse oblige les cantons à intervenir si les limites relatives aux émissions au niveau fédéral sont dépassées. Le conseil d'Etat et

le DETA disposent ainsi de toutes les bases légales nécessaires pour appliquer différentes mesures et leur politique environnementale en cas de pic de pollution. Suite aux différentes interventions des députés et aux différentes auditions, le département a préparé un projet de loi qui amende la PL 12196. Elle le distribue aux commissaires. Elle présente dans un premier temps l'art. 12A et fait remarquer que les mesures prises sont progressives selon le niveau d'alerte. Elle indique qu'il était trop compliqué d'expliquer dans une loi quand il y a un pic de pollution ; c'est pour cela qu'un renvoi au règlement d'application est fait.

Une commissaire S demande quels sont les seuils prévus par le règlement.

M. Royer indique que ce sont les seuils fixés au niveau fédéral. Pour les particules fines, il s'agit de 50 microgrammes par m<sup>3</sup>. Pour l'ozone, il s'agit d'une fois et demie la valeur limite en valeur horaire. Pour les particules fines, il précise qu'il n'est pas possible d'aller plus bas que ce qui est prévu par l'ordonnance fédérale. Il ajoute finalement que ce qui vient d'être présenté concerne le premier niveau d'alerte.

Une commissaire S demande s'ils ont pris en compte les engins motorisés sur le lac.

M. Barthassat affirme que c'est marginal.

M. Royer précise que ce projet de loi ne concerne que les objets motorisés sur les routes.

Une commissaire S demande si une extension est imaginée pour la suite.

M. Barthassat répond négativement.

Elle rétorque qu'il serait possible et important de prendre en compte l'aéroport dans une éventuelle extension.

M. Barthassat explique que la compétence sur le vol des avions se situe au niveau fédéral. Il n'est pas possible de restreindre le vol des avions.

Elle demande s'il ne serait pas possible de faire une demande afin de pouvoir légiférer à ce niveau à l'échelon cantonal.

M. Royer indique qu'il est possible de faire une interpellation à Berne. Le Conseil d'Etat a perçu cette possibilité et l'a inscrite dans le plan de mesures OPair. Il est donc prévu que le Conseil d'Etat interpelle la Confédération concernant le trafic des avions.

Une commissaire S relève qu'à chaque niveau d'alerte, la circulation différenciée se renforce et une catégorie supplémentaire de véhicule est interdite.

M. Royer indique qu'il y a plus de catégories et que seules les trois premières catégories sont concernées par les restrictions.

La commissaire S demande quelles sont les deux autres catégories.

M. Royer explique que le détail des classes est renvoyé au règlement d'application.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly ajoute qu'il s'agit d'une volonté de cette commission que le dispositif mis en place en cas de pic de pollution soit décrit dans la loi (alinéas 2, 3 et 4).

M. Royer indique que les classes de véhicules sont basées sur les classes Euro.

M. Barthassat ajoute que c'est essentiel que les classes soient les mêmes pour toute la région.

Un commissaire PDC demande s'il y aura encore une autre classification pour délivrer les macarons.

M. Royer répond que ce sera exactement la même chose. C'est ce dont ils parlent à propos des catégories de véhicules.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly indique que l'art. 12A concerne essentiellement les seuils de pollution et que l'art. 12B concerne plutôt le système de macarons.

Le commissaire PDC a l'impression que l'art. 12A vise surtout la circulation sur l'autoroute de contournement alors que ce n'est pas le cas.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly explique que certaines mesures sont prévues pour limiter la vitesse sur l'autoroute en cas de pic de pollution selon les seuils d'alerte mais qu'elles ne concernent pas uniquement cette partie des routes.

Le commissaire PDC demande si l'interdiction des feux en plein air n'est pas permanente.

M. Royer affirme que c'est une règle générale mais qu'il y a des exceptions.

Une commissaire PLR trouve intéressant de retrouver à l'art. 12A les mesures qui étaient dans le règlement. Elle ne comprend toutefois pas si l'art. 12A al. 2 let. b correspond aux restrictions temporaires qui sont appliquées dans les zones 1 et 2.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly explique que certains véhicules ne pourront déjà plus circuler dès le premier niveau d'alerte dans les zones définies à l'art. 12B.

La commissaire PLR relève donc que ce sera seulement certains macarons qui seront autorisés à entrer en ville selon le niveau d'alerte.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly confirme cela.

La commissaire PLR pense toutefois que beaucoup plus de véhicules auront le droit de circuler sous exception. En effet, selon l'ordonnance sur la signalisation routière, de nombreuses exceptions sont prévues comme les véhicules militaires, les véhicules d'urgence, les véhicules diplomatiques, etc. Elle demande si ces véhicules seront autorisés dans les zones 1 et 2.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly indique qu'il s'agissait d'un projet datant de 2010 auquel une majorité s'est opposée.

M. Royer confirme qu'il s'agit d'une étude datant de 2010 visant à introduire des zones environnementales pérennes. Cela a été rejeté par une majorité de cantons et abandonné par la Confédération. Le projet de loi ici vise à interdire la circulation de certains véhicules uniquement lors de pics de pollution et non pas de façon permanente. Le principe des exceptions sont prévues à l'art. 12B al. 1 et une liste exhaustive sera contenue dans le règlement.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly précise que la liste contenue dans la loi n'est pas exhaustive.

La commissaire PLR relève que d'après le courrier de l'OFEV et selon les expériences faites à l'étranger, les classes européennes ne peuvent pas être reprises en Suisse car notre pays n'a pas les mêmes types de véhicules. L'OFEV indique en outre qu'ils ne sont pas capables de confirmer si le macaron engendre une baisse effective de la pollution. Elle en conclut donc que rien ne prouve que le système proposé aura l'effet positif souhaité.

M. Barthassat affirme que ce sont leurs études. Les mesures qui sont appliquées à Genève ont effectivement eu un impact sur la pollution et c'est dans ce sens qu'ils ont déposé ce projet de loi afin d'affiner et d'améliorer les mesures prises en cas de pic de pollution.

Un commissaire S a de la peine à comprendre la logique de construction du projet de loi. Il lui paraîtrait plus logique d'avoir un article en fonction de chaque mesure prise en cas de pic de pollution. Il remarque en outre qu'une communication est faite dès le niveau 2 seulement. Il ne lui semble pas que c'est ce qui se fait actuellement.

M. Royer indique que ce qui est présenté correspond à ce qui est prévu actuellement.

Le commissaire S demande pourquoi ils ne font pas une communication dès le premier niveau.

M. Royer explique que c'est un choix de communiquer à un moment suffisamment grave au niveau de la pollution. Ils veulent éviter une communication branlante qui varie constamment en fonction de la variation

des taux de pollution. Il faut donc attendre que les choses soient graves pour communiquer cela à la population.

Le commissaire S aimerait d'obtenir un explicatif de ce qu'il se passe clairement en fonction de chaque niveau d'alerte.

Un commissaire PLR demande précisément quels sont les véhicules qui ne sont pas soumis aux macarons.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly indique que c'est expliqué à l'art. 12B.

Le commissaire PLR relève une différence entre les véhicules qui ne sont pas soumis au macaron et les véhicules sans macaron.

M. Barthassat explique que les véhicules sans macaron ne pourront pas circuler dans les zones une et deux et qu'ils devront ainsi rebrousser chemin.

Le commissaire PLR demande s'ils ont le droit de faire cela.

M. Barthassat indique que la personne qui aura oublié son macaron ne l'oubliera pas une deuxième fois.

Le commissaire PLR demande si les deux-roues motorisés devront avoir un macaron.

M. Barthassat répond positivement.

Une commissaire MCG demande comment cela se passe si on habite dans la zone une et deux.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly répond simplement qu'il ne sera pas possible de circuler selon le véhicule possédé et le niveau d'alerte.

Un commissaire MCG demande si ce projet de loi concerne également les véhicules de collection.

M. Royer répond positivement.

M. Barthassat ajoute que ces mesures ne trouveront application que quelques jours par année.

Un commissaire MCG demande si les taxis feront partie des exceptions.

M. Barthassat indique que la plupart des taxis sont soit hybrides soit aux normes. Les véhicules qui ne sont pas aux normes ne concernent qu'une minorité des taxis. Ils pourraient imaginer que les taxis fassent partie des exceptions.

Une commissaire S demande si la circulation alternée n'est effectivement pas prévue dans le présent projet de loi.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly confirme cela. Elle explique qu'ils y ont renoncé en faveur de la circulation différenciée.



La commissaire S demande s'il sera plus facile de contrôler les couleurs plutôt que les plaques.

M. Barthassat confirme cela. Il indique en outre que c'est ce qui a été remarqué à Paris.

La commissaire S demande si les mesures ne seront prises que dans les zones 1 et 2. En effet, une forte pollution à l'ozone touche plutôt les zones rurales alors que ces dernières ne sont pas dans les zones 1 et 2.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly indique qu'ils se sont rendu compte que les zones rurales sont peu desservies par les transports publics. Il est donc plus difficile de demander aux gens de renoncer à leur transport individuel.

La commissaire S demande s'il serait possible d'imaginer que des mesures soient prises en zone 3.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly dit que les feux en plein air et les véhicules agricoles sans filtre sont interdits.

La commissaire S demande si la gratuité des TPG intervient dès le premier niveau d'alerte.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly confirme cela.

La commissaire S demande quelles seraient les « autres mesures complémentaires » prévues à l'art. 12C al. 2.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly indique qu'ils sont en discussion pour mettre en place des parkings relais afin d'éviter aux gens de descendre en ville avec leur propre véhicule.

Une commissaire MCG demande quel sera la prix du macaron.

M. Barthassat répond que son prix équivaldra au prix coûtant. Il pourrait ainsi coûter 2 F s'il coûte 2 F à la production.

Une commissaire PLR demande si les véhicules sans macaron pourront utiliser l'autoroute au regard de ce qui prévoit l'art. 12B al. 5.

M. Royer dit que l'autoroute de contournement est exclue de la zone concernée. Les véhicules pourront ainsi circuler sur l'autoroute. Il indique toutefois que cet alinéa sera modifié.

Un commissaire PLR relève qu'il faudra se coordonner avec la France pour contrôler les macarons. Il demande s'il ne serait pas finalement plus logique d'appliquer ces mesures sur tout le territoire afin de faciliter les contrôles.

M. Barthassat relève que le problème se situe surtout au niveau des agglomérations.

M. Royer explique que des contrôles à la frontière paraissent logiques. Toutefois, ce n'est pas impossible de faire des contrôles dans des zones à l'intérieur du canton. Des contrôles aux frontières impliquent la détermination du lieu de destination du véhicule, ce qui complique et ralentit grandement les contrôles.

Un commissaire PDC indique que cela lui semble assez difficile. Si les voitures circulent alors qu'elles n'en ont pas le droit, il faut absolument que des contrôles soient organisés. Il faut trouver une solution pour cela.

M. Barthassat dit qu'il faut avancer concrètement sur un système qui est le même que la France appliquerait. Il y aura toujours des petites lacunes et ces dernières seront comblées au fil de l'avancement du projet de loi.

M. Prina affirme que le système des contrôles sera affiné par la suite. Il faudra étudier si des contrôles intenses sont nécessaires ou si la bonne foi des citoyens permet de faire des contrôles sporadiques.

Un commissaire S demande si une fermeture de l'autoroute au niveau du Vengeron pourrait être imaginée afin d'éviter qu'un certain nombre de véhicules arrive directement en plein centre-ville à la Rue de Lausanne.

M. Royer explique que l'avantage de la circulation différenciée est de pouvoir écarter rapidement les véhicules polluants. Le but n'est pas d'empêcher tous les véhicules de circuler. Il faut encourager les véhicules propres à pouvoir circuler facilement et librement.

Le commissaire S demande si les véhicules hybrides et peu polluants font partie de l'art. 12A al. 4 let. c.

M. Royer relève qu'il y a une gradation entre l'al. 2 et l'al. 4. A ce niveau, ce sont seulement les trois premières catégories qui sont exclues de la circulation. Les véhicules hybrides ou électriques circuleront tout le temps.

Le commissaire SCO demande si les véhicules de classe Euro 4, Euro 5 et Euro 6 circuleront toujours.

M. Royer affirme que les véhicules de classe Euro 6 circuleront toujours.

Le commissaire S relève que des milliers de véhicules seront interdits ou n'auront pas le macaron si le niveau d'alerte 3 est atteint. Il demande comment ces milliers de véhicules seront contrôlés.

M. Prina répond que la police effectuera des contrôles, par exemple au niveau du Jardin botanique, et invitera les véhicules avec le mauvais macaron à rebrousser chemin.

Le commissaire S relève qu'a priori la fermeture de la bretelle Vengeron n'est pas incluse dans ce projet de loi.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly confirme ces propos mais indique toutefois que cela fera peut-être partie des mesures complémentaires qui seront mises en place.

Une commissaire PLR demande s'il faudra que les zones 1 et 2 soient marquées avec des panneaux de sorte que les automobilistes soient avertis quand ils pénètrent dans les zones interdites.

M. Prina explique que cela ne sera pas des marquages permanents. Il est possible d'imaginer des panneaux à affichages variables.

Une commissaire PLR demande combien de panneaux cela représente.

M. Prina dit que cela tourne autour de 45 panneaux.

M. Barthassat ajoute que ces panneaux sont inclus dans le budget voté par le Grand Conseil pour le changement de panneaux.

Un commissaire MCG demande si les agents de la Fondation des parkings auront le droit de faire d'effectuer des contrôles 12E al. 1.

M. Prina indique qu'une délégation de compétence est possible.

M. Barthassat explique qu'il faut utiliser les personnes disponibles sur le terrain la journée.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly présente l'art. 12B. Cet article présente le dispositif de macaron. C'était une volonté de certains députés de reprendre les zones de la LMCE. L'al. 3 précise que les normes Euro sont utilisées pour les véhicules. L'al. 5 doit être modifié afin de préciser que les véhicules peuvent utiliser l'autoroute de contournement. Elle présente ensuite l'art. 12C qui concernent les mesures complémentaires.

Un commissaire PLR précise que cela ne concerne pas les TPG mais UNIRESO. Il y a une autre problématique. La gratuité des transports publics est intéressante. Toutefois, les gens ont souvent un parcours à faire avant de pouvoir prendre les transports publics. Il faut ainsi savoir s'ils auront accès gratuitement aux P+R.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly dit qu'ils encouragent les gens à utiliser les transports publics dès le premier niveau d'alerte.

Le commissaire PLR serait étonné que la gratuité s'étende sur tout UNIRESO, notamment au-delà de la frontière.

M. Royer répond que la gratuité s'étend pour tout UNIRESO.

Le commissaire PLR relève donc que des lignes au niveau de Nyon sont couvertes par la gratuité.

M. Barthassat affirme que ce sont des mesures fortes.

Un commissaire S trouve plutôt positif de ne pas avoir retenu la gratuité du stationnement.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly présente ensuite l'art. 12D.

Un commissaire PDC demande si la communication se fera uniquement sur le canton de Genève ou d'ores et déjà en France voisine et sur le canton de Vaud.

M. Barthassat explique que le but est de communiquer le plus en amont possible.

M. Royer dit que la communication se fait à travers le programme de communication par UNIRESO, soit à travers des brochures, les panneaux dynamiques et des annonces dans les transports en commun. Le plan de communication est déjà ciblé. Il rappelle qu'ils évoquent la possibilité d'avoir une première année pédagogique sans sanction afin de diffuser cette nouvelle mesure.

Un commissaire PLR se demande si c'est une bonne chose d'étendre les compétences des agents du stationnement alors qu'ils ont déjà tendance à outrepasser leurs compétences, notamment sur les véhicules qui roulent.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly indique que, si la commission le désire, ils peuvent supprimer cette délégation de compétence aux agents du stationnement.

Une commissaire PLR demande si les contrevenants se verront systématiquement infliger une amende. Elle demande également s'ils pourront tout de même entrer dans les zones après avoir reçu une amende.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly indique que, selon l'art. 12B, ils ne peuvent pas circuler s'ils n'ont pas de macaron ou s'ils n'ont pas le bon macaron.

La commissaire PLR demande s'il faudrait indiquer dans une ordonnance qu'il s'agit d'une infraction de circuler sans macaron.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly relève que c'est passible d'une amende d'ordre. Il faudra ensuite modifier la loi sur les amendes d'ordre afin de rajouter cette nouvelle infraction.

Un commissaire MCG confirme qu'il faudra que l'Assemblée fédérale modifie la loi en conséquence. Il demande comment cela se présente étant donné que le canton ne peut pas modifier cette loi.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly indique qu'elle doit encore regarder cela avec la police.

M. Royer ajoute qu'ils ont eu une discussion avec la police. Ils peuvent intégrer cela dans le champ des amendes d'ordre.

Un commissaire PDC revient sur les contrôles. Il imagine difficile de contrôler tout le monde. Cela créera plus de bouchons ce qui aura un impact négatif sur la pollution.

M. Royer explique qu'il y a plusieurs possibilités notamment avec des contrôles filtrants. Il y aura des tactiques à appliquer et il ne s'agit pas de bloquer tous les accès ou de bloquer toutes les voitures.

Le commissaire PDC pense également que la communication avancée devra être renforcée.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly présente ensuite l'art. 12F qui prévoit justement un règlement afin de préciser certaines dispositions.

Un commissaire PLR rappelle que l'OFROU a travaillé et qu'ils sont sur le point d'édicter des directives en matière de limitation d'accès dans certaines zones. Leurs idées sont vraisemblablement claires sur le sujet. Il faudrait auditionner un représentant de l'OFROU de sorte à faire un projet de loi adapté aux exigences fédérales.

M. Barthassat explique qu'ils pourraient leur écrire pour leur demander s'ils ont bougé depuis le 19 janvier. Il paraît que ce n'est pas le cas.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly dit qu'ils ont soumis le projet de loi à M<sup>me</sup> Leuthard en décembre. En janvier, elle leur a répondu positivement. Ils n'ont jamais communiqué au DETA qu'ils changeaient d'orientation.

M. Prina confirme que l'OFROU n'est pas actif sur ce dossier suite à un appel qu'il leur a passé aujourd'hui.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly indique que les amendements proposés ce soir consistent en une remise en forme du texte. Le chapitre 6bis a été créé. Plusieurs articles concernent le dispositif d'urgence et un chapitre a été créé pour ce dernier. Elle précise que le chapitre sera intitulé « chapitre 6a » et non pas « chapitre 6 bis ».

M<sup>me</sup> Salibian Kolly explique que l'art. 15C est une disposition générale. Les mesures sont progressives et les seuils de pollution sont fixés dans le règlement d'application. Les mesures complémentaires selon l'al. 5 peuvent par exemple être des parkings relais.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly dit que cela est précisé dans article suivant. Il s'agit des particules fines ainsi que de l'ozone. L'art. 15D présente le dispositif mis en place s'il y a un pic de pollution. Il s'agit de la circulation différenciée (système de macaron). Ce dernier système est décrit dans cet article. L'al. 2 a été ajouté suite à une demande de la commission.

Un commissaire S indique souhaiter que les taxis soient ajoutés parmi les exceptions. Il propose formellement de modifier l'art. 15D al. 1 de la manière

suiuante : « [...] par exemple pour les véhicules d'urgence, de secours, de police ou les taxis au sens de la LTVTC, sont prévues dans le règlement d'application ».

Un commissaire Ve demande si les transports publics sont concernés par ce macaron.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly répond négatiuement.

Le commissaire Ve demande dès lors ou cela est précisé dans la loi.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly dit que ce n'est pas prévu dans la loi mais que ce sera prévu dans le règlement.

Le commissaire Ve estime qu'il faudrait ajouter les transports publics aux exceptions prévues dans la loi. Il demande en outre pourquoi l'utoroute de contournement est mentionnée à l'art. 15D al. 5 phr. 2 alors que cette dernière ne fait pas partie des zones 1 et 2.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly répond que les véhicules pourront circuler normalement sur l'utoroute de contournement. Quoique cette dernière ne fasse pas partie de la zone 2, cela a tout de même été rappelé dans la loi afin de garantir le principe de libre circulation. Les étrangers transitant par la Suisse pourront ainsi continuer d'utiliser l'utoroute normalement, même en cas de pic de pollution.

Un commissaire Ve propose formellement de supprimer l'art. 15D al. 5 phr. 2.

Un commissaire PLR demande comment la police gérera les personnes venant de différents cantons de Suisse pour visiter Genève qui ne connaissent pas ces mesures alors qu'ils doivent, par exemple, se rendre à leur hôtel au centre-ville.

M. Prina explique que les contrôles se feront au niveau du périmètre de la moyenne ceinture. Ces véhicules seront donc renuoyés vers des P+R ou des zones de stationnement en dehors des zones 1 et 2.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly ajoute que tous les moyens de communication seront utilisés pour informer les gens. En plus de cela, les transports publics seront gratuits afin d'encourager les gens à les utiliser.

M. Royer précise que les véhicules étrangers peuvent s'équiper d'un macaron. S'ils font partie d'une classe autorisée, ils pourront sans autres circuler au centre-ville.

Un commissaire MCG demande s'il sera possible d'acheter des macarons dans toute la Suisse vu que les véhicules de tous les autres cantons devront être équipés de ces derniers s'ils viennent à Genève.

M. Royer explique que ce dispositif soit efficace, il doit s'adresser à tous les véhicules polluants. Une personne venant d'ailleurs devra donc acquérir un macaron.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly confirme que ce sera possible de l'acheter sur internet.

Un commissaire S demande s'il est judicieux de préciser que ces restrictions s'appliquent seulement dans les zones 1 et 2. En réalité, en cas de pic de pollution, une restriction aux frontières cantonales serait plus judicieuse. Il se demande ainsi s'il ne faudrait pas permettre au Conseil d'Etat de prendre des mesures supplémentaires au niveau des frontières cantonales. En effet, si le niveau de pollution dure pendant une semaine, des restrictions complémentaires au niveau des frontières s'avèreraient beaucoup plus efficace. Il propose formellement d'ajouter l'art. 15D al. 6 : « [I]e Conseil d'Etat peut appliquer des restrictions supplémentaires aux frontières cantonales ».

Une commissaire PLR s'interroge sur la légalité du dispositif prévu dans le présent projet de loi. En reprenant le document PACT'AIR, elle a remarqué qu'il est mentionné qu'une circulation différenciée sera instaurée sur toute l'agglomération genevoise. Or les vaudois n'ont pas signé d'accord pour la circulation différenciée pour les vaudois. M<sup>me</sup> de Quattro a été interviewée par le journal Le Temps en janvier. Elle a affirmé que si la circulation différenciée était appliquée, les vaudois travaillant à Genève échapperaient aux sanctions qui frapperaient les Français et les Genevois. En vérifiant la législation fédérale et les dernières actualités fédérales, elle a remarqué qu'une question a été posée à l'assemblée fédérale (questions 175369) concernant l'interdiction temporaire de circulation pour les véhicules diesel. Le département de M<sup>me</sup> Leuthard a répondu « qu'en vertu de la LCR, les limitations à la circulation des véhicules motorisés par l'intermédiaire de signaux et marquages sont possibles si ces limitations sont valables pour toute la Suisse. Dans ces conditions, le canton de Genève pourrait ordonner une interdiction de circuler avec des panneaux. Toutefois, en raison d'une ordonnance fédérale, doivent être exclus de cette interdiction : les autoroutes, les semi-autoroutes et les routes principales car le trafic doit être garanti sur ces axes pour le trafic de transit. Il faudrait introduire pour ce faire introduire une étiquette. Un macaron de ce type ne pourrait cependant être introduit qu'au niveau fédéral. A l'heure actuelle, le conseil fédéral refuse de faire cela ». Elle aimerait de ce fait auditionner le directeur de l'OFROU afin de savoir ce qu'il en est. Il lui semble qu'aucune base légale ne permet de réaliser un tel projet.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly rétorque que 3 avis de droit ont été demandés pour analyser la légalité de ce projet. Ces derniers sont favorables. Elle ajoute en outre que la commissaire PLR fait certainement référence aux zones

permanentes de limitations, ce qui n'est pas ce qui est prévu par ce projet de loi.

Une commissaire PLR affirme que c'est faux. Cela concerne uniquement l'utilisation de véhicules polluants pendant des périodes de pollution importante. Elle estime qu'il faut absolument auditionner le directeur de l'OFROU.

Une commissaire MCG s'étonne de la proposition d'un commissaire S de vouloir fermer le canton. Il lui semble que c'est contraire à la législation fédérale.

Un commissaire Ve affirme que le DETEC a eu l'occasion de se positionner contre ce principe de macaron. Il ne voit pas de problème à aller de l'avant avec ce projet de loi et ne voit pas de problème à aller devant les tribunaux si c'est nécessaire.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly indique que l'art. 3 al. 3 et 4 LCR fonde le dispositif mis en place par le présent projet de loi.

Un commissaire S confirme que les propos de sa collègue PLR concernent des zones permanentes vu que la question citée a été posée en relation avec un péage urbain.

Il comprend la proposition concernant les frontières. Si un pic de pollution dure plus d'une semaine, il se demande s'il ne faudrait pas prévoir un niveau d'alerte qui permet de demander les macarons pour les zones 1, 2 et 3. Cela résoudrait le problème du contrôle aux frontières. Il demande si les macarons seraient pareils qu'en France voisine.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly confirme qu'en vertu de PACT'AIR, ils auront le même dispositif qu'en France voisine. C'est beaucoup plus simple pour tout le monde.

M. Royer indique qu'il n'y a jamais eu à Genève un cas de pic de pollution durant plus d'une semaine. L'art. 15C al. 5 indique que le conseil d'Etat peut prendre d'autres mesures complémentaires. Dans leur idée, cette base légale permettrait des mesures supplémentaires lors d'un cas exceptionnel.

Un commissaire S n'a pas de problème à remplacer « frontières cantonales » par « zone 3 » suite à la proposition du PDC. Concernant la réponse de M. Royer, il estime que si tout est clairement prévu dans la loi, les mesures seront beaucoup plus faciles à appliquer.

Un commissaire Ve demande où sont définis les niveaux d'alerte.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly explique que les seuils seront définis par voie réglementaire. C'est trop compliqué de décrire cela dans un texte législatif.



M<sup>me</sup> Salibian Kolly présente ensuite l'art. 15E. Suite à la demande d'un commissaire S, ils ont décrit les mesures pour chacun des niveaux d'alerte.

Un commissaire S propose formellement de mettre une majuscule à « unireso » à l'art. 15E let. A.

Un commissaire S propose formellement de préciser une réduction de la vitesse à 80 km/h à l'art. 15E let. b. Cela éviterait que la vitesse soit simplement réduite à 110 km/h, ce qui est possible au sens de loi.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly présente l'art. 15G.

Un commissaire PDC demande si la circulation différenciée sera organisée selon les numéros de plaques.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly répond que cela se fera sur la base des macarons en fonction des performances environnementales des véhicules.

Une commissaire MCG demande pourquoi la gratuité des transports publics n'est pas instaurée tout de suite au lieu de prévoir cela dès le lendemain selon l'art. 15E let. a.

M. Royer explique qu'UNIRESO a besoin d'une journée pour organiser la gratuité sur tout le réseau. Il faut en effet informer tout le personnel ; ce délai est donc incompressible.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly présente ensuite l'art. 15H.

La commissaire MCG demande si l'art. 15G let. b concerne également les personnes qui chauffent leur habitation au feu.

M. Royer précise que cette disposition concerne les chauffages d'appoint ou de plaisir. Ces derniers ne doivent pas être utilisés pendant cette période car ils émettent une quantité importante de particules fines.

Une commissaire PLR demande si cette loi ne crée pas une discrimination entre les citoyens. En effet, les automobilistes auront un macaron, ce qui sera facile à contrôler, alors que cela n'est absolument pas le cas pour les feux de confort.

Un commissaire Ve demande si les contrôleurs de la fondation des parkings ont le droit de contrôler des véhicules en mouvement.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly répond qu'ils sont en discussion avec la Fondation des parkings de sorte que les agents du stationnement puissent contrôler les véhicules en zone 1 et 2. Un véhicule n'a en effet pas à être dans ces zones pendant les pics de pollution. Si tel est le cas, il sera en dépassement de durée de stationnement et recevra une amende.

Un commissaire Ve relève ainsi qu'un véhicule qui s'est parké le soir avant un pic de pollution ne pourrait non seulement pas circuler mais devrait en plus de cela payer une amende pour le dépassement de stationnement.

M. Prina explique que ce dernier aura été informé de la situation. Il se sera ainsi rendu à ses risques et périls en ville avec une voiture polluante. S

Un commissaire Ve affirme qu'il ne voit toujours pas quand un véhicule pourra être contrôlé par la Fondation des parkings.

Un commissaire PLR relève que si certaines catégories de véhicules ont l'interdiction de circuler, il faut les autoriser à dépasser les durées de stationnement autorisées.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly indique qu'ils ne désirent justement pas donner la gratuité du stationnement au centre-ville car ils ne veulent pas inciter les gens à venir en ville avec leur véhicule.

M. Prina ajoute en outre que les habitants ont, soit une place de stationnement privée, soit un macaron pour stationner en zone bleue. Ils peuvent donc stationner librement pendant ces pics de pollution.

Un commissaire PDC propose formellement de supprimer l'art. 15H al. 1 let. c). Il demande si certaines activités industrielles sont touchées par l'interdiction des feux de plaisir. Il pense en particulier à l'Usine des Cheneviers.

M. Royer confirme que l'Usine des Cheneviers n'est pas visée par cette loi. Par contre, les engins agricoles non équipés de filtres sont interdits.

Un commissaire PDC demande s'ils ont connaissance d'activités industrielles pouvant fortement polluer.

M. Royer explique que ce n'est de loin pas la source la plus importante de pollution. La circulation routière en est la source la plus importante et c'est la raison pour laquelle ce projet de loi concerne les véhicules. Ce dispositif vise le trafic sur les routes.

Un commissaire MCG demande à quelle amende d'ordre correspond l'art. 15H al. 2 selon la LAO.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly explique que la LAO concerne uniquement la circulation routière. Les amendes d'ordre ne viennent pas uniquement de la LAO mais peuvent également provenir d'autres lois, ce qui pourrait être le cas ici. Il faut simplement qu'un montant soit fixé. L'inscription dans cette loi suffit donc à créer une amende d'ordre.

Le commissaire MCG demande s'ils vont ajouter un chiffre dans la loi fédérale.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly répond négativement. L'inscription dans cette loi suffit à créer une amende d'ordre.

### **Audition de MM. Maury, Galetti, Ballissat**

Le président souhaite la bienvenue aux invités et leur donne la parole.

M. Ballissat aimerait intervenir pour la M 2340 et le PL 11914. Genève vaut peut-être bien Paris mais Genève n'est pas égale à Paris. La motion se réfère à Paris car, le 1<sup>er</sup> juillet 2016, les véhicules de plus de 20 ans ont subi des restrictions. Il relève que l'âge moyen des véhicules en Suisse est de l'ordre de 10 ans. Le taux de renouvellement des voitures est donc nettement inférieur aux 20 ans pris en compte par la motion. Se limiter à des véhicules de plus de 20 ans n'est pas forcément raison. Il estime que cette motion est un mélange des genres. En effet, il se demande si cette motion a pour but de gérer l'accessibilité des véhicules polluants en zone urbaine, lutter contre les pics de pollution, renouveler le parc automobile ou instaurer une nouvelle taxe routière dirigée contre les usagers non genevois. Selon lui, cette motion vise clairement ce dernier objectif : instaurer une nouvelle taxe routière dirigée contre les usagers non genevois. La motion demande une taxe pour les pendulaires en provenance de France ou du canton de Vaud. C'est une mesure discriminatoire. S'il faut lutter pour la qualité de l'air, il faut travailler avec tous les véhicules. Lutter contre les véhicules pendulaires venant en dehors de Genève ne représente donc clairement pas un objectif de défense de l'environnement. Il s'agit en outre d'une motion « usine à gaz » pour les entreprises. En effet, demander d'annoncer tous les véhicules avec leurs plaques d'immatriculation est un travail très important pour les entreprises et ce n'est pas leur travail. Le GTE rejette clairement cette motion.

Concernant le PL 11914, M. Ballissat commence par distribuer un document relatif à la qualité de l'air à Genève. Il relève que la politique en place actuellement porte ses fruits en matière de qualité de l'air. A ce propos, un article de la TDG du 22 mai 2017 intitulé « [o]n a mieux respiré à Genève en 2016 » relève que pour la première fois depuis 2002, les valeurs limites journalières du dioxyde d'azote n'ont pas été dépassées. En outre, cet article indique également que le niveau de pollution dû aux particules fines est le plus faible depuis le début des mesures en 1998. Il distribue ensuite des graphiques concernant les dépassements durant ces vingt dernières années en matière de dioxyde d'azote, de particules fines et d'ozone. Les chiffres de ces graphiques sont contradictoires par rapport aux chiffres avancés par la motion. Il explique ensuite que la pollution de l'air est multiple. Le dioxyde d'azote concerne essentiellement les zones urbaines, particulièrement aux heures de pointe et en hiver. La part du chauffage dans les émissions est de 17% ce qui égale presque

la part des véhicules de tourisme. L'ozone concerne essentiellement les zones rurales en été car sa production résulte notamment des composés organiques volatils sous l'effet des rayonnements solaires. Il relève qu'il n'y a pas eu de pic d'ozone en 2018 alors que le mois a été particulièrement propice d'un point de vue météorologique. Il pense que le message donné n'est pas compatible avec la politique de transport et notamment la politique du stationnement. Il indique que fermer une bretelle d'autoroute n'est selon lui pas du ressort du canton mais de la compétence de la Confédération. Il ne désire pas ouvrir un débat sur la gratuité des TPG mais tient juste à relever qu'aucun service n'est gratuit. Le GTE refuse donc globalement ce projet de loi.

M. Galetti aimerait s'exprimer sur le PL 12196. En 2015, 2,2% (322 tonnes) de toutes les émissions de poussières fines (PM10) provenaient des gaz d'échappement des voitures de tourisme. Concernant les oxydes d'azote (NOx), la part des voitures de tourisme était de 19,6% (12160 tonnes). Les voitures diesel représentaient la part la plus importante de ce pourcentage. Suite au *dieselgate*, les vellétés politiques visant l'interdiction des moteurs diesel en ville sont nombreuses en Europe. L'argumentaire est simple voire simpliste. En réalité, la Suisse a vu les émissions polluantes incriminées diminuer de façon extraordinaire ces dernières années. Ces dernières respectent pleinement les normes fixées par l'office fédéral de l'environnement. Il distribue à cet effet un graphique concernant l'évolution entre les années 1990 et aujourd'hui. A Genève, en 2016, la valeur limite pour les particules fines n'a été dépassée que faiblement le 21 mars. Les émissions de NOX n'ont jamais dépassé la valeur limite durant toute l'année. Par contre, ce qui est vrai et que certains moteurs diesel polluent nettement plus que ceux de nouvelle génération. Plus ces moteurs polluants seront transformés rapidement, plus la situation environnementale sera meilleure. Il indique également que la pollution de l'air par des poussières fines et d'azote a sensiblement baissé, ce que l'on peut constater sur les graphiques, et ce bien que la valeur d'émission limite soit 25% plus restrictive que celle en Europe. A l'échelon national, le TCS demande que l'industrie automobile étende immédiatement à tous les véhicules les corrections de logiciels annoncées par le gouvernement allemand. Les tests réalisés par le club, qui a un centre de compétence en la matière à Emmen, ont montré que ces mises à jour automatiques permettent de réduire rapidement de 20% les émissions de NOX. L'OFROU a le devoir de surveiller ces corrections. Le TCS demande également d'élargir l'offre des voitures de tourisme répondant aux normes Euro 6d temp. Le TCS demande en outre de mettre en route Euro 6d dès janvier 2020, soit la norme antipollution la plus élevée. Une nouvelle homologation doit être demandée rapidement pour la norme Euro 6b. Cette nouvelle

homologation est aujourd'hui possible. Le TCS invite les constructeurs automobiles à renoncer à vendre le plus de voitures diesel possible et surtout en ce qui concerne les petites voitures. En effet, les petites voitures sont plus facilement utilisées dans les zones urbaines. Il n'en demeure pas moins vrai que le diesel reste très intéressant pour les longues distances, notamment sur l'autoroute, car ces moteurs sont les plus efficaces. Si l'intention de ce PL consiste à créer des macarons dans le but de limiter les véhicules polluants à certaines périodes, ils sont d'avis que c'est une fausse bonne idée car l'efficacité sera faible. Le TCS rejette de ce fait le PL 12196. Une meilleure solution, à laquelle le GTE adhère, est d'offrir une prime à la mise hors circuit et au recyclage des anciens véhicules diesel. Cela permet de rajeunir le parc automobile en soutenant les citoyens genevois les plus faibles économiquement. En effet, il y a un lien direct entre l'âge des véhicules et la capacité financière de leurs propriétaires.

Il aborde ensuite la M 2416. Il estime que cette motion est l'apologie d'un argumentaire trompeur pour une solution inefficace. Ce texte est truffé d'erreurs techniques basiques et ne consiste aucunement en une analyse sérieuse et honnête. Concernant les dépassements des PM10, ce qui est indiqué est totalement faux car il y a seulement eu un léger dépassement en 2016. Concernant les dépassements de NOx, les chiffres indiqués sont encore une fois totalement faux. Il indique en outre que cette motion prétend se baser sur un mode de calcul appelé « moyenne journalière des valeurs limites d'émissions annuelles ». Cette formule est totalement fautive car elle mélange les limites journalières avec les limites annuelles. Le TCS recommande donc vivement de rejeter cette motion.

M. Maury aimerait s'exprimer en rapport avec ce qui concerne le transport professionnel. Les motions ainsi que le projet de loi du conseil d'Etat ne tiennent pas compte des transports professionnels. Les entreprises de transport professionnel vivent des temps très difficiles. Ces nouvelles limitations au transport professionnel ne font rien pour améliorer cette situation. Il s'oppose à tout du moment qu'il n'y a pas une distinction entre le transport privé et le transport professionnel. Il juge toutefois le PL 11914 moins sévèrement que les autres de par le fait que ce dernier tient compte du transport professionnel dans ses exceptions.

Un commissaire Ve relève que les chiffres donnés ne sont pas pareils que ceux donnés par le département.

M. Galetti indique que les chiffres ont été confirmés par M. Royer.

M. Ballissat ajoute que les chiffres présentés ce soir sont issus du site de l'Etat de Genève.

Un commissaire PDC demande si le système de macaron évoqué dans le PL 12196 est déjà mis en place à l'étranger de façon permanente ou de façon temporaire. Il demande également si la problématique des machines de chantier est incluse dans ce qui concerne les transports professionnels.

M. Maury explique que le transport professionnel lourd (au-dessus de 3,5 tonnes) est soumis à la LPRP. Concernant les machines de chantier, elles sont toutes équipées de filtres à particules. De plus, sur les nouveaux chantiers, il est désormais obligatoire d'avoir ces filtres ainsi que les dernières technologies en vigueur. La Confédération a mis en place un système qui pousse au renouvellement des véhicules avec la LPRP. Aujourd'hui, un camion 40 tonnes paie environ 1 F de taxe par kilomètre. Ce chiffre peut varier selon la norme Euro.

Un commissaire PDC relève que M. Maury est opposé au PL 12196 alors que de nombreuses choses doivent être précisées dans un règlement. Il demande ainsi si sa position serait différente dans le cas où une exception est faite dans le règlement

M. Maury explique que le règlement sera mise en place par l'administration et que cette dernière peut évoluer dans sa façon de voir les choses et ne pas forcément en faire une exception.

M. Galetti aimerait répondre à la première question. Aucune expérience n'a eu lieu en Suisse à ce jour. Ce modèle est une copie du système CRIT'AIR en France. Le pays où ils ont le plus d'expérience est l'Allemagne. Toutefois, ce dernier système n'est pas exactement comparable au système proposé ici. Le pendant allemand du TCS a effectué une étude qui a permis de déterminer qu'une éventuelle amélioration de l'air reste dans la marge d'erreur des chiffres de l'étude. En conclusion, ils n'arrivent pas à démontrer une réelle efficacité des zones environnementales. Toutefois, si l'ensemble du parc automobile évolue et devient plus propre, une réduction du niveau de pollution de l'ordre de 20% sera ressentie.

Un commissaire MCG revient sur la M 2340. Une modification pourrait être apportée au texte pour cibler les véhicules automobiles utilisés par les privés.

M. Maury répond que le problème est le même dès le moment où il parle de transport professionnel de biens et de marchandises.

Le commissaire MCG relève que l'accès à la ville de Turin n'est autorisé qu'à certains types de véhicules. Il demande pourquoi une limitation d'accès au centre-ville ne pourrait pas fonctionner ici.

M. Maury explique qu'il a plus de véhicules que d'employés dans son entreprise. S'il demande que tous ces véhicules soient renouvelés dans les

2-3 ans, alors que ces derniers sont utilisés quelques jours par année, ce n'est économiquement pas jouable. Il peut comprendre que les citoyens doivent respecter de telles mesures. Toutefois, l'entreprise qui développe des activités ne peut pas être mise dans le même panier.

Une commissaire PLR relève qu'il existe des zones environnementales permanentes ou temporaires. Elle demande s'il faudrait adopter le système français à Genève pour les macarons. Elle demande quel contrôle il faudrait effectuer.

M. Galetti se demande pourquoi il faut introduire un système coûteux destiné à contrôler un système luttant contre des pics de pollution qui n'existent plus à Genève. Il affirme que ce serait une usine à gaz administrative.

Un commissaire S demande ce qu'ils pensent de la circulation alternée et de la circulation alternée sur base volontaire.

M. Ballissat relève que ces mesures ne concernent pas les mêmes seuils. Ce qui est volontaire est une bonne manière d'impliquer la population. Toute démarche volontaire doit être encouragée.

M. Galetti indique que l'impact réel de la circulation sur les pics d'ozone est extrêmement difficile à mesure. Pour parvenir à diminuer ces pics, il faudrait limiter toutes les activités humaines, ce qui ne concerne de loin pas que la mobilité.

M. Ballissat relève que les circulations alternée ou volontaire ne changent rien tant que les conditions météorologiques ne changent pas.

Un commissaire Ve demande comment ils voient le financement de leur prime au recyclage pour les véhicules.

M. Galetti indique qu'il s'agit d'une inégalité de traitement d'empêcher les gens les moins fortunés de circuler. Il indique en outre que le système des primes a fait ses preuves en France. Il s'agit d'une proposition formulée par le TCS qu'il faut analyser.

### **Audition de M<sup>me</sup> von Maltitz et de M. Sottini**

Le président souhaite la bienvenue aux invités et leur donne la parole.

Un commissaire S rappelle que la CTD est une coordination de plusieurs associations. Ils promeuvent une mobilité plus durable à Genève notamment en soutenant la mobilité douce ainsi que l'utilisation des transports publics. Leur but est de réduire l'impact des déplacements sur l'environnement, en termes de protection contre le bruit et de protection de l'air. Ils veulent également améliorer le déplacement pour toutes et tous. La CTD a été créée en 1983.

M<sup>me</sup> von Maltitz apprécie qu'ils trouvent intolérable de toujours dépasser les valeurs de l'OPAIR. Elle indique que les dépassements sont multiples. Il y a peu près 3000 décès prématurés par an en Suisse à cause de la pollution atmosphérique. Des cas de bronchite aiguë s'y ajoutent. Cela représente un coût de 4 milliards de francs en Suisse. Les mesures d'urgence sont utiles mais elles ont un impact seulement quelques jours après. Il y a plusieurs possibilités pour attaquer la pollution des véhicules. Une chose frappante en Suisse est que les voitures de luxe sont assez répandues. Ce n'est pas seulement l'âge des véhicules qui est en cause, mais également la taille.

M. Sottini explique qu'il se déplace essentiellement à vélo. En plein hiver ou au plus chaud de l'été, il regarde souvent le niveau de pollution. Cela ne l'empêche pas de prendre son vélo mais il prend des précautions. Il indique être très énervé lorsqu'en cas de pic de pollution, il est conseillé aux personnes âgées et aux enfants de rester chez eux. Ce sont certes des mesures à respecter mais il estime qu'il faut prendre d'autres mesures en amont. Il a consulté un rapport sur la qualité de l'air. En voyant les niveaux généraux pour l'année 2016, il est aisé de se rendre compte qu'ils sont au-delà des limites autorisées par la Confédération. Pour les particules fines, ils sont justes au-dessous. Il s'agit d'une situation grave pour la santé publique. Il raconte ensuite une anecdote qui s'est déroulée à Paris. Il y a quelques années, il y a eu une grande grève des transports publics. Les citoyens ont dû ressortir leur vélo pour se déplacer et certains ont décidé suite à cela de continuer à utiliser le vélo. C'est la preuve que les gens ont des ressources et que s'il faut limiter la circulation automobile, les personnes ont des solutions. Concernant la LMCE, cette loi a validé que la majorité des gens désirent préserver la mobilité douce dans le centre et dans l'hypercentre. Il indique finalement que les gens ont plutôt tendance à rester ici le week-end car il fait bon vivre et qu'il faut préserver cela. Il regrette toutefois que les deux-roues motorisés aient été fortement encouragés. Il estime ainsi qu'un mauvais signal est donné car c'est un véhicule très polluant.

Un commissaire S relève tout d'abord que ces quatre objets vont dans un sens intéressant. La CTD voit d'un bon œil que les parlementaires proposent des mesures pour limiter la pollution. Si ces projets devaient être acceptés et donc ces zones créées, ces dernières devraient correspondre aux zones délimitées dans la LMCE. C'est important en termes de lisibilité et de compréhension par les gens.

Concernant le PL 11914, la restriction de circulation en cas de pollution est la bienvenue et permet effectivement de réduire la pollution. Ce serait beaucoup plus efficace que la circulation volontaire. Ils ne voient pas pourquoi cela s'appliquerait qu'à certains véhicules. Cela devrait s'appliquer à tous les



véhicules. Relativement à l'art. 3 let. j, il ne faut absolument pas que la restriction concerne les deux-roues motorisés. Relativement à l'art. 4, le fait que la durée du stationnement soit suspendue est bonne mesure. La gratuité des TPG est une très bonne mesure. La pollution atmosphérique touche l'ensemble des personnes qui sont sur des territoires de l'agglomération genevoise. Il relève toutefois que l'art. 6 poserait un problème si des centaines de véhicules sont concernés. La CTD est donc en faveur de ce projet de loi.

Il aborde ensuite la M 2340. 230 villes en Europe ont pris des mesures de restriction en matière d'accès. Genève se doit ainsi de prendre de telles mesures. Ils ont toutefois de la peine sur les invites. En effet, la taxe à la frontière serait une taxe anti-frontaliers et ne va pas dans le bon sens. Les deuxième et troisième invites sont des propositions. Ils proposeraient plutôt une ZTL. Grenoble vient par exemple de prendre des mesures pour rendre le centre-ville plus apaisé. Il distribue également un document concernant la ville de Grenoble. Une solution pourrait être le péage urbain. Il s'avère que les résultats d'un tel péage sont impressionnants et appréciés par les gens, contrairement à ce que l'on pourrait penser. Milan présente des résultats excellents à ce niveau. Il estime toutefois que ce péage devrait être à l'entrée de l'agglomération.

Une commissaire PLR relève que le pouvoir public pourrait mettre en œuvre prime à la casse pour les véhicules les plus polluants. Ainsi, le parc automobile deviendrait moins polluant. Est-ce que ce serait une mesure satisfaisante.

M<sup>me</sup> von Maltitz indique que cette mesure a déjà été prise en Allemagne et elle ne pense pas que ce serait d'une efficacité redoutable. Un péage urbain ou une ZTL serait plus efficace.

Un commissaire PDC aimerait avoir leur position sur le PL 12196. Concernant la M 2416, il demande si c'est quelque chose d'efficace en termes de réduction de la pollution.

M. Sottini répond que le projet de loi du Conseil d'Etat n'indique pas quand les mesures commenceront à être appliquées. Il faut inciter l'administration à être plus proactive.

Un commissaire S explique que, pour eux, il faut que les zones définies correspondent à celles de la LMCE. Ainsi, il aurait fallu introduire cela directement dans l'art. 12A.

Un commissaire PDC demande s'ils pencheraient plutôt pour le PL 11914.

Un commissaire S explique qu'ils ne penchent pour aucun des deux. Ces derniers vont dans le bon sens. Ils doivent toutefois préciser certaines choses et être plus stricts pour la mise en application. La motion concernant les zones

va également dans le bon sens. Ils sont favorables à créer ces zones à brève échéance. Cela devrait toutefois correspondre aux zones de la LMCE.

**Le président rappelle que le DETA a transmis une deuxième version d'amendements.**

Il indique que ce projet de loi, s'il est accepté par la commission aujourd'hui, sera traité lors de la nouvelle législature. Ce dernier n'aura néanmoins pas la même composition et risquera de renvoyer le PL 12196 en commission. Il estime dès lors plus sage de ne pas voter ce projet de loi aujourd'hui.

Un commissaire MCG trouve également plus sage de transférer cela à la nouvelle législature. En outre, le MCG n'apprécie pas ce système « Genferei » de vignettes. Il ajoute que l'aéroport de Genève n'est absolument pas concerné par les mesures en cas de pic de pollution alors que ce dernier se trouve à proximité du centre-ville.

M. Barthassat explique que ce système de vignettes doit être mis en place dans une région tout entière, ce qui sera le cas. Il indique en outre que d'autres cantons étudient cette possibilité et observent comment cela se déroulera à Genève. Genève est donc observée comme étant une région pilote qui prend des initiatives. Il comprend bien que les commissaires veulent renvoyer le travail à la prochaine législature. Il faudra toutefois recommencer tout le travail qui a été fait jusqu'à présent. Il indique finalement que ce système n'est absolument pas une « Genferei » étant donné que la vignette sera la même dans toute la région dans laquelle elle sera mise en place.

M. Royer partage l'avis de M. Barthassat et estime qu'il faut prendre une décision ce soir.

Un commissaire MCG indique qu'il est plutôt favorable à ce projet de loi. Il craint toutefois également que ce dernier ne passe pas la rampe de l'entrée en matière et qu'il soit renvoyé en commission par la nouvelle législature.

Un commissaire UDC partage l'avis du commissaire Ve. Il estime qu'il faut reporter le vote de ce projet de loi. Il estime toutefois qu'il est possible de voter aujourd'hui les motions de MM. Stauffer et Spuhler.

Le président invite les députés à étudier les amendements des amendements ce soir apportés par le DETA.

M<sup>me</sup> Salibian Kolly présente les amendements ajoutés en couleur sur le document du DETA selon les demandes des commissaires lors de la dernière séance.

Le président remercie M<sup>me</sup> Salibian Kolly.

## Votes

Le président met aux voix la **suite de traitement du PL 12196** :

Pour : ---

Contre : 10 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Abstentions : 4 (3 PLR, 1 PDC)

***Le traitement du PL 12196 est donc repoussé à la prochaine législature.***

Le président met aux voix l'**entrée en matière du PL 11914** :

Pour : ---

Contre : 14 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Abstention : ---

***L'entrée en matière est refusée.***

Le président met aux voix la **M 2340** :

Pour : ---

Contre : 14 (1 EAG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Abstention : ---

***La M 2340 est refusée.***

*Catégorie : Extraits*

## **Projet de loi (11914-A)**

### **relative à la restriction temporaire de la circulation motorisée en cas de pollution de l'air**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,  
vu l'article 14 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, du 7 octobre 1983, qui prévoit la fixation par le Conseil fédéral de valeurs limites d'immissions des pollutions atmosphériques ;  
vu que le Conseil fédéral a déterminé, pour le dioxyde d'azote, une valeur limite d'immission, qui ne doit en aucun cas être dépassée plus d'une fois par année dès le 1<sup>er</sup> mars 1994, fixée à une concentration moyenne, sur 24 heures, de 80 microgrammes par mètre cube et pour l'ozone une concentration moyenne horaire de 120 microgrammes par mètre cube (annexe 7 de l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air, du 16 décembre 1985 ; ci-après : l'ordonnance fédérale) ;  
vu que le Conseil fédéral a déterminé, pour les poussières en suspension (PM10), une valeur limite d'immission, en moyenne journalière, qui ne doit en aucun cas être dépassée plus d'une fois par année dès le 1<sup>er</sup> mars 1998, fixée à une concentration moyenne, sur 24 heures, de 50 microgrammes par mètre cube (annexe 7 de l'ordonnance fédérale) ;  
vu que ces immissions sont essentiellement dues à la circulation motorisée ;  
vu l'article 33 de l'ordonnance fédérale, qui charge notamment les cantons de prendre des mesures tendant à restreindre ou à canaliser le trafic lorsque la limitation préventive des émissions polluantes pour les véhicules et pour les infrastructures destinées aux transports ne suffit pas à éliminer les immissions excessives ;  
vu que les compétences et la procédure pour arrêter les mesures applicables au trafic se fondent sur les dispositions fédérales et cantonales en la matière (art. 33, al. 2, de l'ordonnance fédérale) ;  
vu l'article 3 de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958, dont l'alinéa 4 instaure la compétence des cantons pour édicter les limitations de circulation ou les prescriptions nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre la pollution de l'air notamment, et dont l'alinéa 6 réserve les mesures de police pour restreindre temporairement la circulation dans des cas exceptionnels,  
décrète ce qui suit :

## **Art. 1 Cas d'application**

- <sup>1</sup> La présente loi institue une réglementation exceptionnelle du trafic lorsque :
- a) la concentration de dioxyde d'azote excède 120 microgrammes par mètre cube, en moyenne par 24 heures, depuis 1 jour à l'une ou l'autre des stations de mesure de la pollution de l'air du service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants situées dans l'agglomération urbaine ;
  - b) ou la concentration d'ozone excède 240 microgrammes par mètre cube en moyenne horaire à l'une ou l'autre des stations de mesures de la pollution de l'air du service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (sauf la station de Jussy) pendant 3 heures consécutives ;
  - c) ou la concentration de poussières fines en suspension dont le diamètre aérodynamique est inférieur à 10 micromètres (PM10) excède 150 microgrammes par mètre cube, en moyenne par 24 heures, depuis 1 jour, à l'une ou l'autre des stations de mesure de la pollution de l'air du service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants située dans l'agglomération urbaine ;
  - d) et lorsque les conditions météorologiques et de circulation sont de nature à entraîner la persistance de cette situation.

## **Art. 2 Restriction de circulation**

<sup>1</sup> Sur tout le territoire du canton, de 6 h à 21 h, la circulation est interdite les jours pairs pour les véhicules à moteur (voitures automobiles, motocycles et cyclomoteurs) dont le numéro de plaque de contrôle est un nombre impair, les jours impairs pour les véhicules à moteur dont le numéro de la plaque de contrôle est un nombre pair. Cette restriction s'applique à tous les véhicules immatriculés dans le canton de Genève (GE) ainsi que dans le canton de Vaud (VD) et les départements français riverains de l'Ain (01) et de la Haute-Savoie (74). Cette restriction est indiquée par des signaux selon l'article 5, alinéa 1, de la loi fédérale sur la circulation routière.

<sup>2</sup> Les véhicules qui ne sont pas autorisés à circuler à teneur de l'alinéa 1 sont acheminés au besoin vers les parkings de la zone aéroportuaire s'ils proviennent du canton de Vaud ; ils ne sont pas autorisés à entrer en Suisse s'ils se présentent aux douanes.

## **Art. 3 Exceptions**

Cette restriction ne s'applique pas :

- a) aux véhicules exonérés d'impôt selon l'article 32 du règlement d'application de diverses dispositions de la loi générale sur les contributions publiques, du 30 décembre 1958 ;
- b) aux véhicules d'urgence et des services médico-sociaux ;

- c) aux taxis et transports publics, y compris les autocars ;
- d) aux véhicules d'entreprise ou de service public servant au transport de biens ou marchandises, aux poids lourds qui répondent aux normes Euro 1 et suivantes et aux engins agricoles ou de chantier ;
- e) aux véhicules des moniteurs d'auto-école, dans le cadre de leur activité professionnelle ;
- f) aux véhicules conduits par des handicapés ou transportant des handicapés ;
- g) aux véhicules des services privés de surveillance dans l'exercice de leur fonction ;
- h) aux véhicules utilisés pour les besoins de l'information (presse, radio et télévision) ;
- i) aux véhicules en transit international ainsi qu'aux départs et retours de vacances ; les conducteurs devront toutefois se conformer aux itinéraires ordonnés par la police ;
- j) aux véhicules deux-roues motorisés.

#### **Art. 4 Mesures complémentaires**

<sup>1</sup> Toutes les restrictions à la durée du stationnement sont suspendues ; il n'est plus perçu de taxe de parage.

<sup>2</sup> La bretelle lac de l'autoroute Genève-Lausanne est fermée à l'échangeur du Vengeron.

<sup>3</sup> Les transports publics genevois TPG sont gratuits. Les titulaires d'abonnement ne peuvent prétendre à un remboursement ou à un dédommagement.

#### **Art. 5 Information**

En cas de mise en application de la présente réglementation, la police est chargée de veiller à l'information rapide du public ainsi que des autorités du canton de Vaud et des départements de l'Ain et de la Haute-Savoie.

#### **Art. 6 Exécution**

<sup>1</sup> La police, avec l'appui du corps des gardes-frontières, est chargée de veiller à l'application et au respect de la présente réglementation.

<sup>2</sup> Tout contrevenant est passible d'une amende et n'est pas autorisé à poursuivre sa route avec son véhicule.

#### **Art. 7 Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

## **Proposition de motion (2340-A)**

### **Genève vaut bien Paris !**

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

- qu'il n'y a aucune raison que les véhicules qui ne peuvent pas polluer Paris puissent polluer Genève ;
- que 230 villes en Europe ont déjà pris des mesures de circulation restreintes afin d'interdire l'accès aux véhicules les plus polluants ;
- que Genève cherche désespérément à trouver des mesures de désengorgement et de diminution de pollution ;
- que, pour combattre la pollution, la mise en place de mesures d'incitation est plus efficace que les mesures de restriction ;
- que des propositions financières compensatoires intéressantes peuvent inciter les propriétaires d'anciens véhicules à renoncer à ceux-ci ;
- que les normes règlementant les émissions des polluants évoluent et sont de plus en plus restrictives ;
- qu'un véhicule récent (même de grosse cylindrée) est beaucoup moins polluant qu'un véhicule ancien ;
- que, en plus des véhicules immatriculés sur le canton, il y a quotidiennement 130 000 pendulaires dont un certain nombre se déplacent en quatre roues motrices,

invite le Conseil d'Etat

- à proposer au Grand Conseil un projet de loi promulguant des mesures de circulation restreintes pour les véhicules les plus polluants dont la première mise en circulation est antérieure à 1997 à Genève ou répondant à ces mêmes conditions et provenant de l'extérieur du canton, en s'inspirant des modalités mises en place à Paris et dans d'autres villes ;
- à proposer une taxe sous la forme de vignette ou macaron pour tous les véhicules pendulaires provenant de l'extérieur du canton ;
- à instituer une taxe positive (rabais) visant à inciter les automobilistes à entrer en Ville en dehors des heures de pointe, financée par la vignette ou le macaron ou un remboursement sur l'impôt auto.