

Date de dépôt : 29 avril 2019

Rapport

de la commission des transports chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Bertrand Buchs, Jean-Luc Forni, Jean-Marc Guinchard, Anne Marie von Arx-Vernon, Geneviève Arnold, Delphine Bachmann, Guy Mettan, Jean-Charles Lathion, Olivier Cerutti, Marie-Thérèse Engelberts, François Lefort, Boris Calame, Emilie Flamand-Lew, Olivier Baud, Sarah Klopmann, Mathias Buschbeck, Yves de Matteis, Sophie Forster Carbonnier pour la création de zones à faibles émissions polluantes (LEZ – Low Emission Zones) dans le canton de Genève

Rapport de majorité de M^{me} Delphine Klopfenstein Broggin (page 1)

Rapport de première minorité de M^{me} Fabienne Monbaron (page 10)

Rapport de seconde minorité de M. Christo Ivanov (page 13)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^{me} Delphine Klopfenstein Broggin

Mesdames les députées,
Messieurs les députés,

La commission des transports a étudié la proposition de motion 2416 lors des séances des 16 janvier, 23 janvier, 6 février, 20 février, 27 mars, 24 avril, 8 mai et 18 décembre 2018, sous les présidences de MM. Bernhard Riedweg et Patrick Dimier et en présence de M^{me} Karine Salibian-Kolly, secrétaire générale adjointe, DETA, et de MM. Alexandre Prina, directeur de la planification au sein de la direction générale des transports du canton de Genève, et Philippe Royer, directeur du SABRA. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Vincent Moret et M^{me} Noémie Pauli.

La motion 2416 intitulée « pour la création de zones à faibles émissions polluantes (LEZ – Low Emission Zones) dans le canton de Genève » invite le Conseil d'Etat à créer à brève échéance dans les centres urbains du canton, et en particulier au centre-ville de Genève, des zones à faibles émissions polluantes (LEZ) comme mesure de lutte contre : la pollution atmosphérique émanant du trafic routier (plus particulièrement les particules fines (PM 10 et PM 2,5) et les oxydes d'azote (NO_x – NO et NO₂)) ; et la mise en danger de la santé publique, causée par ladite pollution.

Cette motion a été traitée conjointement avec le PL 12196 modifiant la loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LaLPE) (K 1 70), dont les travaux ont largement pris le dessus. Ils sont détaillés dans l'excellent rapport en lien ici : <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL12196A.pdf>.

Pour limiter une pollution toujours plus présente à Genève et mitiger une situation devenue très préoccupante pour la santé publique, de nombreuses villes allemandes comme Stuttgart, Fribourg-en-Brisgau, Hanovre, Berlin et Cologne ont déterminé des « zones à faibles émissions polluantes », dans lesquelles seuls les véhicules émettant peu de polluants atmosphériques (et marqués d'un macaron dédié) ont le droit de circuler. Des expériences semblables sont mises en œuvre dans toute l'Europe, notamment en France, en Angleterre et en Italie.

Les avantages de la création d'une ou plusieurs LEZ dans le centre-ville de Genève, ou dans d'autres centres périphériques, sont multiples : amélioration générale de la qualité de l'air, augmentation de la qualité de vie dans les villes, renouvellement accéléré du parc automobile et des camions (véhicules hybrides, fonctionnant notamment à l'électricité ou à l'hydrogène), transfert modal vers des modes de transports moins polluants (train en particulier). Afin d'introduire ces zones dans les meilleures conditions possibles, les pouvoirs publics se doivent d'évaluer la faisabilité de la constitution à brève échéance de zones à faibles émissions polluantes (LEZ) dans le canton de Genève, l'un des cantons sans doute les plus touchés par la pollution aux particules fines.

L'auteur de la motion, M. Buchs, rappelle que la pollution a une répercussion importante au niveau de la santé. C'est un problème de santé publique. Cette motion demande donc, pour limiter la pollution, de créer des zones à faibles émissions polluantes en limitant notamment l'accès aux véhicules polluants dans ces zones. C'est une demande faite au département qui aura pour charge d'étudier si c'est possible au niveau du canton de Genève.

Les questions des député.e.s

Une députée PLR demande quels types de véhicules seraient concernés par ces zones. Elle demande en particulier si les véhicules professionnels sont concernés. M. Buchs indique qu'il faut étudier cela selon l'endroit où ces zones sont créées. Si ces zones sont créées en plein centre-ville, il faudra permettre les livraisons et donc autoriser certains véhicules polluants. Toutefois, si ces zones sont dans la campagne, cela ne sera pas nécessaire. La députée PLR demande si ces zones seraient permanentes ou temporaires en cas de pic de pollution. M. Buchs répond que ces zones seraient permanentes. Un député MCG imagine difficile d'instaurer cela de façon permanente car l'impact serait énorme. Il ajoute qu'il ne faut pas oublier que le plus gros producteur de particules fines est le chauffage. M. Buchs répond que limiter certaines zones pourrait avoir un effet important sur la pollution. La pollution n'est pas uniquement présente en ville mais également à la campagne. C'est pour cela qu'il demande des possibilités de cartographies. Cela a été possible dans certaines villes allemandes et il estime de ce fait que ce sera possible ici.

Une députée socialiste relève que la motion ne comprend qu'une seule invite alors que plusieurs demandes sont formulées en page 5. M. Buchs explique qu'il voulait rester général. L'exposé des motifs est précis et le département en tiendra certainement compte. La députée socialiste relève qu'il parle de mesures incitatives pour renouveler le parc de véhicules. Elle se demande ainsi si ce qui est économisé en termes de particules fines est également économisé en termes d'énergie grise. M. Buchs estime que c'est une question fondamentale qui ne concerne pas que les véhicules. Des chercheurs estiment que ce qui est non polluant sera encore plus polluant que ce que nous avons maintenant. C'est une question fondamentale à laquelle il n'a pas la réponse. Un député socialiste demande des précisions quant aux véhicules permis dans les villes ayant des zones à faibles émissions. Il demande si seuls les véhicules ayant des normes Euro 6 pourraient entrer dans ces zones. M. Buchs n'a pas plus de précisions, mais il imagine effectivement que seuls les véhicules avec les normes Euro 6 pourraient entrer en ville. Le député socialiste demande si ces zones pourraient correspondre aux zones 1 et 2 de la LMCE. M. Buchs confirme que cela doit être couplé avec la LMCE. Une petite zone ne servirait à rien. Le député socialiste relève donc que les habitant.e.s de ces zones ayant des véhicules qui n'ont pas la zone Euro 6 ne pourraient plus rentrer chez eux. Il demande si c'est ce qu'il propose. M. Buchs affirme que cette décision ne sera pas prise du jour au lendemain. Cela prendra du temps. Il ne faut pas oublier que les gens qui habitent au centre-ville ont de moins en moins de véhicules. C'est statistiquement prouvé. Il y aura un changement graduel et

assez rapide à ce niveau. Le député socialiste demande ce qu'il entend par « brève échéance ». M. Buchs estime que cela doit intervenir dans les dix ans à venir. Un député Vert trouve que les propositions faites méritent d'être intégrées dans les invites. Il demande s'il voit une objection à cela. M. Buchs répond que c'est à la commission de décider ce qu'elle veut faire.

Audition de M^{me} Andrea von Maltitz, de M. Jacques Sottini et de M. Thomas Wenger, membres de la Coordination transports et déplacements (CTD)

M. Wenger rappelle que la CTD est une coordination de plusieurs associations qui 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. Elles veulent également améliorer le déplacement pour toutes et tous. La CTD a été créée en 1983.

M^{me} 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 à 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 n'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 lorsque, 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 juste 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.

M. Wenger relève que la CTD voit d'un bon œil que les parlementaires proposent des mesures pour limiter la pollution. Si ce projet devait être accepté 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. Une solution pourrait aussi 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.

Une députée PLR relève que le pouvoir public pourrait mettre en œuvre des primes 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^{me} 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 serait plus efficace.

Un député PDC demande si la motion est une proposition efficace en termes de réduction de la pollution. M. Sottini répond qu'il faut inciter l'administration à être plus proactive et, dans ce sens, la motion va dans la bonne direction, et cela devrait se faire à brève échéance.

Audition de M. Philippe Royer, directeur du SABRA (extrait de la présentation de M. Royer concernant directement la qualité de l'air)

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 d'une moyenne horaire, journalière ou annuelle. Le dispositif d'urgence est en activité 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'à 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 PM 10 et l'ozone. A chaque fois, il y a deux paramètres, sauf pour l'ozone (uniquement la moyenne horaire). Il explique que le dispositif d'urgence est relativement complet et gradué.

Questions des député.e.s

Un député Vert demande dans quel domaine les dépassements sont les plus importants. M. Royer répond qu'il faut regarder la tendance, qui est à une certaine stagnation sur les moyennes annuelles du dioxyde d'azote et de l'ozone où on constate toujours de nombreux dépassements, alors que la tendance est à l'amélioration pour les PM 10. On est tributaire de la météorologie. Un député 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.

Après avoir été gelée pendant sept mois dans l'attente du traitement du PL 12196, la motion est à nouveau abordée sous la nouvelle législature. Un député PDC propose l'amendement général suivant :

invite le Conseil d'Etat

- à étudier la pertinence de créer dans la zone I, définie dans la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, une zone à faibles émissions polluantes ;*
- à étudier dans cette perspective la mise en place d'une classification et d'un étiquetage des véhicules (immatriculés en Suisse et à l'étranger) autorisés à entrer dans cette zone en conformité aux normes européennes ;*
- à envisager d'intégrer les LEZ dans le plan cantonal de mesures OPair ;*
- à collaborer avec les instances régionales ;*
- à établir une évaluation régulière de la pollution dans le périmètre de la zone I.*

Après discussion, entre suspendre encore la motion jusqu'à l'entrée en force de la loi 12196, notamment en raison du recours du TCS, la modifier en résolution et la voter immédiatement, en intégrant ou non les amendements, les député.e.s décident de refuser l'amendement et d'accepter la motion, pour des raisons d'amélioration de la qualité de l'air, de limitation du trafic motorisé dans les centres urbains et de santé publique. Avec le détail suivant :

Sur l'amendement général :

Pour : 2 (1 PDC, 1 PLR)

Contre : 7 (1 EAG, 3 S, 1 Ve, 1 PLR, 1 UDC)

Abstentions : 4 (2 PLR, 1 Ve, 1 MCG)

L'amendement général est refusé.

Sur la motion 2416 :

Pour : 9 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 1 MCG)

Contre : 4 (3 PLR, 1 UDC)

Abstention : 1 (1 PLR)

La motion 2416 est acceptée.

Proposition de motion (2416-A)

pour la création de zones à faibles émissions polluantes (LEZ – Low Emission Zones) dans le canton de Genève

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

- les dépassements systématiques, notamment durant les années 2015 et 2016 à la station de Necker, de la norme OPAir pour les particules fines, l’ozone et les oxydes d’azote (valeurs limites annuelles de 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les émissions de dioxyde d’azote (NO_2), de 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les particules fines de taille PM 10 et pour l’ozone O_3 d’un seul dépassement annuel de la moyenne horaire de 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) ;
- l’évolution des moyennes annuelles du NO_2 pour les vingt dernières années en zone urbaine, incluant 270 dépassements en 2015 et 252 en 2016 (au 24.11), en moyenne journalière des valeurs limites d’émissions annuelles ;
- le cadastre des émissions du NO_2 pour 2015 ;
- l’évolution des moyennes annuelles des PM 10 pour les 18 dernières années en zone urbaine, incluant les 149 dépassements en 2015 et 85 en 2016 (au 24.11), en moyenne journalière des valeurs limites d’émissions annuelles ;
- les sources d’émission des 2,361 tonnes de NO_x en 2015 à Genève ;
- les sources d’émission des 313 tonnes de PM 10 en 2015 à Genève ;
- l’absence de mesures contraignantes relatives aux émissions de NO_2 et de PM 10, issues en particulier du trafic routier ;
- le danger pour la santé desdites particules fines (PM 10 et PM 2,5) ainsi que du dioxyde d’azote (NO_2), particules issues de la combustion du diesel et déclarées par l’OMS, en octobre 2013, comme substances cancérigènes pour l’homme ;
- le décès prématuré estimé à 250 personnes, en raison de la mauvaise qualité de l’air, dans le seul canton de Genève et le coût sanitaire important y relatif, selon le conseiller d’Etat chargé de la santé (déclaration du magistrat du 17 janvier 2016, reprise dans la *Tribune de Genève* du 18.01.2016 et dans le *Courrier* du 19.01.2016) ;

- les mesures vigoureuses prises actuellement dans ce domaine à l'étranger par nos voisins français, allemands et italiens ;
- les mesures déjà prises et proposées dans le document de positionnement « Stratégie de protection de l'air 2030 », approuvé par le Conseil d'Etat le 16 décembre 2015, lesquelles constituent certes une bonne dynamique à long terme (cf. p. 30 à 34 du document), mais ne permettent qu'insuffisamment, en l'absence de mesures contraignantes, la réduction à court terme des émissions polluantes actuelles, issues du trafic routier et dangereuses pour la santé publique,

invite le Conseil d'Etat

à créer à brève échéance dans les centres urbains du canton, et en particulier au centre-ville de Genève, des zones à faibles émissions polluantes (LEZ) comme mesure de lutte contre : la pollution atmosphérique émanant du trafic routier (plus particulièrement les particules fines (PM 10 et PM 2,5) et les oxydes d'azote (NO_x – NO et NO_2)) ; et la mise en danger de la santé publique, causée par ladite pollution.

Date de dépôt : 4 mars 2019

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de M^{me} Fabienne Monbaron

Mesdames et
Messieurs les députés,

Ce projet de motion invite le Conseil d'Etat à créer à brève échéance dans les centres urbains du canton, et en particulier au centre-ville de Genève, des zones à faibles émissions polluantes (LEZ) comme mesure de lutte contre la pollution atmosphérique émanant du trafic routier (plus particulièrement les particules fines (PM 10 et PM 2,5), les oxydes d'azote (NO_x – NO et NO₂) et la mise en danger de la santé publique, causée par ladite pollution.

Elle se base notamment sur le fait qu'en 2015, les valeurs limites fixées dans l'OPAir1 pour le dioxyde d'azote (NO₂) et pour les particules fines (PM 10) ont été dépassées à maintes reprises, quand bien même les véhicules ne sont pas les seuls protagonistes, puisque 62% de cette pollution est générée par d'autres sources (chauffage, industrie, aérien, etc.).

Il est précisé qu'au centre-ville de Genève, et dans les autres centres urbains du canton, les personnes habitant et travaillant dans ces centres ou à proximité de grandes voies de circulation sont exposées régulièrement et de manière accrue aux particules fines (PM 10 et PM 2,5) ainsi qu'aux NO_x en raison d'un trafic routier engorgé, de la géographie particulière du canton (effet cuvette), des conditions climatiques en évolution, et de véhicules circulant dans le canton qui ne répondent pas aux dernières normes anti-pollution (notamment la norme européenne Euro 6).

Raison pour laquelle les auteurs souhaitent reproduire les mesures mises en place dans d'autres villes européennes, à savoir la création de zones à l'intérieur desquelles seuls certains véhicules seraient autorisés à circuler, soit les véhicules émettant peu de polluants atmosphériques et marqués d'un macaron dédié.

Il est à relever qu'à la différence des mesures prises en cas de pics de pollution, les zones préconisées seraient pérennes.

La minorité s'oppose à ce texte, jugeant les mesures préconisées non applicables, excessives et disproportionnées, ce pour plusieurs raisons :

- Instauration d'un traitement différencié des habitants selon qu'ils habitent ou non en ville. Seuls certains seraient préservés des nuisances dues à la pollution alors que les autres se verraient obligés de subir les émissions supplémentaires des véhicules qui ne pourront passer ailleurs que devant chez eux vu que certaines routes seront fermées.
- Discrimination de certaines entreprises qui ne pourraient pas changer leur parc de véhicules dans le délai prévu.
- Diminution notable des pics de pollution depuis 2016. Prendre des mesures aussi contraignantes que celles envisagées équivaut à considérer que les seuils limites fixés par la Confédération pour toute la Suisse ne sont pas assez contraignants pour Genève qui devrait une fois de plus se démarquer.
- Mesure non autorisée par la Confédération, comme indiqué dans la réponse de mai 2018 du Conseil fédéral aux diverses questions du conseiller national Peter Schilliger dans son interpellation 18.3271 de mars 2018, soit :

« 1.-4. Les cantons ont en principe la possibilité de signaler, sous certaines conditions, des interdictions de circuler sur certaines routes (cf. réponse à la question 18.5166). Compte tenu de cette compétence cantonale, le Conseil fédéral ne se prononce pas sur les effets concrets de ce type d'interdictions sur la situation du trafic et la réduction éventuelle des oxydes d'azote à Genève ou dans d'autres villes.

Les polluants atmosphériques (dont les oxydes d'azote) ont pu être considérablement réduits ces dernières années, grâce à un ensemble de mesures variées. Or, il est difficile d'isoler certaines mesures locales pour en évaluer l'impact, car les problèmes environnementaux ne connaissent pas de frontières. Il est donc presque impossible d'estimer ces effets avec fiabilité. Le Conseil fédéral refuse par conséquent de procéder à l'estimation demandée.

5./6. Comme mentionné plus haut, le droit en vigueur permet aux cantons de restreindre la circulation de certains véhicules sur des routes déterminées. La Confédération a cependant la possibilité de lever les limitations correspondantes sur les routes de transit (autoroutes, semi-autoroutes et routes principales).

Afin de permettre aux cantons de mettre en œuvre efficacement une éventuelle interdiction de circuler, il faudrait munir les véhicules

autorisés à circuler d'une étiquette écologique. Il reviendrait toutefois à la Confédération d'autoriser un tel signe officiel.

Dans sa réponse à la motion 17.3569¹, le Conseil fédéral a expliqué qu'il rejetait l'instauration de zones environnementales et l'introduction à cette fin d'un système de vignette écologique. Son opposition reste valable dans le contexte qui nous occupe.

7. A la connaissance du Conseil fédéral, il n'y a actuellement aucune autre ville ou canton que Genève qui souhaiterait introduire des systèmes de vignette écologique et de restrictions de la circulation. »

Au vu des éléments précités, nous refuserons ce projet de motion.

¹ Réponse du Conseil fédéral à la motion 17.3569 :

En 2010, dans le cadre d'une audition, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) avait soumis à la discussion les bases juridiques requises pour l'instauration de zones environnementales par l'introduction d'un système de vignette. Les quelque 3700 avis recueillis étaient majoritairement opposés à la mise en place desdites zones environnementales ; les cantons en particulier ont rejeté ce projet à une large majorité, invoquant notamment les motifs suivants : absence de besoin, forte charge administrative (même si l'instauration de zones environnementales ne devait pas avoir force obligatoire pour les cantons, ils auraient tous dû émettre des vignettes pour les détenteurs de véhicules), doutes quant à l'efficacité et trafic de contournement contre-productif. En janvier 2011, le DETEC s'est fondé sur les résultats de l'audition pour abandonner le projet législatif « zones environnementales ». Estimant que le contexte est aujourd'hui quasiment inchangé, le Conseil fédéral juge un nouveau projet législatif inopportun.

Date de dépôt : 5 mars 2019

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La motion M 2416 demande de créer à brève échéance dans les centres urbains du canton, particulièrement au centre-ville de Genève, des zones à faibles émissions polluantes (LEZ) comme mesure de lutte contre la pollution atmosphérique émanant du trafic routier (plus particulièrement les particules fines (PM 10 et PM 2,5) et les oxydes d'azote (NO_x – NO et NO₂), et la mise en danger de la santé publique, causée par ladite pollution.

En matière de pollutions atmosphériques, de gros progrès ont été accomplis depuis les années 1990 grâce à un renforcement des normes dans ce domaine. Les grosses cheminées industrielles ont été assainies et la généralisation du catalyseur pour les véhicules a été efficace pour diminuer les émissions polluantes.

Afin d'agir efficacement dans tous les domaines concernés, le canton de Genève a établi une stratégie de protection de l'air 2030, avec tous les acteurs concernés.

Une stratégie a été établie par l'Etat en 2015 sur cinq grands axes d'intervention permettant de traiter toutes les activités à l'origine de la pollution.

Il n'existe pas de baguette magique pour venir à bout de la pollution atmosphérique. Aujourd'hui pour l'essentiel, il n'y a pas de gros pollueurs dans ce domaine mais une multitude de sources diffuses, comme les véhicules, le chauffage, l'agriculture, les humains, etc.

Les instruments disponibles dans notre canton existent déjà avec notamment les plans de mesures OPair (ordonnance fédérale sur la protection de l'air), véritables plans d'exécution régulièrement actualisés.

Genève dispose donc d'une vision coordonnée des objectifs à atteindre, complétée par des outils opérationnels adaptés. Genève aborde désormais la

bataille qui s'impose contre la pollution de l'air avec un dispositif volontariste et renforcé.

Genève a pris pour cadre la stratégie fédérale de protection de l'air (environnement, énergie, transports, urbanisme, santé, promotion économique) en fonction d'un cap et d'objectifs communs.

La stratégie cantonale fixe trois objectifs de protection de l'air à l'horizon 2030 soit :

- 1) Viser le respect des valeurs limites d'immission de l'OPair sur le territoire cantonal, notamment pour le NO₂ et les PM 10.
- 2) Faire respecter, pour toutes les installations stationnaires, les valeurs limites d'émission fixées dans l'OPair et le RPair.
- 3) Par rapport à la situation de référence de 2005, réduire de façon volontariste les émissions de NO_x de 50% et les émissions de PM 10 de 18%.

Il y a donc trois axes stratégiques ciblés par l'Etat et deux axes stratégiques transversaux concernant les poussières fines et les suies.

Tout est inclus dans la stratégie cantonale 2030 avec des objectifs précis et une gamme de moyens d'action.

La politique cantonale s'articule sur 4 niveaux complémentaires soit :

- 1) Les mesures préventives – Stratégie cantonale de protection de l'air.
- 2) Les mesures d'assainissement – Plan de mesures OPair.
- 3) Les mesures d'urgence – Plan de mesures ozone et PM 10.
- 4) Le monitoring – Qualité de l'air.

Cette motion est donc inutile et superflue, car l'Etat a mis en place d'importantes mesures, des contrôles, des plans d'action, etc.

Tout existe déjà au travers de la stratégie de protection de l'air 2030.

Il convient de relever enfin les excès de cette motion qui propose de mettre en place un système de contrôle (ce qui est louable, mais existe déjà) ; mais également un système de sanctions.

De mettre en place une classification et un étiquetage des véhicules (immatriculés en Suisse et à l'étranger), je cite via une étiquette environnementale préparée par la Confédération, etc.

La loi 12169 adoptée récemment par notre Grand Conseil demande de mettre en place un macaron sur les véhicules lors des pics de pollution.

Ce projet de loi fait d'ailleurs l'objet d'un recours devant les tribunaux.

Vous l'aurez compris, cette motion 2416 est une fausse bonne idée, car l'Etat a développé un arsenal de mesures et de contrôles afin de maîtriser la problématique de la pollution de l'air.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission des transports vous recommande de refuser la motion M 2416.