

Date de dépôt : 7 juin 2012

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite de M^{me} Christina Meissner : La pollution de l'air s'arrête-t-elle aux frontières ?

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 15 mars 2012, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite qui a la teneur suivante :

En date du 22 février 2012, le Conseil d'Etat a approuvé un nouveau règlement cantonal d'application de la législation fédérale en matière de protection de l'air (RPAir K 1 70.08). On découvre en lisant le point de presse du même jour que « Ce nouveau règlement définit la stratégie de protection de l'air, énumère les outils à disposition pour atteindre les objectifs fixés en matière de qualité de l'air et institue un comité de pilotage de la protection de l'air qui assure la coordination des politiques sectorielles en lien avec la qualité de l'air. Ce nouveau comité, qui garantit une vision stratégique globale et une unité d'action, regroupe les domaines de la protection de l'environnement, de la mobilité, de l'aménagement du territoire, de la politique énergétique, des affaires économiques et de la santé. En accord avec la philosophie de l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air, le plan de mesures OPair devient un élément de la stratégie globale en se recentrant sur un objectif d'assainissement. ...

En outre, ce nouveau règlement désigne clairement les services chargés de la protection de l'air, leurs compétences ainsi que les moyens que ceux-ci peuvent mettre en œuvre pour assurer l'application de la législation fédérale. Il précise également les missions du service de protection de l'air.

Globalement, le nouveau règlement contribue à une meilleure coordination des services cantonaux et à une protection plus efficace de la qualité de l'air que nous respirons. ... »

A la lecture du texte, nous constatons que si ce nouveau règlement est en parfait accord avec la législation et la philosophie fédérales en matière de protection de la qualité de l'air, il ignore totalement la réalité de terrain.

Genève partage 4 kilomètres de frontière avec la Suisse et 100 avec la France. Si, dans bien des domaines, je suis la première à revendiquer la souveraineté nationale, en matière d'environnement et de masses d'air en particulier, il est difficile d'arrêter la pollution à la frontière.

La coordination avec la France revêt une importance toute particulière quand la concentration de particules fines dans l'air atteint des sommets, comme cela est le cas à l'heure de la rédaction de cette question. Or, le parc automobile de notre plus proche voisin, on le sait, roule majoritairement au diesel, grand émetteur de particules fines et d'oxydes d'azote (NO_x). En effet, 58% des véhicules français carburent au diesel et 75% des nouvelles immatriculations dans ce pays concernent des voitures diesel.

Aussi, pour une protection « efficace » de la qualité de l'air que nous respirons, c'est donc bien avec la France et les autorités françaises qu'il s'agirait de se coordonner et de travailler sur un plan d'action cohérent. Or, rien à ce sujet ne transparait dans ce communiqué et ce alors même que nous travaillons au niveau de l'agglomération dans bien d'autres domaines.

Ma question est donc la suivante :

Quelle est la concordance et la cohérence des plans d'actions de Genève et de la France voisine ?

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Le règlement sur la protection de l'air (RPAir; K 1 70.08), approuvé par le Conseil d'Etat dans sa nouvelle version le 22 février 2012, définit la stratégie de la protection de l'air pour le canton de Genève, énumère les outils à disposition pour atteindre les objectifs fixés en matière de qualité de l'air et institue un comité de pilotage de la protection de l'air qui assure la coordination des politiques sectorielles en lien avec la qualité de l'air.

Ce règlement constitue un outil de travail important pour l'administration genevoise, en particulier pour les services en charge d'appliquer la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) et l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair; RS 814.318.142.1). Il a donc comme premier objectif l'application des lois suisses sur la protection de l'air dans le canton de Genève.

Pendant, en termes de pollution de l'air, il est évident que les frontières politiques ne constituent pas une « barrière ». Les polluants émis de part et d'autres de celles-ci se diffusent à une échelle locale (par exemple pour les particules fines ou les oxydes d'azote), voire régionale ou nationale (par exemple pour l'ozone). Le bassin genevois représente un exemple typique de situation géographique où les sources de pollution et leurs impacts s'observent à l'échelle transfrontalière. La problématique de la qualité de l'air doit dès lors être considérée à l'échelle de toute l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Au vu de ce qui précède, les autorités genevoises et de France voisine se sont dotées depuis plusieurs années déjà d'un outil transfrontalier de surveillance et d'information de la qualité de l'air. Des collaborations étroites ont été établies entre le service de protection de l'air (SPAir), département de la sécurité, de la police et de l'environnement (DSPE) et l'association de l'Air de l'Ain et des Pays de Savoie (A-APS), rattachée depuis début 2012 à l'association régionale Air Rhône-Alpes.

Collaborations existantes

Ces collaborations transfrontalières portent notamment sur l'échange régulier d'informations sur la qualité de l'air (exemple : valeurs mesurées d'immissions), sur la concertation mutuelle en cas de déclenchement de mesures d'information ou d'alerte lors de pics de pollution (hiver : particules fines; été : ozone) ou encore sur des aspects techniques (modes de mesurage des immissions, modélisations de la pollution de l'air, etc.).

Deux projets méritent plus particulièrement d'être cités :

- le projet d'agglomération 2007 (PA) a fixé parmi ses objectifs majeurs en matière d'environnement la maîtrise des émissions et des concentrations de polluants (NO_x, PM10, ozone). Dans ce cadre, les services genevois, français et vaudois de la protection de l'air sont en train de finaliser un bilan présentant une harmonisation des cadastres des émissions polluantes, l'évolution des immissions au cours des cinq dernières années et un catalogue de mesures devant permettre l'amélioration de la qualité de l'air.
- depuis 2001, trois régions alpines de Suisse romande (Genève, Vaud et Valais), de France (Ain, Savoie et Haute-Savoie) et d'Italie (Vallée d'Aoste) ont posé les bases d'une coopération transfrontalière durable pour mieux comprendre l'atmosphère. Il s'agit du projet Transalp'Air, qui permet notamment de consulter sur Internet les données provenant d'une quarantaine de stations de mesures et de s'informer en ligne sur l'état de la qualité de l'air transfrontalier à l'échelle de la région.

Véhicules motorisés

Les véhicules automobiles contribuent à la pollution de l'air dans l'agglomération genevoise, notamment en son cœur.

A ce propos, il est vrai que le parc automobile français est composé majoritairement de véhicules fonctionnant au diesel (58%), qui représentent même 75% des nouvelles immatriculations, alors qu'en Suisse, ces chiffres se montent en 2011 respectivement à environ 20% et 30%. Toutefois, la France comme la Suisse appliquent depuis les années 1990 le système des normes EURO, fixant les valeurs limites des émissions des véhicules (notamment les particules fines et les oxydes d'azote). Les normes actuelles - EURO5 - sont très strictes et ne peuvent être respectées qu'avec l'équipement de filtres à particules (pour réduire les émissions de PM10). Cette règle s'adresse évidemment aux parcs automobiles des deux côtés de la frontière.

Dès lors, du point de vue de la qualité de l'air, des mesures visant spécifiquement les véhicules frontaliers ou leurs détenteurs ne se justifient pas. Il vaut mieux en effet cibler les comportements les plus polluants et proposer des alternatives à l'utilisation de transports individuels motorisés, indépendamment de leur provenance. Dans ce contexte, le Conseil d'Etat met en œuvre depuis plusieurs années une stratégie d'actions complémentaires touchant tous les véhicules et toutes les personnes vivant ou travaillant à Genève, ceci dans le cadre des plans de mesures d'assainissement de l'air successifs. Ces mesures concernent notamment la gestion des flux de trafic et

du stationnement, l'encouragement à la mobilité douce, la promotion de la méthode de conduite Eco-drive, le développement des transports collectifs et l'amélioration qualitative de leur parc de véhicules, ainsi que la construction de P+R à proximité de nœuds de transports publics.

Conclusion

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat confirme que, malgré les différences des réglementations, la coordination avec la France et les autorités françaises en matière de protection de l'air est effective depuis de nombreuses années, que ce soit au niveau technique (analyse de l'air), des transports (plans de mesures sectoriels) ou de la communication (en cas de pics de pollution).

Dans ce contexte, le projet d'agglomération représente une occasion unique de mettre en place une politique d'aménagement du territoire et de gestion de la mobilité cohérente au niveau de la région, qui permettra de limiter les émissions polluantes de manière efficace et durable.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
Pierre-François UNGER