

Date de dépôt : 26 mars 2019

Rapport

de la commission de l'environnement et de l'agriculture chargée d'étudier l'initiative populaire cantonale 169 « De l'air, moins de bruit. Préservons notre santé face à la pollution »

Rapport de M. Philippe Poget

- | | |
|--|--------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 11 mai 2018 |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, au plus tard le | 11 septembre 2018 |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 11 septembre 2018 |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 11 mai 2019 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 11 mai 2020 |

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission de l'environnement et de l'agriculture a étudié l'initiative 169 à l'occasion de cinq séances (10 janvier, 7 et 14 février, 7 et 14 mars 2019), sous la présidence de M^{me} Delphine Bachmann.

La commission a pu bénéficier de la présence du département du territoire (DT) représenté par M^{me} Karine Salibian Kolly et de M. Philippe Royer.

Les procès-verbaux ont été assurés par M^{mes} Virginie Moro (PV 15) et Maëlle Guitton (PV 12, 14, 16).

Que tous soient chaleureusement remerciés pour leur contribution au bon déroulement des travaux.

L'initiative a été présentée le **10 janvier 2019** par M^{me} Isabelle Pasquier, députée, représentante des initiants. Par la suite, la commission a procédé à sept auditions :

– **7 février 2019 :**

M. Antonio Hodgers, président du Conseil d'Etat, accompagné de M. Philippe Royer, directeur du SABRA, et de M. Christian Gorce, directeur des ponts et chaussées à l'office cantonal du génie civil ;

– **14 février 2019 :**

M. Jacques-André Romand, médecin cantonal ;

M. Nicolas Rufener, secrétaire général de la FMB, et M. Marc Rädler, secrétaire général adjoint de la FMB ;

– **7 mars 2019 :**

M^{me} Nathalie Hardyn, directrice département politique, CCIG ;

D^r Michel Matter, président de l'AMGe, et D^r Laurent Favre, pneumologue et membre de l'AMGe ;

– **14 mars 2019 :**

M. François Membrez, président de la section genevoise du TCS, et M. Patrick Schaub, président du groupe de travail « Eco-Action » du TCS ;

M. Derek Christie, membre du comité de l'ATE et chercheur en santé environnementale.

Introduction

Cette initiative populaire de rang législatif a été lancée le 30 octobre 2017 et déposée le 1^{er} mars 2018 munie de 6353 signatures.

Le Conseil d'Etat a constaté son aboutissement par un arrêté du 9 mai 2018, publié dans la Feuille d'avis officielle le 11 mai 2018.

Par arrêté du 5 septembre 2018, le Conseil d'Etat a validé l'IN 169, à l'exception de la troisième mesure de l'article 13A, alinéa 4, de l'initiative (limitation de vitesse à 80 km/h sur tout le canton), qui est contraire au droit fédéral. Cette mesure a été invalidée d'entente avec le comité d'initiative, étant donné la portée limitée de cette invalidation.

Dans son rapport du 5 septembre 2018, **le Conseil d'Etat a indiqué que l'initiative s'intègre dans sa politique publique en matière de protection de l'air et va dans le sens de ce qu'il prévoit de développer dans sa stratégie de protection contre le bruit. Il invite le Grand Conseil à accepter l'initiative 169.**

Audition des initiants, représentés par M^{me} Pasquier

M^{me} Pasquier indique que l'IN 169 vise à renforcer les mesures **pour préserver la santé de la population et l'environnement**, avec des mesures de prévention contre la pollution et le bruit. Elle commence par rappeler le contexte avant d'entrer dans le détail des trois articles de loi qui sont proposés.

Au **niveau international**, l'OMS indique qu'un décès sur six dans le monde serait lié à des problèmes de pollution au sens large, alors que par rapport à la pollution de l'air *stricto sensu*, on parle de 6,5 millions de décès par an, ce qui démontre bien l'importance de ce sujet.

Au **niveau du contexte global**, ce ne sont pas seulement des maladies respiratoires qui résultent des problèmes de pollution de l'air mais aussi des maladies cardiaques et des AVC. Il s'agit donc de problèmes de santé globaux avec des traçabilités difficiles à détecter.

En outre, on constate que certaines populations sont particulièrement fragiles face aux problèmes de pollution de l'air, à savoir les personnes âgées et les enfants.

Au **niveau de la Suisse**, l'Office fédéral de l'environnement a quantifié les dégâts causés par la pollution de l'air qui sont extrêmement importants : **3000 personnes qui décèdent chaque année pour des causes liées à la pollution de l'air**. Il chiffre à 20 000 jours d'hospitalisation par année.

Dans le rapport Environnement suisse 2018 qui vient d'être publié, le Conseil fédéral a indiqué que les coûts de la santé induits par la pollution atmosphérique sont évalués à un total de 6,5 milliards de francs par an.

En sus des problèmes de pollution de l'air, l'IN 169 cible la question de la protection contre le bruit. Une étude de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a chiffré à 2,6 milliards de francs les coûts externes causés par le bruit des transports. Le bruit a donc un impact à la fois sur la santé et sur la perte de valeur des lieux de vie. Dans cette étude, l'ARE mentionne également les coûts indirects liés aux dommages sur les bâtiments, aux pertes de récoltes dans le domaine de l'agriculture, aux dommages sur les forêts et à l'impact sur la biodiversité.

A propos de Genève, M^{me} Pasquier mentionne le fait que 40% de la population est exposée à des valeurs de pollution excessive et que 60% de la population souffre d'un excès de bruit. En définitive, c'est quasiment la moitié de la population qui souffre de ces atteintes.

Par rapport à la qualité de l'air, elle lit le texte introductif qui se trouve sur la page dédiée à la qualité de l'air du site de l'Etat de Genève. « A Genève, depuis plusieurs décennies, la qualité de l'air n'est pas satisfaisante : certains polluants connaissent périodiquement des concentrations qui dépassent les valeurs limites prescrites par la loi et peuvent porter atteinte à la santé de la population ». Le cadre est donc indiscutable en matière de problèmes liés à la qualité de l'air au niveau international et au niveau local.

L'IN 169 commence par demander le respect des normes légales en vigueur. Elle établit donc des propositions de lutte à la source pour agir en profondeur sur le problème, de luttes périodiques pour agir en cas de pics de pollution et elle fixe un échéancier qui donne des étapes pour parvenir au respect des exigences fédérales.

Cette initiative modifie la loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement avec trois articles :

- **L'article 7** traite des moyens d'information à disposition du public : l'initiative introduit un alinéa 2 qui demande de renforcer l'information faite à la population concernant les niveaux de pollution dans les différents lieux, de travail, d'habitat et de loisirs. L'impact du taux de pollution va varier en fonction des activités exercées.

Elle mentionne qu'un médecin urgentiste de la vallée de l'Arve a expliqué que dans la région de Chamonix, les enfants ne sortent plus dans les cours de récréation lors de pics de pollution. C'est dans ce sens-là que connaître les degrés de pollution est important.

Il faut donc communiquer sur les risques encourus en fonction des degrés de pollution avec une information assez détaillée. A l'heure actuelle, il existe des informations émanant de quatre stations de mesure, une en milieu rural, deux en milieu suburbain et une en milieu urbain, mais ce sont des informations qui restent assez grossières. Les initiants demandent plus d'information afin de responsabiliser la population.

- **L'article 13A** (nouveau) qui vise une amélioration de la qualité de l'air, à travers des plans d'assainissement. Cet article 13A fixe des objectifs chiffrés pour que d'ici 2030 le respect des lois fédérales soit atteint, avec l'instauration de paliers progressifs pour 2020 et 2025 donnés comme échéancier. Cet objectif est d'ailleurs assez proche de ce qui est prévu dans la stratégie cantonale de l'air pour 2030.

Cet article 13A propose aussi de compléter les mesures d'assainissement proposées, ce qui touche plusieurs points : favoriser la mobilité respectueuse, faciliter l'installation de systèmes de chauffage plus efficaces et agir à la source sur les émissions des chantiers, de l'industrie ou encore de l'aéroport.

Elle explique que différents textes de politiques publiques sont cités afin de donner le moyen à l'Etat d'agir lorsque des plans de politiques publiques sont mis en place et de davantage prendre en compte ces questions de pollution de l'air.

Finalement le dernier point concerne les mesures urgentes. Quatre mesures concrètes sont proposées et demandent de réagir plus vite. Elle rappelle que les Verts se sont déjà prononcés en adoptant le PL 12196 du Conseil d'Etat lors de la session de novembre et qu'une partie de ces points sont déjà réglés.

- **L'article 15A** (nouveau) vise à renforcer la question de la protection contre le bruit. L'article 15 actuel s'intitule « degrés de sensibilité au bruit » et parle uniquement du fait de prendre en compte les questions de sensibilité du bruit dans les plans d'affectation. Les initiants demandent davantage d'instruments mis en place afin que le Conseil d'Etat puisse agir avec un ancrage légal. En outre, M^{me} Pasquier rappelle que le Conseil d'Etat a la possibilité de mettre en place des mesures structurelles à la source des nuisances pour mieux faire respecter les valeurs d'immission au niveau des véhicules, des chantiers, des infrastructures et de l'industrie.

Discussion au sein de la commission

Une députée socialiste remarque que la France interdit aux enfants de sortir dans les préaux lors de pics de pollution alors qu'en Suisse on leur fait faire des balades. Elle mentionne que des allergologues auraient alerté il y a deux ou trois ans le département de la santé à propos de l'état de l'air à Genève. M^{me} Pasquier suggère d'auditionner le département et le médecin cantonal sur les questions de santé pour obtenir une réponse à ce sujet.

M^{me} Salibian Kolly explique que, lorsque le Conseil d'Etat a préparé le PL 12196 sur les mesures à prendre en cas de pic de pollution, il a travaillé étroitement avec le médecin cantonal qui dispose des mêmes chiffres que ceux cités par M^{me} Pasquier. Elle considère néanmoins qu'il serait bien d'auditionner le médecin cantonal.

Un député EAG indique que sur le fond il est tout à fait d'accord avec l'ampleur du problème. Il ajoute qu'il s'agit d'un problème inégalement réparti en fonction des classes sociales puisque ce sont souvent les bas revenus qui vivent à côté des grandes artères routières qui sont des lieux très bruyants. Il explique d'ailleurs qu'il y a des études qui ont montré que l'impact de la pollution de l'air était différent en fonction des revenus.

Il souligne ensuite un des aspects forts de cette IN 169, à savoir les mesures prises en cas de dépassement des pics de pollution. Il considère cependant que le vote des Verts en plénière par rapport au PL 12196 est contradictoire avec l'initiative, notamment en ce qui concerne la gratuité des transports publics. Il remarque en effet qu'il est question dans cette initiative de transports publics gratuits dès que les normes sont dépassées pendant 24 heures.

M^{me} Pasquier répond que le chevauchement entre ces deux textes législatifs est un des points qui doit encore être éclairci. Elle rappelle par ailleurs que le PL 12196 n'est pas encore entré en vigueur et qu'il faudra donc travailler sur la compatibilité entre ces deux textes.

Une députée PLR demande si les valeurs limites indiquées à l'alinéa 4 sont les mêmes que les valeurs fixées par le droit fédéral. Elle remarque que les choses sont assez compliquées car il ne s'agit pas des mêmes références. Elle demande comment les initiants ont fixé ces limites et comment elles s'articulent avec le droit fédéral.

M^{me} Pasquier répond qu'il s'agit de s'ancrer dans la mise en œuvre de la loi fédérale. Elle explique que les initiants proposent de nouvelles mesures mais qu'ils demandent le respect des taux au niveau fédéral. Les seuils sont les mêmes, sauf pour l'ozone, où une valeur moins stricte a été retenue (180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ au lieu de 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Une députée PLR remarque, par rapport à la protection contre le bruit, que les mesures de l'alinéa 2 visent surtout les véhicules. Ayant vécu à différents endroits de Genève assez bruyants, elle a constaté que les bruits engendrés par les cris et les sorties des bars étaient plus gênants que les bruits routiers. Elle demande pourquoi tout est orienté sur la motorisation des véhicules et pas sur les autres bruits qui pourraient aussi nuire à la santé et au sommeil des citoyens.

M^{me} Pasquier répond qu'ils se sont ciblés sur les politiques publiques en lien avec la loi sur la protection de l'environnement. Elle rappelle qu'il y a déjà des mesures qui sont prises par rapport à l'occupation des préaux et que la question des bars est régie par d'autres législations. Elle explique que l'initiative s'inscrit dans le cadre de la protection de l'environnement et que c'est pour cela qu'ils ont pris en compte les sources de bruit qui sont en lien avec cela.

Une députée PLR demande si cela signifie que la LPE ne prend pas du tout en compte les bruits des établissements publics.

M^{me} Salibian Kolly répond que ce sont plutôt des problèmes de police et de voisinage.

La députée PLR pensait que le bruit d'utilisation de l'espace public était aussi concerné par l'ordonnance contre le bruit.

M^{me} Salibian Kolly explique que, depuis le début de cette législature, ils ont engagé une réflexion et qu'ils vont élaborer une stratégie sur le bruit. Elle explique qu'un des volets concerne les établissements publics puisqu'ils posent pas mal de problèmes liés au bruit. Elle indique par ailleurs qu'ils travaillent avec le service du commerce et les communes qui ont aussi des compétences en matière de débit de boissons et d'événements ponctuels.

La députée PLR demande si cette stratégie va aussi concerner les parcs et les autres établissements publics qui peuvent être utilisés la nuit.

M^{me} Salibian Kolly acquiesce.

Une députée PLR lit l'article 13A alinéa 3 qui prévoit que « lorsque les mesures prises ne permettent pas d'atteindre le respect des valeurs limites d'immission, le Conseil d'Etat définit et met en œuvre, dans un délai de 6 mois, des mesures supplémentaires, en recourant notamment à la limitation de l'utilisation de certaines installations, dans le respect du droit fédéral ».

Elle demande quelle est la différence entre des mesures supplémentaires et des mesures urgentes qui seraient déclenchées selon une évaluation nouvelle, étant donné que les seuils de déclenchement sont différents d'aujourd'hui. En vertu des nouvelles dispositions décrites à l'alinéa 4, elle demande également

combien de fois des mesures urgentes auraient dû être déclenchées au regard de ce qui a été mesuré jusqu'ici.

M^{me} Pasquier indique que la différence entre les mesures d'assainissement et les mesures urgentes, c'est la temporalité. Lorsque des mesures urgentes sont prises, c'est parce qu'il y a une situation d'urgence alors que les mesures d'assainissement visent à avoir une limite à la source afin d'éviter d'arriver à des situations d'urgence.

Elle explique qu'on a régulièrement des pics de pollution, mais que si on agit seulement au niveau de ces pics on ne peut pas lutter à la source contre le problème. C'est donc pour cela que les mesures d'assainissement prévoient qu'il faut avoir des plans. Il s'agit également d'évaluer si ces plans et les mesures qui sont prises fonctionnent, d'où l'idée de faire le point au bout de 6 mois.

Un député MCG indique qu'il a l'impression que cette initiative fait doublon avec la loi 12196 d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement votée en novembre au Grand Conseil.

M^{me} Pasquier répond que le PL 12196 ne concerne qu'une partie de l'initiative. Cette initiative comprend d'autres points importants comme la protection contre le bruit et les mesures d'assainissement qui ne sont absolument pas couverts par le PL 12196 qui concerne uniquement les mesures d'urgence, à savoir l'alinéa 4 de l'article 13A de l'initiative.

Un député Ve précise que le PL concerne seulement des mesures urgentes et des mesures sur la circulation alors que l'initiative est beaucoup plus large puisqu'elle concerne toutes les installations qui seraient source d'émissions polluantes.

Un député MCG demande si l'initiative est plus contraignante que les normes fédérales.

Un député Ve répond que les seuils de déclenchement ont été fixés de manière plus contraignante mais que les valeurs limites ne sont pas plus sévères que la législation fédérale.

Un député MCG remarque que cela ne concernerait que le canton de Genève alors qu'on a beaucoup de frontières avec le pays voisin.

Un député Ve répond que des coordinations avec le Grand Genève seront nécessaires.

Audition de M. Philippe Royer, directeur du SABRA à l'office cantonal de l'environnement, département du territoire, et de M. Christian Gorce, directeur des ponts et chaussées à l'office cantonal du génie civil (autorité d'exécution en matière d'assainissement des routes), en présence de M. Antonio Hodgers, président du Conseil d'Etat

M. Hodgers déclare que le Conseil d'Etat soutient largement ce texte, car il va dans le sens de l'orientation que le gouvernement tend à donner sur les thématiques de protection de l'air et de protection contre le bruit. **Il remarque que ce sont des thématiques qui montent en intensité dans la population parce que notre société évolue, notre ville se densifie et que par conséquent il y a une zone de tension entre cette évolution et la question de la qualité de vie, la qualité de l'environnement et la santé.** Il rappelle par ailleurs que les enjeux de pollution de l'air et d'émission de bruit sont des enjeux qui atteignent dans leur santé des parts très importantes de la population.

Il souligne le fait que cette initiative va dans le bon sens, car elle met en exergue des éléments qui conviennent au gouvernement. Il déclare qu'il y a toutefois un élément de l'initiative qui est problématique, celui de la limitation de vitesse sur les autoroutes, puisqu'il s'agit d'une compétence fédérale. **Ce point a d'ailleurs été invalidé et la mesure supprimée du texte.**

Il termine en déclarant que l'idée aujourd'hui est de présenter le cadre d'action dans lequel l'Etat évolue et la manière dont les questions de protection de l'air et d'évaluation du bruit se font.

M. Royer remarque qu'il y a trois thèmes dans cette initiative : la protection de l'air, les mesures d'urgence en cas de pics de pollution et la protection contre le bruit. Il rappelle par ailleurs qu'il s'agit d'une proposition de modification de la loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement qui vise à introduire des objectifs chiffrés et graduels dans le temps afin d'améliorer la qualité de l'air. Il remarque qu'il y a également une stratégie similaire pour la question de l'air et du bruit puisqu'il s'agit de respecter les valeurs limites légales ou de mettre en place des mesures restrictives sur l'utilisation des installations génératrices de polluants ou de bruit.

En ce qui concerne le premier point (**protection de l'air**), le dispositif cantonal de protection de l'air est articulé autour de quatre points majeurs : d'abord la surveillance de la qualité de l'air, c'est-à-dire le suivi au quotidien, 365 jours par an et 24h/24 ; en deuxième, les mesures d'urgence en cas de pics de pollution, à savoir les mesures prises lorsque les valeurs limites sont dépassées ponctuellement ; le troisième a trait aux mesures d'ordre stratégique et d'assainissement, c'est-à-dire aux moyens à long terme qui visent à réduire

la charge de polluants de l'environnement. Ces mesures sont les seules qui sont aptes à baisser de manière durable et pérenne les concentrations de polluants et donc à améliorer la qualité de l'air. Finalement, le dernier point concerne la collaboration transfrontalière.

Pour surveiller la qualité de l'air, le canton s'est doté de quatre stations fixes de mesure. A côté de cela, il existe aussi un réseau de 70 capteurs pour le dioxyde d'azote et un réseau de capteurs sur les retombées de poussières. Ils analysent systématiquement neuf polluants et développent une communication en temps réel parfaitement transparente de ces informations sur le site internet de l'Etat mais aussi sur l'application airCheck et MétéoSuisse.

L'initiative propose d'augmenter la couverture et l'information en chaque point du territoire. Cela représenterait environ 60 stations supplémentaires et il n'est pas possible d'augmenter de façon démesurée le nombre de stations puisqu'une station coûte environ 250 000 F à l'achat, plus les coûts d'entretien, de maintenance et de personnel. La proposition qui est faite et qui est défendue par le Conseil d'Etat en la matière vise donc plutôt à s'orienter vers des outils informatiques calés sur les points de mesure existants afin d'avoir une information en chaque point du territoire de façon géoréférencée sur la qualité de l'air. Il s'agit d'une proposition alternative par rapport à ce qui est sous-tendu dans l'initiative pour renseigner uniformément la population sur l'état de la qualité de l'air en temps réel.

Concernant la protection de l'air, il explique qu'ils ont organisé les travaux autour de deux outils principaux : la **Stratégie de protection de l'air** et le **Plan de mesures OPair**. La Stratégie de protection de l'air a une logique temporelle et territoriale plus étendue et vise à donner les grands axes pour instaurer des mesures pérennes. Le Plan de mesures OPair, quant à lui, est un peu le bras armé de cette stratégie. Il se renouvelle tous les cinq ans et il détaille des mesures concrètes d'assainissement. Il précise que ces deux documents sont relativement récents puisque la Stratégie de protection de l'air a été adoptée par le Conseil d'Etat le 16 décembre 2015 et que le Plan de mesures date du 17 janvier 2018.

Les deux premiers objectifs de la Stratégie de protection de l'air visent le respect du cadre légal alors que le 3^e objectif est un objectif chiffré. On retrouve donc cette demande de l'initiative qui est d'avoir des objectifs chiffrés sur les polluants. Il explique que cette stratégie a été travaillée au sein d'un comité de pilotage Air qui regroupe l'ensemble des politiques publiques impliquées. Il souligne le fait qu'il y a donc déjà eu un travail transversal de coordination qui a été fait pour élaborer ce document.

Il indique ensuite que la stratégie comprend cinq axes dont trois axes ciblés et deux axes transversaux. Il explique que les trois premiers axes ciblent des polluants ou une source principale comme le trafic routier, les chauffages et les émissions industrielles et artisanales. Les axes transversaux concernent les mesures transfrontalières et intercantionales ainsi que des actions un peu plus générales sur les effets de la santé, la pollution de l'air intérieur et le dialogue avec la Confédération. Il rappelle à ce propos qu'une partie de la compétence se situe au niveau de la Confédération, notamment en ce qui concerne l'aviation.

Il souligne le fait que la mise en œuvre des mesures concrètes ne date pas d'hier puisque les plans de mesures ont débuté dans les années 90 et qu'ils se sont succédé jusqu'à aujourd'hui. Il y a donc une certaine habitude à mettre en place des plans de mesures et à œuvrer à l'assainissement de l'air dans le canton de Genève. Il précise que le dernier plan de mesures est tout récent, car il couvre la période 2018-2023. Il a pour objectif de lutter contre les polluants atmosphériques et met l'accent sur les particules fines puisqu'il s'agit d'un problème de santé publique. Il explique que ce plan a pour but d'assainir les zones du canton où la qualité de l'air est la moins bonne. Pour se faire il définit 15 mesures dont les principaux thèmes sont les suivants : la mobilité, le chauffage, l'industrie et l'artisanat, et les autres mesures comme les demandes à la Confédération, l'aéroport, les mesures de santé et la coopération transfrontalière. Il insiste donc sur le fait qu'il y a déjà un certain nombre de mesures qui sont en place et qui sont dans l'esprit de l'initiative.

Un des autres thèmes qui est fortement porté et qui a tout son sens dans le cadre de l'initiative est celui du déploiement de l'électromobilité, car il améliore localement la qualité de l'air et la qualité sonore en milieu urbain. Il explique que, depuis juin 2017, un signal fort a été donné par le Conseil d'Etat grâce à sa stratégie d'électromobilité 2030 qui vise à développer l'infrastructure de recharge et à donner des mesures d'incitation pour la population à l'acte d'achat d'un véhicule électrique en remplacement d'un véhicule thermique.

Concernant la coopération transfrontalière, il explique qu'elle est fortement active depuis 2013 avec deux programmes qui mobilisent des fonds européens et qui sont co-construits avec les partenaires français. Le premier programme (G²AME) concerne la construction d'un outil pour modéliser les immissions afin d'identifier les sources polluantes au niveau du Grand Genève. Le deuxième programme (Pact'Air) est un plan d'actions transfrontalier en faveur d'une amélioration de la qualité de l'air. Il explique qu'il s'agit d'un ensemble de mesures orientées sur le transfrontalier qui visent à améliorer la qualité de l'air et qui se terminent en juin de cette année.

Il explique qu'il y a des résultats positifs à mettre en avant et qu'il y a eu des progrès notables et visibles au cours de ces dernières années. Pour le **dioxyde d'azote** par exemple, il y a eu une réduction significative pour l'année 2017 (cf. annexe 1, p. 16). Il indique qu'il n'y a pas encore de chiffres consolidés pour l'année 2018, mais que, d'après les premiers résultats, la situation va être également bonne.

Il montre ensuite un autre schéma (cf. annexe 1, p. 17) qui illustre l'évolution annuelle des immissions de dioxyde d'azote selon différents secteurs (urbain, suburbain et rural). Il mentionne une amélioration et le constat que les secteurs suburbains et ruraux respectent la valeur limite annuelle symbolisée par le trait noir. Le seul secteur qui pose encore des difficultés est le secteur urbain qui se situe au-dessus des valeurs limites et dans lequel il faut encore travailler.

Concernant les PM10, ces dernières années montrent un résultat plutôt très encourageant (cf. annexe 1, p. 18) puisque la norme OPair annuelle a été respectée pour la seconde année consécutive. Par contre, il y a eu quelques dépassements de la norme OPair journalière en 2017 et en 2018. Il reste donc encore des progrès à faire pour respecter complètement le cadre légal, mais à la lecture des courbes on peut dire que la tendance est bonne et que l'amélioration est notable.

Les choses sont plus compliquées pour **l'ozone**, car il s'agit d'un polluant secondaire, ce qui signifie qu'il n'y a pas de source à laquelle s'attaquer. Il se forme sur la base des composants volatiles et des oxydes d'azote et se crée par réaction chimique dans l'atmosphère grâce au soleil. Avec des étés très chauds comme on a vécu ces dernières années, il y a eu beaucoup de dépassements de la valeur limite alors qu'un seul dépassement est autorisé dans le cadre légal. Il reste donc des progrès à faire en la matière.

Pour conclure ce point, il déclare que l'aspect de la surveillance et de l'information au public est déjà largement en place. Le réseau de mesures actuelles va s'étendre avec une 5^e station de mesure qui verra le jour à la fin de cette année. Il y a également une orientation vers des outils informatiques pour couvrir tout le territoire qui sera mise en place. Les objectifs chiffrés de réduction de la pollution de l'air existent et sont inscrits dans la Stratégie de protection de l'air qui vise le respect des valeurs limites. Les résultats sont positifs pour l'instant, il y a encore du travail à faire sur l'ozone mais l'objectif est clairement fixé. Quant aux plans de mesures avec des mesures concrètes pour réduire de façon pérenne les immissions, il rappelle que les plans de mesures se succèdent et qu'ils portent leurs fruits. En ce qui concerne la limitation de certaines installations dans un délai de six mois en cas de

non-respect des valeurs limites, il souligne le fait que ce délai est assez court et qu'il sera difficilement respecté.

Le **dispositif d'urgence en cas de pics de pollution** existe déjà, articulé autour de trois niveaux : la prévention, l'incitation et l'intervention. Il y a différents seuils de déclenchement et un certain nombre de mesures sont prises comme la limitation de la vitesse sur l'autoroute de contournement, le tarif réduit Unireso, d'autres interdictions et la circulation alternée obligatoire.

Ce dispositif actuel est en train d'évoluer puisque le 23 novembre 2018 a été votée la loi 12196 visant à modifier la LaLPE qui pose les bases d'un nouveau dispositif. Ce nouveau dispositif met en place trois niveaux d'alerte avec des mesures de circulation différenciée graduelle et d'autres mesures comme le 80 km/h sur l'autoroute de contournement au niveau d'alerte 1, la gratuité Unireso au niveau d'alerte 2, l'interdiction des feux en plein air et de confort au niveau d'alerte 3. Donc pour être clair, toutes les mesures qui sont demandées dans l'initiative ont déjà été intégrées dans la loi 12196.

Il souligne le fait que la loi 12196 prévoit la gratuité des transports Unireso au second niveau d'alerte alors que l'initiative demande la gratuité dès le premier seuil de déclenchement. On a donc une contradiction sur les niveaux de déclenchement entre l'initiative et la loi déjà votée. Il explique qu'un des arguments pour déclencher la gratuité des transports en commun au deuxième niveau seulement est celui du coût puisqu'il s'élève à 156 000 F par jour.

Concernant la **protection contre le bruit**, il remarque que le périmètre de l'initiative concerne essentiellement la question des travaux sur la voirie, les chantiers, la motorisation des véhicules et l'industrie. Il ajoute qu'en cas de non-respect, il y a une volonté de mettre en œuvre des mesures supplémentaires sur le contrôle des véhicules bruyants et la limitation de l'utilisation de certaines installations, dans le respect du droit fédéral.

Il rappelle en outre qu'un Plan de mesures de l'assainissement du bruit routier existe déjà étant donné que c'est la source numéro un de bruit. Le Conseil d'Etat a très rapidement mis en place un plan de mesures sur ce sujet-là avec des mesures opérationnelles et des mesures stratégiques de type contrôles de police sur le comportement et l'état des véhicules et campagnes de sensibilisation. Par ailleurs la Stratégie cantonale de l'électromobilité 2030 a un rôle important à jouer dans le bruit. Finalement, la Stratégie cantonale de protection contre le bruit en cours d'élaboration vise à combler un manque puisqu'il n'existait pas encore de document fixant les grands axes de lutte en matière de protection contre le bruit au niveau cantonal. Ce document se fait en collaboration avec la commission cantonale de protection contre le bruit et a pour but de décliner au niveau cantonal le Plan national de mesures de lutte

contre les nuisances sonores (Plan fédéral édicté en juin 2017 qui concerne toutes les sources de bruit).

En résumé, la future Stratégie de protection contre le bruit va inclure les thèmes portés par l'initiative et notamment le volet comportemental sur les aspects de contrôle des véhicules bruyants et les établissements publics. Par ailleurs, l'actuel Plan de mesures sur l'assainissement routier donne déjà le périmètre et l'ensemble des axes à assainir sur le canton, y compris les communes. Concernant la limitation de l'utilisation de certaines installations dans un délai de six mois, il explique, tout comme pour la protection de l'air, que ce délai de six mois est un peu court et qu'il ne sera pas facile de le respecter. Finalement la stratégie proposera des mesures pour respecter les valeurs limites du bruit à l'échelle du canton.

La présentation de M. Royer est annexée.

M. Gorce fait un point de situation sur l'assainissement du bruit des routes au niveau cantonal et communal.

Le processus **d'assainissement du bruit routier** s'inscrit dans la LPE et dans l'OPB. Les routes qui contribuent de manière notable au dépassement des valeurs limites d'immission doivent être assainies dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et dans la mesure où c'est économiquement supportable, de telle façon que les valeurs limites d'immission ne soient plus dépassées. Cela nécessite des allègements qui sont prévus dans l'OPB. C'est notamment le cas lorsqu'il y a des dérogations dans le domaine de la protection des sites, de la nature, du paysage, de la sécurité de la circulation et de l'exploitation.

L'OPB demande à ce qu'on commence par réduire le bruit à la source. Cela se fait notamment par le biais de mesures sur les voitures, de mesures sur les comportements des véhicules, par la pose de revêtements phonoabsorbants et par la baisse de la vitesse si cela est possible en fonction des critères d'exploitation du réseau.

Si ces mesures sont insuffisantes pour lutter contre le bruit alors il est possible de mettre en place des dispositifs pour empêcher que le bruit se déplace entre la source et le récepteur grâce à des parois ou des buttes antibruit. Ces aménagements sont plus faciles à réaliser dans des milieux ouverts, ils sont donc quasiment impossibles à réaliser en centre-ville où les routes sont étroites et les bâtiments plus hauts.

Lorsque les valeurs limites d'immission ne sont pas respectées, il y a la possibilité de demander des allègements. Si ces allègements entrent en force et que les valeurs sont très élevées et atteignent les valeurs d'alarme alors les propriétaires des bâtiments, qui sont soumis à ces valeurs d'alarme, ont

l'obligation d'insonoriser leurs bâtiments et donc de changer les fenêtres. Il insiste sur le fait que c'est le propriétaire qui a l'obligation de changer ses fenêtres mais que c'est le propriétaire de la route qui finance la réalisation de ce changement. Contrairement à ce que l'on peut souvent entendre, les fenêtres antibruit ne permettent pas d'assainir une route et il s'agit donc d'un dispositif qui intervient en dernier recours.

Il présente un exemple pour illustrer ce processus d'étude (cf. annexe 2, p. 5). Sur cet exemple, on voit que le niveau de bruit l'année N est de 69 décibels et qu'il dépasse les valeurs limites d'immission fixées à 60 décibels, d'où la nécessité d'assainir la route. Il précise qu'on regarde toujours pour l'avenir quel sera le niveau de bruit (horizon N+20). Dans notre exemple on aurait 70 décibels l'année N+20. C'est ensuite sur cette valeur de dépassement entre les 60 décibels et les 70 décibels qu'ils étudient les mesures d'assainissement qui peuvent être mises en œuvre.

Dans un premier temps, il s'agit de mettre en place du revêtement phonoabsorbant, de prévoir une baisse de vitesse ou d'autres mesures de modération sur la chaussée. Dans cet exemple, on peut voir que ces mesures ont été prises et qu'elles ont permis de diminuer de 4 décibels le bruit.

Cependant, comme on reste toujours au-dessus des valeurs limites d'immission, il s'agit d'étudier la possibilité de réaliser des mesures sur le chemin de propagation du bruit. Dans le cas présent, comme il s'agit d'un secteur qui se situe en campagne, il est possible de mettre en place une paroi antibruit afin de faire réduire de 4 décibels le bruit.

Pour finir, comme on est toujours au-dessus des valeurs limites d'immission mais qu'il n'y a plus de mesures constructives possibles qui permettraient d'être prises en supplément pour lutter contre le bruit, il est alors possible de demander des allègements. On pourrait par exemple se retrouver avec une autorisation de dépasser les valeurs limites d'immission et on donnerait un allègement pour la valeur de dépassement.

Dans le cas présent, puisque le bruit n'atteint pas les valeurs d'alarme, le propriétaire n'a pas l'obligation de changer ses fenêtres.

Concernant la **planification des études des projets d'assainissement**, il y avait, au 31 mars 2018, 32 études d'assainissement terminées, 31 encore en cours de réalisation et 7 qui étaient à lancer sur les 70 études conduites par le canton. Aujourd'hui, les études sont en cours pour ces 7 dernières et la totalité des études seront terminées entre 2018 et 2021.

Au niveau des autres mesures de protection, il y avait trois murs antibruit qui restaient à réaliser sur le canton en 2018, entre-temps tous réalisés.

En ce qui concerne l'insonorisation des bâtiments, il rappelle qu'il s'agit d'une obligation des propriétaires et que c'est seulement lorsque tout le processus d'étude est terminé avec les allègements qui sont en force qu'on peut mettre en demeure le propriétaire de changer ses fenêtres.

Concernant les revêtements phonoabsorbants, il reste 20 km de revêtement à poser sur l'ensemble du canton qui seront posés entre 2018 et 2024. Les derniers kilomètres qui subsistent sont coordonnés avec les mesures d'aménagement, notamment les mesures du projet d'agglomération.

Pour rappel, il n'y a pas besoin d'autorisation de construire pour la pose de revêtement phonoabsorbant, mais les conditions météorologiques sont une contrainte, puisqu'il n'est pas possible de poser ce genre de revêtement en hiver ni lorsqu'il pleut. Ils sont aussi tenus par le trafic routier puisque ce sont des mesures qui mobilisent les voies de circulation et doivent également coordonner la pose de ces revêtements phonoabsorbants en fonction des autres chantiers réalisés et des charges de trafic.

La fréquence de renouvellement des revêtements phonoabsorbants est un peu plus élevée que pour les revêtements standard et il va falloir renouveler les revêtements anciens posés dans les années 1990.

En termes de **planification des travaux** sur les revêtements phonoabsorbants, il indique que sur les 140 km de routes cantonales qui doivent être assainies, 130 km nécessitent la pose d'un revêtement phonoabsorbant. Au 31 mars 2018, 83% de ces revêtements étaient posés, soit 110 km. En 2018, 4,2 km devaient être posés mais seuls 2,5 km l'ont été. Les travaux ont été interrompus pour des questions de météo pour le 1,7 km qui restait à poser à Céligny. Tous les travaux préparatoires ont été faits, la couche de fond est posée et il ne reste que la couche de finition qui sera posée l'année prochaine.

Il montre ensuite une carte de l'ensemble des routes cantonales (cf. annexe 2, p. 9) avec les tronçons qui bénéficient d'un revêtement phonoabsorbant (en vert) et les tronçons qui doivent encore être posés au cours des années 2018 à 2024 (en rouge). Il précise que, pour les tronçons qui bénéficient déjà d'un revêtement phonoabsorbant, certains sont d'ancienne génération et qu'ils vont donc devoir être renouvelés. Il précise qu'ils le seront grâce au prochain crédit de renouvellement du génie civil.

Au niveau des **études et des travaux** qui doivent être entrepris **par les communes**, 21 communes sur 45 sont concernées par l'assainissement du bruit routier, ce qui représente environ 171 km de routes. Une grande partie se situe en ville de Genève puisqu'il y a 68 km qui sont en dépassement de jour et 82 km qui sont en dépassement de nuit. Le Conseil d'Etat, dans son rôle

d'autorité de surveillance, a rappelé leurs obligations aux communes en matière d'assainissement à travers des lettres.

Il montre pour finir un tableau qui illustre l'état d'avancement des études et des travaux au sein des communes (cf. annexe 2, p. 11). Ce tableau a été établi à partir des données reçues chaque année et calculé en fonction des pourcentages communiqués par les communes. Il faut prendre ces résultats avec certaines précautions, car il y a des variations dans les informations communiquées. Il faut aussi relativiser ces chiffres puisque certaines communes ont un périmètre à assainir très modeste. On ne peut par exemple pas comparer l'effort fait par la commune de Perly-Certoux (une seule route à assainir) avec la Ville de Genève qui a dû assainir beaucoup plus de tronçons routiers. Ce tableau est donc indicatif de l'effort qui a été fait.

On trouve des informations sur la pose de revêtements phonoabsorbants sur le site de l'office cantonal du génie civil, avec une cartographie qui reprend l'ensemble des routes qui doivent être assainies. Depuis un an, cette cartographie est complétée avec les données fournies par les communes, ce qui donne une indication précise des tronçons qui doivent être assainis et du travail qui subsiste encore.

La présentation de M. Gorce est annexée.

Discussion de la commission

Une députée S demande, concernant le passage de 50% à 100% de gratuité, s'ils peuvent évaluer le gain qui va être fait au niveau des émissions polluantes.

M. Royer répond que c'est quasiment impossible à évaluer parce il n'existe pas d'information sur la quantité de gens qui vont se reporter sur les transports publics grâce à la gratuité. Il explique que même les spécialistes des transports n'arrivent pas à prédire le taux de report sur les transports en commun. C'est seulement l'expérience qui pourra dire si cela fonctionne bien ou pas. Il rappelle par ailleurs que l'expérience en la matière a été très courte puisqu'il y a eu un seul déclenchement de la mesure de semi-gratuité donc du demi-tarif intégral pour tout le monde. Il explique que les chiffres ont montré que ça n'avait pas bien marché. Il précise qu'il s'agissait d'une période spéciale puisqu'il y avait la Lake Parade au même moment. Les conditions n'étaient donc pas comparables à une période standard d'utilisation des transports en commun. Il faudra mettre en place un indicateur sur l'utilisation des routes et des transports en commun pour évaluer cela mais il est impossible de prédire le gain pour le moment.

Une députée S remarque qu'une stratégie d'information serait utile, car souvent les gens ne sont pas au courant de toutes les mesures prises.

Elle demande, par rapport à l'assainissement des routes, si une fois qu'on est arrivé au stade d'assainissement de la route plus rien n'est fait.

M. Gorce répond que la législation fédérale prévoit qu'il ne faut pas prendre de mesures économiquement disproportionnées, car l'idée est de ne pas dépenser de l'argent public de manière surabondante pour protéger une seule personne. Il s'agit de prendre des mesures équilibrées et efficaces mais qui ne sont pas excessives. Typiquement, si on décidait par exemple de fermer une route pour l'assainir alors le trafic se reporterait sur d'autres infrastructures voisines et puis ce serait d'autres habitants qui subiraient les nuisances. Sans une analyse globale, cette mesure serait excessive et disproportionnée par rapport à l'objectif.

M. Gorce précise que plus les nuisances sont élevées et plus on se dirige vers le centre-ville alors plus c'est le cas, parce que les bâtiments sont plus proches des infrastructures et parce que le trafic est plus élevé. On peut dire que plus on se rapproche des milieux urbains plus on a des dépassements qui sont élevés. Il explique que ces nuisances peuvent être réduites par certaines mesures mais pas suffisamment pour les réduire en dessous des valeurs d'immission.

Il revient sur le schéma page 5 de l'annexe 2. Il explique que la baisse de bruit entre les 70 décibels et les 66 décibels était par exemple due à un revêtement phonoabsorbant et à une baisse de vitesse. Il précise que ce chiffre de 4 décibels n'a pas été pris par hasard parce qu'il correspond assez bien à ce qu'on peut retrouver dans les projets d'assainissement (3 décibels environ pour le revêtement phonoabsorbant et 1 décibel environ pour la baisse ou la modération de vitesse). Il explique que cette manière de faire est juste dans le processus, parce qu'on regarde l'efficacité du revêtement après 20 ans, mais que dans les faits il y a plutôt une efficacité de 8 à 9 décibels au moment où on pose le revêtement. Il explique que cette valeur de 8 à 9 décibels se réduit ensuite dans le temps jusqu'à atteindre une performance de 3 décibels. C'est à ce moment-là où il faut changer le revêtement pour revenir à une performance de 8 à 9 décibels.

Le modèle technique et juridique proposé par l'Office fédéral de l'environnement prévoit de calculer l'assainissement à l'horizon de 20 ans ce qui ne permet pas de tenir compte du fait que le revêtement a une performance plus élevée et que tout au long de son vieillissement il protège de manière plus efficace le citoyen que les chiffres indiqués. Il s'agit donc d'une indication qui est juste par rapport à l'organisation de ce qui est demandé par la Confédération, qui est juste par rapport aux manuels du bruit routier et aux procédures en vigueur mais qui ne retranscrit pas tout à fait la véritable

protection que donnent les mesures d'assainissement qui sont prises par les entités publiques.

M. Hodgers précise qu'il faut aussi prendre en compte toute la stratégie plus large, par exemple l'électromobilité, la technologie et le travail qui est fait avec la police pour réprimander les motos qui font beaucoup de bruit et qui font augmenter la moyenne du bruit. Il insiste sur le fait que c'est le tout qui permet d'avoir moins de bruit.

M. Gorce rappelle que le revêtement phonoabsorbant ne nécessite pas d'autorisation de construire, car il s'agit d'un renouvellement du revêtement et qu'il n'y a pas de changement de l'infrastructure. En termes de réalisation, c'est donc quelque chose qui peut être réalisé assez facilement et qui représente simplement des travaux.

Il remarque que l'alinéa 3 de l'initiative demande une mise en service de mesures supplémentaires dans un délai de six mois. Il explique que, en termes de réalisation d'aménagements routiers, ce délai est trop court et qu'il ne pourra pas être respecté. Il explique qu'une autorisation de construire prend déjà six mois d'instruction et qu'il faut ensuite ajouter le temps d'étude en amont et le temps en aval pour réaliser les travaux.

Un député EAG lit le rapport du Conseil d'Etat sur l'initiative qui prévoit que le Conseil d'Etat invite les députés à accepter les propositions de l'IN 169 qui ont été validées. Il demande si cela signifie que le Conseil d'Etat propose en fait de refuser à moitié l'initiative.

Il remarque ensuite que M. Royer a dit que toutes les mesures de l'initiative avaient été intégrées dans la loi et qu'il y avait une contradiction avec la mesure de gratuité des TPG. Il observe donc que l'initiative des Verts demande de prévoir la gratuité des TPG dès le niveau d'alerte 1 mais que personne ne s'y résout. Il explique que si l'initiative est acceptée c'est cela qui sera fait et la loi 12196 devra être amendée. Il demande comment le Conseil d'Etat voit les choses par rapport à cela d'autant plus que dans son rapport il dit que les niveaux 2 et 3 n'ont jamais été activés. Mettre la gratuité au niveau 2 reviendrait donc à dire qu'on ne le fera jamais.

Il remarque également que M. Hodgers a parlé d'encouragement pour les véhicules électriques. Il demande quand le Conseil d'Etat va encourager l'achat de vélos qui ne sont pas électriques. Les voitures et les vélos électriques polluent d'une certaine manière puisque l'électricité ne tombe pas du ciel et qu'elle n'est pas gratuite. Il demande pourquoi il n'y a aucun encouragement qui est fait pour l'achat de vélos qui ne sont pas électriques.

Il explique ensuite qu'il avait posé une question écrite urgente pour savoir combien d'amendes la police avait distribuées aux automobilistes qui sont dans

leur véhicule à l'arrêt avec le moteur qui tourne puisque c'est formellement interdit par la loi. La réponse avait été très claire : aucune. Cela peut paraître anecdotique et certains diront que c'est une pollution moindre par rapport à l'aviation, aux chauffages et à l'industrie. Néanmoins, on peut constater qu'il y a tous les jours des gens dans leur voiture qui restent à l'arrêt avec le moteur qui tourne. Il demande ce qu'attend le Conseil d'Etat pour faire une vraie campagne de sensibilisation pour ces pollutions-là.

Pour finir, il remarque que M. Hodgers a parlé des véhicules pétaradants. Il explique que le problème ce n'est pas tellement le fait qu'ils fassent exploser les sonomètres mais plutôt le fait qu'ils sont susceptibles de réveiller toute une ville. Il demande à M. Hodgers ce que fait la police par rapport à cela, surtout qu'il y a de plus en plus de ces motos qui font beaucoup de bruit.

M. Hodgers rappelle que le **Conseil d'Etat a dit qu'il était d'accord avec les orientations et les objectifs de cette initiative**. Il y a cependant trois éléments problématiques. Le premier concerne la vitesse de 80 km/h sans limitation dans le temps sur les autoroutes, puisque cela relève de la compétence fédérale. Le deuxième a trait au délai d'ordre de six mois qui n'est pas réaliste. Il rappelle que les délais d'ordre, s'ils ne sont pas respectés, n'entraînent pas une conséquence juridique de nullité. Ils vont donc s'efforcer d'y arriver mais sans que cela ne puisse entraîner des conséquences juridiques en cas de dépassement. Le dernier point concerne finalement la gratuité des transports publics. Il rappelle que le Grand Conseil, sur demande du Conseil d'Etat, a ajusté la loi sur les pics de pollution pour mettre la gratuité sur le 2^e niveau. Il explique que les coûts de 156 000 F par jour induits par la gratuité seraient mieux investis sur d'autres mesures, surtout que cette mesure concerne des gens qui, pour la plupart, ont déjà l'abonnement annuel. Du coup, il ne s'agit pas du tout d'une mesure efficace de lutte contre la pollution de l'air.

Il explique par ailleurs que les niveaux de seuil d'alerte de la loi 12196 doivent encore faire l'objet d'un règlement d'application. Il précise qu'ils sont en train de travailler dessus mais qu'ils n'ont pas encore complètement fixé ces seuils. Il n'est donc pas exclu que le 1^{er} seuil se situe en dessous du seuil évoqué dans l'initiative et que ce seuil évoqué puisse être considéré comme 2^e seuil. Il explique que tout cela dépend de la question de savoir s'il s'agit de PM10, d'ozone, etc. Donc, sur le papier, on a l'impression qu'il y a une contradiction, mais il faudra voir dans le détail s'il est possible de la résoudre par voie réglementaire. Si ce n'est pas possible, alors il y aura un conflit de normes qu'il faudra résoudre. Il termine en déclarant que le postulat de base vise à considérer que les 156 000 F par jour sont essentiellement à destination de personnes qui sont déjà dans les transports publics. Pour ceux qui ce jour-là abandonnent leur voiture alors on peut bien leur demander de contribuer au

prix du transport. Au final, cette mesure de gratuité pénalise les abonnés et n'a pas de dynamique vertueuse.

Un député EAG demande si ce sont les TPG qui ont fixé ce montant de 156 000 F par jour.

M. Hodgers répond que c'est un calcul qui est fait par les TPG et qui est validé par l'office cantonal des transports. Il insiste sur le fait que la plupart des gens concernés sont des personnes qui de toute manière auraient pris les transports publics et qui auraient payé leur billet. La part supplémentaire de gens dans les transports publics juste parce qu'ils sont gratuits est donc très faible, d'autant plus qu'il s'agit de jours occasionnels.

Un député EAG remarque qu'on ne l'a pas vraiment testé à Genève.

M. Hodgers répond que des études existent dans d'autres villes européennes.

Un député EAG remarque que si en même temps il y avait des mesures plus coercitives par rapport aux véhicules automobiles alors forcément il y aurait un report sur les transports publics.

M. Hodgers répond que cette mesure a un effet d'annonce, mais en termes d'efficacité c'est un coup d'épée dans l'eau.

Concernant ensuite la subvention sur les vélos, il explique que l'Etat fait une aide à la transition technologique sur des produits nouveaux qui sont relativement chers mais qui sont vertueux dans la lutte contre le bruit. Il explique que c'est par exemple le cas des vélos électriques et des voitures électriques. Il insiste sur le fait qu'il s'agit de quelque chose de conjoncturel. Il rappelle par ailleurs qu'ils ont retiré leurs subventions pour les vélos électriques, car il s'agit avant tout de véhicules personnels. Il n'y a donc pas de raison que l'Etat subventionne de manière durable et pérenne l'acquisition d'outils de déplacement qui relèvent de choix personnels et de la responsabilité de chacun. Il faut bien comprendre cela comme un coup de pouce à la transition technologique et énergétique qui est conjoncturel. Ce ne sera jamais pérennisé, car sinon on rentrerait dans une espèce de politique sociale de mobilité électrique ce qui serait faux en termes de politiques publiques. Il faut donc voir les choses comme une aide aux changements des habitudes, au lancement de nouveaux produits. Il explique, par rapport aux vélos électriques, que le marché s'est tassé, qu'aujourd'hui la qualité est nettement meilleure et que le prix aussi, donc l'Etat a pu se retirer. Il est juste que l'Etat intervienne dans cette transition économique pour soutenir la demande et pour stimuler l'offre, mais une fois que le marché se régule par lui-même alors l'Etat doit se retirer.

A propos du contrôle qui est fait par la police, il propose d'auditionner le département de M. Poggia qui est chargé de la sécurité. Il indique cependant

qu'ils ont fixé comme priorité à court terme la lutte contre les bruits des deux-roues car c'est un vrai fléau et qu'ils sont en train de travailler avec la police à ce sujet. Il précise en outre que ce n'est pas toujours simple de verbaliser parce qu'il faut un flagrant délit et parce qu'il faut que l'appareil de mesure soit posé au bon moment et au bon endroit. C'est leur job, ils vont le faire, mais ce n'est pas si simple. Il explique que les policiers regardent aussi que les pots d'échappement de ce genre de véhicules ne soient pas maquillés.

Pour les véhicules arrêtés, il indique qu'il n'y a pas d'action qui est menée. Il propose d'auditionner M. Patrick Pulh de la brigade de sécurité routière sur cette question.

Un député MCG demande si c'est vraiment raisonnable de mettre du phonoabsorbant dans les zones limitées à 30 km/h, étant donné que le phonoabsorbant est efficace au-dessus de cette vitesse.

M. Gorce répond que c'est aussi efficace dans les zones limitées à 30 km/h, car cela permet de gagner 1 décibel. Il rappelle par ailleurs que, lorsqu'il subsiste des dépassements des valeurs limites, c'est même une obligation de prendre des mesures pour réduire le bruit. Donc un gain de 1 décibel, qui représente quand même une variation de 25% de trafic en termes de nuisances sonores, est une mesure qui apporte une réponse légale à un dépassement des valeurs de bruit. Il termine en déclarant que même pour de faibles vitesses le phonoabsorbant est efficace.

Un député MCG demande, vu la différence de coûts entre un revêtement normal et un revêtement absorbant, si cela vaut vraiment la peine de mettre cette différence en zone 30 km/h étant donné que ces revêtements phonoabsorbants coûtent une fortune.

M. Gorce répond qu'aujourd'hui il n'y a plus de différence de coûts entre un revêtement standard et un revêtement phonoabsorbant. Il explique qu'ils font des appels d'offres de grands volumes au niveau cantonal, ce qui leur permet d'arriver aux mêmes prix que des revêtements standard. Par contre, il rappelle que la durée de vie des phonoabsorbants est plus courte et qu'il y a un renouvellement plus fréquent qui est nécessaire. Il s'agit donc d'un surcoût indirect. Il rappelle en effet qu'il faut renouveler le revêtement dès que les valeurs de bruit ont dépassé les seuils.

Néanmoins, dans 20 ans, on n'aura peut-être plus besoin de revêtements phonoabsorbants. Peut-être qu'il y aura eu une évolution technologique très importante en matière de pneumatiques, peut-être que les véhicules électriques seront répandus partout et qu'il n'y aura plus de deux-roues aussi bruyants qu'aujourd'hui. Donc, peut-être qu'un faisceau d'événements va conduire au

fait que le renouvellement des revêtements phonoabsorbants ne sera plus obligatoire au sens légal.

Une députée PLR remarque que le Conseil d'Etat et ses services ont œuvré de manière active, au cours des précédentes législatures et notamment au cours de la dernière, pour arriver aux résultats qui sont présentés. Elle observe que beaucoup des objectifs sont déjà atteints, à l'exception de la protection contre le bruit.

Elle explique qu'un article est paru dans la presse en 2016 dans lequel l'OFS disait de Genève qu'elle était la ville la plus bruyante de Suisse. Cela avait d'ailleurs donné lieu à toutes sortes d'études avec les HUG sur l'effet du bruit sur le comportement et la santé. Ensuite en a découlé un projet de capture du bruit mené par l'EPFL qui s'appelait « NoiseCapture ». Elle explique que ce projet encourageait les citoyens à contribuer, grâce à leur téléphone portable, à la création d'une base de données de bruit afin d'étudier les sources de bruit et de les cartographier pour en tirer des conclusions. Elle demande aux auditionnés s'ils ont pu travailler en collaboration avec ce laboratoire. Elle demande si ces informations sont d'une utilité pour la mise en œuvre de mesures concrètes. Elle observe en effet qu'il est assez difficile, hormis les outils en matière d'assainissement routier, de maîtriser ces facteurs d'origine du bruit. Elle demande donc s'ils ont d'autres sources ou d'autres pistes à leur disposition.

S'agissant de l'assainissement routier, elle remarque que M. Gorce a montré un tableau qui faisait état de l'évolution des travaux entrepris dans les communes mais que toutes les communes n'y étaient pas représentées (cf. annexe 2, p. 11). Est-ce que cela signifie qu'elles ont déjà réalisé l'entier de leur réfection ? Est-ce qu'ils ont les moyens de leur demander de réaliser instamment des travaux ?

M. Royer répond à la première question qu'ils ont suivi ce projet NoiseCapture, mais qu'il n'y a pas eu de collaboration, car ce projet a été fait sans qu'un contact ne soit pris avec les services de l'Etat. Il explique que ce projet cause deux difficultés. La première concerne l'instrument utilisé et sa précision et la deuxième concerne le lien avec les bases légales.

L'idée de ce projet était de faire des relevés avec son téléphone portable. Or, il s'avère que la mesure du bruit sur ces téléphones portables donne une indication qui n'est pas suffisamment précise pour constituer des données qui pourraient être utilisées dans des procédures formelles d'assainissement ou des décisions administratives. Un certain nombre d'exigences qui sont fixées dans l'OPB en ce qui concerne les outils à utiliser pour la mesure du bruit. Ils seraient attaquables et perdraient assez facilement devant les tribunaux si des

décisions étaient prises sur la base d'une mesure faite avec cet outil. Par ailleurs, il n'y a pas de grande surprise puisque les sources de bruit dans le canton sont connues.

Concernant la base légale, la protection contre le bruit au niveau fédéral se base aujourd'hui sur des valeurs moyennes. Elle ne prend pas en compte les pics sinon quand ils sont intégrés dans des moyennes sur la période de jour, sur la période de nuit, voire sur certaines heures. Ces relevés, qui sont faits très ponctuellement par les gens parce qu'ils entendent une ambulance passer ou parce qu'il y a un chantier très bruyant, font fi de cette réalité légale de la valeur moyenne. Il faut donc relativiser l'utilité de ce procédé. On peut cependant y voir un intérêt parce qu'il permet de faire participer la population et de faire remonter une certaine perception du bruit. Au-delà du cadre légal et des actions étatiques que l'on peut prendre, c'est intéressant d'avoir le ressenti des gens quand ils mesurent un bruit qui les gêne. Finalement, cette mesure, de par son outil et le cadre légal, est relativement peu pertinente.

Concernant les communes, M. Gorce répond que l'on trouve les informations des autres communes sur internet. En termes d'avancements, il explique que ce tableau (cf. annexe 2, p. 11) est essentiellement exprimé en fonction des coûts. Environ 75% des dépenses d'assainissement sont représentées par les revêtements phonoabsorbants. Cet indicateur permet donc de donner une bonne indication de l'état d'avancement. Par contre, d'un point de vue formel et juridique c'est un peu plus complexe parce qu'il faut vraiment que le processus soit finalisé.

Concernant les leviers qui existent par rapport aux communes, un questionnaire leur est envoyé chaque année pour connaître leur état d'avancement en matière d'assainissement du bruit et les travaux réalisés. Ce questionnaire permet également de rappeler la nécessité et les exigences légales.

En plus, comme le délai légal d'assainissement a été fixé au 31 mars 2018, un courrier adressé par le Conseil d'Etat aux communes marque très fermement la nécessité pour elles de respecter les exigences légales puisque c'est le détenteur de l'installation qui doit assainir son infrastructure.

Ce sont les seuls leviers formels qu'ils peuvent mettre en place. Ils restent à disposition des communes pour tout ce qui est conseil en termes d'assainissement et travaillent en bonne coordination sur l'ensemble de ces questions. Ils ont même participé à un petit événement que les responsables techniques communaux organisent chaque année afin de rappeler les exigences et la manière de faire. Par contre, il rappelle que ce sont aux communes de mettre en œuvre les mesures.

Un élément qui est plus facile pour le canton que pour les communes provient de la loi votée par le Grand Conseil en 2003 qui donnait un financement pour l'ensemble des mesures d'assainissement des routes cantonales, ce qui a permis de financer dans le temps la réalisation sans avoir un projet de loi à déposer pour chaque projet. Les communes, en revanche, ne disposent pas d'un crédit d'investissement de cette nature et doivent donc, pour chaque projet, passer par leur Conseil municipal, ce qui nécessite un travail long avant d'arriver à pouvoir engager des travaux.

Un député PLR demande à quel endroit est prévue la 5^e station de mesure.

M. Royer répond que l'endroit précis n'est pas encore défini, mais que beaucoup de communes riveraines de l'aéroport se sont manifestées pour bénéficier de cette station. Il précise qu'il s'agit d'une station mobile et que le but est de pouvoir exploiter dans le temps cette station afin de répondre aux demandes des communes d'avoir un état des lieux de la qualité de l'air sur leur territoire. L'intérêt de cette station mobile c'est qu'elle pourra facilement être déplacée. Il ne s'agit pas de la déplacer tous les jours parce qu'il faut quand même une certaine stabilité et une durée d'intégration des mesures pour pouvoir examiner les évolutions dans le temps, mais cette station permettra de mieux répondre aux besoins locaux des communes. Il termine en déclarant que le premier engagement se fera dans le secteur de l'aéroport.

Une députée Ve remarque que les efforts qui sont faits sont très encourageants mais que la qualité de l'air à Genève n'est pas encore satisfaisante. Elle remarque par ailleurs que les auditionnés ont beaucoup parlé de la situation de la ville et qu'ils ont moins parlé de la zone de l'aéroport qui est aussi problématique (cf. annexe 1, p. 16). Elle demande si cela est lié au fait qu'il s'agit plus d'une compétence fédérale. Elle demande quelques précisions sur la qualité de l'air et du bruit dans cette zone particulière.

M. Royer répond que les choses ne sont en effet pas résolues, car il y a encore des poches sur le territoire qui continuent de dépasser les valeurs limites, notamment en ce qui concerne l'ozone. En ce sens, se **fixer des objectifs de réduction de la pollution est parfaitement adapté et même exigé par le cadre légal.**

Il explique ensuite qu'il y a effectivement une seconde poche en ce qui concerne le dioxyde d'azote au sud de l'aéroport. Il précise qu'on ne peut pas attribuer cette poche seulement à l'aéroport, car il s'agit d'un secteur qui est soumis à de fortes contraintes et au trafic routier. Il explique que la question des rejets de dioxyde d'azote de l'aéroport se situe à deux niveaux. Le premier niveau concerne les installations de l'aéroport, donc tout ce qui est chauffage et véhicules sur le tarmac. Il explique qu'il y a une compétence cantonale en la

matière qui est exploitée, puisque le Plan de mesures OPair contient une mesure spécifique sur l'aéroport qui vise à réduire les émissions du site. A ce propos, il y a également de grands projets comme le projet GeniLac qui sont mis en place. Il indique ensuite que le deuxième niveau concerne les avions puisqu'ils sont une source importante de rejets. Il précise qu'à ce niveau-là la compétence est fédérale et que le canton a donc peu de marge. Il déclare qu'il y a des évolutions technologiques qui sont plutôt favorables comme de nouveaux avions qui consomment moins et qui émettent moins de polluants, mais à l'échelle du canton c'est la seule source qui continue d'augmenter car elle est directement liée au volume de trafic. Il rappelle que les prévisions indiquent que le trafic aérien va augmenter à l'horizon 2030 et que les émissions vont augmenter alors que toutes les autres sources, notamment le trafic routier est en forte diminution grâce aux progrès technologiques.

M. Hodgers souligne le fait qu'il faut plutôt parler de secteur aéroportuaire puisque c'est l'addition de plusieurs choses qui crée une masse critique.

Une députée Ve remarque que l'application airCheck prévoit par exemple qu'aujourd'hui la pollution est modérée et qu'il est possible que des ennuis de santé surviennent. Elle demande si ce genre d'informations donnent vraiment la possibilité aux gens de prendre soin de leur santé et de modifier leur comportement en conséquence. Elle observe par ailleurs que M. Royer avait dit dans l'émission A Bon Entendeur que d'une route à une autre il pouvait y avoir un facteur $\times 10$ de pollution de l'air. Elle considère qu'il faudrait donner ce genre d'informations aux gens. Cela serait en effet plus pertinent qu'une carte sur laquelle on voit qu'aujourd'hui ça ne va pas très bien sans qu'on sache pour autant quoi faire. Si on ne peut pas avoir 80 stations de mesures, il faudrait trouver un entre-deux.

M. Royer explique que la réponse est plutôt à chercher dans l'utilisation de logiciels de simulation qui permettent de donner une estimation de la pollution en chaque point du territoire parce que les microcapteurs qui peuvent donner des informations ne sont pas fiables pour l'instant et qu'il n'y a pas de technologie à bas coûts de mesure de la qualité de l'air. Pour l'instant il n'est donc pas possible de s'engager dans cette direction. Par contre, les logiciels de simulation font beaucoup de progrès. Il explique qu'avec un maillage de stations de mesure on arrive à caler des simulations et à permettre d'avoir des résultats en chaque point du territoire. Du point de vue technique, c'est donc cette voie qu'il faut privilégier pour pouvoir renseigner la population. Il explique que ces logiciels de simulation intègrent l'ensemble des sources et que les routes sont par exemple intégrées comme source d'émission locale.

Une députée Ve remarque que M. Gorce a dit que les propriétaires étaient informés avant que les mesures d'allègement entrent en force. Elle demande si c'est une information qui va jusqu'aux locataires.

M. Gorce répond qu'il y a une information qui est adressée aux propriétaires afin de les informer qu'il va y avoir un avis de consultation. Ensuite, il y a un avis de consultation qui est publié pendant un délai de 30 jours. Il précise que les locataires, comme n'importe quel citoyen, peuvent avoir accès à cette information. Ils sont donc informés par ce biais-là, mais il n'y a pas d'information qui est spécifiquement faite aux locataires du bâtiment concerné.

Une députée Ve remarque que, lorsqu'on prend de telles mesures d'allègement, c'est finalement au détriment des personnes qui y habitent, parce qu'on reconnaît qu'on ne peut pas aller beaucoup plus loin. Elle indique ensuite qu'on lui a dit qu'il y avait 716 tronçons pour lesquels de telles mesures étaient entrées en force. Il s'agit donc quand même de quelque chose d'important.

M. Gorce répond que c'est 716 autorisations d'allègement et pas 716 tronçons et qu'il y a une autorisation par bâtiment. Il explique qu'il s'agit d'axes pour lesquels il y a un trafic relativement important qui conduit à des valeurs de bruit importantes. Les mesures qu'on peut prendre en matière de revêtement et de parois sont insuffisamment efficaces dans une perspective à +20 ans, mais cela ne veut pas dire que les personnes ont un dépassement des valeurs limites. Il explique qu'il y a certains allègements qui sont là pour un dépassement d'un décibel.

Un député Ve demande si, dans le cadre des simulations, ils travaillent aussi avec les Français.

M. Royer répond qu'ils sont assez vigilants avec ce qui se passe côté français et qu'ils sont en communication avec eux pour avoir des outils parfaitement équivalents. Il indique qu'on n'est pas loin d'avoir le même type d'outils et le même type de calculs entre la France et la Suisse. Il y aura donc une certaine uniformité à l'échelle du Grand Genève.

Un député Ve demande si cela signifie que l'application airCheck va dépasser un peu les frontières.

M. Royer répond que cette application est nationale et que ce sont tous les cantons suisses qui ont financé la création de cette application et qui continuent à financer son évolution. Il indique cependant qu'ils travaillent à une application pour smartphones à l'échelle du Grand Genève.

Un député Ve remarque que les valeurs limites sont atteintes dans le secteur aéroportuaire. Il demande s'il y a une injonction dans la LPE lorsqu'un endroit ne respecte pas les valeurs limites. Si c'est uniquement de la compétence

fédérale, il demande que fait le Conseil fédéral pour faire descendre ces niveaux qui sont dépassés.

M. Royer répond que dans la LPE il est prévu que, lorsqu'un canton dépasse les valeurs limites, il a l'obligation de prendre des mesures qui s'attaquent aux sources des polluants. Il souligne le fait qu'il faut viser le respect des valeurs limites mais qu'il n'y a pas dans la LPE ni dans l'OPair d'éléments d'échéance, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de délai à respecter. **En cela, l'initiative et la Stratégie de protection de l'air sont innovantes, car elles fixent un cadre temporel pour le respect des valeurs limites.**

Il indique ensuite que le Conseil fédéral est soumis à ces mêmes règles, sauf qu'en matière de trafic des avions il s'autorise quelques libertés. Dans le PSIA par exemple, il est mentionné expressément qu'on doit pouvoir tolérer des dépassements des valeurs limites autour des aéroports. Il explique que c'est un langage fédéral qui a été combattu par le Conseil d'Etat, ce type de phrase n'étant pas acceptable car elle remet en cause la LPE et les ordonnances fédérales. Il n'y a pas lieu d'accepter de facto un dépassement des valeurs limites.

Un député Ve demande comment on arrive à calculer le déficit des TPG quand il y a un jour de gratuité.

M. Royer répond que c'est un calcul qui est basé sur le manque à gagner des recettes d'une journée type des TPG. Il précise que c'est sur l'ensemble du réseau Unireso que le calcul se fait, ce qui comprend aussi les lignes transfrontalières. Il précise par ailleurs qu'il s'agit d'une moyenne, étant donné que les recettes ne sont pas les mêmes les jours de semaine et les jours de week-end.

Le député Ve n'est pas convaincu par ce calcul. Il considère que cette mesure de la gratuité donne quand même un signal aux gens.

M. Royer répond que c'est ce cercle vertueux qui est recherché.

Une députée PLR demande aux auditionnés, par rapport à l'art. 13A alinéa 1 de l'initiative qui prévoit un calendrier d'échéance pour les seuils de valeur, comment ils lisent cette injonction. Elle demande si cela paraît réaliste par rapport aux projections d'évolution du bruit compte tenu de l'augmentation de la démographie. Elle demande si ces objectifs correspondent à ce qui sera fixé dans le Plan stratégique cantonal sur le bruit.

M. Royer explique, à propos de la qualité de l'air, que ces chiffres sont relativement cohérents avec les objectifs qui sont dans la Stratégie de protection de l'air, parce que la réduction de 50% sur les oxydes d'azote et de 18% sur les particules fines permet d'atteindre le respect des valeurs limites d'immission sur le territoire. L'initiative propose plusieurs

échéances avec trois dates, alors que là il n'y en a qu'une, mais la philosophie est la même car on a des objectifs chiffrés avec une date butoir. Concernant le bruit, il remarque que l'initiative ne fixe pas de délais, mais il rappelle qu'il y a des délais d'assainissement dans l'OPB.

M. Gorce répond que l'OPB fixait le délai d'exigence d'assainissement au 31 mars 2018 et que ce délai est donc échu. Il indique par ailleurs qu'il y a une modification de l'OPB qui a été votée l'année dernière et qui a prolongé la date à laquelle les détenteurs des routes, cantons et communes peuvent bénéficier de subventions de la Confédération. Il explique que l'enveloppe de subvention prévue de 2016 à 2018 va être étendue jusqu'à fin décembre 2022. Il s'agit donc d'une aide supplémentaire.

La présidente remarque que l'été il y a énormément de manifestations sportives qui sont organisées et que les gens pratiquent souvent du sport à l'extérieur alors que parfois les normes de particules fines sont très dangereuses. Elle considère qu'il faudrait être meilleur en ce qui concerne l'information et qu'il faudrait même parfois plus collaborer avec le médecin cantonal. Elle demande ce qui est fait à ce niveau-là.

M. Royer répond que, dès que les seuils sont dépassés, il y a des messages qui sont diffusés vers les écoles, les crèches et les EMS, donc vers la population dite sensible d'un point de vue de la santé, afin de les informer que les niveaux ne sont pas satisfaisants et qu'il y a des risques. Par contre, il n'existe pas de mécanismes d'interdiction de manifestations sportives. En été, le polluant problématique est l'ozone.

Discussion interne

Une députée PLR remarque que c'est le principe du contreprojet qui va devoir être débattu vu les éléments que le Conseil d'Etat a évoqués. Comme il y a quand même trois points qui méritent une attention particulière, elle considère que cela vaudrait la peine que la commission puisse se déterminer sur un contreprojet.

Audition de M. Jacques-André Romand, médecin cantonal

M. Romand indique être médecin cantonal depuis 2010 et rappelle qu'il y a de la rougeole actuellement, raison pour laquelle les personnes nées dans les années 80 à 90 doivent être encouragées à se faire vacciner une deuxième fois.

Il dit que tout le contexte de la santé publique ne se résume pas aux blouses blanches et que les compétences ont été élargies depuis de nombreuses années, les connaissances de l'environnement en font partie. Il mentionne que les

images de Shanghai et New Delhi, par exemple, montrent qu'il y a des pays dans lesquels les gens ne peuvent plus vivre tellement il y a de pollution, ce qui est une atteinte à la santé. Il constate que ce n'était pas quelque chose d'évident jusqu'à il y a une trentaine d'années et qu'on en parlait peu.

Il informe que différentes études ont bien démontré une sorte de corrélation entre les consultations d'urgences pour les personnes qui avaient une maladie chronique respiratoire ou cardiaque et qui pouvaient souffrir de ces pics de pollution. Il indique que la deuxième prise de conscience émanait des études de cohorte qui montraient une mortalité augmentée ; il constate donc que cela fait désormais partie du « paysage » de la santé publique.

Il relève que toute mesure qui améliore l'air dans lequel nous vivons et que nous respirons ne peut être que bénéfique. Il informe avoir appris à travailler avec M. Royer, notamment par le biais des médias. Il mentionne que deux choses comptent : la première étant de réaliser que ce ne sont pas seulement les pics qui sont importants mais plutôt d'avoir de la non-pollution à long terme, ce qui profiterait évidemment à notre santé ; la deuxième étant l'élément géographique de Genève et le « couvercle au-dessus de Genève ». Il mentionne donc que le moins de pollution on a, le mieux c'est.

Il indique qu'il y a plusieurs produits mais que ceux qui l'inquiètent le plus sont les PM10, soit les petites molécules. Il observe que l'on parle même maintenant de PM2,5 car ce sont des microparticules qui ont tendance à pénétrer très rapidement dans le lit pulmonaire, qui sont donc accessibles dans la circulation sanguine et ont des effets cardio-vasculaires. Il relève que le dioxyde d'azote est lui-même très irritant et un facteur aggravant des maladies respiratoires. Il mentionne que l'azote est quelque chose de bien connu, soit un puissant irritant, et quelque chose qu'il faut éviter. Il constate que l'ozone est plutôt lié à l'été, en lien avec les grandes vagues de chaleur, alors que les particules fines telles que l'azote sont plutôt liées à l'hiver. Il indique que c'est pour cette raison qu'il y a deux zones de pics de pollution, en hiver et en été.

Il indique, sur les mesures prises à Genève, que l'on peut voir qu'il y a une amélioration sur les dix dernières années et que cette tendance est plutôt stable. Il observe que sur les trois dernières années, il y en a eu une en janvier 2017 qui concernait la nécessité de rouler à 80 km/h et qu'il y avait eu un deuxième pic en octobre 2018 sans conséquence ; il mentionne avoir l'impression que la situation est en train de s'améliorer sur le canton de Genève.

Il constate que, dans le cadre de leurs activités de maladies transmissibles, il a des réunions régulières avec une agence régionale de la santé et que la pollution a été rajoutée dans leurs problématiques. Il observe que la vallée de l'Arve est particulièrement concernée par cette problématique, étant donc

précisé que, entre transfrontaliers, les préoccupations sont les mêmes pour la santé.

Il mentionne que, du point de vue du bruit, il avait dit lors d'une audition que « s'il n'y avait pas d'aéroport, il n'y aurait pas de bruit » mais qu'il faut faire avec, étant précisé que toute diminution du bruit est salutaire. Il observe que, sur les grands axes, on est exposé à une pollution importante. Il relève ensuite qu'il y a des nuisances de bruit liées à des véhicules particuliers qui doivent clairement sortir des normes agréées selon lui.

Il conclut donc en disant que tout ce qui peut améliorer la situation pour la pollution de l'air et pour les nuisances de bruit ne peut être que bon.

Une députée MCG demande quelle est l'importance de la pollution de la nappe phréatique due à la pollution de la vallée de l'Arve. Elle observe que la question est posée car on prend de l'eau dans la nappe phréatique qui est envoyée dans le circuit, puis bue.

M. Romand répond qu'il y a une potabilité de l'eau qui est assurée pour celle qui est dans le robinet. Il indique qu'il y a eu une pollution au perchlorate, en lien avec la production d'explosifs en France dans les années de la Première Guerre mondiale, ce qui a nécessité une redistribution du traitement de l'eau. Il mentionne que cela a été découvert, car les appareils de mesure sont devenus de plus en plus performants et que l'on trouve des choses dont on n'avait aucune idée avant. Il rappelle que, actuellement, en Suisse, on a l'espérance de vie la plus élevée que l'on n'a jamais eue de toute l'histoire de l'humanité. Il indique qu'il faut donc relativiser, bien que l'on souhaite avoir de l'eau pure à 100%, cela posant également la question de savoir ce qu'est l'eau pure à 100%. Il mentionne que la technique d'analyse est de plus en plus performante permettant de découvrir des molécules que l'on ne connaissait pas.

Une députée PLR a entendu dire que beaucoup des canalisations genevoises sont encore en plomb et que, par conséquent, on boit de l'eau qui contient du plomb.

M. Romand répond que l'épidémiologie du saturnisme à Genève n'est pas plus élevée que dans le reste de la Suisse ou de l'Europe.

Une députée Ve demande, par rapport au pic de pollution et au bien-être quand le taux de pollution est considéré comme élevé, s'il considère que les mesures de communication sont suffisamment claires et si les gens savent ce qu'ils peuvent faire ou ne pas faire.

M. Romand répond que, de ce côté-là, les journalistes jouent relativement bien le jeu et que M. Royer et lui-même sont directement contactés par les médias, qui sont d'extrêmement bons relais. Il mentionne que, si on n'écoute

pas la radio, si on ne lit pas les journaux et que l'on ne regarde pas la télévision, on aura à ce moment-là peu d'informations.

Une députée Ve demande s'ils ont bien la possibilité, quand il y a des pics de pollution importants, par exemple pour intervenir dans l'organisation de manifestations sportives.

M. Romand indique qu'il peut par exemple interdire les baignades. Il constate toutefois que ce qu'ils essaient de faire est de responsabiliser les gens. Il donne l'exemple des périodes de canicule, lors desquelles il parle régulièrement, et de l'aberration de joggeurs qui font leur jogging entre 12 et 14 heures. Il observe que, si un jour il y avait un pic qui perdurerait de pollution, il pourrait prendre des mesures et prononcer des interdictions. Il indique avoir demandé à M. Royer et que, à sa connaissance, ils n'ont plus eu de pic important, notamment pour l'ozone.

Suite à un reportage dans la vallée de l'Arve où un médecin avait témoigné en disant qu'il n'envoyait plus ses enfants à l'école les jours où les pics de pollution étaient importants, et à l'observation que chez nous lorsque les pics de pollution sont importants les enfants ne sortent pas à la récréation, une députée Ve voulait comprendre quelle est la différence d'appréciation entre ces deux politiques publiques.

M. Romand répond que c'est du feeling et qu'aucune étude n'existe disant que le développement des enfants sera plus mauvais dans le futur et qu'il faut les confiner à l'intérieur quand il y a un pic de pollution. Il remarque toutefois que c'est aussi un moyen de sensibiliser les élus de la région.

Une députée Ve demande s'il préconise, par rapport à la prévention du bruit, de réduire la vitesse sur des routes.

M. Romand répond que tout ce qui va diminuer le bruit est bon selon lui. Il constate toutefois que le message est bien de prendre des mesures, mais qu'il faut ensuite qu'elles soient respectées. Il ne se rend pas compte de l'impact du bruit, avec les voitures actuelles, en réduisant la vitesse de 50 km/h à 30 km/h par exemple.

Un député EAG indique que l'auditionné a bien mis l'accent sur le fait qu'il faut des mesures sur l'ensemble de l'année, plutôt qu'uniquement sur les pics de pollution. Il constate toutefois que la limite fixée, sur le pic de pollution, pour les particules fines notamment, n'est pas complètement arbitraire et qu'il y a une nécessité de mesure d'urgence quand elle est dépassée. Il demande s'il considère que ce qui est fait actuellement est suffisant et s'il a été amené à faire des propositions pour agir dans les cas de pics de pollution.

M. Romand confirme qu'il faut agir dans ces cas-là et répond qu'il est contacté systématiquement quand il y a un pic de pollution. Il mentionne que

l'idée est qu'il y ait zéro particule fine puisqu'il n'y a aucune étude qui peut dire la gradation du degré du danger et donc que l'idéal serait de ne pas en avoir. Il constate que cela n'est pas réaliste et qu'il faut donc essayer d'en avoir le moins possible ; il relève que, dans les mesures réalisées, toute mesure qui peut améliorer les particules fines est bonne. L'autre chose à se dire est qu'il faut toujours que cela soit réaliste. Nos voisins français ont ce problème en travaillant sur des modèles et qu'il ne faut pas d'ambiguïté du point de vue de la responsabilisation du citoyen et respectivement de l'adéquation entre ce qu'il comprend et le message délivré.

Un député EAG demande s'il y a des études de l'impact de cette pollution à Genève sur la santé des gens, notamment en lien avec les coûts ou respectivement les économies sur la santé.

M. Romand répond qu'il n'y a aucune étude d'impact sur la santé pour la pollution à Genève. Il constate que cela a été fait dans d'autres villes et au niveau suisse et qu'il y a peu de raisons de penser que cela soit très différent à Genève.

Un député EAG mentionne qu'il y a plusieurs paramètres qui entrent en compte, tels que la taille de la population, le domaine d'activité et le contexte géographique particulier autour de Genève. Il demande s'il arrive à apprécier grosso modo l'impact de la pollution sur la population en comparant avec des études faites dans les autres villes.

M. Romand répond que c'est le cas puisque cela se base sur des mesures. Il indique avoir ces données depuis de nombreuses années et que les mesures existent, sans quoi les choses seraient différentes en termes de comparaison. Il rappelle que l'espérance de vie du Genevois moyen n'a jamais été aussi élevée et donc que, s'il y avait quelque chose, il devrait y avoir une certaine corrélation. Il rappelle que, l'hiver, il faut faire la part des choses entre une maladie virale, un pic de pollution et une atteinte à la santé, ce qui est extrêmement difficile sur une population « que » de 500 000 habitants, raison pour laquelle il faut se baser sur des populations plus grandes.

Un député EAG remarque qu'il a beaucoup été question de particules fines mais qu'il y a d'autres polluants. Il observe que les moyennes annuelles de dioxyde d'azote sont supérieures aux limites fixées et de manière assez régulière.

M. Romand répond avoir parlé du dioxyde d'azote en disant que l'on savait qu'il y avait des pics de pollution mais, malheureusement, il ne peut pas donner les impacts autres que les effets respiratoires purs. Il relève qu'ils sont « moins graves » que ceux des particules fines qui ont des risques cardiovasculaires en plus. Il mentionne que ce qui l'inquiète est l'association des deux.

Un député EAG relève qu'il a été dit qu'il était important de prendre en compte la continuité et non pas uniquement les pics. Il constate donc que, sur une moyenne annuelle, les particules fines ne sont peut-être pas si élevées, mais que le taux de dioxyde d'azote est supérieur toute l'année.

M. Romand relève qu'il y a tout de même une tendance à la baisse.

Une députée S raconte, à propos de la population particulièrement vulnérable (les asthmatiques ou les allergiques), que son allergologue avait traité les politiciens genevois d'irresponsables en disant qu'ils devaient absolument faire quelque chose contre la pollution, notamment en limitant la circulation automobile. Elle demande, par rapport à une population à risque comme les enfants, même si elle ne croit pas non plus qu'être à l'extérieur serait pire qu'être à l'intérieur, s'ils ne sont pas beaucoup plus exposés aux particules fines à vélo, par exemple, que s'ils marchaient ou étaient en voiture.

M. Romand répond ne pas être assez spécialiste pour répondre à une question aussi spécifique. Il informe toutefois qu'il ne comparerait pas la pollution à Genève à celle dans la vallée de l'Arve. Il remarque que, s'il y a 0% de pollution, il sera le médecin cantonal le plus heureux, mais il n'a pas le sentiment que l'on vit des crises aiguës majeures dans le canton de Genève. Il souligne qu'il faut viser le long terme pour essayer d'y arriver par tous les moyens, rappelant qu'il y a eu trois canicules ces dernières années et pensant que, de ce point de vue-là, l'initiative est une bonne chose. Il sait toutefois que le gouvernement s'en préoccupe et pense qu'il faut arrêter de parler de Genève uniquement mais de la région lémanique dans son ensemble.

Un député S rebondit sur les changements climatiques. Il est surpris concernant l'impact qu'aurait une étude spécifique à Genève puisque l'on comprend que ce réchauffement climatique a un impact majeur sur l'agriculture, les écosystèmes, les ressources en eau et la santé publique. Il rappelle que Genève est un pôle de gouvernance mondial et demande s'il n'y aurait pas quand même un sens que Genève affine son étude de l'impact sur les pics de pollution au vu de sa position.

M. Romand répond qu'il serait très enclin à le faire s'il n'avait pas d'autres études qui lui démontreraient que le moins est le mieux. Il rappelle que des mesures sont régulièrement prises et montrent que le degré de pollution dans la région est acceptable. Il souligne qu'il faudrait une grande population pour avoir un résultat significatif, ce qui n'est pas le cas à Genève ; il relève alors, pour que cela ait un sens, qu'il faudrait prendre toute la région lémanique, jusqu'à Sallanches.

Une députée MCG indique, sur la communication que fait le service du médecin cantonal, avoir constaté à de multiples reprises que les gens ne sont

pas capables de faire la différence entre le midi à l'ombre et le midi au soleil. Avec toutes les informations données sur le mélanome ou les brûlures, ne faudrait-il pas préciser les heures déconseillées pour une exposition ?

M. Romand répond que, quand il fait une communication sur ce sujet-là, il dit qu'il faut courir tôt le matin ou tard le soir.

Une députée Ve remarque qu'une étude a été menée spécifiquement pour Genève, qui est basée sur l'aéroport et qui a chiffré à 50 millions de francs par an les problématiques de santé liées à l'aéroport.

M. Romand constate que cela est très spécifique à la région.

La députée Ve mentionne que même si cette envergure est très spécifique, on peut imaginer en prenant le problème globalement un montant bien supérieur.

Un député EAG indique que le médecin a insisté sur l'effort puisque, quand on est dans l'effort, on est beaucoup plus sensible au pic de pollution. Il constate toutefois qu'il ne découragerait pas la plupart des gens de faire trop de sport. Il demande s'il est possible de préavisier, pour tel ou tel centre sportif, s'il juge que l'endroit est très pollué par exemple.

M. Romand informe ne pas aller au point du quartier. Il indique toutefois que, lorsqu'il y a de gros pics de pollution, il recommande de ne pas faire de gros efforts. Il remarque que cela est dû au fait que, en faisant du sport, on fait une hyperventilation, ce qui augmente le nombre de litres d'air respiré et les turbulences, ce qui implique de faire descendre les particules fines plus profondément.

A un député EAG qui demande si les jeunes sont plus sensibles du fait que leurs organes sont en développement, M. Romand répond que ce n'est pas le cas.

La présidente demande, sachant que les écoles organisent des journées sportives à l'école, si, en cas de pic de pollution, une communication est faite avec le SSEJ.

M. Romand répond que, en principe, il y a un communiqué de presse et que c'est transmis à l'adresse du SSEJ. Il informe que les pics de pollution sont plutôt mesurés en hiver.

Audition de M. Nicolas Rufener, secrétaire général de la Fédération genevoise du bâtiment (FMB), et de M. Marc Rädler, secrétaire général adjoint de la FMB

M. Rufener indique que la Fédération genevoise du bâtiment (FMB) est l'organisation faîtière des métiers du bâtiment, regroupant 17 associations

professionnelles (peintres, maçons, marbriers, vitriers, chauffagistes, etc.). Il mentionne que la fédération représente, via ces 17 associations, environ 1400 entreprises, 12 000 travailleurs et environ 1000 apprentis, étant précisé qu'il s'agit du premier secteur formateur du canton.

M. Rufener informe que la FMB n'est ni pour ni contre cette initiative, mais qu'elle suscite un certain nombre d'interrogations et de préoccupations sur les risques qu'elle pourrait comporter.

Il mentionne remettre ceci dans un contexte politique et constate que la qualité de l'air, même si on essaie parfois de nous faire croire le contraire, n'est de loin pas si catastrophique, de même que la qualité de l'environnement sonore. Il relève toutefois que les questions de l'air et du bruit sont effectivement des questions devenues plus présentes d'un point de vue politique mais pas nécessairement parce que cela a augmenté et plutôt en lien avec l'évolution de la société. Il souligne que tous les polluants ne sont pas à mettre dans le même panier. Il mentionne que, s'agissant des pics de pollution, les pics sont en baisse constante et que la tendance à vouloir assainir se constate.

Il indique, au niveau politique, que les sujets sont devenus très prenants, mais regrette dans ce genre de situation que, finalement, on soit très attaché à avoir ces différentes problématiques à l'ordre du jour politique mais que les mesures proposées ne permettent pas forcément d'atteindre les buts visés. Il donne l'exemple de l'introduction du macaron pour les différents degrés de pollution des différents véhicules, étant persuadé que d'autres mesures auraient été possibles et que celle-ci ne va pas forcément atteindre les buts requis et avoir l'efficacité attendue.

Il trouve également regrettable que le trafic des entreprises soit sanctionné de la même façon que le trafic pendulaire qui est « moins nécessaire ». Il rappelle que, selon les chantiers ou les situations, il n'y a pas d'autres possibilités que de faire du bruit, mais il souligne qu'il y a eu une grosse évolution dans les dernières années respectant désormais des directives ou recommandations sur les chantiers.

Il relève encore qu'ils sont convaincus, hormis la promotion d'un certain nombre de projets, que les questions devraient peut-être être dépolitisées et posées de manière beaucoup plus scientifique avec des objectifs fixés de façon scientifique et des moyens scientifiques développés pour les atteindre, tenant peut-être compte d'une certaine diversité permettant de regarder ceci d'une façon plus opportune.

M. Rädler indique qu'il va dresser un panorama de l'état de la pollution et des sources d'émissions des principaux polluants visés par l'initiative, en

particulier le dioxyde d'azote, les particules fines (PM10) et l'ozone, puis faire un tour de la question sur les mesures exigibles dans le domaine de la construction et les activités industrielles liées, ainsi que des possibilités pour améliorer encore la situation.

Il relève, pour le dioxyde d'azote, que la concentration au niveau suisse a diminué depuis les mesures mises en place par la Confédération. Il constate que la valeur limite annuelle est respectée sur la plupart du territoire, sauf sur les sites à fort trafic où ils constatent toujours un niveau d'émission supérieur à la valeur limite mais qui s'en rapproche de plus en plus. Il observe donc une évolution toute typologique du territoire fondamentalement positive.

S'agissant des émissions, en 2016, reprenant les statistiques disponibles, les activités industrielles, de combustion, d'énergie et de construction, sont responsables de 14,7% des émissions de dioxyde d'azote, ce qui est une baisse de 36% depuis 2005. Il souligne donc que, en onze ans, la construction a réussi à faire une baisse de 36% de ses émissions.

Il relève, sur la perspective des transports, prenant en compte tous les moyens dont l'aviation qui reste la principale source d'émission du dioxyde d'azote (57%), que les émissions sont en baisse de près de 30% depuis 2005. Il indique que, pour le transport professionnel, en lien avec sa part dans les émissions spécifiques du transport routier, en 2015, le transport léger de personnes était responsable d'à peine 14% des émissions du transport routier, ce qui est une part congrue des émissions non seulement liées au transport mais aussi en valeur absolue. Il aimerait ensuite, s'agissant de la circulation alternée, rendre attentifs les députés au chiffre de 14%.

Selon les projections faites dans le cadre de la stratégie cantonale 2030, on voit une nette diminution des émissions et du périmètre de la zone qui dépasse les valeurs limites d'émission. Il constate donc que, même en ne faisant rien aujourd'hui et en continuant dans les tendances actuelles, on serait déjà dans une situation qui s'améliorerait beaucoup d'ici à 2030.

Sur le deuxième polluant, soit les particules fines (PM10), les valeurs limites en termes d'émissions sont respectées partout en Suisse et ce, depuis 2014, y compris dans des zones urbaines à fort trafic. En termes d'émissions de PM10, remettant l'activité de la construction dans son contexte, les statistiques de l'Office fédéral depuis 2010 arrivent à la conclusion que les activités liées à la construction (notamment machines de chantier) étaient responsables de 8% des émissions de PM10 en Suisse. Il donne les statistiques et les répartitions des chiffres en lien avec le transport notamment. Il mentionne que, s'agissant des PM10, il faut avoir en tête que la Suisse a des valeurs limites qui sont nettement plus strictes que celles en vigueur dans l'Union européenne

et l'OMS. Il constate que, en Suisse, on autorise un jour de dépassement par année alors que l'Union européenne et notamment la France tolèrent jusqu'à 35 jours par année et l'OMS 3 jours.

S'agissant du troisième polluant concerné par l'initiative, l'ozone, il s'agit du polluant le plus problématique et qui est certainement aussi le plus compliqué à cerner en lien avec les sources d'émission notamment. Il constate que l'ozone se présente naturellement dans l'air et que, pour les couches en dessous de la stratosphère, l'ozone se forme sous l'action des éléments solaires ; il est donc difficile d'établir une source d'émission qui soit claire et il faut lutter contre les précurseurs, notamment les oxydes d'azote. Il observe que, si les émissions de composés organiques volatils et d'oxyde d'azote ont baissé drastiquement ces dernières années, les immissions stagnent, témoignant de la nature assez diffuse de l'origine du problème.

M. Rädler indique faire un panorama des contraintes légales qui s'appliquent à la construction et des diverses mesures déjà mises en place. Il rappelle que la disposition légale pour le bruit est l'ordonnance sur le bruit et que la directive sur le bruit des chantiers est régulièrement mise à jour par la Confédération contenant les mesures à disposition pour diminuer les sources de bruit sur les chantiers¹.

Il indique que, au niveau cantonal, il y a un règlement sur les chantiers dont il fait la présentation. Il relève que les autorités cantonales peuvent partir du principe qu'elles appliquent correctement le droit fédéral parce qu'elles s'en tiennent à la directive, mais que, si elles veulent procéder autrement, il faut démontrer que les exigences du droit fédéral sont remplies.

Il relève, par rapport à ce que demande l'initiative 169, que, d'une part, on peut partir de la constatation que l'Etat a déjà sa disposition toute la marge de manœuvre légale pour exiger la conformité au droit, qui est une mesure ad hoc, sur les chantiers et qu'il ne faudrait pas, si l'initiative était acceptée, que cette nouvelle base légale donne lieu à des spécialités genevoises qui s'écarteraient de la directive fédérale sur le bruit. Il remarque que l'initiative était assez vague et que, sur certains éléments, elle enfonce des portes ouvertes.

S'agissant de l'air, il indique que c'est l'ordonnance sur la pollution de l'air qui pose un certain nombre de devoirs et d'obligations pour les chantiers². Il informe que, si l'autorité cantonale élabore elle-même une mesure visant à

¹ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/publications-etudes/publications/directive-sur-le-bruit-des-chantiers.html>

² <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/air/publications-etudes/publications/protection-de-l-air-sur-les-chantiers.html>

faire respecter les limites de l'OPA, elle doit prouver l'efficacité des mesures prévues ainsi que les délais.

Il observe que, sur l'IN 169, l'Etat a à nouveau déjà toute la marge de manœuvre légale à sa disposition pour exiger la mise en conformité des installations des chantiers pour le respect des limites du bruit et de la qualité de l'air. Il indique insister à nouveau sur l'outil des marchés publics pour lequel il appartient à l'Etat de fixer des éléments éventuellement supplémentaires ou des conditions spéciales applicables à un chantier ; là où l'Etat a toute la marge de manœuvre qu'il doit avoir pour atteindre les objectifs fixés en termes de lutte contre la pollution.

M. Rufener conclut que, soit cette initiative, à teneur de ce que dit le Conseil d'Etat dans son rapport, enfonce des portes ouvertes et va rajouter une couche supplémentaire législative dont on n'est pas toujours convaincus de sa pertinence, soit, dans sa dimension relativement floue sur certains éléments, elle ouvre la porte à de nouvelles mesures qui comportent le risque de créer des spécialités genevoises auxquelles les entreprises locales vont se retrouver soumises, notamment en matière de construction.

Il souligne que l'on sait que les entreprises extérieures ne sont pas nécessairement soumises aux mêmes exigences et que, respectivement, si elles sont soumises à ces exigences, la capacité de l'Etat pour les faire respecter est beaucoup plus difficile.

Il mentionne que beaucoup de choses sont faites dans le canton, en matière de lutte contre la pollution, en parallèle de ce qui se fait au niveau suisse, et qu'ils ont quand même des soucis quant aux mesures qui pourraient être prises et pourraient impacter directement les entreprises, notamment de la construction.

Il observe enfin la problématique des délais qui est posée pour le respect des normes du bruit et de la qualité de l'air, soit de savoir si ce sont des délais impératifs, d'ordre ou s'ils sont opposables. Il rappelle que, pour un certain nombre de mesures qui ont l'air positives ou dont on peut penser intuitivement qu'elles produisent des effets, la réalité de l'observation contredit souvent ceci. Il donne des exemples à cet égard en Allemagne et souligne qu'il faut être relativement prudent et attentif aux tenants et aboutissants.

Il mentionne, pour le reste, qu'il est clair que toute pollution est de la pollution de trop et que tout ce qui peut diminuer la pollution est positif. Il constate donc que l'effort peut être fait dans cette direction, mais qu'il faut se rappeler le principe de la proportionnalité réparti en trois pôles, notamment le pôle économique.

L'argumentaire de la FMB est annexé.

Une députée Ve remarque qu'ils ont indiqué leurs réticences sur les mesures à prendre d'assainissement en cas de pics de pollution et leur travail fait à long terme, point sur lequel elle indique qu'ils se rejoignent. Elle constate que le but de cette initiative est de ne pas se contenter d'agir en cas de pics de pollution mais de prendre des mesures à la source. Elle observe que la situation a été décrite comme s'améliorant globalement au niveau des polluants de l'air, ce qui est juste, mais demande à quoi sont dues les améliorations de ces dernières années, soit à la responsabilité sociale des entreprises, à leur volonté ou aux exigences qui ont été instaurées.

M. Rufener répond que c'est un tout. On retrouve notamment un renouvellement du parc des machines des entreprises avec un aspect normatif, une responsabilité sociale des entreprises et des mesures ergonomiques. Indéniablement, les trois aspects jouent leur rôle. Il est également vrai que les entreprises essaient de valoriser le développement durable de manière proactive. Les entreprises ont également souvent de la peine à faire passer les solutions innovantes puisque ce sont des solutions qui peuvent être plus onéreuses. Il y a vraiment une complexité par rapport à ces différentes questions mais l'aspect normatif joue forcément un rôle.

M. Rädler donne un exemple de chantier de l'Etat. Il relève qu'une des mesures souvent évoquées mais pas encore mises en place est celle d'encourager les entreprises à utiliser l'électromobilité et à remplacer leurs véhicules par les moins polluants possible. Aujourd'hui, il n'y a toutefois aucune offre sur le marché de véhicule électrique pour le transport de marchandises car cela n'existe pas. Il relève les problèmes liés à une telle option et constate que, s'il devait y avoir une telle obligation d'électromobilité, on se retrouverait avec une solution non adaptée au marché. Il mentionne donc que les incitations sont nécessaires mais qu'il ne faut pas mettre en avant des mesures non réalistes. La crainte qu'ils ont avec cette initiative est qu'elle crée des mesures qui ne sont pas réalistes.

Une députée Ve informe que l'exemple est bon puisqu'il démontre que, si le trafic électrique ne se développe pas, cela vient de l'absence d'intérêt incitatif. De la même manière, si les poids lourds ont réduit leur pollution de manière très importante, cela vient du fait qu'il y avait la RPLP et une mesure incitative. Elle constate toutefois que la RPLP ne touche pas le CO₂ dont le taux n'a absolument pas baissé.

M. Rädler répond que cet aspect est pris en compte selon la norme EURO.

Une députée Ve demande si, bien qu'un meilleur portrait de la situation ait été dressé, on peut vraiment se réjouir de la situation en voyant que la population sera encore soumise à des taux de particules fines d'ici 2030.

M. Rufener répond qu'il s'agit de voir le verre à moitié plein ou à moitié vide. Chaque exposition à la pollution est une exposition de trop. Il n'en demeure pas moins que, si on veut des mesures vraiment efficaces, il faut voir au-delà du trafic. Il donne l'exemple des véhicules que l'on demande de changer, mais il remarque que la question se pose de savoir si on ne devrait pas demander aux personnes dans les immeubles de moins chauffer par exemple, ce qui serait une mesure très efficace. Il pense qu'il y a une question de proportionnalité et que c'est toujours l'équilibre entre les composantes sociale, économique et environnementale, étant précisé que la difficulté est de savoir où se situe le point d'équilibre. En faisant un rapport de comparaison internationale, le point d'équilibre n'est probablement pas très loin d'où l'on se situe actuellement. Toutefois la problématique de l'exposition des gens à la pollution est connue et forte. Il y a des équilibres à trouver mais on peut toujours faire plus.

Une députée MCG relève qu'il a été dit que la pollution créait de l'ozone ; il précise ne pas avoir compris tout le mécanisme, mais demande quelle est l'origine de cette information et de quel institut elle vient.

M. Rädler répond que cela a été dit par l'Office fédéral de l'environnement.

La présidente demande, sur les mesures par rapport au bruit, si les offres de marchés publics faites quand il y a des chantiers par exemple pour faire des 3×8 sont soumises à autorisation.

M. Rufener répond que le principe d'autorisations est d'abord lié à la question de savoir si les travailleurs le peuvent ou pas puisque, en théorie, les travailleurs ont des horaires de travail fixes de 6h00 ou 7h00 le matin jusqu'à 18h00 le soir. Il indique que, pour tout ce qui dépasse, jusqu'à 23h00, des autorisations sont demandées aux partenaires sociaux. Il informe ensuite que, dès 23h00, cela entre dans le travail de nuit et c'est l'OCIRT qui autorise ou pas ce travail, comme le dimanche.

La présidente constate que c'est donc d'abord en lien avec la question de savoir si les employés ont la possibilité de travailler. Elle indique qu'il y a parfois des retards de travaux, dus à des conditions météo par exemple, et elle demande si dans ce genre de cas des autorisations sont demandées pour des horaires élargis.

M. Rufener indique que les travaux la nuit et le week-end sont vraiment l'*ultima ratio*. Il observe que les motifs pour lesquels ils entrent en considération pour cela, sur concertation des partenaires sociaux, sont des motifs qui sont non imputables ou non imputables au planning de travaux.

La présidente constate donc que, pour tout ce qui est du bruit lié aux travaux le week-end, cela est relativement encadré.

M. Rufener confirme, en précisant que la seule difficulté réside dans les intérêts divergents. Il donne l'exemple d'une rue à couper avec un tram ; ce qui est plus aisé à faire la nuit. Il constate donc qu'il y a une pesée des intérêts.

La présidente vit à côté d'un plan de travail du CEVA ; elle trouve que cela est relativement gérable et bien respecté, depuis 2011.

Une députée S demande dans quel domaine, concernant les normes environnementales, les auditionnés pensent qu'ils sont défavorisés par rapport à des entreprises de l'étranger.

M. Rufener ne dit pas qu'aujourd'hui ils sont défavorisés, mais sa crainte est que les mesures genevoises ne s'appliquent qu'aux entreprises genevoises, ce qui les défavoriserait. Il observe que l'entreprise « extérieure » a toute la liberté, jusqu'à ce qu'elle arrive à la frontière cantonale, liberté que l'entreprise locale n'a pas puisqu'elle est uniquement sur place. Il constate toutefois que cela dépend du type de mesures. Il mentionne que l'on peut imaginer des mesures fiscales qui ne s'appliqueraient qu'aux entreprises locales. Il est d'accord, en théorie, qu'en appliquant les choses de façon respectueuse et en tenant compte de ces préoccupations, cette application pourrait se faire en parfaite conformité avec l'égalité de traitement. Il relève que tenir compte du nombre de kilomètres parcourus pour venir jusqu'au chantier, dans le cadre de soumissions, est considéré comme discriminatoire, étant un des éléments extérieurs aux critères permettant d'adjuger un marché. Il mentionne que les jurisprudences sont unanimes à ce sujet.

Une députée S pensait que l'on pouvait en tenir compte comme critère de durabilité pour les soumissions, ce à quoi M. Rufener répond que l'éloignement ne peut pas être un critère, de même que la fiscalité.

Un député S demande si les auditionnés ont l'impression que l'on demande un effort particulier au secteur du bâtiment qui ne serait pas demandé au secteur de l'agriculture par exemple.

M. Rufener ne pense pas que ce soit le cas. On sait que l'activité purement de construction pollue plus que l'enseignement. Il rappelle que les niveaux fixés par l'OMS tendent à démontrer que Genève est exemplaire en la matière.

M. Rädler observe la nécessité de préciser qu'ils sont favorables aux mesures pour diminuer la pollution mais qu'il faut mettre les choses dans leur contexte et avoir des mesures raisonnables.

Un député Ve entend les craintes des auditionnés ; il dit que les mesures doivent être raisonnables et qu'ils font déjà beaucoup d'efforts, tout en précisant qu'ils ne sont pas les seuls responsables. Il demande s'ils ont d'autres propositions ou s'ils pensent à des mesures plus adéquates.

M. Rädler répond que la mesure des macarons pour les véhicules touche les entreprises. Il observe que l'impact peut être immédiat. Il rappelle son exemple sur l'électromobilité qui n'existe pas. Il mentionne que tous les retours qu'ils ont eus relatent des analyses défavorables. Il constate donc que ce qui les dérange n'est pas la mesure en tant que telle mais que la mesure ne se justifie pas par rapport aux dégâts faits aux entreprises, étant précisé qu'il s'agit d'une mesure davantage publicitaire qu'efficace.

La présidente demande si le critère de l'empreinte écologique serait pertinent ou pas à prendre en compte dans le cadre d'appels d'offres sur les marchés publics.

M. Rufener répond qu'ils essaient d'instaurer des critères pour le développement durable, mais que le problème est de savoir quels sont les indicateurs à mesurer. Il souligne que cela est très complexe et constate que, pour la pure proximité, ce n'est juridiquement pas possible.

Audition de M^{me} Nathalie Hardyn, directrice du département politique, CCIG

M^{me} Hardyn explique que la CCIG est une association privée et qu'elle comprend 2500 membres qui sont des entreprises. Elle précise que le département politique de la CCIG qu'elle dirige s'occupe de tous les dossiers politiques qui concernent l'activité économique des entreprises. Elle indique qu'elle a obtenu une spécialité environnement, énergie et mobilité même si elle se frotte de plus en plus à tous les dossiers.

Elle remercie la commission de demander l'avis de la CCIG. Elle indique qu'en réalité la CCIG vient avec plus de questions que de réponses. Elle remarque que l'initiative demande que le canton prenne des mesures en matière de protection de l'air et de protection contre le bruit qui vont au-delà du dispositif actuel de Genève. Elle explique que la CCIG et les entreprises ne contestent pas les efforts qui sont entrepris en matière de lutte contre les nuisances environnementales. Cependant, du point de vue des entreprises, il faut toujours veiller à ce que les mesures soient réellement efficaces, que ce soit des mesures sur du long terme et qu'elles soient économiquement soutenables. Par ailleurs, les mesures doivent aussi être connues, puisque ce qui est important pour les entreprises c'est la prévisibilité et la stabilité juridique.

En tant que représentante des milieux économiques, elle explique que la CCIG est souvent associée à l'élaboration de ces documents, qu'il s'agisse du Plan climat cantonal, du Plan de mesures OPair ou de la Stratégie cantonale de protection de l'air 2030. Elle précise que la CCIG n'est pas spécialement

associée à la lutte contre le bruit, mais qu'elle a quand même été partie prenante à l'élaboration du Plan d'action marchandise et logistique urbaine.

En ce qui concerne la protection de l'air, elle remarque que l'autorité cantonale a dit, dans le Plan de mesures OPair 2013-2016, que le bilan de la qualité de l'air s'améliorait à Genève et que globalement il était satisfaisant puisque 78% des objectifs ont été atteints ou partiellement atteints. Elle remarque cependant que tout n'est pas rose puisque, dans le domaine des industries, des chantiers et des manifestations, l'action a été un peu freinée. On peut quand même dire que, l'un dans l'autre, la qualité de l'air s'est améliorée au cours des dernières années.

Elle remarque ensuite que Genève a un nouveau Plan de mesures OPair 2018-2023 qui prévoit une quinzaine de mesures qui touchent la mobilité et le secteur industriel et artisanal. Par conséquent, la CCIG considère qu'un certain nombre de mesures qui sont dans l'esprit de l'initiative sont déjà mises en place.

En ce qui concerne la position de la CCIG sur l'IN 169, elle explique que la CCIG souscrit à l'objectif général de cette initiative puisqu'il est important de continuer à lutter contre les nuisances environnementales et que Genève a déjà toutes sortes d'outils pour agir à l'encontre de la pollution atmosphérique. Cependant, elle indique que la CCIG est partagée quant à la position à adopter face à cette initiative, car elle n'arrive pas à se faire une idée concrète des conséquences que la mise en œuvre de cette initiative pourrait avoir sur le tissu économique. La CCIG considère que la portée réelle de cette initiative n'est pas claire puisque dans le texte de l'initiative et le rapport du Conseil d'Etat sur la validité juridique il n'y a pas d'indication sur les implications économiques de sa mise en œuvre. Au final, on ne sait pas ce que cela va coûter aux entreprises ni même quelles sont les mesures qui vont être mises en œuvre. Elle insiste sur le fait que c'est une source d'inquiétude pour la CCIG et les entreprises. Il serait donc utile que le Grand Conseil travaille sur les conséquences de l'initiative afin de les étudier et de les chiffrer. En résumé, c'est plutôt la concrétisation de l'initiative qui inquiète la CCIG, en particulier ce qui pourra se passer au niveau réglementaire. Elle rappelle encore une fois que les entreprises ont besoin de prévisibilité et de stabilité juridique.

Elle termine en expliquant que la CCIG s'est posé différentes questions au regard des articles de l'initiative. En ce qui concerne les mesures d'assainissement, la CCIG se demande quelles sont les mesures supplémentaires qui seront envisagées et quel sera l'impact de ces mesures sur les entreprises. Elle remarque également que l'initiative prévoit de durcir les limites qui nécessitent la mise en œuvre de mesures urgentes. La CCIG se demande donc combien d'épisodes de pollution correspondant à ces nouvelles

normes sont survenus ces dernières années. Cette réponse permettrait d'avoir une idée de l'ampleur que pourraient prendre ces mesures. En ce qui concerne la protection contre le bruit, la CCIG se demande quelles sont les mesures qui sont envisagées. Elle remarque pour finir que si les objectifs qui sont fixés ne sont pas atteints, alors le Conseil d'Etat devra définir et mettre en œuvre, dans un délai de six mois, des mesures supplémentaires. Elle demande quelles sont ces mesures et quel sera leur impact sur les entreprises.

Une députée S explique que cette initiative est suffisamment vague dans ses intentions pour laisser le Conseil d'Etat et les différents offices établir un règlement, en collaboration avec les milieux concernés, pour donner des chiffres et plus de détails. Elle demande à M^{me} Hardyn ce qu'elle entend par « économiquement supportable » et « stabilité juridique ». Elle demande si par « économiquement supportable » ils veulent savoir combien cela va coûter aux entreprises.

M^{me} Hardyn répond que s'il y a une mesure qui est prise et qui dit qu'en raison d'un niveau excessif de pollution il faut que les entreprises changent tous leurs camions dans les deux ans, alors le délai serait trop court pour que la mesure soit supportable.

Une députée S demande si la « stabilité juridique » signifie avoir un certain laps de temps.

M^{me} Hardyn répond qu'il faut que la réglementation ne change pas trop vite, à savoir que lorsqu'il y a des investissements à mettre en œuvre dans une entreprise, il faut que l'entreprise puisse avoir un retour sur investissement qui soit satisfaisant pour elle. Elle précise que cette notion est vague, car elle dépend des entreprises.

Une députée S demande si la CCIG est prête à collaborer à l'établissement d'un règlement, ce à quoi M^{me} Hardyn acquiesce. Les associations économiques et certaines entreprises sont souvent sollicitées par les autorités cantonales.

Une députée S remarque que la majorité des véhicules utilisés par les entreprises fonctionnent au diesel ou à l'essence. Elle demande quel est le pourcentage de véhicules diesel.

M^{me} Hardyn répond que pour les camions c'est essentiellement du diesel. Il commence à y avoir quelques camions électriques mais c'est vraiment rare. Pour tout le reste, c'est de l'essence.

Une députée Ve remarque qu'il est vrai que les différents offices indiquent une amélioration de la qualité de l'air. Cependant, sur la page de garde de l'Etat, il est dit que la qualité de l'air reste insatisfaisante à Genève. Cela signifie que la qualité de l'air s'améliore mais qu'il n'en demeure pas moins

qu'elle est insatisfaisante et qu'on chiffre à 3000 le nombre de personnes qui décèdent par année à cause de la qualité de l'air en Suisse. Elle souligne le fait qu'un des buts de cette initiative est de partir de ce constat.

Cette initiative fixe des échéances et demande le respect de la loi. Elle n'arrive donc pas avec de nouvelles demandes mais plutôt avec un échelonnement pour la mise en œuvre de ce qui existe déjà. Elle rappelle également que le Conseil d'Etat a pris position par rapport à cette initiative et qu'il soutient ses objectifs.

Concernant finalement la demande de M^{me} Hardyn pour que les mesures soient économiquement supportables, elle explique que l'initiative fait référence à l'OPB et que cette ordonnance prévoit déjà que les mesures prises soient économiquement supportables. Elle précise que c'est pour cela qu'il y a certaines choses qui ne sont pas réécrites dans l'initiative. Elle termine en déclarant que cette initiative est quand même raisonnable. Elle demande s'il y a des points sur lesquels la CCIG considère qu'il y a des demandes qui ne sont pas déjà existantes.

M^{me} Hardyn remarque que le rapport du Conseil d'Etat dit effectivement que l'initiative correspond à la politique qui est actuellement en place. Cependant, elle observe que les mesures urgentes sont durcies. Elle explique que c'est pour cela qu'elle se demande, si cette initiative venait à être acceptée, ce que la mise en œuvre de ces mesures urgentes représenterait. Elle explique que la CCIG aimerait savoir à quelle fréquence les mesures urgentes seraient mises en œuvre.

Une députée Ve demande si M. Royer pourrait répondre à cette question puisqu'il a abordé ce point dans sa présentation.

La présidente répond que la réponse du département interviendra dans un deuxième temps et que pour l'instant la commission se concentre sur les différentes auditions.

Une députée PLR demande si la CCIG a une idée des investissements qui sont consentis dans la perspective d'améliorer l'impact environnemental dans les entreprises. Elle demande si, lorsqu'il y a des renouvellements et de nouveaux investissements, les entreprises incluent, de manière naturelle, des paramètres plus efficaces pour l'environnement.

M^{me} Hardyn répond qu'au niveau genevois il n'y a pas de chiffre par rapport à cela. Elle explique que dans le cycle de renouvellement des machines et des bâtiments, il y a une législation qui existe déjà et que donc les entreprises doivent se mettre aux normes et respecter la législation genevoise et fédérale. Elle précise que les entreprises le font plus ou moins rapidement en fonction de leurs possibilités financières mais aussi de la sensibilité des entrepreneurs.

Par exemple, l'entreprise Trottet est très impliquée dans le recyclage et dans le travail avec les producteurs locaux. Donc, le facteur humain est parfois un accélérateur.

Une députée PLR demande quels seraient les leviers les plus intéressants pour favoriser une transition énergétique à la fois sur les questions de mobilité et de procédés industriels. S'agissant de l'assainissement des bâtiments, on sait que c'est l'Etat qui est le plus gros fauteur et que les entreprises privées ont déjà consenti à ces assainissements. Elle demande à M^{me} Hardyn quelle est sa vision par rapport à cela.

M^{me} Hardyn répond qu'elle s'occupe au sein de la CCIG d'une commission énergie et environnement qui regroupe environ 30 représentants d'entreprises. Elle explique qu'ils sont actuellement en train de préparer un projet pour essayer d'accélérer la transition énergétique. Il y a donc des démarches qui se font déjà. Elle rappelle par ailleurs qu'il y a, dans le domaine de l'énergie, des accords avec l'Agence de l'énergie pour l'économie qui permettent de conclure des conventions d'objectifs pour réduire le CO₂.

Dans le domaine des bâtiments, les renouvellements sont plus lents. De plus, il y a aussi la question des chauffages qui est importante en ce qui concerne les bâtiments d'habitation. Elle précise que cela ne dépend pas des entreprises, mais qu'il y a un très gros travail à faire pour le renouvellement des chaudières. Par ailleurs, il y a des systèmes qui se mettent en place comme GeniLac qui vise à utiliser l'eau du lac plutôt que les énergies fossiles.

En conclusion, elle déclare qu'il y a déjà tout un mécanisme qui est en place depuis pas mal d'années et qu'il y a une prise de conscience très nette dans les entreprises.

Une députée PLR remarque que l'initiative fait référence à la législation fédérale et qu'elle demande d'atteindre les objectifs d'ici à 2030. Elle demande à M^{me} Hardyn comment elle verrait une modification de ces objectifs en étant plus exigeant sur Genève parce qu'on souhaite aller plus vite et parce qu'on a des ambitions plus fortes.

M^{me} Hardyn répond que le délai de 2030 leur convient bien, parce que c'est un délai raisonnable pour que les entreprises puissent mettre en œuvre les mesures nécessaires.

Un député PLR remarque que la CCIG représente 2500 entreprises qui sont très différentes les unes des autres. Il explique, en tant qu'entrepreneur boulanger-pâtissier, que les véhicules de son entreprise ont une durée de vie d'environ 5 ans. Il indique ensuite que les fours et les frigos ont déjà 15 ans mais qu'ils ont encore une durée de vie de 10 ans. Il précise qu'ils récupèrent la chaleur de ces fours pour chauffer de l'eau. Les pétrins, quant à eux, ont plus

de 40 ans. Il explique que les choses sont très différentes d'une entreprise à l'autre. Il y a certains éléments techniques, comme les véhicules pour lesquels la durée de vie est plus courte, et d'autres pour lesquels la durée de vie est plus longue. Concernant l'immeuble, il explique qu'ils ne chauffent pas leurs 500 m² de locaux, mais que par contre ils consomment plus d'eau que d'autres entreprises. Tout cela pour dire que sur les 2500 entreprises, chacune a ses spécificités.

M^{me} Hardyn indique qu'il y a quelques années la CCIG avait été contactée par une entreprise active au niveau suisse et qui a des succursales à Genève. Elle explique que cette entreprise mettait en œuvre des conventions d'objectifs avec l'Agence de l'énergie pour l'économie, mais qu'il n'y avait qu'à Genève qu'il n'était pas possible de faire comme partout ailleurs dans la Suisse parce que les règlements et les dispositions de l'office cantonal de l'énergie n'étaient pas les mêmes. Cette entreprise a donc sollicité la CCIG qui est allée rencontrer le conseiller d'Etat Hodgers qui a dit qu'il allait faire tout son possible de manière à ce qu'il n'y ait pas de *Genferei*. Il lui semblait en effet problématique, pour des groupes qui sont actifs dans différents cantons de Suisse, d'avoir un dispositif à Genève qui est différent du reste de la Suisse. Il faut donc aussi penser à cela et au fait que certaines entreprises sont actives dans tout le pays.

Un député Ve indique qu'il a compris les inquiétudes de la CCIG par rapport aux contraintes et aux mesures qui vont arriver. Il explique que M. Royer a dit, lors de son intervention, qu'il était arrivé deux fois sur les trois dernières années que les seuils d'alerte déclenchent des pics de mesures. Cela signifie que ce ne sont pas des choses qui arrivent très fréquemment. Economiquement, les implications ne seront donc pas énormes pour les entreprises, surtout que ce sont des mesures qui visent principalement les TPG et la limitation de la vitesse et qui n'ont pas d'impact direct sur l'activité économique. Concernant les mesures à long terme, il y a peut-être effectivement d'autres choses qui vont venir, mais le gouvernement, au moment où il fera son règlement, va consulter les entreprises pour arriver à des choses réalistes.

M^{me} Hardyn remarque que pour les PM10, on est passé d'une concentration de 150 microgrammes par m³ durant une journée pour une des stations de l'agglomération de Genève à 50 microgrammes. C'est donc dans ce sens-là qu'elle a considéré que les mesures avaient été durcies.

M. Royer explique que **le renforcement ne concerne pas tellement les seuils mais plutôt le fait que c'est à partir d'un dépassement sur une station et depuis un jour**. Il y a donc une sorte de **réactivité plus grande** qui est proposée dans l'initiative. Si on prend les particules fines, le premier seuil

est fixé à 50 microgrammes. Le seuil en concentration est donc le même, mais dans le dispositif actuel il y a deux stations et non pas une et puis il y a une durabilité temporelle alors que l'initiative propose dès le 1^{er} jour. Il termine en déclarant qu'il y a un **renforcement sur les conditions mais pas sur le seuil**.

La présidente demande s'il existe des mesures d'encouragement pour les entreprises qui décident de faire des transitions au niveau de l'aspect durable de l'entreprise, typiquement pour les véhicules.

M^{me} Hardyn répond qu'à sa connaissance il n'y en a pas dans le domaine des véhicules. Dans le domaine des subventions énergétiques, il y en a eu, mais elles ont été réduites pour éviter l'effet d'aubaine.

La présidente demande s'il y a des déductions fiscales pour les entreprises qui améliorent leur performance durable, ce à quoi M^{me} Hardyn répond négativement.

La présidente indique que, lors d'une précédente audition, il a été dit que la performance durable d'une entreprise n'était pas un critère de choix pour les marchés publics. Elle demande si les entreprises estiment que cela pourrait avoir sa place.

M^{me} Hardyn répond que la CCIG a été contactée par plusieurs entreprises qui lui ont dit qu'elles aimeraient bien que les réglementations sur les marchés publics permettent de mieux prendre en compte les aspects de durabilité. Comme ce sont des marchés publics, il y a des règles auxquelles on ne peut pas déroger, mais elle considère qu'il y a quand même une certaine marge de manœuvre de la part des collectivités publiques.

La présidente remarque que cela signifie que cette thématique a déjà été évoquée.

M^{me} Hardyn acquiesce. Elle explique qu'ils ont même fait un groupe de travail interne à la CCIG avec plusieurs entreprises afin de travailler sur cela.

La présidente explique qu'on lui a dit que c'était très difficile de déterminer la performance environnementale d'une entreprise. Elle demande si cela a été évoqué dans leur groupe de travail.

M^{me} Hardyn répond qu'ils se sont plus concentrés sur les marchés publics. Elle explique qu'il y a des modifications qui ont été apportées récemment. Le Conseil d'Etat a en effet expliqué, il y a quelques semaines, qu'il y avait plus de marge de manœuvre dans le cadre des marchés publics.

Elle rappelle par ailleurs que le fait d'**économiser les ressources c'est aussi un investissement pour les entreprises, parce que ce sont des coûts en moins**. Donc, il y a à la fois le côté coût et le côté économie. Il s'agit de trouver le bon dosage entre la contrainte à investir et l'économie que peut faire

l'entreprise en investissant dans des technologies moins énergivores et dans des bâtiments mieux isolés. Elle explique par exemple que chez Procter & Gamble il y a tout un dispositif de recyclage qui a été mis en place pour les employés et qu'il n'y a plus de poubelles dans les bureaux. Il termine en déclarant que c'est une économie pour l'entreprise que les collaborateurs se déplacent jusqu'au centre de tri plutôt qu'il y ait des nettoyeurs qui passent dans tous les bureaux.

Une députée MCG demande comment ils font le calcul du coût des salaires des collaborateurs qui ont des postes plus rémunérés que les nettoyeurs pour réussir à déterminer que le fait que les employés se déplacent au poste de tri constitue réellement une économie pour l'entreprise.

M^{me} Hardyn répond que Procter & Gamble leur a expliqué qu'il y avait aussi l'effort de recyclage qui était dans la politique de l'entreprise.

Un député PLR rappelle que le fait de recycler permet de faire des économies, mais que cela permet aussi à l'entreprise d'améliorer son image vis-à-vis de l'extérieur et des clients.

Une députée Ve demande à M^{me} Hardyn si elle trouve qu'avec le texte existant il y a une *Genferei* qui se crée.

M^{me} Hardyn répond que sa remarque sur la *Genferei* concernait plutôt la discussion qu'ils ont eue à l'époque avec M. Hodgers. Elle explique que la CCIG n'est pas contre les objectifs de l'initiative, mais qu'ils aimeraient savoir quelles seront les conséquences pour les entreprises.

Audition du D^r Michel Matter, président de l'AMGe, et du D^r Laurent Favre, pneumologue et membre de l'AMGe

M. Matter indique que l'AMGe est une association qui regroupe 3000 médecins, dont environ 2200 membres actifs. Il précise que l'AMGe ne représente pas tous les médecins mais un pourcentage très conséquent.

M. Favre indique qu'il est médecin pneumologue installé depuis 12 ans et chef de groupe à l'AMGe.

M. Matter commence par remercier la commission d'associer la santé des citoyens genevois avec les notions liées à l'environnement puisqu'elle touche toutes les classes d'âge et toutes les classes sociales. Il explique qu'il est important de faire tout ce qui est possible pour préserver la santé des Genevois, d'autant plus qu'il n'est pas possible d'isoler Genève de son environnement. Il rappelle en effet que Genève est une enclave entourée de trois montagnes et que la vallée de l'Arve est classée dans le top 3 des plus polluées de France. Il rappelle également que cette vallée est un lieu assez particulier, surtout qu'on

a des temps de bise et de vent, ce qui n'arrange pas la situation. Il explique ensuite que pour la santé la grande question est de savoir ce qu'on peut amener ou proposer à la population pour améliorer et préserver la santé des Genevois.

Il déclare qu'ils vont expliquer à la commission, du point de vue de la pneumologie, d'où viennent les chiffres et pourquoi on parle de 3000 morts par année en Suisse. Il précise que pour faire du bien aux Genevois, il faut aussi s'attaquer au tabac, au sucre et au sel. Il rappelle en effet que le tabac est un « truc énorme » en matière de pneumologie et que c'est la préoccupation numéro 1 avant les questions de climat.

Concernant les voitures « plug-in », il remarque que du point de vue des nuisances de bruit et des émissions polluantes il y a clairement une attractivité, mais qu'il reste toujours la question financière. Il explique qu'au sein de leur association, ils se battent vraiment pour la santé pour tous et pas seulement pour ceux qui peuvent s'offrir le luxe du « plug-in ».

Il rappelle ensuite qu'en termes d'environnement, il faut évoquer l'attractivité de la ville de Genève du point de vue de la circulation et du nombre de personnes qui viennent dans notre ville. La question qui se pose est celle de savoir comment on peut être le plus efficace par rapport à des années qui sont devant nous. Il remarque qu'il y a beaucoup de points d'interrogation qui dépendent de la région et des choix qui sont faits au niveau politique. On peut donc difficilement faire abstraction de ce qu'il y a autour de Genève. Il explique qu'au sein de l'AMGe ils ne souhaitent pas avoir une politique qui sanctionne ou qui protège uniquement les Genevois, car la pollution n'est pas une question de frontière. La question qui se pose notamment est donc celle de l'importance, dans les années futures, du CEVA, de la mobilité sur Genève et de l'impact que cela pourra avoir. La mesure numéro 1 pour protéger la santé des gens serait de supprimer les places de parking pour les employés genevois puisque plus il y a de places de parking pour le personnel et plus les gens prennent leur voiture. Pour faire du bien, il faut agir sur cela.

Concernant les nuisances, il explique qu'il y a beaucoup de gens qui ont des grandes difficultés. Il précise qu'il y a des chiffres sur cela, mais qu'il est très difficile d'extraire une population qui ne fume pas ou qui soit uniquement soumise aux pollutions de l'environnement.

M. Favre indique qu'il va expliquer à la commission ce qu'ils savent en matière de santé respiratoire et de pollution. Il va également parler des grandes études qui ont été menées sur le sujet comme l'étude suisse SAPALDIA.

Concernant la santé respiratoire et la pollution, il précise que cela fait 30 ans, et non pas 50, qu'ils s'intéressent aux effets des pics de pollution. Il explique que la pathogénicité d'une particule de pollution dépend de sa taille.

On sait par exemple que les grosses et les petites particules sont moins dangereuses pour la santé que les particules de taille moyenne. Donc quand on parle des PM10, il s'agit d'une question de taille de la particule. Il explique qu'ils mesurent la concentration de la particule et qu'ils l'associent avec le risque pour la santé.

Il explique, concernant les effets à court terme d'un pic de pollution, que dans les jours qui suivent les pics de pollution, il y a une plus grande proportion de personnes qui vont tousser et qui auront des symptômes la nuit. Il y a par ailleurs une population qui est particulièrement fragile, à savoir les enfants de moins de 4 ans et les personnes de plus de 65 ans. Il explique que les jeunes enfants vont faire plus de pneumonies et que les personnes de plus de 65 ans vont plus tousser. Donc, les pics de pollution ont un impact sur la population en général. Il précise que cet impact est significatif mais qu'il reste minoritaire. Il explique également que les patients qui ont déjà une pathologie cardiorespiratoire chronique auront beaucoup plus de problèmes patho-respiratoires, cardio-vasculaires et respiratoires suite à des pics de pollution. Il s'agit en particulier des asthmatiques et des gens qui ont une broncho-pneumopathie chronique obstructive (BPCO). Il précise que la BPCO est une destruction progressive des poumons par le tabac.

Il faut également savoir que si on augmente de 10 microgrammes le taux de particules dans un pic de pollution alors il y a 1% de mortalité supplémentaire dans une population générale. Par exemple, s'il y a 100 infarctus, alors il y en aura 101 à la suite d'un pic de pollution. Il s'agit d'une surmortalité de 1% qui est liée aux pics de pollution. Il précise que les gens qui risquent de mourir sont des gens qui ont déjà une maladie préexistante, les gens de plus de 65 ans ainsi que les femmes et les sujets inactifs.

En résumé, tout le monde souffre mais en particulier les gens qui ont déjà des problèmes respiratoires, les enfants de moins de 4 ans et les gens de plus de 65 ans.

Concernant les effets à long terme, il indique que l'exposition chronique est plus compliquée à documenter sur le plan méthodologique. Il explique en effet qu'il s'agit de suivre des populations pendant 10-30 ans et que c'est très compliqué à organiser. De plus, ce qui est très compliqué c'est que le rôle du tabac induit un bruit de fond élevé au sein duquel il est délicat d'identifier un signal très clair lié à la pollution. En d'autres termes, on est noyé dans le tabac et pour extraire un effet lié à la pollution il faut environ 50 000 personnes suivies pendant 30 ans. Il faut donc une puissance statistique et une organisation très importante pour suivre une population de cette grandeur. En

conclusion, le fait d'extraire statistiquement le risque lié à la pollution est très compliqué.

On sait quand même, selon une étude française, que le fait d'habiter à proximité d'un axe routier particulièrement pollué augmente de 9% les risques d'être asthmatique. Il a été clairement démontré que les enfants qui ne sont pas asthmatiques mais qui vivent près d'une route très polluée ont plus le risque de le devenir.

Il indique pour finir que l'étude SAPALDIA est une étude suisse qui a été initiée en 1991. Il explique qu'ils ont tiré au sort dans l'annuaire téléphonique 9000 Suisses domiciliés à Davos, Montana, Bâle, Genève et Zurich. Ces 9000 personnes ont été suivies tous les 10 ans pendant 30 ans, donc en 1991, 2001 et 2011. Il précise que l'étude est encore en cours et que c'est un fonds national qui a coûté énormément d'argent. Il souligne le fait que c'est une des études les plus citées dans le monde par rapport à la santé respiratoire et la pollution, parce qu'elle est très solide sur le plan méthodologique. Il explique qu'elle a notamment été citée dans le New England en 2008, le plus grand journal mondial de médecine.

Il est par ailleurs intéressant de voir qu'entre 1991 et 2001 la pollution a diminué dans ces cinq régions de Suisse. Il explique qu'ils ont pu montrer que la santé respiratoire des populations urbaine et alpine s'était améliorée. **Ils ont donc démontré que le fait de baisser le taux de particules fines sur dix ans avait un impact sur la santé respiratoire et en particulier sur le déclin des fonctions pulmonaires. Il explique que ce déclin des fonctions pulmonaires est clairement corrélé avec cette baisse de pollution.** Il termine en déclarant que les régions les plus polluées de Suisse étaient Lugano et Bâle. Les moins polluées étaient Davos et Montana. En conclusion, la baisse de la pollution a été corrélée avec la santé respiratoire et le déclin des fonctions pulmonaires de la population.

M. Matter remarque que le titre de l'initiative est très attractif et que c'est une réalité. Il est en effet essentiel de préserver notre santé. Il remarque que dans l'initiative il est indiqué que les coûts de la santé ont explosé. Il précise qu'en 2018, il y a eu seulement 0,2% d'augmentation des coûts de la santé, ce qui est exceptionnel au niveau mondial. Il est également indiqué que l'environnement se dégrade fortement. Il remarque quand même que cela dépend un peu de la façon dont on regarde les choses. Concernant le 80 km/h dans tout le canton, il remarque qu'il est quand même assez rare de pouvoir rouler à 80 km/h dans tout le canton.

Une députée MCG demande aux auditionnés s'ils considèrent qu'on communique suffisamment sur le tabac qui est la source la plus importante des

problèmes pulmonaires. Elle demande si le non-remboursement des frais de santé induits par une maladie provoquée par le tabac pourrait être quelque chose qui pousserait les gens à prendre un peu plus soin d'eux en ne fumant pas. Elle demande finalement si la pollution a une influence sur les maladies chroniques pulmonaires inflammatoires.

M. Matter répond que Genève reçoit le congrès mondial des fabricants de cigarettes et que la Suisse et Andorre sont les deux seuls pays à ne pas avoir ratifié la Convention-cadre pour la lutte antitabac de l'OMS. En outre, quand on voit que le groupe Japan Tobacco International vient d'acquérir un des plus beaux terrains de Genève alors on a la réponse. Il rappelle que plus de 7 milliards des coûts de la santé en Suisse sont attribués uniquement à la cigarette. Il remarque que le lobby du tabac est très puissant en Suisse.

Concernant les primes, il explique qu'il a de la peine à concevoir le fait que seulement ceux qui sont riches pourraient fumer et pas les autres. C'est un principe d'équité entre les citoyens.

Il termine en déclarant qu'au niveau politique on devrait faire beaucoup plus si on voulait avoir un impact sur les coûts de la santé.

Une députée MCG explique que lorsqu'ils avaient discuté de l'attribution des terrains à Japan Tobacco International une personne, qui est actuellement conseillère d'Etat, avait dit que cela allait leur rapporter beaucoup d'argent. Elle demande si on ne pourrait pas mettre les choses en balance pour démontrer lequel coûte ou rapporte plus.

M. Matter répond qu'on pourrait se poser la même question pour les voitures et l'aéroport par exemple. Il explique que pour les médecins, la cigarette est un sujet qui devient de plus en plus important.

M. Favre rappelle que la plus grande source de pollution intérieure est le tabac et non pas les voitures diesel ou les avions. Il explique que Helsana offre des rabais de prime aux gens qui marchent plus de 9000 pas par jour. Il y a aussi des rabais de prime pour les gens qui ne boivent pas, qui ne fument pas ou qui font du sport. Il considère cependant que c'est une sélection par rapport au risque qui n'est pas défendable en termes de justice distributive. Par ailleurs, la question de savoir si les fumeurs devraient payer les coûts qu'ils engendrent avec l'augmentation du prix des paquets est une décision politique. Comme il s'agit quand même de 30% de la population qui fume alors cela signifie qu'on exclurait 30% de la population du système de santé et on les punirait parce qu'ils fument.

Une députée MCG demande comment faire pour endiguer le tabac.

M. Favre répond qu'il y a un très grand conflit d'intérêts entre le tabac et les revenus fiscaux. Il explique qu'on lui avait dit à l'époque que 40% des

revenus du canton de Neuchâtel venaient des cigarettiers. De toute manière, si on limite un cigarettier, alors il va fabriquer des cigarettes en Hongrie et il va les importer.

M. Matter explique que le taux de nocivité de la cigarette fabriquée en Suisse est plus important que ce qu'il peut y avoir ailleurs et qu'on fabrique des cigarettes pour les exporter ailleurs. Donc la Suisse fait tout faux.

Une députée MCG demande si la pollution a une influence sur les maladies chroniques pulmonaires inflammatoires.

M. Favre répond qu'il n'y a pas de corrélation.

Une députée S remarque que M. Favre a parlé de 30% de fumeurs. Elle demande quel est le pourcentage de personnes qui sont plus fragiles face à la pollution.

M. Favre répond qu'il faudrait procéder à un calcul, car il y a une grande partie de la population qui a plus de 65 ans.

Une députée S demande quel est le pourcentage de personnes qui ont de l'asthme.

M. Favre répond que cela dépend de la définition qu'on donne de l'asthme, mais il s'agit d'environ 10 à 15% de la population.

La députée S remarque que c'est quand même important. M. Favre répond que ce chiffre comprend aussi les personnes qui ont eu une seule fois de l'asthme. Il explique qu'on peut cependant considérer qu'il y a environ 5% de la population qui a des pathologies respiratoires chroniques.

La députée S demande si c'est sans les tabagistes. M. Favre répond qu'un tabagiste n'est pas forcément malade.

Une députée S demande aux auditionnés s'ils sont d'accord avec l'initiative.

M. Matter répond qu'ils sont d'accord avec le fait de préserver la santé. Concernant l'application de l'initiative, il indique qu'il ne préfère pas se prononcer. En tout cas, le fait de réduire le bruit et les particules est une bonne chose. Personnellement, il explique qu'il aurait de la peine à comprendre que l'on contraigne les citoyens genevois, alors même qu'on se trouve dans une région proche de la vallée de l'Arve. Il considère que ce serait mal perçu par la population si les contraintes étaient trop importantes.

Une députée S explique que son allergologue a toujours dit qu'il faudrait faire quelque chose contre la pollution atmosphérique.

M. Matter répond qu'on pourrait aussi enlever les arbres et les plantes puisque certaines personnes sont allergiques au pollen.

M. Favre déclare que la pollution est un problème mais que ce n'est pas le problème prioritaire en termes de santé. Il explique que le médecin ne peut qu'être d'accord avec le fait d'améliorer la qualité de l'air mais qu'après c'est aux politiciens de déterminer les moyens pour y parvenir.

Une députée Ve remarque que les auditionnés se sont beaucoup exprimés sur la pollution de l'air mais moins sur l'impact du bruit sur la santé. Elle demande quelques explications par rapport à cela.

M. Matter répond que c'est un problème de plus en plus important et un vrai sujet de société. Ce sujet est fondamental parce qu'on est entouré de bruit et, pour trouver une zone de silence, ça devient vraiment très compliqué. Probablement que certaines personnes subissent un stress par rapport au bruit. Après, on ne réagit pas tous de la même manière au bruit.

M. Favre précise qu'il s'occupe aussi de la médecine du sommeil. Il explique qu'il y a des études intéressantes qui ont étudié la qualité du sommeil aux abords des grands axes routiers. Il propose éventuellement de faire parvenir ces études à la commission.

M. Matter explique qu'il faudrait vraiment réduire un maximum le bruit. Maintenant, la voiture électrique est devenue trop peu bruyante, donc c'est un peu la situation inverse.

Une députée Ve explique que selon l'initiative il serait intéressant d'avoir plus de communication de la part des autorités sur les pics de pollution. Elle demande aux auditionnés si le fait d'affiner la communication par rapport à ce qu'on trouve actuellement aurait un effet bénéfique pour la santé.

M. Matter répond que pour les populations à risque comme les enfants et les personnes âgées, c'est essentiel. Il faut une information qui soit ciblée. Cependant, trop d'information tue l'information.

M. Favre répond qu'il n'est pas sûr que les gens changent leur comportement si on leur dit qu'il ne faut pas emprunter certaines routes.

Une députée Ve explique que cette mesure concernerait surtout les cyclistes.

M. Favre répond qu'il n'est pas certain que les cyclistes fassent un détour pour éviter une route à risque.

M. Matter remarque qu'il serait intéressant d'avoir un accès simplifié aux transports en commun, car cela pourrait avoir un impact très important sur l'environnement.

Une députée Ve explique qu'un des médecins urgentistes de la vallée de l'Arve a dit qu'il n'envoyait pas ses enfants à l'école en cas de pics de

pollution. Etant donné la pollution intérieure, elle demande si cela fait vraiment une différence.

M. Favre répond que c'est un choix très personnel de sa part. Interdire à ses enfants de faire du vélo ou de la course à pied en cas de pics de pollution, on peut le concéder, mais ne pas aller à l'école c'est encore autre chose. Il explique que les pays comme la Chine et l'Inde, qui ont des problèmes de pollution très conséquents, ferment carrément les écoles quand il y a des pics de pollution.

M. Matter explique qu'en Chine les pics de pollution sont très élevés. Pour voir le ciel bleu, ils doivent fermer les usines, mais ensuite quand ils rouvrent il y a des pics énormes.

Une députée UDC remarque qu'il y a quand même des producteurs de tabac en Suisse, que ce sont des agriculteurs et que leur activité est vitale pour eux.

M. Matter répond que c'est une question de proportionnalité et d'exposition. Le but ce n'est pas de tout arrêter puisque de toute manière il y aura de l'importation.

M. Favre remarque que le fait de taper sur le producteur est une fausse réponse puisque de toute manière le fumeur va fumer et qu'il importera des cigarettes.

M. Matter remarque que les paysans qui ont tout misé sur le tabac sont déjà en train de s'interroger. Pour l'instant, c'est un vrai marché, mais si cette activité devient moins intéressante alors ils iront vers un autre type d'agriculture. Il explique qu'il met toujours la santé au-delà, car il s'agit d'un impact colossal.

M. Favre précise que ce ne sont pas les impôts des producteurs suisses qui vont financer les choses.

M. Matter remarque que l'impact est tellement nocif que c'est compliqué.

La présidente remarque que les auditionnés ont dit que les activités sportives à proximité des routes étaient dangereuses et aussi en cas de pics de pollution. Elle demande s'il existe quelque chose sur le canton en termes de coordination par rapport aux nombreuses manifestations sportives qu'on trouve. Elle indique qu'elle n'a jamais entendu parler de moyens de prévention ou de restriction lors des manifestations sportives, alors même que certaines se déroulent près d'axes routiers.

M. Favre répond que ce sont des recommandations de bons sens. Il explique qu'ils n'ont jamais démontré qu'un joggeur allait avoir plus de problèmes s'il court près des grands axes. Il souligne le fait qu'il n'y a pas d'étude derrière cela et que ce sont seulement des recommandations.

La présidente demande s'ils considèrent que l'Etat devrait intervenir dans ce genre de situations.

M. Favre répond qu'il serait difficile de préparer la Course de l'Escalade pendant deux ans puis de l'annuler au dernier moment. Il explique qu'en réalité il y a plus de dangers de ne pas faire de sport plutôt que d'en faire près des axes routiers.

Un député EAG demande s'il y a des réglementations sur les lieux dans lesquels il n'est pas bien d'organiser des manifestations sportives. Il demande aux auditionnés s'ils peuvent être amenés à donner des conseils par rapport à cela.

M. Matter répond que le souci ce serait qu'en France voisine on dise qu'il ne faut pas faire du sport et qu'en Suisse on ne dise rien.

Le député EAG répond qu'il ne parlait pas de jours mais plutôt de lieux.

M. Favre explique qu'il y a des moments dans la journée durant lesquels on est plus exposé à la pollution.

M. Matter remarque qu'on a quand même créé des tunnels pour que les gens rentrent mieux dans la ville avec leur véhicule.

Audition de M. François Membrez, président de la section genevoise du TCS, et de M. Patrick Schaub, président du groupe de travail « Eco-Action » du TCS

M. Membrez explique que le TCS a son siège central à Genève et que la section genevoise du TCS s'occupe principalement des questions liées à la circulation, à ses nuisances ainsi qu'à la sécurité. Elle s'occupe également des questions de tourisme et de cyclotourisme au sens large. Il précise que le siège central est en charge des prestations et que le TCS compte environ 140 000 membres à Genève.

Il remarque que l'IN 169 s'attaque principalement à la question des polluants que sont les PM10, le NO₂ et l'ozone, mais qu'elle ne traite pas des questions de CO₂ qui sont pourtant importantes.

Par rapport aux particules fines, il rappelle que seulement une petite partie d'entre elles sont générées par le trafic et qu'une infime partie est générée par la combustion des carburants des véhicules routiers à moteurs (4,5%). Il explique par ailleurs que des concentrations élevées de PM10 se produisent plutôt en hiver, spécialement dans des situations d'inversions thermiques. Les émissions de dioxyde d'azote, quant à elles, viennent à 55,8% des transports, à 20,6% de l'industrie et à 34% des véhicules. Il rappelle pour finir que l'ozone

est un polluant secondaire qui est fortement influencé par les conditions météorologiques.

Il remarque ensuite que l'IN 169 assimile les valeurs d'immissions à des valeurs d'alarme, ce qui est contraire au droit fédéral. Il explique que le droit européen prévoit selon les polluants des valeurs d'immissions (qui impliquent des objectifs à atteindre), des valeurs d'information (qui n'impliquent pas de prise de mesures effectives) ainsi que des valeurs d'alarme (qui impliquent la prise de mesures effectives à partir de seuils beaucoup plus élevés que ce que prévoit l'IN 169).

Il explique que le TCS considère que l'IN 169 resserre tous les paramètres à l'extrême, puisqu'un dépassement dans une seule des stations de mesure du canton nécessiterait la prise de mesures urgentes. Ainsi, pour le NO₂, l'atteinte de la valeur de 80 µg/m³ à la seule de la station Necker impliquerait la prise de mesures urgentes, alors qu'il faudrait un taux cinq fois plus élevé sur une surface de 100 km² pour impliquer un déclenchement au niveau européen. En outre, pour l'ozone, l'IN 169 impliquerait le respect strict de la valeur limite horaire suisse (1 heure de dépassement par année), ce qui est 200 fois plus strict que ce qui se fait au niveau européen.

Il remarque également que l'initiative vise le respect des valeurs limites annuelles d'immissions fixées par la législation fédérale sur la protection de l'environnement, alors que toutes les valeurs limites de l'OPair sont soit des moyennes annuelles soit des moyennes ou pourcentages horaires ou semi-horaires avec un nombre de dépassements tolérés annuellement.

En résumé, l'application à la lettre de l'initiative concernant l'ozone conduirait l'économie genevoise dans de très grandes difficultés. Il rappelle qu'en milieu rural à Genève, il y a eu, depuis 2009, entre 250 et 450 dépassements de la valeur limite OPair horaire alors que seul un dépassement est autorisé annuellement par l'OPair.

En ce qui concerne les PM10, il remarque que l'initiative devrait avoir un impact plus limité et ceci sans garantie que cela permette de respecter les valeurs limites de l'OPair puisque la valeur annuelle est respectée à Genève depuis quatre ans. Il remarque également que le nombre de dépassements de la valeur journalière (50 µg/m³) est inférieur à 10. Néanmoins, une application rigide de l'IN 169 devrait logiquement conduire les autorités à prendre des mesures permanentes, à titre préventif, dès qu'un dépassement des valeurs limites journalières se produirait afin de s'assurer qu'aucun autre dépassement de cette valeur limite journalière n'intervienne à l'avenir de manière à remplir les exigences de l'OPair.

Concernant les NO₂, il remarque que les valeurs annuelles limites de 30 µg/m³ restent inférieures à la valeur annuelle applicable au niveau européen. Une des principales sources étant le trafic routier motorisé et compte tenu d'une certaine tendance des autorités genevoises à vouloir prendre des mesures d'interdiction du trafic, on pourrait imaginer que le seul effet concret de cette initiative serait d'obliger les autorités à décréter des interdictions de circuler (circulation alternée ou différenciée) durables et permanentes, ce qui serait totalement disproportionné au regard du contexte du droit suisse et du droit européen.

Globalement, il constate que la qualité de l'air est en constante amélioration à Genève depuis des décennies, tout comme dans le reste de la Suisse. Il n'y a ni urgence ni nécessité à prendre des mesures extrêmes pénalisantes pour l'économie et les citoyens, car le niveau de la pollution va continuer à diminuer à Genève en raison des mesures prises au niveau fédéral, en particulier la limitation des émissions des véhicules et le Plan de mesures OPair 2018-2023 adopté par le Conseil d'Etat genevois.

Il explique que pour le TCS, l'IN 169 tend à instaurer un système extrêmement rigide en assimilant les valeurs limites fédérales à des valeurs d'alarme – en contradiction avec le droit fédéral – et en obligeant les autorités à prendre des mesures à des conditions infiniment plus strictes qu'au niveau suisse et européen (en termes de seuils des valeurs d'alarme et de nombres de dépassements journaliers/horaires tolérés). Par ailleurs, un dépassement dans une seule station de mesure provoquera des mesures d'interdiction dans tout le canton. Il rappelle que les valeurs limites fédérales sont des objectifs à atteindre à terme et qu'elles ne représentent que le seuil en deçà duquel on présume que les immissions sont sans danger pour l'homme et l'environnement. On ne peut donc absolument pas faire de ces valeurs limites des valeurs d'alarme.

S'agissant des mesures concrètes énumérées par l'IN 169, il remarque que les mesures relatives à la circulation routière sont omniprésentes et qu'il y a une réelle volonté des initiants de limiter le trafic routier par des mesures d'interdiction (circulation différenciée). Il considère que l'IN 169 sera le prétexte environnemental pour adopter des mesures durables et pérennes de restriction et de gestion du trafic dans l'agglomération genevoise pour atteindre un objectif idéologique.

Pour le TCS, cette initiative a un caractère extrême qui conduira à un résultat contre-productif pour l'environnement. Il remarque en outre que le dépôt d'interventions parlementaires au niveau fédéral pour que les valeurs limites européennes soient reprises en Suisse, de manière à couper l'herbe sous le pied de telles initiatives ou approches intransigeantes, se multiplie. Il y a d'ailleurs une initiative parlementaire Giezendanner qui va dans ce sens.

Il remarque également que l'initiative veut, s'il y a un dépassement des valeurs limites sur un seul lieu, qu'on applique des décisions dans tout le canton, ce qui est fortement disproportionné. Par ailleurs, cette initiative excessive entravera non seulement le trafic mais surtout l'économie genevoise au regard du contexte national et international.

Il explique que le TCS privilégie plutôt des mesures incitatives et que la section genevoise du TCS a d'ailleurs fait une proposition concrète de modification de l'impôt cantonal sur les véhicules il y a maintenant deux ans. L'objectif serait d'orienter les consommateurs vers des véhicules moins polluants et plus efficaces en termes de consommation en favorisant notamment les véhicules électriques et hybrides qui émettent peu ou n'émettent pas de polluants – donc, des mesures incitatives tournées vers l'avenir et des choix futurs plutôt que des mesures répressives et stigmatisant les choix passés des citoyens et de l'économie sont plus opportuns.

En conclusion, le TCS considère que cette initiative est malvenue et qu'elle ne remplit pas son but, principalement parce qu'on fait des valeurs limites des valeurs d'alarme de manière totalement disproportionnée et parce que l'on considère que si une valeur limite est dépassée à un endroit donné alors les seuils sont déclenchés. Pour le TCS, l'impôt sur les véhicules doit inciter les consommateurs à acquérir des véhicules plus propres, car le débat actuel porte sur les émissions de CO₂.

Il termine en déclarant que Genève est sur la bonne voie, car il y a eu un seul dépassement en matière de particules fines en 2018 et qu'il n'y en a pratiquement pas eu en termes de NO₂. En matière d'ozone, il y en a eu, mais dont la provenance n'était pas notre canton. Ces trois sources de pollution atmosphérique sont en train de baisser, ce qui va dans le bon sens. On ne peut donc pas, avec cette initiative, pénaliser à ce point l'économie. Il faut absolument se focaliser sur la baisse des émissions de CO₂, ce qui se fait par des mesures incitatives sur les véhicules.

M. Schaub explique que le groupe de travail Eco-Action de la section genevoise du TCS s'est penché sur l'initiative et qu'il a relevé que le nombre de mesures qu'il faudrait effectuer pour avoir une information objective de la pollution par commune et par secteur statistique serait trop important. Au lieu de mettre autant d'argent dans ces stations de mesure et le traitement des données, il faudrait mieux investir dans des améliorations de sources polluantes comme les bâtiments et les moteurs à diesel. Il explique qu'au sein du TCS ils essaient d'être promoteurs de l'amélioration de ces émissions de NO₂ et des particules fines des moteurs diesel.

Il rappelle par ailleurs qu'il ne faut pas oublier que la pollution est globale et qu'elle dépend de la météo et de ce qui passe autour de Genève et en particulier en France voisine.

Concernant l'article 7 de l'initiative, il explique qu'ils ont analysé deux types de mesures au Foron et à Meyrin et qu'ils ont remarqué que, même si les lieux étaient très différents, les mesures n'étaient pas si éloignées les unes des autres. Il ne semble donc pas judicieux de multiplier les mesures pour avoir une mesure globale de la pollution à Genève.

Il remarque ensuite, à propos de l'article 13A de l'initiative et des mesures d'assainissement, que la Stratégie de la protection de l'air 2030 traite déjà des sources de pollution dans la globalité et qu'il y a déjà une planification des mesures à prendre.

Il déclare qu'aujourd'hui, il n'y a pas d'urgence, car les mesures sont bonnes par rapport aux valeurs limites et qu'elles s'améliorent toujours. Le dioxyde d'azote est encore un peu plus haut en valeurs annuelles, mais il descend quand même d'année en année et se rapproche de la valeur limite, ce qui est positif.

En conclusion, l'initiative engendrera des coûts disproportionnés, ce qui n'est pas nécessaire pour la lutte contre la pollution à Genève. Au lieu de se disperser dans des mesures qui apporteront peu d'informations au débat, l'Etat doit se concentrer sur la Stratégie de protection de l'air 2030.

Une députée S remarque que M. Membrez a dit que cette initiative faisait des valeurs limites des valeurs d'alarme. Or, elle explique que les valeurs limites de l'ozone sont de $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ dans la législation fédérale alors que dans l'initiative on parle de $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Elle leur demande pourquoi ils ont dit que les initiants avaient pris les valeurs limites.

M. Schaub répond que, selon la loi fédérale, la valeur de $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour l'ozone est une valeur limite d'information alors que dans l'initiative elle devient une valeur beaucoup plus contraignante.

Une députée S remarque que la valeur limite qui se trouve dans la législation fédérale est de $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ alors que dans l'initiative on veut réagir seulement à partir de $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mesurés.

M. Schaub explique qu'il s'agit d'une valeur d'information qui est prise comme une valeur d'alarme.

Une députée S répond que ce n'est pas une valeur d'information mais une mesure.

M. Membrez remarque que l'initiative veut réagir si on dépasse $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Une députée S répond que l'initiative veut réagir si on arrive à $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$, ce qui se situe bien au-delà de la valeur légale. Elle considère que cette valeur n'est absolument pas excessive.

M. Membrez remarque qu'il y a une obligation de prendre des mesures d'urgence dès que ce seuil est atteint durant un jour dans une seule station de mesure du canton.

Une députée S répond que l'OPair prévoit que la moyenne horaire de $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour l'ozone ne doit en aucun cas être dépassée plus d'une fois par an.

M. Schaub répond que, pour eux, la valeur de $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ qui se trouve dans l'OPair est une valeur d'information alors que dans l'initiative on va plus loin. On en fait une valeur plus contraignante.

La présidente explique que cela n'a pas été relevé comme contraire au droit fédéral par le département.

M. Membrez répond que, pour eux, le fait de prendre des valeurs limites fédérales pour en faire des valeurs d'alarme est contraire au droit fédéral.

La présidente explique que le département a relevé certains problèmes mais pas celui-là.

M. Membrez répond qu'ils ont vu que cela n'avait pas été relevé par le département.

Un député EAG explique que les **valeurs qui sont fixées par l'OPair ont explicitement pour but de protéger les êtres humains et l'environnement de la pollution**. Donc, l'idée de se baser sur ces valeurs-là pour prendre des mesures afin d'éviter la pollution est tout à fait cohérente avec le principe des initiants. Il est en effet cohérent de prendre comme base des valeurs qui sont fixées par une ordonnance fédérale en la matière.

M. Membrez répond qu'on ne peut pas faire de ces valeurs des valeurs d'alarme.

Une députée S indique qu'elle a remarqué le même illogisme dans l'argumentation des auditionnés en ce qui concerne le dioxyde d'azote. Elle explique que dans l'OPair on parle de $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ comme valeur limite alors que dans l'initiative on parle de $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Donc on ne peut pas dire que l'initiative est plus sévère que les valeurs limites qui sont dans l'ordonnance.

M. Membrez remarque que dans l'ordonnance on a une moyenne par 24h et un dépassement sur une année alors que dans l'initiative on parle d'un seuil atteint durant un jour dans une seule station de mesure.

La présidente remarque que ça reste une moyenne par 24h et que c'est donc la même définition que dans l'ordonnance.

M. Membrez répond dans l'ordonnance c'est une valeur limite alors que dans l'initiative ça devient une valeur d'alarme dès que le seuil est atteint durant un jour dans une seule station de mesure.

Une députée Ve remarque que M. Membrez a expliqué que les normes suisses étaient plus strictes que la législation européenne. Elle explique que cette semaine une étude, publiée par l'Université de Mayence en Allemagne, a fait état de 800 000 personnes qui mouraient chaque année à cause de la pollution de l'air, soit le double de ce qui était précédemment estimé. Elle lui demande s'il considère vraiment que cette situation européenne est exemplaire et qu'il n'y a pas d'urgence à agir.

M. Membrez répond qu'il y a urgence à agir dans certains pays. C'est par exemple le cas en Bulgarie, en Roumanie et en Croatie, car les situations sont préoccupantes. En revanche, il rappelle qu'à Genève il n'y a pas eu de dépassement pour les particules fines ni pour le NO₂. En outre, il insiste sur le fait que les dépassements en matière d'ozone ne sont pas dus à de la production locale et qu'ils sont en diminution. A Genève, nous ne sommes donc pas dans une situation d'urgence. Il s'agit maintenant d'inciter les consommateurs à réduire leur consommation de CO₂, puisque nous sommes sur la bonne voie en ce concerne les particules fines et le NO₂.

Une députée Ve remarque que les statistiques suisses montrent quand même qu'il y a 3000 personnes qui décèdent chaque année en Suisse à cause de la pollution de l'air. De plus, sur le site de l'Etat, il est clairement indiqué que la qualité de l'air à Genève n'est pas satisfaisante depuis plusieurs décennies. Elle demande à M. Membrez s'il conteste cette situation.

M. Membrez répond qu'on peut toujours faire mieux. Il explique que le TCS est satisfait et qu'il approuve la Stratégie de protection de l'air 2030 de l'Etat de Genève, car elle va dans le bon sens. Le TCS pense également que le régime actuel avec une circulation alternée en cas de dépassements des valeurs d'alarme est suffisant. Il faut que les choses continuent de baisser, mais cela doit se faire par l'efficacité des véhicules et selon la stratégie actuelle. Le TCS considère que cette initiative va trop loin et que des mesures locales n'ont qu'une faible incidence en ce qui concerne l'ozone.

Une députée Ve remarque que le secteur du CO₂ est le seul secteur où les émissions globales continuent d'augmenter. Elle déclare qu'elle se réjouit de voir que c'est aussi une préoccupation pour le TCS.

M. Schaub indique qu'ils sont assez promoteurs au sein du TCS en ce qui concerne le renforcement des normes sur les moteurs diesel puisqu'ils produisent quand même moins de CO₂ que les moteurs à essence. Il explique qu'ils sont aussi très actifs en matière de développement de la mobilité

électrique puisque le fait de rouler en électrique en ville permet de diminuer localement les émissions de CO₂.

Une députée PLR remarque que M. Membrez a jugé cette initiative comme étant extrême. Elle remarque également qu'il a dit qu'elle aurait des conséquences notables pour les acteurs de l'économie. Elle rappelle que l'ordonnance fédérale indique qu'il faut pouvoir adapter les infrastructures pour tenir compte de manière préventive des possibilités de limiter les émissions dans un contexte économiquement supportable. Elle demande s'ils ont pu chiffrer l'impact sur l'économie que la mise en œuvre stricte de ces nouvelles normes pourrait avoir.

M. Membrez répond qu'ils n'ont pas de chiffres par rapport à cela. Par contre, il explique, en ce concerne l'ozone, que l'initiative va engendrer des mesures drastiques très dangereuses pour les industries et le trafic routier dans le canton de Genève. Pour les particules fines et le NO₂, il remarque qu'on va dans le bon sens, mais qu'on va s'acheminer très rapidement vers des interdictions de circuler alors que nulle part en Suisse et en Europe nous n'arrivons à un tel résultat.

Une députée PLR demande si le gain obtenu en termes de diminution d'émissions est chiffrable.

M. Membrez répond qu'il n'y a pas de gain immédiat. Il remarque cependant que si on décide d'agir ici on va le faire sur la circulation, car c'est plus difficile et plus long d'agir sur les chauffages ou sur l'activité industrielle. Il explique qu'il faudrait avoir une approche plus globale qui toucherait tous les secteurs. Il remarque qu'avec cette initiative on va immédiatement arriver à des restrictions de circulation alors qu'aujourd'hui on en est encore loin. Genève interdirait la circulation alors que ce ne serait pas le cas ailleurs en Suisse ni en Europe pour les mêmes valeurs. Cette mesure serait donc très pénalisante. En général, il rappelle que les mesures locales ont peu d'importance et qu'il faut une concertation au niveau national.

Un député EAG remarque que M. Membrez a dit à deux reprises que les mesures locales n'avaient pas d'impact. Il répond qu'en matière de particules fines ce n'est pas vrai. Il explique en effet que les mesures locales ont un impact très important sur l'environnement au niveau global mais aussi sur la santé de la population et en particulier à Genève puisque c'est un bassin. Il insiste sur le fait que des mesures locales ont un aspect tout à fait décisif sur les particules fines. Il remarque également que M. Membrez a dit que le trafic était une source faible d'émission de particules fines alors qu'en réalité le trafic est une des principales sources de pollution dans les milieux urbains.

M. Membrez répond qu'au niveau suisse, 29% des particules fines sont générées par les industries et autant par les transports. Parmi ces 29%, 17,3% proviennent du frottement et de l'abrasion générés par tous les types de transports terrestres, et seulement 4,5% sont générés par la combustion du carburant des véhicules routiers à moteurs.

Un député EAG remarque que ce sont des moyennes suisses et que ces valeurs dépendent beaucoup de l'endroit dans lequel on se trouve.

M. Membrez répond qu'à Necker qu'il y a eu un seul dépassement de la valeur limite en 2018.

Un député EAG remarque quand même que la valeur limite est une valeur qui ne doit pas être dépassée. Ce n'est pas une valeur qui est là pour dire qu'on la dépasse juste de temps en temps. Il explique qu'un pic sur 24 heures de dépassement de la valeur limite crée des effets sur la santé.

M. Membrez remarque qu'avec l'IN 169 on déclencherait tout de suite des mesures parce que cela deviendrait une valeur d'alarme. Il explique que c'est cela qu'ils contestent.

Une députée PLR remarque que dans l'OPair on retrouve la valeur de $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour l'ozone mais pas celle de $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ qui est dans l'initiative. Elle demande d'où vient ce chiffre de $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

M. Schaub répond que c'est la valeur qui est indiquée dans le plan cantonal de l'Etat.

Une députée PLR demande s'ils considèrent que l'initiative prend la valeur actuelle cantonale et qu'au lieu d'être simplement informative elle oblige à prendre des mesures.

M. Membrez acquiesce. Il explique que cette valeur déclenchera tout de suite des mesures. Une députée MCG explique que les représentants de l'AMGe ont clairement expliqué que ce n'était pas la pollution qui créait des problèmes de santé pour les humains mais plutôt la fumée du tabac. Elle demande s'ils ont des chiffres de comparaison des éventuels dommages à la santé dus à la pollution atmosphérique par rapport au fait que 35% de la population fume. M. Membrez répond par la négative.

La présidente précise que les représentants de l'AMGe ont expliqué qu'il y avait d'autres choses qui tuaient plus que la pollution, mais qu'en cas de dépassement des valeurs limites il y avait quand même un impact immédiat pour les personnes qui étaient déjà atteintes dans leur santé.

Elle demande ensuite aux auditionnés ce qu'ils penseraient d'une circulation différenciée qui ne soit pas appliquée aux particuliers et aux entreprises de la même manière. Elle leur demande, dans l'hypothèse où les

entreprises ne seraient pas touchées par la mesure de la même manière que les particuliers, si cela leur poserait moins de problèmes. M. Membrez acquiesce.

La présidente demande si le fait d'appliquer la circulation différenciée aux privés ne leur poserait pas de problèmes comparativement aux plaques paires et impaires.

M. Membrez répond qu'on pourrait imaginer des aménagements. Il explique que la circulation différenciée impacte surtout l'économie et les livraisons et que la circulation alternée est un système plus efficace et plus facile à mettre en œuvre.

La présidente lui demande s'il trouve que la circulation alternée est moins problématique pour l'économie.

M. Membrez acquiesce. Il explique que la circulation alternée est plus prévisible, qu'elle n'est pas permanente, qu'elle touche tout le monde et qu'elle engendre tout de suite une réduction importante contrairement à la circulation différenciée.

La présidente demande si le fait qu'une entreprise de livraison ait seulement des plaques impaires doit être considéré comme un aléa du hasard.

M. Membrez acquiesce.

Audition de M. Derek Christie, membre du comité de l'ATE et chercheur en santé environnementale

M. Christie commence par préciser qu'il n'est membre d'aucun parti politique. Il indique que son propos ne sera donc pas politique mais plutôt de santé publique, car il a un master en santé publique et un intérêt pour la pollution de l'air et le bruit depuis de nombreuses années.

Il explique qu'il est très heureux que cette initiative ait été lancée, car la pollution de l'air et le bruit sont très importants du point de vue de la santé publique surtout pour les personnes sensibles. Il précise que, lorsque l'on parle de personnes sensibles, ce sont essentiellement des personnes qui ont des problèmes cardio-vasculaires. Il explique en effet qu'il y a beaucoup plus de mortalité et de morbidité qui sont dues à la pollution de l'air et au bruit dans le domaine cardio-vasculaire que dans le domaine pulmonaire.

Il remarque qu'en s'attaquant à la pollution de l'air et au bruit, on arrive à résoudre plusieurs problèmes à la fois. Il déclare en outre que ces problèmes de santé sont à un niveau qui est non seulement inacceptable mais aussi évitable. Donc on peut, avec un certain nombre de mesures, réduire la pollution de l'air au niveau des émissions et de l'exposition de la population à la pollution de l'air.

A cet égard, il déclare qu'il est très important de tenir compte du vieillissement de la population et des enfants puisque, quel soit leur âge, les enfants ont des organes qui sont à développer et qui ont plus besoin d'oxygène.

Concernant les différents programmes qui suggérèrent aux gens de faire de l'activité physique, il remarque qu'on demande aux gens d'avoir une activité physique pour leur santé et de privilégier la marche et le vélo pour des raisons environnementales, mais qu'en même temps on les expose à des niveaux de pollution qui sont à la limite de la légalité.

Il indique qu'il reconnaît les efforts du département et qu'il salue les mesures du Conseil d'Etat en faveur de l'amélioration de la pollution de l'air, mais il remarque néanmoins que cela ne va pas assez loin pour des questions de santé publique. Le carburant est certes meilleur qu'avant et les voitures s'arrêtent automatiquement aux feux, mais l'exposition à la pollution demeure inquiétante du point de vue strict de la santé publique.

En ce qui concerne l'asthme, il indique qu'il y a clairement eu une augmentation des problèmes d'asthme et que différentes études ont démontré que cette augmentation était vraisemblablement due à la pollution de l'air. Il précise que cela inclut aussi la pollution de l'air provoquée par la cigarette et d'autres sources de pollution de l'air intérieure. Plus clairement, on sait que les pics de pollution sont des déclencheurs de crises d'asthme chez les personnes qui sont déjà asthmatiques.

Comme il y a énormément de choses qui sont liées à cette pollution de l'air, l'ATE ne peut donc que soutenir cette initiative qui fait beaucoup de bien. Il déclare par ailleurs que cette initiative est intéressante, car elle vise la loi d'application d'une loi fédérale existante. Il précise que cette loi fédérale sur la protection de l'environnement est une loi qui a été soutenue par l'ATE au niveau fédéral en son temps.

Il termine en déclarant que des coûts peuvent être engendrés par une politique cantonale plus volontaire en matière de protection de l'air, mais que d'un autre côté on gagne aussi au niveau de la santé de la population avec moins de traitements médicaux. Il est toujours mieux de prévenir que de guérir.

Une députée S remarque que M. Christie a dit que cette initiative appliquait une loi fédérale existante. Elle explique que les valeurs limites pour l'ozone sont de $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ dans l'OPair alors qu'avec l'initiative on veut réagir à partir de $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Pour le dioxyde, l'OPair fixe une valeur limite à $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ alors que dans l'initiative on veut réagir à partir de $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Elle demande à M. Christie s'il est d'accord avec le fait que l'initiative n'applique pas

strictement les valeurs limites qui sont dans l'OPair et qu'elle vise à agir après un certain dépassement de ces valeurs limites.

M. Christie demande si elle est en train de dire qu'on pourrait aller plus loin.

La députée S acquiesce. Si on voulait vraiment appliquer strictement la loi alors on pourrait aller plus loin. Elle explique que certains auditionnés avaient un autre point de vue par rapport à cela.

M. Christie répond qu'il n'a pas étudié cet aspect en détail. Il explique qu'il ne sait cependant pas pourquoi les initiants ont choisi ces chiffres.

M. Christie remarque qu'il y a plein de niveaux différents, mais qu'il n'y a pas de niveau sans risque. D'ailleurs, même s'il n'y avait aucune voiture en ville, il explique que le niveau ne serait pas de zéro, car il y a un niveau naturel de pollution. Il rappelle qu'il y a 50-60 ans, il y avait énormément de particules fines en ville de Genève à cause du chauffage au bois et au charbon, mais que le mazout a permis de faire des progrès extraordinaires ces dernières années car il produit moins de PM10. Concernant la fumée de cigarette, il remarque que le canton pourrait être plus volontaire pour essayer de réduire la pollution engendrée par les cigarettes. Il termine en déclarant qu'il est absolument d'accord avec le fait qu'on pourrait aller plus loin. Quoi qu'il en soit, **il faut mettre le débat sur la santé et sur le fait que cela concerne tout le monde.** Il conclut en indiquant que l'initiative lui paraît raisonnable.

Une députée PLR remarque que M. Christie a dit qu'il n'y avait pas que la circulation qui causait la pollution, puisque la cigarette pollue aussi. Elle explique que le médecin cantonal leur a dit que le principal problème de santé en ce moment c'était plutôt la cigarette que la pollution. Elle demande s'il considère que le Conseil d'Etat devrait aussi prendre des mesures contre les fumeurs et pas seulement contre la circulation.

Elle remarque ensuite qu'il a expliqué tout le bien que cette initiative pourrait faire à la population. Elle demande si cela signifie qu'il considère que les niveaux qui sont prévus dans cette initiative sont adaptés et qu'elle va avoir de vraies conséquences et permettre d'apporter de vrais changements. Elle demande s'il considère que, si cette initiative entrerait en vigueur, il y aurait d'importantes mesures qui seraient prises et qui permettraient d'importants résultats.

M. Christie lit l'article 13A alinéa 3 qui prévoit que « lorsque les mesures prises ne permettent pas d'atteindre le respect des valeurs limites d'immission, le Conseil d'Etat définit et met en œuvre, dans un délai de 6 mois, des mesures supplémentaires, en recourant notamment à la limitation de l'utilisation de certaines installations, dans le respect du droit fédéral ». **Il remarque que cela**

signifie que cette initiative va permettre des mesures tout à fait concrètes. Donc, l'initiative va effectivement avoir un vrai effet, mais après ce sera au Conseil d'Etat de prendre les décisions qui s'imposeront dans le respect du cadre juridique supérieur. Il déclare que l'initiative ne va pas d'elle-même transformer la ville et réduire le niveau de pollution mais qu'elle va permettre de faire un pas dans la bonne direction. Il répète encore une fois que cette initiative lui semble raisonnable et qu'elle va dans la bonne direction par rapport au but à atteindre.

Concernant la première question sur les fumeurs, il explique qu'il ne s'agit pas d'agir contre les fumeurs mais contre la fumée. Il considère que l'Etat pourrait être plus actif dans ce domaine, car il y a un certain consensus autour des nuisances qui sont produites par la cigarette. Pour replacer cette question dans un cadre plus large, il rappelle que l'air intérieur est, de manière générale, souvent de moins bonne qualité que l'air extérieur. Il serait donc très intéressant d'avoir une approche généralisée entre l'air intérieur et l'air extérieur et de ne pas opposer la lutte contre le tabac à la lutte contre la pollution de l'air.

Une députée PLR demande si cela signifie que l'air intérieur est plus problématique que l'air extérieur.

M. Christie répond que ce n'est pas ce qu'il a dit. Il explique que l'air intérieur est souvent de moins bonne qualité que l'air extérieur.

Discussion interne

M^{me} Salibian Kolly explique que la Chancellerie a consulté le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication qui a dit que **l'initiative était conforme au droit supérieur** à l'exception des 80 km/h sur les routes nationales.

Une députée PLR déclare qu'elle aimerait bien connaître le nombre de fois où les limites sont dépassées annuellement. Elle remarque en effet qu'on parle de seuils mais qu'on a un peu de peine à comprendre quel sera l'impact de la mise en œuvre de cette initiative comparativement à la situation actuelle. Elle demande, avec une situation au temps T, combien de fois des mesures urgentes auraient dû être mises en œuvre en vertu de l'application de cette initiative par rapport aux limites atteintes.

M. Royer donne les chiffres pour les années 2014 à 2018 par polluant. Pour le NO₂, dont la valeur limite journalière est de 80 µg/m³, il indique qu'il y a une seule station urbaine qui a enregistré des dépassements (station Necker). Pour l'ozone, il n'y a par contre pas eu de dépassement en 2018. Il précise que

ce ne sont pas des critères station par station mais que ce sont des critères à partir de deux stations puisque ce sont les critères de déclenchement actuels.

Une députée PLR remarque que ces chiffres ne répondent pas vraiment à sa question puisque les chiffres sont consolidés déjà en moyenne. Il se peut donc très bien qu'une station compense l'autre et qu'on n'ait pas de déclenchement.

La présidente demande quand même quels sont les chiffres pour deux stations.

M. Royer répond que pour l'ozone il y a eu 0 dépassement en 2018, 0 en 2017, 2 en 2016, 2 en 2015 et 0 en 2014.

Une députée PLR demande les chiffres pour les particules fines.

M. Royer répond que c'est là où il y a eu le plus de dépassements. Il y a eu 1 dépassement en 2018, 1 en 2017, 1 en 2016, 2 en 2015 et 2 en 2014.

Une députée PLR demande si ce sont les chiffres pour chaque station.

M. Royer répond par la négative. Il explique que ce sont les chiffres s'il y avait deux stations concernées. Il précise que les durées de ces épisodes évoluent entre 1 et 11 jours au maximum pour les PM10.

Un député PLR remarque que la valeur de $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prévue dans l'initiative est une moyenne horaire sur 3 heures alors qu'une moyenne horaire est journalière selon la loi fédérale.

Une députée S répond que pour l'ozone on parle de 3 heures, mais que pour les deux autres polluants on parle de 24 heures.

Un député PLR remarque que l'initiative parle d'une moyenne horaire dépassée pendant 3 heures alors que la loi fédérale parle de $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne horaire sur 24 heures. Il considère que cela fait une certaine différence parce que si on dépasse entre 12h et 15h ou entre 00h et 03h, cela n'a pas le même impact sur les mesures à prendre. Par exemple, si on interdit la circulation entre 00h et 03h alors ça n'a pas la même incidence qu'entre 07h et 10h.

La présidente répond qu'on ne prend pas en compte l'horaire du moment où il y a un dépassement pendant 3 heures de suite.

Un député PLR remarque que si pendant 3 heures on est à plus de $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ on applique une mesure alors même que la moyenne est sûrement largement inférieure aux $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ qui sont prévus par l'OPair.

M. Royer explique que dans l'OPair le $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ est une moyenne horaire c'est-à-dire une moyenne sur une heure, ce qui ressort de l'annexe 7 de l'OPair.

Une députée S remarque que cela signifie que l'initiative est plus large que l'ordonnance fédérale en termes de durée.

M. Royer acquiesce. Il explique que l'initiative est aussi plus large sur le seuil, puisqu'elle parle de 180 mg/m^3 alors que l'OPair parle de $120 \text{ }\mu\text{g/m}^3$.

La présidente remarque que dans l'initiative « seuil = mesure » alors que dans l'ordonnance fédérale il n'y a pas de seuil pour prendre des mesures.

Un député PLR remarque que l'article 15 alinéa 4 OPair prévoit quand même que « dans le cas de mesures permanentes des émissions, les valeurs limites sont considérées comme respectées, si au cours d'une année civile aucune moyenne journalière n'est supérieure à la valeur limite, si 97% de toutes les moyennes horaires n'excèdent pas 1,2 fois la valeur limite et si aucune des moyennes horaires ne dépasse le double de la valeur limite ».

M. Royer remarque que le député PLR fait une confusion entre les émissions et les immissions. Il explique que l'article 15 concerne les émissions et pas les immissions.

Une députée S lit la réponse de la Chancellerie, par rapport à la fixation de ces valeurs, qui prévoit que **« la première question qui se pose est celle de la fixation d'un seuil plus élevé que celui figurant à l'annexe 7 de l'OPair pour ce qui est de l'ozone ($180 \text{ }\mu\text{g/m}^3$ au lieu de $120 \text{ }\mu\text{g/m}^3$). Comme déjà mentionné, les cantons n'ont pas la compétence de fixer des valeurs limites d'immission. Cela étant, il ne s'agit pas ici de la fixation d'une nouvelle valeur limite mais bien plutôt de la prise de mesures lorsque la valeur limite fixée par le droit fédéral est déjà bien dépassée. Cela ne pose dès lors pas de problèmes de conformité au droit fédéral en tant que tel et il convient ainsi d'examiner si les mesures proposées par l'initiative sont conformes au droit fédéral ».**

Une députée S remarque que sur le site de l'Etat, il y a plusieurs tableaux qui donnent les dépassements. On peut voir que pour le NO_2 c'est surtout dans les milieux urbains à fort trafic qu'il y a des dépassements. Pour l'ozone, les valeurs sont bonnes, mais si on devait faire une limite pour les $180 \text{ }\mu\text{g/m}^3$ alors on arriverait à très peu de jours. On voit aussi pour les dépassements indicateurs d'émission qu'il y aurait très peu de jours concernés par des mesures.

Position des groupes

Le groupe des Verts considère que les différentes auditions ont apporté beaucoup d'éléments.

On a tout d'abord beaucoup entendu dire que la commission travaillait avant tout sur l'impact sur la santé. C'est effectivement le point le plus important que visaient les initiants.

Les divers auditionnés ont souligné que l'amélioration de la qualité de l'air était réelle pour la plupart des polluants. Il remarque que les valeurs sont encore dépassées pour le NO₂ en milieu urbain, mais qu'il y a une tendance à l'amélioration. Il rappelle que les médecins ont dit que tout ce qui pouvait améliorer la qualité de l'air était positif, même s'ils ont admis qu'il y avait d'autres facteurs plus importants que la pollution de l'air.

Il remarque par ailleurs que les milieux économiques, mis à part le représentant du TCS, ont dit que cette initiative allait dans le bon sens et qu'ils étaient prêts à discuter de certaines mesures. Il rappelle en outre que le Conseil d'Etat, lorsqu'il va établir le plan d'application, va tenir compte de l'avis des entreprises afin que les choses soient économiquement supportables pour elles.

On aboutit au final à une initiative qui propose des mesures raisonnables. Bien que certains aient dit que l'initiative aurait pu aller beaucoup plus loin, il explique que ce n'était pas la volonté des initiants. En effet, le but n'est pas d'étouffer ni d'empêcher les gens de vivre mais plutôt d'améliorer progressivement la qualité de la vie. C'est aussi pour cela qu'ils n'ont pas souhaité faire de contreprojet. **L'initiative est raisonnable et applicable**, sauf en ce qui concerne la mesure des 80 km/h sur les routes nationales, mesure qui a été invalidée.

Concernant le problème du délai que le Conseil d'Etat a soulevé et sur la nécessité d'appliquer des mesures supplémentaires en cas de dépassements trop fréquents, il remarque que c'est aussi une manière d'interpréter les choses, car on peut se demander si c'est un délai d'ordre ou un délai impératif. Il explique qu'il est surtout important pour les initiants que l'initiative amène un échéancier. **Et le délai annoncé de 6 mois vient surtout renforcer l'échéancier des mesures d'assainissement pour permettre au Conseil d'Etat, si les mesures s'avéraient insuffisantes au respect de normes, d'appliquer des mesures supplémentaires.**

Le groupe EAG remarque qu'on peut reprocher à cette initiative de ne pas aller assez loin et d'être trop modérée, mais que c'était la volonté des initiants de faire quelque chose qui obtienne un **large consensus**. Quoi qu'il en soit, ce n'est pas un motif pour la refuser.

Ils ont pu voir au cours des différentes auditions que la problématique de la qualité de l'air avait des répercussions sérieuses sur l'environnement. Par ailleurs, malgré ce qui a été dit par le représentant du TCS, il rappelle que pour les NO₂ il n'est pas du tout évident qu'il y a eu une amélioration sur les

10 dernières années puisque en réalité il y a plutôt eu une stagnation. Cela montre donc qu'il y a une **nécessité de prendre des mesures supplémentaires** en plus de ce qui a été fait ces dernières années.

Il indique ensuite qu'il partage les préoccupations du député PLR sur la différence des valeurs limites de l'OPair et celles fixées par l'initiative. Il est vrai qu'il aurait fallu que les valeurs fixées dans l'initiative en termes de concentration des polluants soient en deçà des valeurs fixées par l'OPair pour éviter les pics de pollution. Il faudrait les anticiper pour éviter qu'on dépasse ces pics de pollution. Les initiants les ont mis au-delà dans un souci évident de conciliation qu'on peut comprendre et, une fois de plus, ce ne sera pas un motif de refus de l'initiative.

Il ajoute par ailleurs que la pollution de l'air est une problématique sociale dans la mesure où on la subit différemment en fonction d'où l'on vit. On sait que les personnes qui vivent au bord des grandes artères routières et à proximité de l'aéroport ont souvent des revenus plus modestes que celles qui vivent dans les villas à la campagne. Il y a donc une inégalité qui existe sur ce point-là qu'il faut soulever. Il rappelle également que la problématique de la pollution de l'air engendre des coûts sur la santé.

Contrairement à ce qui a été dit par le député Ve, il indique qu'il tient beaucoup au fait que les limites en termes de pollution soient très claires et qu'elles déclenchent automatiquement des mesures d'urgence. Il déclare que le groupe EAG sera très vigilant à ce que cela soit respecté dans l'application.

Concernant la gratuité des TPG, il remarque qu'il est bon de ne pas avoir uniquement une pénalisation pour les habitants du canton mais aussi des mesures d'accompagnement qui permettent de compenser les pénalisations qu'il peut y avoir en termes de circulation. Il termine en déclarant que le groupe EAG rejoint cette initiative qui est raisonnable.

Le groupe S déclare que cette initiative va dans le bon sens et rappelle par ailleurs que cette initiative va aussi dans le sens du PL 12196 qui a été voté récemment.

Comme les demandes sont en partie déjà réalisées ou font partie du Plan 2030, le groupe S a eu un peu de peine à comprendre la position de M. Membrez du TCS qui a dit qu'il était d'accord avec le Plan 2030, mais qui doutait de la conformité de cette initiative au droit fédéral.

Le groupe S considère en outre qu'il faut être plus sévère que ce qui est demandé par l'initiative. A un moment donné, on pensait que l'exposition aux radiations était moins nocive pour la santé que ce qu'on a remarqué après. On buvait de l'eau atomisée parce qu'on pensait que cela avait des vertus. Il émet un doute du fait que les mesures actuelles soient vraiment aussi bonnes que ce

que l'on pense, car on ne connaît pas encore tous les effets nocifs des particules fines. Il rappelle à ce propos qu'un des médecins a clairement dit que ce qui lui faisait souci c'était les particules fines, étant donné qu'on les ingère, qu'on les garde dans notre corps et qu'on ne connaît pas leurs effets à long terme.

Finalement, **le fait de respecter les valeurs limites de l'OPair est un minimum** et le groupe socialiste soutiendra cette initiative.

Le groupe MCG ne va pas soutenir cette initiative. La protection de l'air c'est bien, mais il considère qu'on veut aller trop vite et surtout qu'on essaie de faire une « genevoiserie ». Il rappelle par ailleurs que Genève a 180 km de frontières communes avec la France et que le vent va comme il veut. Donc avec cette initiative on va péjorer l'économie genevoise alors que la pollution n'arrive pas que de l'intérieur du canton.

Le groupe UDC ne va pas soutenir cette initiative, car elle est beaucoup trop contraignante. Qu'on fasse des efforts c'est normal, mais il considère que cette initiative va beaucoup trop loin.

Pour le groupe PLR, cette initiative a deux dimensions. La première porte sur les questions d'immission et d'émission de polluants et la deuxième porte sur le bruit, ce qui est plus innovant.

Pour toutes les questions d'immission, le PLR est d'avis que ce qui a été mis en œuvre par le Conseil d'Etat depuis plusieurs législatures porte ses fruits. Il remarque d'ailleurs que cela a été confirmé par le médecin cantonal ainsi que par d'autres acteurs. L'évolution va dans le bon sens et c'est une problématique qui doit pouvoir trouver une réponse à l'échelle régionale, sinon plus globale, pour avoir une vraie efficacité.

Concernant la partie bruit, le PLR considère en revanche que c'est un chantier plus nouveau qui mériterait d'être plus pris au sérieux.

Néanmoins, à l'étude de ces textes il reste quand même de nombreuses incertitudes. La première incertitude concerne la question de savoir comment le droit fédéral et les limites fédérales vont être appliqués à Genève. Il considère à ce propos que le fait d'instruire une nouvelle manière de faire, qui serait une « genevoiserie » de plus, n'apporterait pas de solution durable ni de résultats véritablement efficaces.

Par ailleurs, le fait que le délai de mise en œuvre de 6 mois ne puisse pas être respecté ne semble pas froisser les initiants. Le PLR trouve cela plutôt étonnant de déposer un texte dont on sait qu'il ne sera pas applicable pour des raisons évidentes de mise en œuvre. Tout cela sans compter les coûts qu'engendrerait l'installation de stations de mesure pour que l'initiative soit appliquée à la lettre.

Finalement le groupe PLR déclare que cette initiative mériterait qu'un contreprojet soit rédigé pour tenir compte de tous ces éléments. C'était la raison pour laquelle le groupe PLR avait souhaité son retour en commission. Sans un contreprojet pour régler ces questions de fond et de forme, le PLR va s'abstenir. Ils verront ensuite ce qu'ils décideront de faire sur le vote en plénière.

La présidente remarque que l'aspect du bruit est effectivement innovant puisqu'on parle beaucoup de pollution de manière générale mais peu du bruit. Globalement, elle explique que le **groupe PDC** est assez sensible aux conséquences sur la santé, surtout que Genève a cette forme de cuvette qui fait que parfois on souffre plus au niveau local des particules fines qu'à d'autres endroits.

Elle indique ensuite qu'elle a un petit regret sur les conflits juridiques qui ont été soulevés. Elle explique qu'elle aurait trouvé l'idée d'un contreprojet, qui puisse aller plus loin sur le bruit et qui puisse tenir compte des conflits qui ont été relevés par le département, opportune. Les initiants ont pour l'instant fait le choix de rester sur l'initiative. Cependant, comme ce n'est ni la première ni la dernière fois que la commission votera quelque chose qui est un poil contraire au droit fédéral et que le département a dit qu'il pourrait vivre avec, le groupe PDC ne va pas refuser cette initiative.

Elle déclare pour finir qu'elle a trouvé l'audition des milieux économiques intéressante, car ils ont dit qu'ils étaient conscients qu'il fallait aller plus loin et qu'ils étaient prêts à le faire. Elle espère que le département, dans l'application de l'initiative, tiendra compte des préoccupations des milieux économiques, parce que c'est aussi un élément important. Si on fait avec les partenaires, alors ce sera toujours plus intéressant que de devoir les contraindre.

Une députée Ve répond, concernant la non-conformité, **qu'il a été clairement dit qu'il n'y avait rien de non conforme dans cette initiative**. Par ailleurs, elle rappelle que le Conseil d'Etat, dans sa présentation, n'a pas non plus dit que cette initiative n'était pas applicable. Il a dit qu'elle allait dans la bonne direction et qu'il faudrait voir comment gérer cette question du délai de 6 mois. Elle termine en déclarant qu'elle n'a jamais entendu dire qu'elle n'était pas applicable et qu'il fallait la modifier, à part dans le discours des représentants du TCS.

Une députée S lit la réponse de la Chancellerie qui prévoit que « les cantons – soit pour eux la police – ne sont compétents pour prendre des mesures que de manière limitée dans le temps, soit pour un maximum de 8 jours ».

Une députée Ve rappelle que ce point a été supprimé de l'initiative.

Un député PLR déclare qu'il est dommage de ne pas pouvoir aller plus de l'avant par rapport à cette initiative. Il considère en effet qu'on n'est pas à une année près. Il explique que le PLR n'est pas opposé à ce qu'apporte cette initiative, mais qu'il trouve que soit elle ne va pas assez loin soit elle le fait mal. Il considère qu'il serait donc bien que tous les groupes réfléchissent à la question de savoir s'il n'y aurait pas intérêt à discuter encore quelque mois de plus sur tout ce qui a été dit. Si pour finir on a une initiative et une loi qui ne seront pas applicables alors cela n'apportera pas grand-chose. Il termine en déclarant que si c'est un débat purement électoraliste il est mauvais parce que tout le monde est d'accord sur le fond.

Une députée S répond que si le but est d'aller plus loin, alors les initiants seraient ravis de pouvoir le faire. Elle rappelle en outre que rien ne les empêche d'aller plus loin et qu'il suffit d'un PL de commission. Concernant le fait d'aller vers un bon horizon mais pas de la bonne manière, elle répond que si la chose qui pose problème c'est le délai de 6 mois, alors ce n'est pas une raison valable. Ce n'est pas que la méthode est mauvaise, mais c'est que le rythme proposé est trop rapide. Pour répondre à la députée PLR qui a dit qu'il y avait des problèmes d'interprétation des mesures, elle explique que ce n'est pas une question légale mais bien plutôt réglementaire.

La présidente remarque qu'il aurait été intéressant d'aller plus loin sur le bruit.

Une députée PLR déclare qu'elle n'a pas besoin des procès d'intention de la députée S d'autant que l'application stricte de cette initiative ne changera strictement rien sur les résultats. On sait en effet que le plus grand impact ce serait les PM10, mais les PM10 ce n'est pas que le trafic motorisé, alors que c'est celui-ci qui est justement visé par l'initiative. Au bout d'un moment, il faut comprendre que l'intérêt général bien compris sur les questions du climat et de la pollution n'est pas un thème qui est réservé seulement à certains groupes.

Il se trouve par ailleurs que l'application stricte des mesures qui sont préconisées par l'initiative n'aura qu'un impact mineur sur un territoire limité alors qu'on sait que c'est une problématique qui est beaucoup plus globale. C'est de nouveau une « genevoiserie » et une manière de se donner bonne conscience alors que dans les faits tout cela prend beaucoup plus de temps. Elle considère que ce n'est pas en imposant des mesures drastiques à certains utilisateurs que les choses vont changer. Chaque citoyen est à même de prendre ses responsabilités et ce n'est pas en contraignant d'autant plus certaines catégories qu'on y arrivera.

Elle termine en déclarant que le groupe PLR a réellement souhaité ouvrir la porte à cette initiative parce que la notion du bruit est en plein cours de réflexion. Il aurait été intéressant de développer un peu le travail sur ce point, mais au lieu de cela on revient sur des sujets qui touchent des pollutions qui sont déjà extrêmement bien suivies, maîtrisées et pour lesquelles des évolutions positives sont en cours avec des mesures encore plus contraignantes. Un contreprojet aurait été une possibilité pour réellement faire quelque chose de prospectif sur le bruit. Elle déclare que c'est la seule raison de leur abstention, car sur le fond tout le monde se sent concerné par la pollution de l'air.

Une députée Ve précise que cette initiative n'est pas une initiative contre les voitures et que c'est vraiment une **initiative pour la santé**. Elle explique qu'ils ont même proposé que cette initiative soit envoyée en commission de la santé car c'était vraiment cette thématique-là qui les préoccupait. Finalement, elle considère qu'on ne peut pas dire que cette initiative n'apporte rien, car elle va dans la direction de ce qui se fait déjà mais en amenant des échéanciers et des étapes. Dans ce sens-là, elle est donc bonne à prendre. Elle termine en déclarant que, s'ils veulent aller plus loin dans un second temps, ils sont tout à fait ouverts à la discussion.

Vote

La présidente met aux voix l'IN 169 :

Oui :	8 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC)
Non :	3 (1 UDC, 2 MCG)
Abstentions :	4 (4 PLR)

L'IN 169 est acceptée.

Conclusion

L'initiative 169 « De l'air moins de bruit, préservons notre santé face à la pollution » prévoit de compléter la loi d'application de la loi sur la protection de l'environnement par l'introduction de nouveaux articles ou alinéas, concernant :

1. l'information à la population ;
2. l'amélioration de la qualité de l'air, par de mesures d'assainissement à long terme et des mesures d'urgence lors de pics de pollution ;

3. la lutte contre la pollution par le bruit.

Le Conseil d'Etat a rendu son rapport confirmant la compatibilité de cette initiative et a validé son texte après avoir supprimé la mesure de réduction générale de la vitesse sur les autoroutes qui est de compétence fédérale. Il a recommandé d'accepter cette initiative.

La commission a auditionné le département et divers milieux qui ont apporté leurs éclairages et leurs commentaires sur cette initiative.

L'information à la population constitue un élément très important pour que le public soit objectivement au courant de la situation en termes de pollution et de manière différenciée dans les différents lieux de travail, d'habitat et de loisirs du canton. Dans ce sens, le département a proposé pour répondre à l'initiative des solutions logicielles permettant d'interpoler les mesures réelles et de diffuser ainsi une information pertinente pour chaque point du territoire, avec les stations de mesures existantes qui seront renforcées (au vu de la difficulté de développer un réseau de stations sur tout le territoire, notamment en termes de coûts). Cette information doit permettre aux citoyens de prendre conscience des niveaux de pollution qu'ils subissent et de comprendre les effets immédiats et à terme sur leur santé.

Concernant **l'amélioration de la qualité de l'air**, les experts médicaux et de santé publique ont tous souligné la corrélation entre la pollution de l'air et les problèmes respiratoires et cardio-vasculaires en général et l'augmentation des consultations aux urgences pour ces atteintes lors des pics de pollution. Aussi bien le médecin cantonal que le président de l'association des médecins genevois, son collègue pneumologue et le chercheur en santé environnementale ont exprimé l'intérêt général à voir le niveau actuel de pollution diminuer pour diminuer les affectations liées et en fin de compte aussi les coûts de la santé. Bien que la situation s'améliore progressivement, il reste encore, selon le polluant considéré (notamment ozone et NO₂), des périodes et des lieux qui subissent des émissions supérieures aux valeurs limites de l'OPair. **Les experts reconnaissent que les impacts sur la santé sont réels, notamment en termes de maladies cardio-vasculaires et aussi respiratoires et précisent que, sur les polluants concernés, il est possible et nécessaire d'agir.**

L'initiative prévoit d'abord d'aboutir au respect des valeurs limites d'immissions fédérales (annexe 7 de l'OPair) d'ici à 2030 avec des paliers de 5 ans, autorisant des dépassements de ces valeurs de 20% en 2020, puis de 10% en 2025 pour aboutir au respect intégral en 2030. Pour cela, le Conseil d'Etat doit prendre des **mesures d'assainissement** dans le respect du droit fédéral qui touchent aussi bien la **circulation motorisée** que les **chauffages** plus

efficaces, l'assainissement des **bâtiments** et la réduction des émissions des **chantiers**, de **l'industrie** et de **l'aéroport**.

Ensuite dans un deuxième temps, **si les mesures engagées ne permettent pas de respecter ces seuils**, le Conseil d'Etat devra mettre en œuvre des **mesures supplémentaires** pour revenir aux valeurs visées. Pour le Conseil d'Etat, les mesures d'assainissement s'inscrivent dans l'action d'ores et déjà engagée par l'Etat, en fixant des échéances.

Lors des auditions des milieux économiques (FMB, CCIG), ces derniers ont également reconnu que l'initiative allait dans le bon sens, tout en demandant que le développement de mesures soit économiquement supportable pour elles. Ils ont mis en avant leur responsabilité d'entreprise déjà proactive dans ce cadre, la prise de conscience de cette problématique étant générale. Ils ont déclaré craindre que des mesures plus sévères et contraignantes appliquées uniquement à Genève ne créent une distorsion de la concurrence.

Ils ont reconnu qu'avec le **faible nombre de dépassements enregistrés ces dernières années**, les mesures à prévoir n'auraient probablement pas un fort impact sur leurs activités. Ils ont souligné leur intérêt à être associés au département lors de l'élaboration de la partie réglementaire qui suivra la mise en œuvre de l'initiative. Seul le TCS s'est montré totalement opposé à cette initiative qui menacerait selon lui d'asphyxier l'économie genevoise (bien qu'il soit d'accord avec la Stratégie de protection de l'air 2030 qui va fondamentalement dans le même sens).

Le déclenchement des **mesures urgentes** lors de pics de pollution est lié au dépassement des valeurs limites de l'ordonnance fédérale (OPair annexe 7) pour le NO₂ et les PM10, alors que pour l'ozone, le seuil est placé de manière moins contraignante (180 µg/m³ au lieu de 120 µg/m³ en moyenne horaire).

Les seuils restent identiques à ceux de la législation genevoise actuelle, mais le déclenchement des mesures d'urgence interviendra plus rapidement avec une réactivité plus grande. Ceci devra être coordonné avec la loi déjà votée (PL 12196) mais pas encore en vigueur, notamment sur la mesure de gratuité des TPG (l'initiative le prévoit dès le premier seuil alors que la loi le prévoit au second seuil).

Les mesures urgentes restent des mesures temporaires qui ne s'appliquent que lorsque les seuils sont dépassés et doivent permettre de redescendre rapidement au-dessous de ces seuils. Si les mesures d'assainissement qui visent un plus long terme deviennent efficaces, les mesures urgentes seront toujours plus rares.

Pour mémoire, la LPE prévoit que lorsqu'un canton dépasse les valeurs limites, il a l'obligation de prendre des mesures qui s'attaquent aux sources des polluants, mais la loi ne fixe pas (ni l'OPair) d'éléments d'échéance. Cette initiative (comme la Stratégie de protection de l'air) est innovante dans le sens où elle fixe un cadre temporel pour aboutir au respect des valeurs limites.

Sur la problématique du bruit, la commission a constaté l'intérêt et l'originalité de ce nouvel article. Le stress lié au fait que nous ne connaissons plus de zones de silence est maintenant reconnu ainsi que son impact sur notre santé. Le Conseil d'Etat entend fixer, dans une future stratégie de protection contre le bruit à l'horizon 2020, des mesures structurelles fortes aussi bien en termes de bruit des installations fixes que de bruit comportemental. Les dispositions de l'initiative rejoignent complètement cette volonté.

Au final, la majorité a voté ce texte qui reste raisonnable dans ses mesures et vient soutenir la volonté du Conseil d'Etat dans sa stratégie de protection de l'air et son plan de mesures OPair ainsi que dans sa future stratégie cantonale de protection contre le bruit.

Cette initiative apporte une réelle plus-value dans notre la législation environnementale, en fixant un échéancier et en affirmant l'objectif du respect des valeurs limites fédérales.

Cette initiative a ensuite le mérite de faire mieux connaître les impacts parfois insidieux mais bien réels sur notre santé que déploient les pollutions engendrées par nos activités. Il faut rappeler qu'en Suisse, l'impact sur la santé est énorme : plus de 3000 personnes décèdent chaque année des suites de la pollution atmosphérique, ce à quoi on peut ajouter 20 000 jours d'hospitalisation et 4,7 millions de jours d'activité réduite, ce qui engendre des coûts annuels de 4 milliards de francs. De plus, les nuisances sonores détériorent toujours plus la qualité de vie par le stress induit.

Cette initiative est finalement essentielle !

Elle va ancrer dans la loi la nécessité de prendre des mesures sans plus attendre, tout en laissant la possibilité d'aller plus loin encore par des modifications ultérieures de la loi.

Tous les intervenants et les groupes sont d'accord sur la nécessité d'agir sans plus attendre pour contribuer à améliorer notre santé à tous.

La commission vous invite donc, Mesdames les députées et Messieurs les députés, à accepter cette initiative.

Catégorie de débat préavisée : II (60')

Initiative populaire cantonale

« De l'air, moins de bruit. Préservons notre santé face à la pollution »

Les Verts genevois ont lancé l'initiative législative cantonale formulée et intitulée « De l'air, moins de bruit. Préservons notre santé face à la pollution », qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d'examen des initiatives prévus par la loi.

- | | |
|--|--------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 11 mai 2018 |
| 2. Arrêté du Conseil d'Etat au sujet de la validité de l'initiative, au plus tard le | 11 septembre 2018 |
| 3. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 11 septembre 2018 |
| 4. Décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 11 mai 2019 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 11 mai 2020 |

Initiative populaire cantonale

« De l'air, moins de bruit. Préservons notre santé face à la pollution »

Les citoyennes et citoyens soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, conformément aux articles 56 à 64 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, et aux articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative législative :

Article unique

La loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, du 2 octobre 1997, est modifiée comme suit :

Art. 7 Moyens, al. 2 (nouveau, les al. 2 et 3 anciens devenant les al. 3 et 4)

² Il communique spontanément et régulièrement au public les données actualisées sur les niveaux de pollution de l'air et les risques liés à la santé de chaque secteur statistique, de chaque commune ainsi qu'à proximité des infrastructures d'importance.

Art. 13A Amélioration de la qualité de l'air (nouveau)

¹ L'Etat est tenu d'atteindre en tous points du territoire les objectifs suivants en ce qui concerne les valeurs limites annuelles d'immission fixées par la législation fédérale sur la protection de l'environnement :

1. d'ici 2020, un dépassement maximum des valeurs de 20% ;
2. d'ici 2025, un dépassement maximum des valeurs de 10% ;
3. d'ici 2030, le respect des valeurs.

Mesures d'assainissement

² Le Conseil d'Etat fixe les mesures à prendre par le canton et, conformément à la constitution et à la loi, par les communes et les institutions de droit public, notamment la modération de la circulation motorisée, l'introduction de régimes différenciés pour les véhicules motorisés, où les véhicules les plus respectueux des normes environnementales sont favorisés, l'installation de systèmes de chauffage plus efficaces, l'assainissement des bâtiments et la réduction des émissions des chantiers, de l'industrie et de l'aéroport.

³ Lorsque les mesures prises ne permettent pas d'atteindre le respect des valeurs limites d'immission, le Conseil d'Etat définit et met en œuvre, dans un délai de 6 mois, des mesures supplémentaires, en recourant notamment à la limitation de l'utilisation de certaines installations, dans le respect du droit fédéral.

Mesures urgentes

⁴ Lorsque la concentration de dioxyde d'azote excède 80 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 cantonales ;

ou la concentration d'ozone excède 180 microgrammes par mètre cube en moyenne horaire à l'une ou l'autre des stations de mesures de la pollution de l'air cantonales pendant 3 heures consécutives ;

ou la concentration de poussières fines en suspension dont le diamètre aérodynamique est inférieur à 10 micromètres (PM10) excède 50 microgrammes par mètre cube, en moyenne par 24 heures, depuis 1 jour, à l'une ou l'autre des stations de mesure cantonales :

- le Conseil d'Etat diffuse spontanément l'information sur cette pollution et ses conséquences potentielles sur la santé aux personnes vivant et travaillant à proximité de la station ou des stations de mesures concernées, incluant les moyens d'action des habitantes et habitants ;
- les transports publics sont rendus gratuits et l'offre ponctuellement renforcée ;
- les régimes différenciés sont adaptés aux données actualisées des niveaux de pollution.

Art. 15A Protection contre le bruit (nouveau, les art. 15A et 15B anciens devenant les art. 15B et 15C)

¹ Afin de faire respecter les valeurs limites d'immission, le Conseil d'Etat entreprend des mesures structurelles sur la source des nuisances, en particulier les travaux sur la voirie, l'orientation du choix de motorisation des véhicules, les chantiers et l'industrie.

² Lorsque des dépassements des valeurs limites d'immission du bruit fixées par la législation fédérale sur la protection de l'environnement sont constatés, afin de limiter à la source les émissions bruyantes, le Conseil d'Etat définit et met en œuvre, dans un délai de 6 mois, des mesures supplémentaires, dont en particulier des contrôles de véhicules bruyants et la limitation de l'utilisation de certaines installations, dans le respect du droit fédéral.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Cette initiative exige de l'Etat des actions concrètes pour préserver la santé de la population et l'environnement en luttant contre la pollution de l'air et le bruit. Chaque année, plus de 3 000 personnes meurent en Suisse des suites de la pollution atmosphérique et les nuisances sonores détériorent toujours plus la qualité de vie. En parallèle, les coûts de la santé explosent et l'environnement se dégrade fortement. Avec cette initiative, l'Etat devra s'engager clairement à diminuer la pollution à Genève à travers des mesures efficaces au bénéfice de tou-te-s les habitant-e-s.

IN 169

Commission environnement et agriculture du Grand Conseil

Philippe Royer
-
Directeur SABRA

7 février 2019



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

Département du territoire
Office cantonal de l'environnement – Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA)

07/02/2019 - Page 1

Thèmes de l'initiative

1. Protection de l'air
2. Mesures d'urgence en cas de pics de pollution
3. Protection contre le bruit

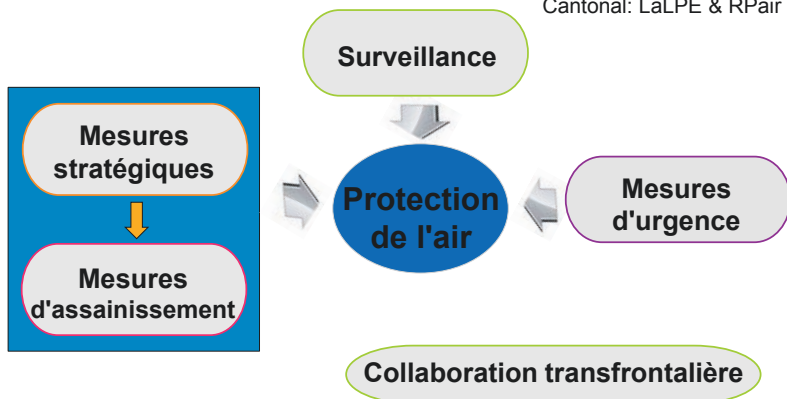
- Modification de la loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LaLPE)
- Des objectifs chiffrés et graduels dans le temps définis pour améliorer la qualité de l'air
- Une stratégie similaire pour l'air et le bruit: respect des valeurs limites légales ou mise en place de mesures restrictives supplémentaires, telles que la restriction de l'utilisation de certaines installations

1- PROTECTION DE L'AIR

07/02/2019 - Page 3

Politique cantonale de protection de l'air

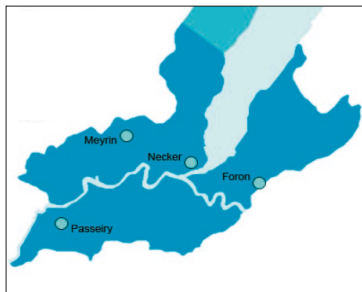
Fédéral: LPE & OPair (1985)
Cantonal: LaLPE & RPair



07/02/2019 - Page 4

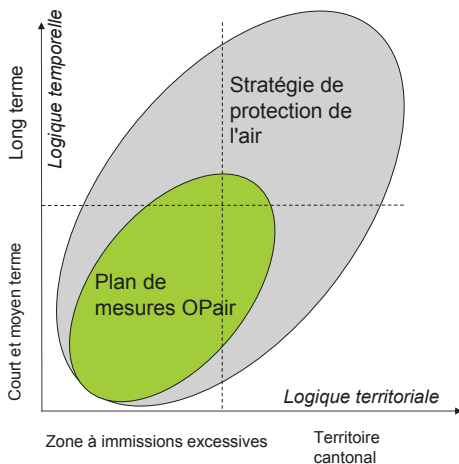
Réseau de surveillance de la qualité de l'air

4 stations fixes de mesures en continu
 Réseau étendu de 73 capteurs pour le NO₂
 Réseau de capteurs des retombées de poussières
 Analyses de 9 polluants + données météo



Surveillance et communication déjà effective + nouvelle station mobile fin 2019
 Pour augmenter la couverture en chaque point du territoire, proposition d'étudier
 l'utilisation d'un logiciel de simulation (pour éviter de multiplier les stations)
07/02/2019 - Page 5

Protection de l'air – Stratégie et Plan OPair



Instaurer des mesures pérennes pour réduire de façon durable les émissions polluantes, limiter les pics de pollution, réduire l'impact sanitaire.

Stratégie de protection de l'air 2030
 Adopté par le CE
 le 16 décembre 2015



Plan de mesures OPair 2018-2023
 Adopté par le CE
 le 17 janvier 2018

Les objectifs de la stratégie



1. Viser le respect des valeurs limites d'immission de l'Opair sur le territoire cantonal, notamment pour le NO₂ et les PM10.
2. Faire respecter, pour toutes les installations stationnaires, les valeurs limites d'émission fixées dans l'Opair et le Règlement sur la protection de l'air.
3. Par rapport à la situation de référence 2005, réduire de façon volontariste les émissions de NO_x de 50 % et les émissions de PM10 de 18 %.

Environnement (*Protection de l'environnement*)

Aménagement et logement (*Aménagement du territoire*)

Mobilité (*Transports et mobilité*)

Santé (*Sécurité sanitaire, promotion de la santé et prévention*)

Energie (*Politique énergétique*)

Economie (*Affaires économiques*)

Politiques publiques
Impliquées

07/02/2019 - Page 7

Les axes de la stratégie

<p>1. Réduction des émissions dues au trafic routier</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accélérer le renouvellement des véhicules aux dernières normes • Favoriser le transfert modal • Promouvoir la technologie de motorisation électrique • Fluidifier le trafic - Optimiser la circulation • Optimiser le transport de marchandises <p>2. Réduction des émissions dues aux chauffages</p> <ul style="list-style-type: none"> • Orienter l'utilisation du bois de chauffage vers la cogénération • Assurer la conformité des installations de chauffage en termes d'émissions polluantes • Promouvoir les réseaux de chauffage à distance à faibles émissions atmosphériques • Assurer l'assainissement énergétique des bâtiments <p>3. Réduction des émissions industrielles et artisanales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accroître les engagements de l'économie privée dans le domaine de la gestion environnementale • Réduire les émissions de COVNM 	<p>Axes stratégiques ciblés</p>
<p>4. Actions pluridisciplinaires</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élargir la zone à immissions excessives en incluant les PM10 • Sensibiliser et mettre en évidence les effets sur la santé • Agir sur les sources de pollution de l'air intérieur • Inciter la Confédération à renforcer ses mesures en faveur de la qualité de l'air • Gérer les installations à forte fréquentation <p>5. Mesures inter-cantoniales et du Grand Genève</p>	<p>Axes stratégiques transversaux</p>

Historique des Plans de mesures



07/02/2019 - Page 9

Le Plan de mesures OPair 2018-2023

Approuvé par le Conseil d'Etat le 17 janvier 2018

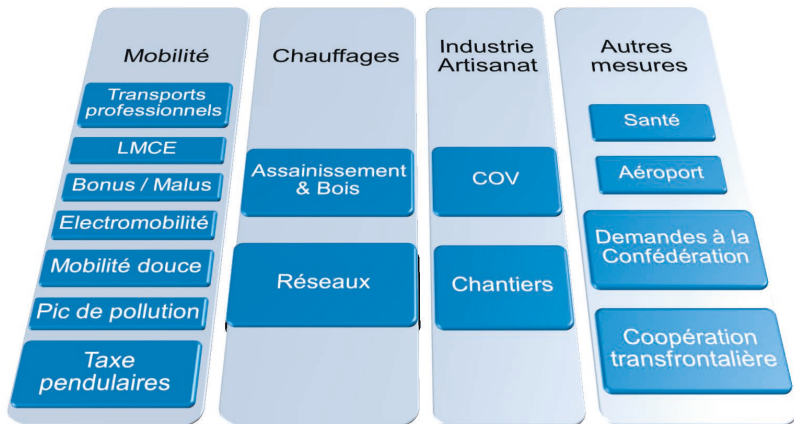
Objectifs

- Lutter contre les principales sources de polluants atmosphériques, en mettant l'accent sur les particules fines
- Assainir les zones du canton où la qualité de l'air est la moins satisfaisante



07/02/2019 - Page 10

Les 15 mesures du Plan OPair 2018-2023



07/02/2019 - Page 11

Electromobilité

➤ Stratégie adoptée en juin 2017

➤ Donner un signal fort

- L'électromobilité individuelle – **alternative** aux moteurs thermiques

➤ Améliorer les conditions-cadre

- Implémenter les **mesures d'incitation**
- Développer l'**infrastructure de recharge**



07/02/2019 - Page 12

Coopération transfrontalière



Durée: 2 ans (2013 - 2015)

Budget: ~ 500'000 €



Durée: 3 ans (2016 - 2019)

Budget: ~ 1.5 ME



07/02/2019 - Page 13

Coopération transfrontalière



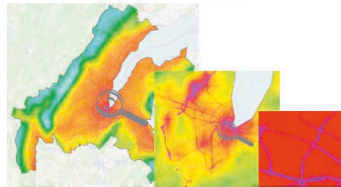
G²AME : "Grand Genève Air modèle émissions"

Ce premier projet Interreg a été développé dans le but de concevoir des outils harmonisés pour la planification de la qualité de l'air

- **Objectif 1** : Construire un inventaire harmonisé des sources de pollution françaises et suisses
- **Objectif 2** : Développement d'une modélisation commune pour la simulation des immissions
- **Objectif 3** : Initier l'établissement d'actions communes transfrontalières en matière d'assainissement de l'air

G²AME Grand Genève Air Modèle Emissions
un projet INTERREG Franco-Valdo-Genevoise

Une description jusqu'à la rue des concentrations



07/02/2019 - Page 14

Coopération transfrontalière

1 : Elaborer un plan d'actions transfrontalier d'amélioration de la qualité de l'air

Pilotage : Canton de Genève – SABRA

2 : Mettre en œuvre un outil optimisé, capable de tester l'efficacité des plans d'actions et d'informer les décideurs et les citoyens

Pilotage : ATMO Auvergne Rhône-Alpes

3 : Elaborer et mettre en œuvre une stratégie de communication pour accompagner le programme d'actions

Pilotage : Pôle métropolitain du Genevois français



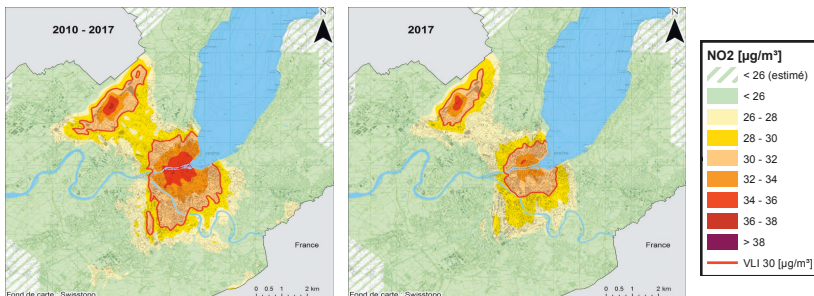
Programme d'Actions Transfrontalier pour la qualité de l'Air du Grand Genève



07/02/2019 - Page 15

Des progrès notables – NO₂

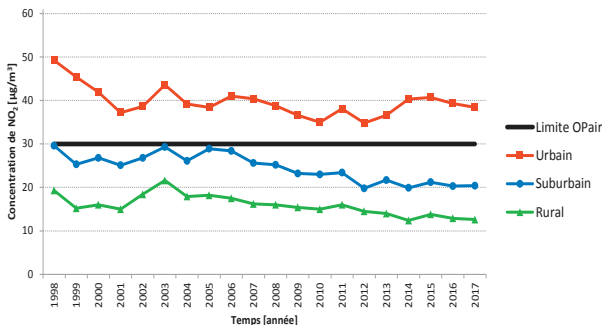
Une surface affectée **nettement réduite** en 2017 pour le NO₂



07/02/2019 - Page 16

Des progrès notables – NO₂

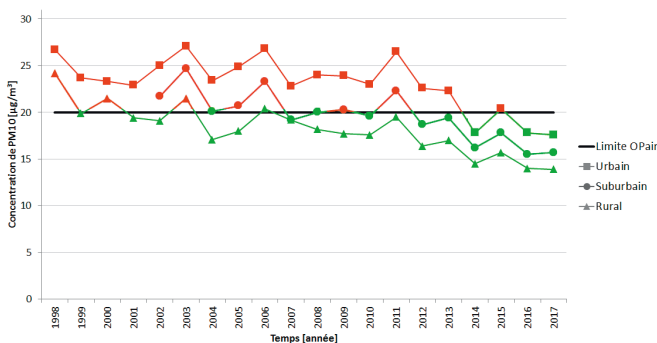
Evolution annuelle des immissions de NO₂



En ville, pas d'augmentation mais au-dessus de la norme.
Ailleurs, la valeur limite annuelle est respectée.

07/02/2019 - Page 17

Des progrès notables – PM10



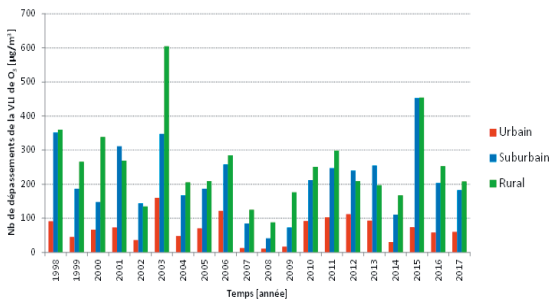
Tendance confirmée à l'amélioration, encourageante dans un contexte régional de fort développement.

Norme OPair annuelle respectées en 2017 pour la seconde année consécutive.
Norme OPair journalière dépassées à quelques reprises.

07/02/2019 - Page 18

Encore des progrès à faire... – Ozone

Evolution annuelle des dépassements pour l'O₃



Valeur limite OPAir : 1 seul
dépassement annuel autorisé de
la moyenne horaire de 120 µg/m³

07/02/2019 - Page 19

Protection de l'air - Conclusions

- Une surveillance déjà en place avec une information largement disponible; Un réseau de mesure en expansion et une orientation vers des outils informatiques pour couvrir le territoire
- Une stratégie de protection avec des axes définis et des objectifs chiffrés pour 2030 visant le respect des valeurs limites; Des résultats encourageants.
- Un plan de mesures OPAir avec des mesures concrètes pour réduire de façon pérenne les émissions locales.

[IN 169](#)
[Art 7](#)
[alinéa 2](#)

[IN 169](#)
[Art 13A](#)
[alinéa 1](#)

[IN 169](#)
[Art 13A](#)
[alinéa 2](#)

- la modération de la circulation motorisée > [axe n°1 stratégie air, LMCE, Mesure OPAir n°1, 2, 5, électromobilité](#)
- l'introduction de régimes différenciés pour les véhicules motorisés, où les véhicules les plus respectueux des normes environnementales sont favorisés > [axe n°1 stratégie air, Système bonus/malus, Mesure OPAir n°3 \(malus\) et 6 \(pics\)](#)
- l'installation de systèmes de chauffage plus efficaces > [axe n°2 stratégie air, Mesure OPAir n°8](#)
- l'assainissement des bâtiments > [axe n°2 stratégie air \(assainissement énergétique\), Mesure OPAir n°9](#)
- la réduction des émissions des chantiers, de l'industrie et de l'aéroport > [axe n°3 et 4 stratégie air, Mesure OPAir n°10, 11, 13](#)

- En cas de non respect des valeurs limites, la limitation de l'utilisation de certaines installations (délai 6 mois)

[IN 169](#)
[Art 13A](#)
[alinéa 3](#)

07/02/2019 - Page 20

2- MESURES D'URGENCE PICS DE POLLUTION

07/02/2019 - Page 21

Dispositif d'urgence actuel

Prévention (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 et 180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ O₃ sur 2 stations GE)

- **80 km/h sur l'autoroute de contournement**

Recommandation puis obligation

Information et incitation (75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 et 180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ O₃ en coordination romande)

- Avis aux médias
- Tarif réduit unireso

Intervention (100 et 150 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 et 240 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ O₃)

- Interdiction des feux de plein air (PM10 seulement)
- Interdiction des machines de chantier polluantes (PM10 seulement)
- Circulation alternée obligatoire

07/02/2019 - Page 22

Dispositif d'urgence futur

Modification de la LaLPE

(PL 12196 du Conseil d'Etat et loi 12196 du 23 novembre 2018)

Règlement d'application en 2019 et mise en œuvre en 2020

❑ Niveau d'alerte 1

- Circulation différenciée des véhicules de classe 1
- 80 km/h sur l'autoroute de contournement

❑ Niveau d'alerte 2

- Circulation différenciée des véhicules de classe 1 et 2
- Avis intercantonal de pollution aux médias
- Gratuité billets unireso

❑ Niveau d'alerte 3

- Circulation différenciée des véhicules de classe 1, 2 et 3
- Interdiction des feux de plein air et de confort

07/02/2019 - Page 23

Mesures d'urgence - Conclusions

- La nouvelle loi introduit le système de la circulation différenciée et précise sa mise en œuvre en 3 niveaux d'alerte (Art 15D LaLPE)
- La nouvelle loi confirme la réduction de vitesse sur l'autoroute de contournement (art 15E LaLPE)
- La nouvelle loi confirme l'importance de la communication des avis de pollution (art 15C LaLPE)
- La nouvelle loi introduit la gratuité des transports publics (art 15F LaLPE) – coût par jour de 156'000 CHF.

IN 169
Art 13A
alinéa 4



L'initiative demande la gratuité des transports publics dès les premiers seuils de déclenchement (par exemple 50 µg/m³ pour les PM10), alors que la nouvelle loi met en œuvre la gratuité seulement au second niveau.

07/02/2019 - Page 24

3- PROTECTION CONTRE LE BRUIT

07/02/2019 - Page 25

Protection contre le bruit

- Périmètre de l'initiative:
 - travaux sur la voirie
 - choix de motorisation des véhicules
 - les chantiers
 - l'industrie
- En cas de non respect, mise en œuvre de mesures supplémentaires:
 - contrôles de véhicules bruyants
 - limitation de l'utilisation de certaines installations, dans le respect du droit fédéral

07/02/2019 - Page 26

Protection contre le bruit

- Plan de mesures de l'assainissement du bruit routier
 - Des mesures opérationnelles (baisse de vitesse, phonoabsorbant, etc.)
 - Des mesures stratégiques (contrôles de police sur le comportement et l'état des véhicules, campagnes de sensibilisation)
 - Etat des lieux présenté par l'Office cantonal du génie civil
- Stratégie de l'électromobilité 2030
 - Motorisation beaucoup moins bruyante, efficace à faible vitesse
- Nouveauté: **Stratégie cantonale de protection contre le bruit** en cours d'élaboration dans le prolongement du Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores (juin 2017), incluant le bruit des installations et le bruit de comportement.

07/02/2019 - Page 27

Protection contre le bruit - Conclusions

- La future stratégie de protection contre le bruit inclura les thèmes du bruit des chantiers, des véhicules et du bruit urbain, y compris le volet comportemental (contrôles des véhicules bruyants, établissements publics)
- L'actuel Plan de mesures sur l'assainissement du bruit routier donne les axes à assainir pour le canton et les communes et permet de mettre en place des mesures structurelles
- La limitation de l'utilisation de certaines installations dans le respect du droit fédéral (délai 6 mois) est à étudier

[IN 169](#)
[Art 15A](#)
[alinéa 1,2](#)

[IN 169](#)
[Art 15A](#)
[alinéa 1](#)

[IN 169](#)
[Art 15A](#)
[alinéa 2](#)

07/02/2019 - Page 28

Assainissement du bruit routier (OPB)

ETAT DES LIEUX

Routes communales et cantonales



Département des infrastructures
Office cantonal du génie civil

12/02/2019 - Page 1

PLAN DE LA PRÉSENTATION

- **RAPPEL DU CONTEXTE**
- **PROCESSUS D'ASSAINISSEMENT**
- **PLANIFICATION DES ETUDES ET DES TRAVAUX**
 - CANTON
 - COMMUNES
 - VILLE DE GENEVE



RAPPEL DU CONTEXTE

LEGISLATION FEDERALE

- LOI SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (LPE)

La loi a pour but de protéger les hommes contre les atteintes nuisibles ou incommodes, notamment **le bruit**.

- ORDONNANCE SUR LA PROTECTION CONTRE LE BRUIT (OPB)

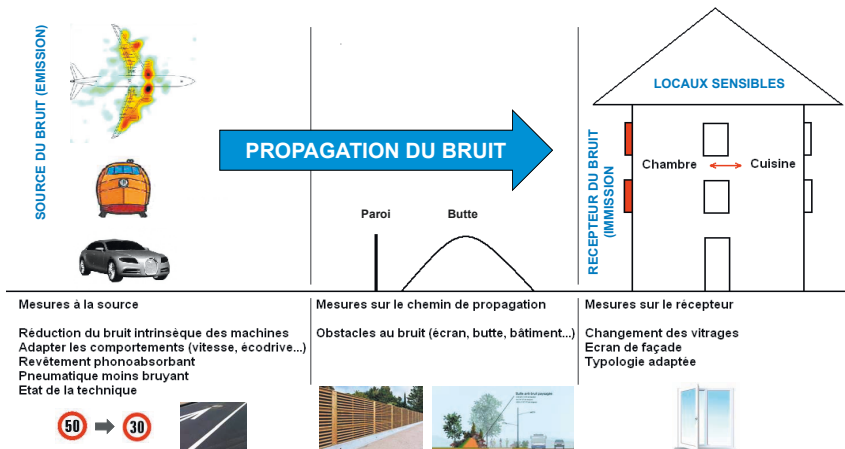
Les routes qui contribuent de manière notable au **dépassement des valeurs limites d'immission (VLI)** doivent être assainies **dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable**, et de telle façon que les **VLI ne soient plus dépassées**.

Lorsqu'aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose **priorité doit être donnée aux mesures qui empêchent ou réduisent la formation de bruit** plutôt qu'à celles qui empêchent ou réduisent uniquement sa propagation.



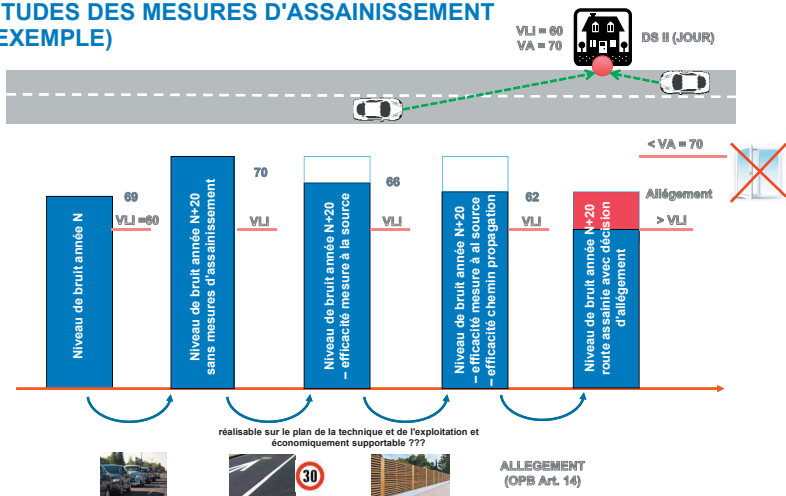
PROCESSUS D'ASSAINISSEMENT

PRINCIPES DE PROTECTION CONTRE LE BRUIT



PROCESSUS D'ASSAINISSEMENT

ETUDES DES MESURES D'ASSAINISSEMENT (EXEMPLE)

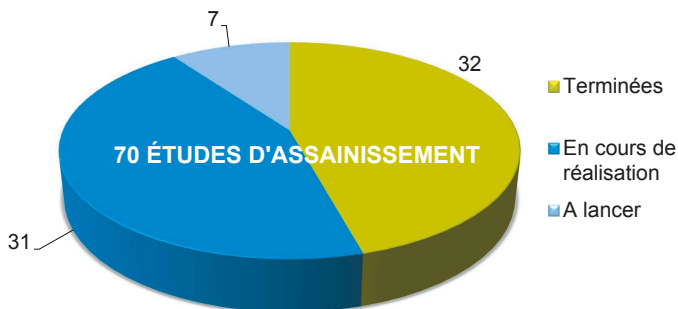


Département de l'infrastructure – Office cantonal du génie civil

12.02.2019 Page 5

PLANIFICATION ÉTUDES (ROUTES CANTONALES)

Au 31 mars 2018, **32 études d'assainissement** sont terminées.



Un important effort a été fait entre 2014 et mars 2018 pour lancer de nouvelles études et terminer celles qui étaient en cours. La totalité des études seront terminées entre 2018 et 2021.



Département de l'infrastructure - Direction générale du génie civil

12.02.2019 Page 6

PLANIFICATION TRAVAUX (ROUTES CANTONALES)

MURS ANTI-BRUIT

Les murs planifiés à ce jour **ont été réalisés courant 2018**

- Avenue du Pailly
- Route de Meyrin
- Route de Saint-Julien

INSONORISATION DES BATIMENTS

- Lié aux procédures d'allègements
- Obligatoire si valeurs d'alarme (VA) atteintes.
- **Menée par le propriétaire du bâtiment concerné**
- Financée par le détenteur de la route.

REVÊTEMENT PHONOABSORBANT

Mesure la plus efficace en termes de coût / efficacité. Les travaux restant (environ 20 km) **seront réalisés entre 2018 et 2024.**

Contraintes :

- Météorologie.
- Trafic routier
- Coordination avec d'autres projets.
- Fréquence de renouvellement

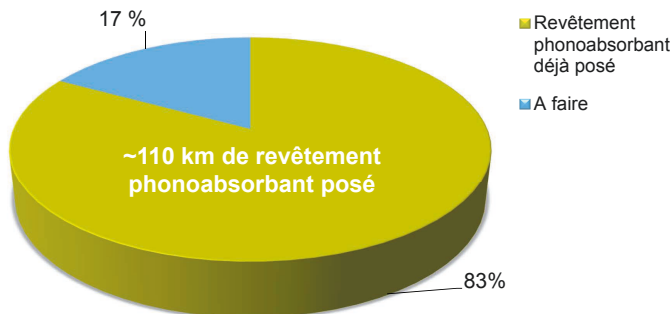


PLANIFICATION TRAVAUX (ROUTES CANTONALES)

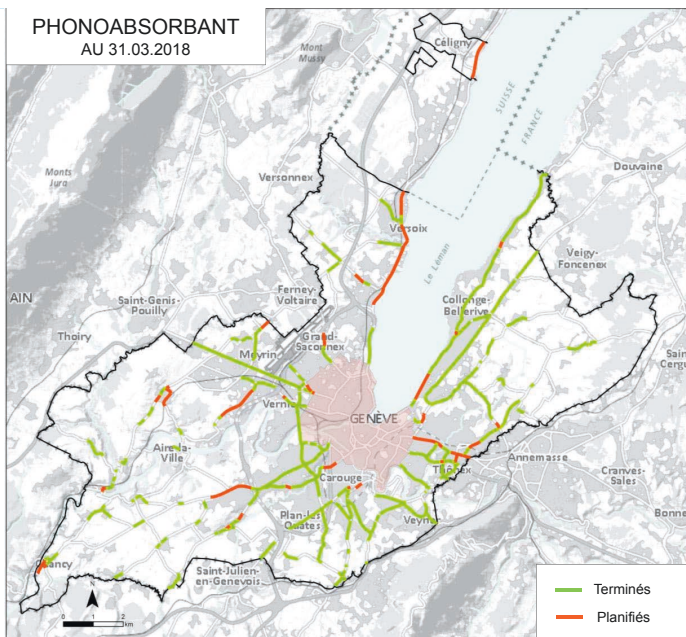
REVÊTEMENT PHONOABSORBANT

Sur environ 140 km de route cantonales à assainir, 130 km nécessitent la pose d'un revêtement phonoabsorbant.

Au 31 mars 2018, 83% des revêtements sont posés.



PHONOABSORBANT AU 31.03.2018






PLANIFICATION ÉTUDES ET TRAVAUX (COMMUNES)

- **21 communes sur 45** sont concernées par l'assainissement du bruit de leur réseau communal.
- **Environ 171 km** de routes communales sont à assainir (principalement situées en ville de Genève (68 Km de jour et 82km de nuit)).
- L'Etat de Genève a **rappelé régulièrement leurs obligations** aux communes concernées en matière d'assainissement du bruit routier selon l'OPB, notamment le respect du délai au 31 mars 2018.
- **Lettres en juin 2018 du Conseil d'Etat et du DI** adressée aux 21 communes concernées

PLANIFICATION ÉTUDES ET TRAVAUX (COMMUNES)

AVANCEMENT SELON ENQUETE OFEV 2017

	< 2018	2018	2019	2020	2021	2022	> 2022
BERNEX	14%	0%	20%	66%	0%	0%	0%
VERNIER	96%	4%	0%	0%	0%	0%	0%
CAROUGE	12%	10%	19%	26%	15%	18%	0%
VANDOEUVRES	72%	0%	28%	0%	0%	0%	0%
PREGNY-CHAMBESY	7%	42%	26%	26%	0%	0%	0%
LANCY	79%	7%	14%	0%	0%	0%	0%
ONEX	60%	0%	22%	18%	0%	0%	0%
GENEVE	29%	16%	11%	9%	8%	5%	22%
PERLY-CERTOUX	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
VERSOIX	53%	47%	0%	0%	0%	0%	0%
GRAND-SACONNEX	21%	43%	36%	0%	0%	0%	0%
BELLEVUE	51%	49%	0%	0%	0%	0%	0%
CHENE-BOUGERIES	56%	44%	0%	0%	0%	0%	0%
THONEX	87%	13%	0%	0%	0%	0%	0%
CHENE-BOURG	18%	28%	35%	20%	0%	0%	0%
COLOGNY	10%	60%	7%	13%	10%	0%	0%
VEYRIER	72%	28%	0%	0%	0%	0%	0%
TROINEX	90%	10%	0%	0%	0%	0%	0%
COLLEX-BOSSY	0%	0%	50%	50%	0%	0%	0%
PLAN-LES-OUATES	93%	7%	0%	0%	0%	0%	0%
MEYRIN	-	-	-	-	-	-	-
Moyenne Communes	38%	18%	12%	10%	6%	4%	12%
Légende :							
< 2018							
2018-2022							
> 2022							

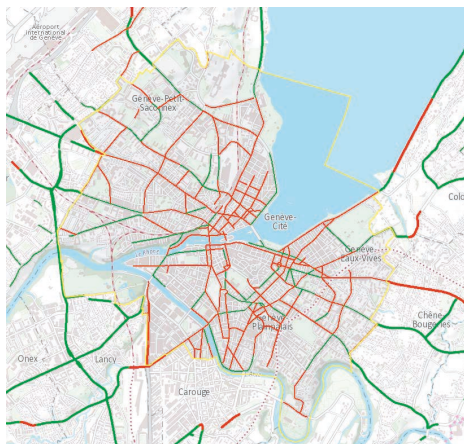


Département de l'infrastructure – Office cantonal du génie civil

12.02.2019 Page 11

PLANIFICATION ÉTUDES ET TRAVAUX (VILLE DE GENEVE)

ENROBES PHONOABSORBANT AU 31.03.2018



Département de l'infrastructure – Office cantonal du génie civil

12.02.2019 Page 12

Initiative 169 « De l'air, moins de bruit. Préservons notre santé face à la pollution »

Commission de l'environnement et de l'agriculture du Grand Conseil - 14.02.2019

Audition de la Fédération genevoise des métiers du bâtiment FMB

Nicolas RUFENER : Secrétaire général
Marc RÄDLER : Secrétaire général adjoint

La Fédération genevoise des métiers du bâtiment (FMB) est l'organisation professionnelle faitière de l'industrie de la construction à Genève. Elle regroupe 17 associations patronales réunissant tous les métiers du bâtiment, ainsi que leurs caisses de compensation, soit quelque 1'400 entreprises, 12'000 travailleurs et un millier d'apprentis.

La FMB coordonne les actions des associations patronales de la construction sur les plans économique et social. Elle intervient en faveur de ses membres au niveau politique et défend les intérêts généraux de l'industrie de la construction. Enfin, la FMB assiste ses membres et les entreprises dans leurs activités quotidiennes (conseils et assistance s'agissant des conditions de marché, formation professionnelle, etc.).

1. Remarques liminaires

L'IN législative 169 entend poser de nouvelles exigences s'agissant des mesures de lutte contre les nuisances environnementales, dans les domaines de la qualité de l'air et du bruit. La Commission de l'environnement et de l'agriculture a souhaité auditionner la FMB sur cet enjeu.

L'IN 169 ayant potentiellement des conséquences pour les entreprises et l'industrie de la construction, la FMB estime nécessaire de remettre l'IN 169 dans son contexte.

Si la nécessité de poursuivre les efforts entrepris en termes de lutte contre les nuisances ne fait pas débat, il importe aussi de privilégier les mesures réellement efficaces, de long terme et économiquement soutenables. On doit remettre les notions de proportionnalité (qui est aussi une obligation légale) et d'efficacité au centre de l'action publique en lieu et place de mesures de court terme, peut-être porteuses politiquement mais à l'efficacité très limitée et aux conséquences économiques mal considérées.

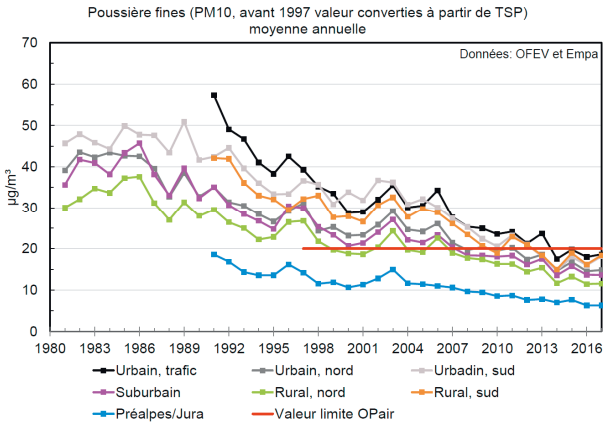
2. Etat des nuisances environnementales

2.1 Qualité de l'air

La lutte contre les nuisances environnementales ne date pas d'hier et les mesures prises en Suisse depuis de nombreuses années portent leurs fruits. La qualité de l'air en Suisse s'améliore ainsi constamment et la concentration annuelle de nombre de polluants est à présent en dessous des valeurs limites annuelles d'immission.

Il en est ainsi entre autres des particules fines PM10, y compris à Genève, situation confirmée dans les rapports annuels de l'Office fédéral de l'environnement et du Service cantonal de l'air. Ces résultats sont, de plus, obtenus en phase de forte croissance démographique et de bonne activité économique¹ :

¹ Office fédéral de l'environnement OFEV : Graphiques des valeurs annuelles NABEL



Rappeler cet état de fait ne revient pas à nier la réalité de la pollution de l'air, ni la survenance occasionnelle de pics de pollution, mais il est important de relever cette situation d'amélioration constante, y compris en zone urbaine. Il convient aussi de souligner que la Suisse connaît des normes en matière d'immission de PM10 plus sévères que celles en vigueur dans l'Union européenne. Ainsi, si la législation fédérale tolère 1 jour de dépassement par année de la limite journalière d'immission, l'Union européenne en admet 35. Si la Suisse était membre de l'Union européenne, on ne parlerait ainsi pas de pics de pollution à Genève.

Une substance visée par l'IN 169 ne connaît en revanche pas cette évolution positive : l'ozone. Il s'agit cependant d'un thème complexe. En effet, les émissions des précurseurs de l'ozone ont diminué (de 1990 à 2014 les émissions de d'oxydes d'azote ont diminué de 50% et celles de composés organiques volatils de 70%)² mais les immissions stagnent, témoignant notamment de l'impact important de la dissémination transfrontière des précurseurs et rendant impératif la réduction drastique des émissions également à l'étranger dans l'optique du respect des valeurs limites en Suisse³.

2.2 L'impact de la construction

Les chantiers et l'activité de construction ne sont responsables que d'une part limitée des nuisances visées par l'IN 169. Si l'on considère les particules fines, l'activité de chantier au sens large ne représente que 8% des émissions, soit un taux comparable à celui de secteur ferroviaire⁴.

Sous l'angle des transports, il n'est pas possible d'isoler la part de l'activité de transport imputable au secteur étroit de la construction. Les véhicules professionnels pris dans leur ensemble ne sont cependant responsable que d'une part congrue des émissions polluantes du trafic routier, soit en 2015⁵ :

- **Particules fines** : 9% (transport léger) et 14% (poids-lourds)
- **Dioxyde d'azote** : 14% (transport léger) et 8% (poids-lourds)

Ces pourcentages **ne concernent que les émissions du trafic routier**. Or, le trafic routier n'étant qu'une des multiples sources de polluants atmosphériques (24% des émissions de PM10 par exemple^{4bis}), la part du transport professionnel par rapport à l'ensemble des sources d'émissions polluantes est bien moindre encore.

² Office fédéral de l'environnement OFEV

³ Conseil fédéral (2009) : Stratégie fédérale de protection de l'air, p. 5964

⁴ ^{4bis} Office fédéral de l'environnement (2013) : PM10 and PM2.5 ambient concentrations in Switzerland

⁵ Office fédéral de l'environnement / INFRAS (2017) : Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs der Schweiz 1990-2050

Relever ces quelques chiffres ne doit pas conduire à conclure que rien ne doit être entrepris pour améliorer encore la performance environnementale de l'économie. Mais il convient une fois de plus de remettre les mesures potentielles dans leur juste contexte.

2.3 Bruit

L'IN 169 vise également une baisse des nuisances sonores. L'industrie de la construction n'étant concernée que de manière assez périphérique, car les nuisances sont davantage localisées (voisinage des chantiers et des ateliers) par comparaison avec la qualité de l'air ambiant, la FMB limite ses observations dans le cadre présent à un bref exposé ci-dessous des mesures applicables à l'industrie.

3. L'industrie de la construction et les problématiques de nuisances air/bruit

La lutte contre les nuisances fait l'objet de stratégies tant fédérales (Stratégie fédérale de protection de l'air, Plan national de mesures pour diminuer les nuisances sonores) que cantonales (Plan de mesures d'assainissement du bruit routier, Stratégie de protection de l'air 2030 et plans OPair pluriannuels, etc.).

Le cadre légal applicable en matière de lutte contre les nuisances consiste principalement des textes suivants :

- Loi fédérale sur la protection de l'environnement
- Ordonnances fédérales sur la protection de l'air (OPair) et sur la protection contre le bruit (OPB)
- Loi cantonale d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LaLPE)
- Règlement cantonal sur les chantiers (RChant) : section 4 « Bruit, vibrations et trépidations des chantiers » et articles sur la protection de l'air et les émissions de poussières
- Concept intercantonal d'intervention PM10 : mesures temporaires en cas de pollution particulièrement élevée de l'air par un excès de poussières fines (sous l'égide de la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement DTAP)

Ces textes sont complétés par deux directives fédérales impératives (en annexe) :

- Directive concernant les mesures d'exploitation et les mesures techniques visant à limiter les émissions de polluants atmosphériques des chantiers (Directive Air Chantiers)
- Directive sur les mesures de construction et d'exploitation destinées à limiter le bruit des chantiers selon l'article 6 de l'OPB

Ces deux directives présentent un catalogue complet de mesures permettant la mise en œuvre des exigences légales en matière de lutte contre les nuisances. Les autorités cantonales peuvent partir du principe qu'elles appliquent correctement le droit fédéral lorsqu'elles s'en tiennent à ces directives.

3.1 Exemples de mesures

→ Pour l'inventaire complet des mesures, consulter directement les directives jointes en annexe.

Le cadre légal fédéral impose les normes d'émissions applicables aux machines de chantier, s'agissant tant du bruit que de la pollution de l'air. A ce titre, l'introduction dans les années 2000 de l'obligation généralisée de l'équipement en filtre à particules a permis une baisse drastique des émissions polluantes.

Les directives prévoient également la possibilité de limiter les travaux bruyants à certaines heures de la journée, l'utilisation d'engins électriques au lieu de moteurs à combustion, des procédés alternatifs à la démolition par casse, l'obligation d'utiliser des produits respectueux de l'environnement lors du traitement de surfaces, l'arrosage lors de travaux de démolition permettant de lutter contre la dispersion de poussières, etc.

3.2 Moyens d'actions des autorités - chantiers et travaux de construction

Les autorités cantonales et municipales à Genève disposent aujourd'hui déjà de tous les outils nécessaires pour lutter efficacement contre les émissions polluantes, notamment sur les chantiers.

Dans le cadre des marchés publics notamment, les autorités peuvent intégrer des mesures à respecter directement dans les conditions des appels d'offres. Ainsi, les mesures des directives fédérales sont à

formuler concrètement dans les dispositions spéciales et dans le catalogue des prestations des appels d'offres.

3.3 Moyens d'actions des autorités - autres

Comme relevé plus haut, tant la Confédération que les cantons s'attaquent aux nuisances environnementales via diverses stratégies pluriannuelles. Suivant les obligations contenues dans l'OPair, Genève a ainsi établi des plans de mesures OPair, dont la dernière mouture couvre les années 2018 à 2023.

S'agissant des transports, mentionnons l'élaboration par le Canton d'un Plan d'action des transports professionnels, la taxation écologique des véhicules en vigueur ou encore la pose de revêtements routiers phono-absorbants.

De manière générale, il faut relever que les mesures les plus efficaces et économiquement soutenables pour lutter contre les nuisances se déroulent sur le long terme. Mentionnons :

- La réalisation d'infrastructures de transports en commun permettant une alternative au transport motorisé.
- La pose de revêtements phono-absorbants.
- Le renforcement des normes environnementales applicables aux machines, véhicules et constructions (standards énergétiques pour bâtiment, normes européennes harmonisées « Euro » pour véhicules routiers, etc.).

Dans ce dernier cas, il faut souligner l'importance de ces normes qui tiennent compte de l'état actuel de la technique et de la capacité de l'économie et de la société à les intégrer. Il s'agit d'un équilibre parfois difficile à trouver.

4. Position de la FMB sur l'IN 169

La portée réelle de l'IN 169 n'est pas claire à ce stade. Bien que de rang législatif et non constitutionnel, l'IN 169 se cantonne globalement dans l'énoncé de principes et d'objectifs. En soi cela ne pose bien évidemment pas problème, mais cela implique aussi que l'on ne peut pas présager aujourd'hui de la forme que prendra sa concrétisation, notamment par voie réglementaire.

Nonobstant ceci, la FMB s'inquiète de certains éléments contenus dans l'IN 169, notamment certaines des mesures (non-exhaustives) de lutte contre les nuisances environnementales qui y sont mentionnées.

4.1 Mesures prévues

Il en est ainsi du rappel des régimes de circulation différenciée selon le nouvel article 15D LaPE. La FMB, par l'intermédiaire du Groupement Transports et Economie (GTE), s'est déjà prononcée fermement contre cette mesure, en particulier son extension au trafic professionnel, jusqu'alors exclu du régime réglementaire cantonal préexistant. La FMB souligne une nouvelle fois à ce titre les éléments suivants :

- De nombreuses études sur ce type de régime ont abouti à la conclusion de leur inefficacité dans la lutte contre les pics de pollution et le niveau des immissions de polluants atmosphériques. Le Conseil fédéral lui-même s'est prononcé à de réitérées reprises à ce sujet lors de débats récents sur cette question au Parlement fédéral. On mentionnera également le résultat décevant en la matière de l'épisode de circulation alternée à Paris en 2014, pourtant d'ampleur bien plus importante que le régime genevois.
- Le transport professionnel n'est responsable que d'une part congrue des émissions polluantes en Suisse.
- L'impact négligeable de cette mesure est en décalage complet avec celui, très important, qu'elle pourrait entraîner pour une entreprise concernée, en particulier une PME ; le principe légal de proportionnalité de la mesure ne serait pas respecté, faisant perdre à l'entreprise prise individuellement des journées entières de chiffre d'affaires pour un gain insignifiant pour la société dans son ensemble.

Les plus grands doutes subsistent de même sur les possibilités de respect des divers délais d'ordre mentionnés dans l'IN 169.

4.2 Conclusion

La FMB est partagée sur la position à adopter face à l'IN 169.

La FMB souscrit pleinement à l'objectif général de l'IN 169 de lutter contre les nuisances environnementales. Les entreprises du bâtiment sont conscientes de l'importance de cet enjeu et s'efforcent de jouer un rôle constructif en la matière. A ce titre, mentionnons que les associations faitières de l'économie se sont prononcées largement en faveur de la ratification par la Suisse de l'Accord de Paris, même si des divergences subsistent encore sur les moyens à privilégier pour atteindre ses objectifs.

Mentionnons également que l'exemplarité en matière environnementale devrait jouer un rôle toujours plus important dans le cadre des marchés publics et de l'obtention de mandats d'exécution, renforçant l'incitation pour l'économie en général à améliorer ses performances en la matière.

On doit cependant relever que les pratiques d'adjudication s'écartent parfois notablement de ces principes de développement durable pourtant tant vantés par les autorités.

Mentionnons ainsi la récente adjudication par les CFF de travaux de réalisation de façades en pierre à une entreprise sise en Chine, soit à des dizaines de milliers de kilomètres du chantier (et de la matière première, d'origine allemande...), avec ce que cela implique en termes de nuisances environnementales liées notamment au transport. Cette adjudication, choquante, a d'ailleurs fait l'objet d'interventions au Parlement fédéral par un Conseiller national genevois⁶, et a été « honorée » du prix de la « Pierre du diable » par l'association Initiative des Alpes⁷. On ne peut que souligner à quel point ce type de pratique nuit aux efforts consentis par les entreprises suisses et européennes en vue de rendre l'activité économique plus durable. Elle est aussi symptomatique d'un décalage inacceptable et inéquitable entre l'adoption par les autorités d'une réglementation toujours plus volontariste en Suisse et des pratiques d'adjudication contredisant ses objectifs affichés.

Ensuite, il faut relever que l'IN 169 demande des mesures qui, dans une large mesure, existent déjà. Il en est ainsi des plans de mesures cantonaux de lutte contre les nuisances réclamés par l'initiative. Les éléments contenus dans les directives fédérales mentionnées ci-dessus constituent également déjà aujourd'hui un catalogue très fourni de mesures à la disposition des autorités.

Plus que l'IN 169, c'est donc sa concrétisation future éventuelle, notamment réglementaire, qui pourrait poser problème.

La FMB craint à ce titre que l'IN 169 ne serve de prétexte, tant politique que légal, à l'imposition de nouvelles mesures et contraintes aux entreprises qui s'écarteraient du catalogue des mesures connues en Suisse. Il y a également lieu de craindre que celles-ci s'écartent du principe de proportionnalité et fasse porter un poids économique déraisonnable aux entreprises, dans l'absolu et en regard de leur efficacité réelle dans la lutte contre les nuisances environnementales.

*** **

La FMB se tient à disposition pour la fourniture de toute information technique complémentaire et remercie Mesdames et Messieurs les Députés membres de la Commission de l'environnement et de l'agriculture de l'avoir invitée à se prononcer sur l'enjeu de l'IN 169.

Annexes :

- Directive fédérale concernant les mesures d'exploitation et les mesures techniques visant à limiter les émissions de polluants atmosphériques des chantiers (Directive Air Chantiers)
- Directive fédérale sur les mesures de construction et d'exploitation destinées à limiter le bruit des chantiers selon l'article 6 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit

⁶ Interpellation 18.3458, Hugues Hiltbold (CN)

⁷ Initiative des Alpes (28.08.2018) : « La « Pierre du diable » attribuée aux CFF pour la construction de façades chinoises »



AUDITION

Auteur:	Nathalie Hardyn, directrice, département politique Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
Destinataire(s):	Commission de l'environnement du Grand Conseil
Date :	Audition jeudi 7 mars 2019 de 17h05 à 18h00
Sujet :	IN 169 Initiative populaire cantonale « De l'air, moins de bruit. Préservons notre santé face à la pollution » http://qe.ch/grandconseil/data/texte/IN00169.pdf IN 169-A au Grand Conseil sur la prise en considération de l'IN 169 Initiative populaire cantonale « De l'air, moins de bruit. Préservons notre santé face à la pollution » http://qe.ch/grandconseil/data/texte/IN00169A.pdf

1. Que demande l'initiative

L'IN 169 demande que le canton prenne des mesures concrètes en matière de protection de l'air et de lutte contre le bruit et introduise des dispositions spécifiques en la matière afin de protéger la santé de la population genevoise.

2. Considérations préliminaires

La CCIG ne conteste pas que les efforts entrepris en termes de lutte contre les nuisances doivent être poursuivis.

Cependant, du point de vue des entreprises, il faut privilégier les mesures réellement efficaces, de long terme et économiquement soutenables.

Les mesures doivent également être connues car les entreprises ont besoin de prévisibilité et de stabilité juridique.

3. La protection de l'air à Genève

3.1 Stratégie cantonale de protection de l'air 2030

La Stratégie cantonale fixe trois objectifs à l'horizon 2030 :

- Viser le respect des VLI de l'OPair sur le territoire cantonal, notamment pour le NO2 et les PM10;
- Faire respecter, pour toutes les installations stationnaires, les valeurs limites d'émission fixées dans l'OPair et le Règlement sur la protection de l'air;
- Par rapport à la situation de référence de 2005, réduire de façon volontariste les émissions de NOX de 50 % et les émissions de PM10 de 18 %.

3.2 Bilan de l'efficacité du Plan de mesures OPair 2013-2016 (citations extraites du document officiel)

Les 13 mesures du Plan de mesures OPair 2013-2016 ont, dans leur ensemble, prouvé leur bien-fondé – même si plusieurs se sont heurtées à des obstacles d'ordre légal, pratique ou



logistique. **Le bilan de réalisation de ce Plan est globalement satisfaisant, malgré un certain décalage entre la mise en œuvre des diverses mesures. 78 % des objectifs ont été atteints ou partiellement atteints.**

La coordination renforcée entre les différents porteurs de politiques publiques a permis d'obtenir de belles avancées dans le domaine phare de la mobilité, notamment pour la limitation du trafic pendulaire, la régulation du trafic, le renforcement des contrôles des émissions polluantes et la promotion de l'utilisation du vélo. Il en va de même pour celui des chauffages, en particulier pour l'assainissement des installations existantes ou le développement des systèmes de chauffage à distance (CAD). **L'action dans le secteur industries, chantiers et manifestations a été un peu freinée pour des motifs liés à la difficulté de mise en œuvre ou à des contacts encore lacunaires avec les milieux économiques visés.** Genève Aéroport a rempli sa mission en poursuivant les efforts de limitation des polluants en lien avec le site aéroportuaire, avec l'assainissement des infrastructures aéroportuaires ainsi que l'augmentation des parts modales des employés et des passagers en mobilité durable.

La **qualité de l'air à Genève s'est légèrement améliorée au cours des dernières années.** Les immissions de dioxyde d'azote (NO₂) continuent à diminuer faiblement mais restent insatisfaisantes au regard de l'OPair en milieu urbain, notamment au centre-ville et dans la zone de l'aéroport. Les immissions de particules fines (PM₁₀) ont tendance à repasser sous la VLI et le niveau de pollution relevé en 2016 est le plus faible depuis le début des mesures en 1998. Les concentrations d'ozone (O₃) stagnent, avec des dépassements de la VLI OPair horaire à tous les emplacements de mesure du canton, plus particulièrement en milieux suburbain et rural. Parallèlement, les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) poursuivent lentement leur réduction, tandis que celles de particules fines (PM₁₀) stagnent. **Cette évolution démontre le bien-fondé et l'efficacité des actions mises en place par l'Etat de Genève en matière de qualité de l'air** au cours des deux dernières décennies. Mais elle confirme aussi l'importance de poursuivre et renforcer ces efforts dans le cadre du nouveau Plan de mesures OPair 2018-2023, en accord avec la Stratégie de protection de l'air 2030.

3.3 Plan de mesures OPair 2018-2023 (citations extraites du document officiel)

Le Plan de mesures OPair 2018-2023, composé de 15 mesures, poursuit deux objectifs majeurs : assainir la zone à immissions excessives (ZIE) et lutter contre les sources principales d'émission de polluants atmosphériques, en mettant l'accent sur les particules fines. Ses domaines d'action sont en parfaite cohérence avec ceux des axes stratégiques définis dans la Stratégie de protection de l'air 2030, à savoir la mobilité (7 mesures), les chauffages (2 mesures) et **le secteur industriel et artisanal (2 mesures)** – à quoi s'ajoutent des mesures concernant la santé, le site aéroportuaire, les possibilités d'interpeller la Confédération ainsi que la politique de protection de l'air transfrontalière à l'échelle du Grand Genève.

Par conséquent, un certain nombre de mesures - qui sont dans l'esprit de l'initiative - sont déjà en place.

Les 15 mesures du Plan OPair 2018-2023

Mobilité

1. **Intégrer les enjeux liés à la qualité de l'air dans le cadre des transports professionnels**
2. Mettre en œuvre la LMCE et suivre ses effets sur la qualité de l'air
3. Redéfinir les critères du bonus/malus pour les véhicules immatriculés à Genève
4. Mettre en œuvre les mesures d'incitation à l'électromobilité
5. Promouvoir la mobilité douce



6. Restreindre le trafic motorisé dans certaines zones lors d'épisodes de pic de pollution (mesure d'urgence)

7. Mettre en place une taxe de type pollueur-payeur pour les véhicules motorisés pendulaires

Chauffages

8. Assainir les installations de chauffage et renforcer les normes pour les chauffages à bois

9. Optimiser la conception et l'exploitation des réseaux de chaleur et de refroidissement au regard des enjeux de la qualité de l'air

Secteur industriel et artisanal

10. Limiter les émissions industrielles et artisanales de COV

11. Limiter les émissions de poussières et de substances dangereuses sur les chantiers

Santé

12. Sensibiliser la population et les professionnels aux effets de la pollution de l'air sur la santé

Aéroport

13. Limiter les émissions en lien avec le site aéroportuaire (une partie de la compétence se situe au niveau de la Confédération)

Demandes à la Confédération

14. Interpeller la Confédération : motorisations diesel – bornes de recharge – éco-conduite – aviation

Coopération transfrontalière

15. Elaborer et mettre en place le Programme d'Actions Transfrontalier pour la qualité de l'air du Grand Genève (PACT'AIR)

L'IN 169 vise également une baisse des nuisances sonores. Genève dispose déjà d'une panoplie d'instruments pour lutter contre le bruit qui n'ont pas suscité de remarques particulières de la part des membres de la CCIG. La CCIG n'est pas associée par l'Etat à l'élaboration et la mise en œuvre de la politique de lutte contre le bruit, si ce n'est sa récente participation à l'élaboration par le Canton d'un Plan d'action des transports professionnels.

De manière générale, les mesures les plus efficaces et économiquement soutenables pour lutter contre les nuisances se déroulent sur le long terme, par exemple :

- La réalisation d'infrastructures de transports en commun permettant une alternative au transport motorisé.
- La pose de revêtements phono-absorbants.
- Le renforcement des normes environnementales applicables aux machines, véhicules et constructions. Il est important que ces normes tiennent compte de l'état actuel de la technique et de la capacité de l'économie et de la société à les intégrer. Il s'agit d'un équilibre parfois difficile à trouver.

4. Position de la CCIG sur l'IN 169

La CCIG souscrit à l'objectif général de l'IN 169 de lutter contre les nuisances environnementales. Le canton de Genève dispose d'ailleurs déjà d'outils pour agir à l'encontre de la pollution atmosphérique : la stratégie cantonale de protection de l'air 2030, adoptée en 2015, qui fixe un cadre d'action stratégique ainsi que des objectifs chiffrés dans ce domaine, et le plan de mesures OPair 2018-2023, qui constitue l'instrument opérationnel pour la mise en œuvre des actions d'assainissement.



La CCIG est partagée sur la position à adopter face à l'IN 169, car ses conséquences sur le tissu économique ne sont pas connues.

La portée réelle de l'IN 169 n'est en effet pas claire.

Les implications économiques de sa mise en œuvre ne sont pas quantifiées, dès lors en tant qu'association représentant les entreprises, la CCIG se doit de relever que la prévisibilité de l'environnement réglementaire est un élément très important pour les entreprises.

C'est source d'inquiétude pour la CCIG et il nous paraît nécessaire que ces conséquences soient étudiées et chiffrées.

Plus que l'IN 169, c'est donc sa concrétisation future éventuelle, notamment réglementaire, qui pourrait poser problème. Or, les entreprises ont besoin de prévisibilité et de stabilité juridique.



Texte de l'IN 169	Questions de la CCIG
<p>Art. 7 Moyens, al. 2 (nouveau, les al. 2 et 3 anciens devenant les al. 3 et 4)</p> <p>2 Il communique spontanément et régulièrement au public les données actualisées sur les niveaux de pollution de l'air et les risques liés à la santé de chaque secteur statistique, de chaque commune ainsi qu'à proximité des infrastructures d'importance.</p>	
<p>Art. 13A Amélioration de la qualité de l'air (nouveau)</p> <p>1 L'Etat est tenu d'atteindre en tous points du territoire les objectifs suivants en ce qui concerne les valeurs limites annuelles d'immission fixées par la législation fédérale sur la protection de l'environnement :</p> <p>1. d'ici 2020, un dépassement maximum des valeurs de 20%;</p> <p>2. d'ici 2025, un dépassement maximum des valeurs de 10%;</p> <p>3. d'ici 2030, le respect des valeurs.</p>	
<p>Mesures d'assainissement</p> <p>2 Le Conseil d'Etat fixe les mesures à prendre par le canton et, conformément à la constitution et à la loi, par les communes et les institutions de droit public, notamment la modulation de la circulation motorisée, l'introduction de régimes différenciés pour les véhicules motorisés, où les véhicules les plus respectueux des normes environnementales sont favorisés, l'installation de systèmes de chauffage plus efficaces, l'assainissement des bâtiments et la réduction des émissions des chantiers, de l'industrie et de l'aéroport.</p> <p>3 Lorsque les mesures prises ne permettent pas d'atteindre le respect des valeurs limites d'immission, le Conseil d'Etat définit et met en œuvre, dans un délai de 6 mois, des mesures supplémentaires, en recourant notamment à la limitation de l'utilisation de certaines installations, dans le respect du droit fédéral.</p>	<p>Quelles sont les mesures supplémentaires envisagées ?</p> <p>Quel sera l'impact de ces mesures sur les entreprises ?</p>
<p>Mesures urgentes</p> <p>4 Lorsque la concentration de dioxyde d'azote excède 80 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 cantonales;</p> <p>ou la concentration d'ozone excède 180 microgrammes par mètre cube en moyenne horaire à l'une ou l'autre des stations de mesures de la pollution de l'air cantonales pendant 3 heures consécutives;</p> <p>ou la concentration de poussières fines en suspension dont le diamètre aérodynamique est inférieur à 10 micromètres (PM10) excède 50 microgrammes par mètre cube, en moyenne par 24 heures, depuis 1 jour, à l'une ou l'autre des stations de mesure cantonales :</p> <ul style="list-style-type: none"> – le Conseil d'Etat diffuse spontanément l'information sur cette pollution et ses conséquences potentielles sur la santé aux personnes vivant et travaillant à proximité de la station ou des stations de mesures concernées, incluant les moyens d'action des habitantes et habitants; – les transports publics sont rendus gratuits et l'offre ponctuellement renforcée; – les régimes différenciés sont adaptés aux données actualisées des niveaux de pollution. 	<p>Combien d'épisodes de pollution correspondant à ces nouvelles normes sont survenus ces dernières années ?</p>
<p>Art. 15A Protection contre le bruit (nouveau, les art. 15A et 15B anciens devenant les art. 15B et 15C)</p> <p>1 Afin de faire respecter les valeurs limites d'immission, le Conseil d'Etat entreprend des mesures structurelles sur la source des nuisances, en particulier les travaux sur la voirie, l'orientation du choix de motorisation des véhicules, les chantiers et l'industrie.</p> <p>2 Lorsque des dépassements des valeurs limites d'immission du bruit fixées par la législation fédérale sur la protection de l'environnement sont constatés, afin de limiter à la source les émissions bruyantes, le Conseil d'Etat définit et met en œuvre, dans un délai de 6 mois, des mesures supplémentaires, dont en particulier des contrôles de véhicules bruyants et la limitation de l'utilisation de certaines installations, dans le respect du droit fédéral.</p>	<p>Quelles sont les mesures supplémentaires envisagées ?</p> <p>Quel sera l'impact de ces mesures sur les entreprises ?</p>

3.2. Variation journalière de l'IPC

L'indice de pollution à court terme (IPC)² est un indicateur journalier déterminé à partir des concentrations de trois polluants : O₃, PM10 et NO₂. Il permet de résumer les concentrations de ces polluants en une seule valeur allant de 1 à 6, un indice égal ou supérieur à 3 équivaut à un dépassement d'au moins une des VLI OPair.

IPC	Charge polluante
6	très élevée
5	élevée
4	marquée
3	significative
2	modérée
1	faible
	mesures incomplètes

L'illustration ci-dessous permet d'avoir une vue d'ensemble des variations journalières de la qualité de l'air au cours de l'année 2017 selon la zone considérée.



Figure 2. Variations journalières de l'IPC par zone en 2017

² La méthode de calcul de cet indice, selon la recommandation 27a de Cerl'Air, est disponible sur le site Internet : <http://qe.ch/air/qualite-de-lair/explication-des-indices/indice-journalier-ipc>

4. Evolution de la qualité de l'air

Les figures suivantes présentent l'évolution des concentrations des polluants atmosphériques mesurées par le ROPAG durant les 20 dernières années. Par ailleurs :

- L'annexe 2 donne des informations sur les stations de mesure et les périodes de mesurage.
- L'annexe 3 détaille les valeurs de chaque polluant pour toutes les stations de mesure.
- L'annexe 4 fournit des descriptifs détaillés des polluants (origines, effets, ...).

4.1. Dioxyde d'azote (NO₂)

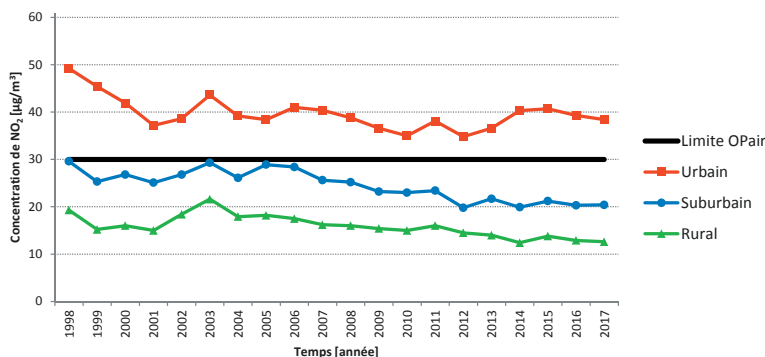


Figure 3. Concentration moyenne annuelle de NO₂

En milieu urbain, la moyenne annuelle dépasse toujours la VLI OPair (30 µg/m³) en 2017 et diminue légèrement par rapport à la concentration mesurée en 2016. En milieu suburbain et en milieu rural, les moyennes annuelles restent stables et en dessous de la VLI OPair.

Les mesures effectuées au moyen de capteurs passifs confirment la diminution observée par rapport à la moyenne des dernières années (voir cartographie du chapitre 5).

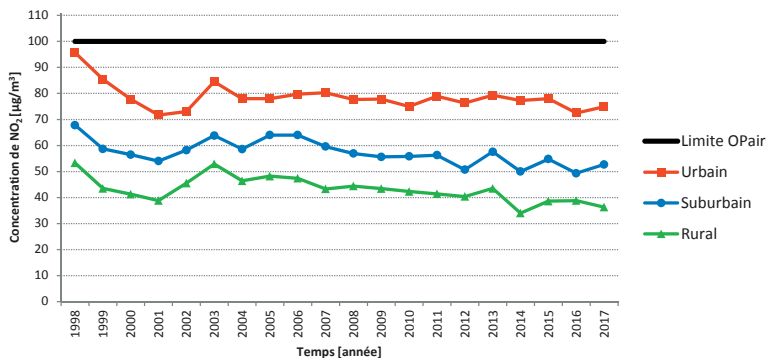


Figure 4. Percentile 95 des moyennes semi-horaires annuelles de NO₂

Les percentiles 95 se situent en dessous de la VLI OPAir (100 µg/m³) depuis de nombreuses années sur toute la région genevoise.

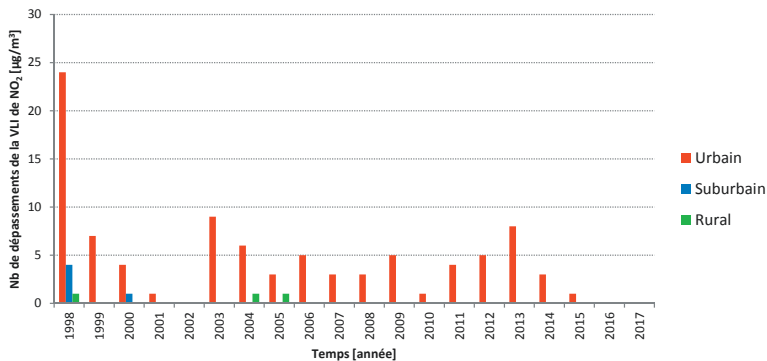


Figure 5. Nombre de dépassements de la VLI OPAir journalière pour le NO₂

En 2017, la VLI OPAir journalière pour le NO₂ (80 µg/m³) a été respectée toute l'année. Le critère d'un dépassement autorisé par an a été satisfait pour la troisième année consécutive. La moyenne journalière la plus élevée a atteint 78 µg/m³ le 20 février à la station de Necker.

4.2. Ozone (O₃)

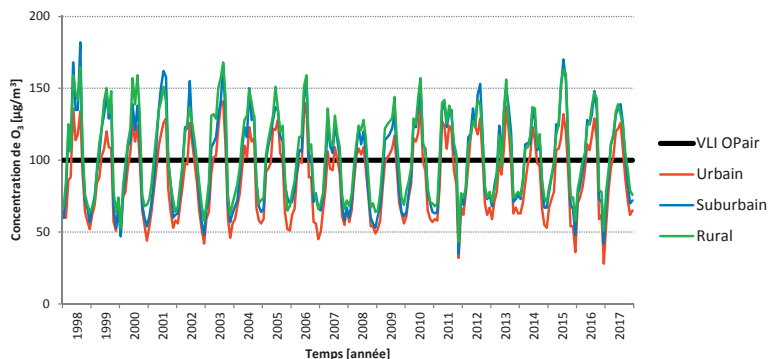


Figure 6. Percentile 98 des moyennes semi-horaires mensuelles d'O₃

En 2017, les percentiles 98 (P98) ont dépassé la VLI OPair (100 µg/m³) du mois de mars jusqu'au mois de septembre, suivant la même périodicité que les années précédentes. Pendant cette période, la concentration d'ozone a augmenté progressivement pour atteindre un P98 maximum au mois de juillet de 141 µg/m³ à la station de Foron.

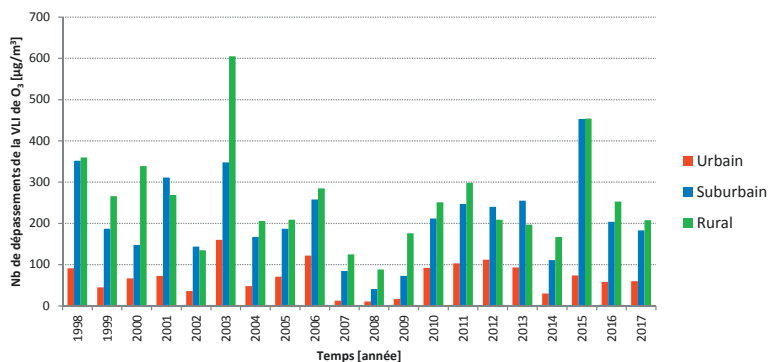


Figure 7. Nombre de dépassements de la VLI OPair horaire pour l'O₃

En 2017, des dépassements de la VLI OPair horaire (120 µg/m³) ont eu lieu dès mars (un à Passeiry). Puis, des dépassements sont apparus progressivement dans les stations suburbaines (en avril) et urbaine (en mai).

Les dépassements observés jusqu'à la mi-mai ont été relativement peu nombreux, puis des conditions chaudes et ensoleillées ont permis une augmentation des concentrations d'ozone. En juin, second mois de juin le plus chaud depuis le début des mesures météorologiques en 1864³, les conditions de température ont aussi été particulièrement propices à l'accumulation de ce polluant. Par la suite, l'été a été entrecoupé de périodes de perturbations qui ont contribué à empêcher l'accumulation d'ozone dans l'atmosphère.

La concentration horaire maximale de 174 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ a été enregistrée le 21 juin 2017 à la station du Passeiry à l'occasion d'une période chaude et ensoleillée.

³ Source : MétéoSuisse 2017 : Bulletin climatologique juin 2017, Genève (11.07.2017)

4.3. Poussières fines (PM10) et composition

Depuis le 1^{er} mars 1998, date d'entrée en vigueur de la révision de l'annexe 7 de l'OPair, les poussières en suspension dans l'air dont le diamètre aérodynamique est inférieur à 10 μm (PM10) doivent être mesurées.

PM10

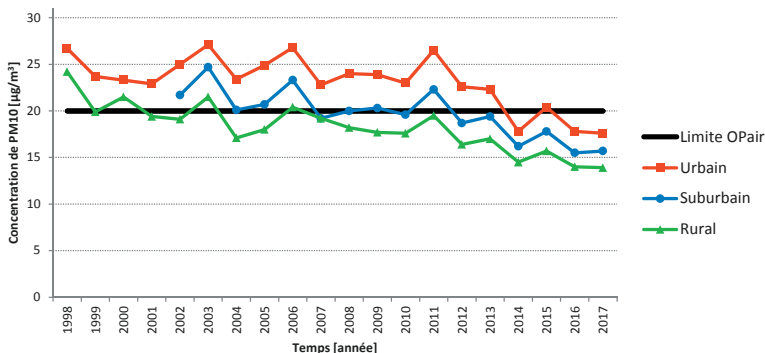


Figure 8. Concentration moyenne annuelle de PM10

En 2017, les moyennes annuelles de PM10 sont restées inférieures à la VLI OPair (20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) dans toutes les zones. Les concentrations sont proches de celles mesurées en 2016, en baisse par rapport aux années précédentes et parmi les plus faibles depuis le début des mesures en 1998. Les concentrations moyennes annuelles les plus basses demeurent en milieu rural.

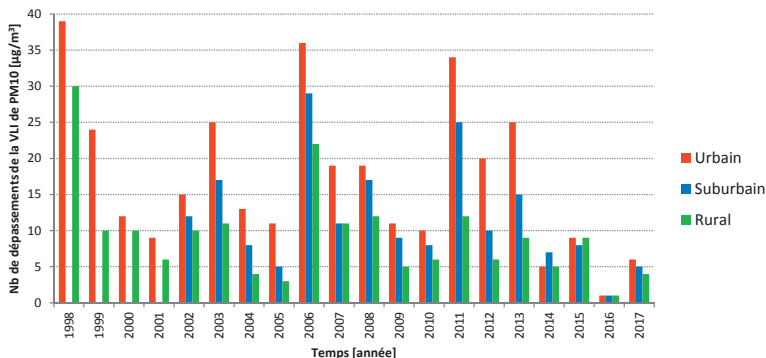


Figure 9. Nombre de dépassements de la VLI OPAir journalière pour les PM10

En 2017, la VLI OPAir journalière ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) a été dépassée dans chacun des sites de mesure à plusieurs reprises. Le nombre de dépassements reste toutefois inférieur à celui enregistré habituellement.

Ces journées de dépassements – à une exception près – ont eu lieu entre le 24 et le 29 janvier lors d'une période de forte inversion de température.

La valeur moyenne la plus élevée a été mesurée à la station de Necker avec $87 \mu\text{g}/\text{m}^3$ le 28 janvier 2017.

Métaux lourds dans les PM10

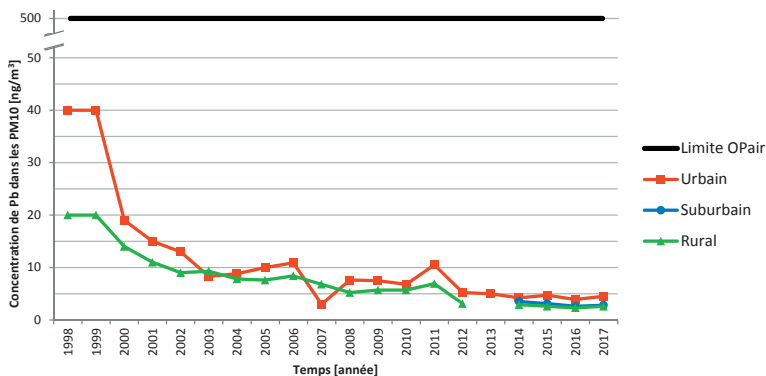


Figure 10. Concentration moyenne annuelle en plomb dans les PM10