

*Date de dépôt : 11 décembre 2019*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite urgente de M. Patrick Dimier : Dans l'instant comme dans la durée, les macarons seront durs à avaler pour les entreprises**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 22 novembre 2019, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

*Le Conseil d'Etat a récemment communiqué sur le nouveau règlement institué pour gérer les pics de pollution, qui prévoit l'introduction d'un régime de macarons.*

*Ce régime semble présenter, notamment pour les professionnels, quelques soucis de digestion, car il n'aurait même pas fait l'objet d'une consultation des milieux concernés, contrairement à ce que prévoit la constitution genevoise de 2012 en son article 110, qui la rend pourtant obligatoire.*

*Je pose dès lors les questions suivantes :*

- 1) Le Conseil d'Etat, pour lui le DI et le DT, ont-ils préalablement consulté les associations faitières de l'économie ?**
- 2) Si oui, lesquelles et dans quelle mesure ? Ont-ils tenu compte de leurs remarques ?**
- 3) Sinon, pourquoi ? Ont-ils reçu des observations voire des objections postérieures à la publication du projet de règlement ? Lesquelles et de la part de qui ?**
- 4) Est-il exact que des artères aussi importantes, et lourdement utilisées par le très polluant trafic pendulaire, que le pont du Mont-Blanc ne sont par ailleurs pas comprises dans le périmètre soumis aux macarons ?**

- 5) *Est-il exact que les automobiles immatriculées dans le canton de Vaud et conduites par des pendulaires ne seraient pas soumises au régime des macarons alors même qu'elles y pénètrent quotidiennement, ce qui induit une inégalité de traitement tout à fait intolérable ?*
- 6) *Cas échéant, cela ne rend-il pas encore plus indigeste et inéquitable ce régime nouveau ?*

*Je remercie par avance le Conseil d'Etat pour les pertinentes réponses qu'il apportera aux préoccupations des professionnels genevois.*

## **RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT**

*Le Conseil d'Etat, pour lui le DI et le DT, ont-ils préalablement consulté les associations faitières de l'économie ?*

Le règlement régissant le dispositif d'urgence en cas de pics de pollution atmosphérique (RPics) ne fait que préciser les dispositions très détaillées inscrites dans la loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LaLPE, K 1 70), dont les modifications récentes ont fait l'objet de nombreux débats parlementaires, notamment au sein de la commission des transports et de la Commission de l'environnement et de l'agriculture du Grand Conseil.

En particulier, les dispositions relatives à la circulation différenciée ont été analysées et débattues lors de l'examen :

– du PL 12196 (projet de loi du 11 octobre 2017) modifiant la LaLPE par la Commission des transports du Grand Conseil;

de l'IN 169 modifiant également la LaLPE (Initiative populaire cantonale « De l'air, moins de bruit : Préservons notre santé face à la pollution ») par la commission de l'environnement et de l'agriculture.

*Si oui, lesquelles et dans quelle mesure ?*

Les associations faitières de l'économie qui ont été consultées sont :

– le Groupement Transports et Economie (GTE), représenté par la Fédération des Entreprises Romandes Genève (FER), le Touring Club Suisse (TCS, Section Genève), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG). Ces derniers ont été auditionnés le 23 janvier 2019 par la commission des transports (rapport PL 12196-A);

la Fédération genevoise des métiers du bâtiment (FMB), la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) ainsi que le TCS, qui ont été respectivement auditionnées par la Commission de l'environnement et de l'agriculture le 14 février 2019, le 7 mars 2019 et le 14 mars 2019 (rapport IN 169 B).

### ***Ont-ils tenu compte de leurs remarques ?***

Dans le cadre des débats (16 séances) qui ont eu lieu lors de l'examen des textes législatifs précités (PL 12196 et l'IN 169), les services métiers du département du territoire et du département des infrastructures (respectivement chargés de la protection de l'air et des transports) ont fourni les réponses à toutes les questions et réserves exprimés par les milieux économiques concernés. Les choix finaux ont été fait au sein des commissions concernées du Grand Conseil et en séance plénière, pas au niveau des départements, ni du Conseil d'Etat.

Ainsi, les travaux parlementaires ont débouché sur le fait que le périmètre de la moyenne ceinture (zone LMCE) soit retenu comme zone de restriction de circulation, que les exceptions à la restriction de circulation ne figurent pas dans la loi, mais dans un règlement d'application, que les véhicules puissent emprunter l'autoroute de contournement sans restriction.

Par ailleurs et par rapport aux préoccupations des milieux professionnels, les travaux ont également porté sur le régime de la circulation différenciée, ainsi que sur le principe d'une application équivalente pour les particuliers et les entreprises et sur celui du délai d'entrée en vigueur retardé de deux ans pour les transports professionnels de marchandises.

### ***Sinon, pourquoi ? Ont-ils reçu des observations voire des objections postérieures à la publication du projet de règlement ? Lesquelles et de la part de qui ?***

Les dispositions inscrites dans le RPics sont parfaitement conformes à la LaLPE modifiée qui est entrée en vigueur le 8 juin 2019. Seul le TCS, qui a déjà formé recours contre la loi, a annoncé sa volonté de déposer un recours.

### ***Est-il exact que des artères aussi importantes, et lourdement utilisées par le très polluant trafic pendulaire, que le pont du Mont-Blanc ne sont par ailleurs pas comprises dans le périmètre soumis aux macarons ?***

L'article 15E, alinéa 2, de la LaLPE modifiée prévoit que les restrictions temporaires s'appliquent à l'intérieur du périmètre de la moyenne ceinture routière, telle que définie par l'article 6, alinéa 2, de la loi pour une mobilité

cohérente et équilibrée, du 5 juin 2016 (LMCE). Les restrictions s'appliquent donc à tous les axes à l'intérieur de ce périmètre, indépendamment de la charge de trafic. Le pont du Mont-Blanc fait partie de la moyenne ceinture, tel que défini par l'article 3, alinéa 2, lettre c, de la LMCE sous l'appellation « U-Lacustre », et est donc exclu de la zone, puisqu'il en forme le pourtour.

***Est-il exact que les automobiles immatriculées dans le canton de Vaud et conduites par des pendulaires ne seraient pas soumises au régime des macarons alors même qu'elles y pénètrent quotidiennement, ce qui induit une inégalité de traitement tout à fait intolérable ?***

Non, hormis les catégories de véhicules mentionnées comme exceptions à l'article 5, alinéa 5, du RPics, tous les véhicules motorisés sont soumis aux nouvelles prescriptions, et ce quel que soit leur lieu d'immatriculation.

***Cas échéant, cela ne rend-il pas encore plus indigeste et inéquitable ce régime nouveau ?***

Ce régime est plus cohérent et proportionné que la circulation alternée qui cible uniquement le 50% du parc de véhicules motorisés, indépendamment des performances environnementales des véhicules, au contraire de la circulation différenciée qui cible la fraction des véhicules les moins performants, qui génèrent l'essentiel des émissions polluantes dues au trafic motorisé.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Michèle RIGHETTI

Le président :  
Antonio HODGERS