

Rapport de la commission de l'aménagement et de l'environnement chargée d'examiner la résolution du 24 mars 2010 de M^{mes} Claudia Heberlein Simonett, Sandrine Burger, Sarah Klopmann, Nicole Valiquer Grecuccio, Isabelle Brunier et M. Grégoire Carasso: «Nous avons le droit à l'air frais: pour des zones à faibles émissions polluantes à Genève!»

Rapport de M^{me} Maria Vittoria Romano.

Cette résolution a été renvoyée à la commission de l'aménagement et de l'environnement par le Conseil municipal lors de la séance plénière du 22 novembre 2011. La commission s'est réunie le 9 avril, le 21 mai et 18 juin 2013 sous la présidence de M. Vincent Schaller et M^{me} Sandrine Burger. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier, que la rapporteuse remercie chaleureusement pour la qualité de son travail.

Rappel de la résolution

Considérant:

- les 25 dépassements durant l'hiver 2007-2008 (octobre 2007 à février 2008) à la station de l'Île et les 27 dépassements à la station Wilson de la norme OPAir pour les particules fines – valeur limite de 50 µg/m³ – norme ne devant être dépassée qu'une seule fois par année;
- le danger des particules fines (PM10) provoquant le décès prématuré de plus de 3000 personnes par année en Suisse;
- que, en présence de concentrations élevées de polluants, les troubles et les maladies respiratoires se multiplient et les affections existantes s'aggravent;
- que la pollution atmosphérique coûte cher en restauration des bâtiments du patrimoine architectural et historique;
- que l'introduction d'une zone à émissions réduites ou zone à faibles émissions (ZER) est une mesure relativement simple et efficace qui a fait ses preuves dans plus de 70 villes dans huit pays européens (à Berlin, par exemple, sur certains axes routiers, le nombre de jours de dépassement de la valeur limite pour les particules fines a diminué de 77%);
- qu'une telle mesure est également étudiée dans les cantons de Zurich et Berne;
- qu'à Bâle-Ville les ZERs figurent parmi les mesures inscrites dans le plan de lutte contre la pollution de l'air;

- que, en date du 24 février 2010, le Conseil fédéral a proposé d’accepter un postulat déposé aux Chambres fédérales demandant de «permettre l’instauration de zones environnementales»;
- la motion M 1818 déposée au Grand Conseil le 29 avril 2008 et à l’ordre du jour d’une des prochaines séances du Grand Conseil,

le Conseil municipal invite le Conseil administratif à manifester auprès des autorités cantonales la volonté de la Ville de Genève à soutenir l’introduction d’une zone à émissions réduites comme mesure de lutte contre la pollution atmosphérique et le bruit sur le territoire de la Ville, dans des périmètres à définir en collaboration avec l’Etat.

Séance du 9 avril 2013

Audition de M^{me} Claudia Heberlein, résolutionnaire

M^{me} Heberlein déclare que la résolution a été déposée il y a trois ans. Elle évoque un article du *GHI* de la semaine précédente sur le sujet avec un graphique des pollutions. Elle rappelle que la qualité de l’air en ville dépasse les limites de l’ordonnance fédérale (dioxyde d’azote), une tendance qui a empiré en 2011. Elle évoque ensuite les particules fines qui sont également en dépassement des normes fédérales et observe qu’il n’y a aucune amélioration de la situation et que le monoxyde de carbone et le dioxyde de soufre seuls sont sous contrôle. Elle déclare que ce sont les personnes âgées qui sont le plus affectées, ainsi que les enfants. Elle signale encore que les automobilistes ne sont pas plus à l’abri qu’un cycliste puisque l’air aspiré par la ventilation de la voiture provient du pot d’échappement du véhicule précédent. Elle rappelle qu’il y a 310 000 décès par année en Europe à cause de la pollution atmosphérique, et 5,1 milliards de francs de frais de santé par an.

Ce sont les voitures qui sont le principal vecteur de pollution dans une ville comme Genève. Elle mentionne que, limiter cette pollution passe par une limitation de l’accès à la ville aux véhicules peu polluants, identifiés par un macaron. Elle observe que de nombreuses villes ont déjà mis en place un système de ce type, notamment en Allemagne qui est précurseur dans le domaine (Berlin). Elle signale que 55 000 véhicules ont été équipés de filtres. Elle évoque ensuite Milan et elle déclare que cette mesure a permis de fluidifier le trafic et d’augmenter la vitesse des transports publics. Elle en vient à la Suisse et elle déclare qu’il y a eu une tentative de développer une loi dans ce domaine, un projet qui a été abandonné car les cantons ont refusé de mettre en place ces zones. Elle espère, cela étant, qu’il sera possible de trouver une solution à Genève.

Le président évoque la motion M-1818 et observe qu’elle n’a pas abouti. M^{me} Heberlein acquiesce. Le président demande si les véhicules diesels entrent

dans ces normes. M^{me} Heberlein répond que les véhicules diesels sont également concernés. Elle signale que le site internet de l'Association transports et environnement donne plus d'informations.

Un commissaire demande si cette initiative émane d'un cadre associatif. M^{me} Heberlein répond que la résolution provenait des rangs du Conseil municipal. Quant à l'existence d'autres initiatives du même type au niveau cantonal, elle répond qu'il y a eu une motion qui a été refusée. Elle ne sait pas s'il existe des tentatives à l'heure actuelle. Elle signale encore qu'il existe des alternatives à ces zones, comme les filtres, des incitations financières pour renouveler le parc automobile, une action sur les bâtiments, ou des catalyseurs pour convertir les dioxydes d'azote. Elle ne connaît pas les résultats des études qui ont été menées à Zurich et à Berne.

Une commissaire se demande si la Ville peut être acteur dans la mise en place d'une zone de ce type. M^{me} Heberlein répond que la démarche vise à demander au Conseil administratif de s'adresser au Conseil d'Etat pour agir dans ce domaine. Quant au périmètre envisagé, M^{me} Heberlein répond que c'est aux experts de définir la zone. A Londres, par exemple, le périmètre est énorme. Elle déclare ensuite qu'il est souvent indiqué qu'il s'agit d'une mesure antisociale mais, en réalité, il s'avère que les zones la plus polluées correspondent aux zones où se trouvent les personnes les plus modestes, personnes qui, en règle générale, n'ont pas de véhicule.

Discussion et propositions d'audition

Tous les partis s'entendent sur le fait que la résolution a une dimension modeste, vu que c'est au Canton de réagir et non pas à la Ville.

Le Parti libéral-radical pense que cette mesure relève de la symbolique politique et se demande quelle serait la réaction du Grand Conseil alors qu'une motion a déjà été refusée. Il sera possible de régler ce problème lorsque le Conseil fédéral aura le courage de faire le nécessaire. Le Parti libéral-radical rappelle que les constructeurs ont tout à fait la possibilité de créer des véhicules et des produits électroménagers écologiques, mais que les pétroliers rachètent tous les brevets pour rester les maîtres de l'univers. Les problèmes de pollution sont issus d'un grand nombre de facteurs différents, il faut donc s'adresser à Berne et non au Grand Conseil. Cette résolution est certes intéressante mais il est nécessaire d'aller plus loin.

Les socialistes estiment que cette résolution est judicieuse et proposent d'auditionner un représentant du Canton.

Les Verts déclarent que c'est la droite qui bloque ce genre d'initiatives au niveau fédéral. Les Verts proposent quant à eux d'auditionner le SCAN ou la per-

sonne idoine. Il est paradoxal de punir la Ville de Genève en cas de dépassement des normes alors que la Ville ne peut pas réagir.

L'Union démocratique du centre remarque que ce texte est pavé de bonnes intentions. Il rappelle que le Canton avait déjà entamé une démarche à l'égard de la Confédération et il pense qu'il serait judicieux de se renseigner à cet égard. Il ajoute que ce problème relève d'une compétence cantonale.

Le Mouvement citoyens genevois déclare que les mesures doivent concerner les véhicules mais également les chauffages.

Le président passe au vote de l'audition du Service de l'air, du bruit et des rayons ionisants au sein du Département de l'intérieur qui est acceptée par 10 oui (3 LR, 1 UDC, 1 EaG, 1 DC, 1 MCG, 2 Ve, 1 S) et 2 abstentions (1 MCG, 1 S).

Séance du 21 mai 2013

Audition de M Philippe Royer, directeur du Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants

M. Royer rappelle que des mesures ont été proposées dans le plan concernant l'application de l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair) qui a été révisé en 2008. Il ajoute que le Canton a entamé des démarches pour réaliser cette mesure. Il précise qu'un bureau d'ingénieurs a été mandaté, en 2010, pour mener une analyse, laquelle a conclu que des effets seraient envisageables avec une zone permanente et en fonction de la norme Euro 3. Il ajoute que, en parallèle, un groupe de travail fédéral discutait des modalités de mise en œuvre dans les cantons, un groupe de travail qui a élaboré un projet d'ordonnance sur les zones écologiques qui n'a jamais été mis en consultation. Il observe qu'il y a eu une consultation en 2010 sur les bases légales permettant de mettre en place ces zones ZER. Il déclare que le résultat de cette consultation était défavorable. Il mentionne que seules quatre approbations ont été avancées, raison pour laquelle la Confédération a renoncé à ce projet.

Il ajoute que le projet genevois s'est dès lors également arrêté, le Conseil d'Etat préférant s'orienter vers d'autres mesures. Il déclare qu'un certain nombre de problèmes ont été mis en avant, comme la définition du périmètre, les axes d'entrée et de sortie de ces périmètres qui permettent les contrôles, le contrôle en tant que tel, ainsi que le paramètre économique pour les particuliers et les commerces. Il ajoute que le paramètre social fut également un argument important puisque cette mesure risquait d'entraîner des dépenses importantes pour de nombreuses familles. Il ajoute que l'amélioration de la qualité de l'air aurait pourtant été significative, outre le renouvellement du parc de véhicules du canton. Il rappelle que l'OPair considère que 10% d'amélioration est un progrès important et il remarque qu'une amélioration de 15 à 20% aurait donc été une amélioration très

significative. Il mentionne, cela étant, qu'il est nécessaire d'agir compte tenu du non-respect des normes OPair.

Le président déclare que la réflexion étant donc arrêtée au niveau fédéral, ces éléments sont dès lors sous réserve. M. Royer acquiesce.

Une commissaire demande s'il n'y a pas un seuil en-dessous duquel il n'y a pas de problème sanitaire. Elle demande si les poussières de sol ont également été prises en compte dans la définition des seuils sanitaires. M. Royer répond que les polluants se traitent de façon séparée. Il ajoute que chaque polluant à sa propre valeur limite. Il observe qu'il y a toutefois des regroupements comme les particules fines, les PM 2,5 étant ainsi regroupées dans les PM10. Il observe que l'Union européenne est en train de se demander s'il ne faut pas établir une réglementation propre aux PM 2,5 qui sont plus dangereuses que les PM10. Il rappelle qu'une distinction est faite entre les particules de combustion et les particules d'abrasion. Il ajoute qu'il est reconnu que les particules inhérentes à la combustion sont plus dangereuses que les particules liées à l'abrasion. Il signale encore que la mesure ZER est indépendante des pics de pollution. Il répète qu'il faudrait donc soit adopter une zone ZER permanente, soit adopter une telle zone pendant les périodes critiques.

Un commissaire évoque l'idée de la vignette que la Confédération avait étudiée et il demande ce qu'il en est. Il demande si les statistiques tiennent compte de l'augmentation du trafic. Il demande encore ce qu'il pense de la motion déposée devant le Grand Conseil.

M. Royer répond qu'il existe plusieurs possibilités comme des péages urbains, ou des panneaux avec des contrôles ponctuels de la police. Il précise que l'idée finale était d'adopter une vignette permettant à la police de savoir si le véhicule est conforme. Il ajoute que la motion est convergente avec la résolution.

Une commissaire demande si ce sont les cantons qui ont rejeté ces mesures. M. Royer répond par l'affirmatif. Elle remarque que de nombreux cantons ne sont pas véritablement concernés par ce problème. M. Royer acquiesce et déclare que la décision de la Confédération est inhérente au système fédératif. Il rappelle que tous les Cantons doivent être consultés pour pouvoir modifier une ordonnance fédérale. Il signale, cela étant, que tous les cantons, à l'exception du Jura, sont concernés par le problème de la pollution de l'air. Il mentionne toutefois que la situation varie d'un canton à l'autre. La commissaire poursuit et demande si le Canton de Genève peut prendre des mesures. M. Royer déclare que le Canton a déjà pris des mesures, comme le bonus-malus lors de l'achat d'un véhicule. Il mentionne toutefois que, sans base légale, il n'est pas possible d'accepter des zones ZER. Quant à la demande de savoir si des comparaisons ont été faites avec des villes qui ont adoptées des mesures ZER, M. Royer répond que l'exemple récent est Bruxelles qui a abandonné son projet dans ce domaine en raison des

impacts économiques et sociaux trop importants par rapport au bénéfice environnemental. Il rappelle cependant qu'une centaine de villes européennes ont mis en place des systèmes équivalents et ont enregistré des baisses de pollution avec peu d'effets économiques. Il remarque que les grandes entreprises sont peu affectées par ces mesures, alors que les petites entreprises enregistrent une augmentation des coûts en raison du renouvellement de leur parc automobile (norme Euro 3).

Un commissaire demande si M. Royer peut faire suivre à la commission des études économiques portant sur la question.

(lien envoyé: <http://www.citylogistics.org/assests/files/finalprgrm3/Browne.pdf>).

Un commissaire aimerait savoir quel est l'effet de l'aéroport sur la pollution. M. Royer répond que c'est un gros contributeur et il mentionne qu'il y a une mesure spécifique qui porte sur l'aéroport et qui concerne notamment les véhicules qui roulent sur le tarmac. Il rappelle que le renouvellement du parc des avions est bénéfique. Il ajoute que les avions ont maintenant des sources d'énergie incorporées à leur place de parc, ce qui leur permet de ne plus faire tourner les moteurs. Il ajoute que des programmes de sensibilisation pour l'utilisation des TPG sont également prévus pour limiter le trafic automobile. Il rappelle d'ailleurs qu'un billet de bus est donné gratuitement aux voyageurs qui arrivent à l'aéroport.

Séance du 18 juin 2013

Discussion et vote

Les Verts sont agréablement surpris d'entendre le représentant du Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants, qui estime que ce projet est techniquement envisageable.

Le Mouvement citoyens genevois estime que ce dernier n'a pas répondu à toutes les questions et il aurait aimé avoir plus de précisions sur les impacts de telles mesures.

La présidente met la résolution R-131 au vote qui est refusée par 7 non (2 MCG, 1 UDC, 3 LR, 1 DC) contre 5 oui (2 EàG, 1 Ve, 2 S).