

Commission externe d'évaluation des politiques publiques (CEPP)

Protection de l'air à Genève: évaluation du processus d'élaboration et de suivi des mesures des plans OPair

**Enquête auprès des groupes d'intérêt sur le Plan de mesures 2003-2010
révisé**

Juin à octobre 2009

(Rapport)

Lausanne, le 9.10.09

Maudkrafft consulting

Eglantine 24

1006 Lausanne

Table des matières

Résumé

Introduction

1. Méthodologie
2. Appréciation générale sur le Plan OPair révisé
3. Avis recueillis sur les mesures
 - 3.1 La santé publique
 - 3.2 L'aménagement du territoire
 - 3.3 La mobilité
 - 3.4 L'énergie et le logement
 - 3.5 L'Etat exemplaire
 - 3.6 La communication
4. Discussion / conclusions

Annexes

- Lettre de la CEPP adressée aux parties prenantes
- Liste des acronymes
- Personnes interviewées
- Conseil du développement durable
- Documentation

Résumé

Les objectifs du Plan de mesures révisé (ci-après: Plan) sont jugés plutôt ambitieux par la plupart des groupes d'intérêt, mais le Plan est souvent considéré comme trop théorique et manquant de mesures concrètes pour sa mise en œuvre.

Le Plan fait l'objet d'interprétations diverses par les groupes d'intérêt concernés et certains champs couverts par le Plan, tels que la mobilité ou l'énergie, sont nettement plus conflictuels que les autres. Sur les questions d'énergie touchant le logement, propriétaires et locataires ne se rejoignent pas, principalement en raison des répercussions financières des mesures prévues. Les questions de mobilité entraînent des positions de principe, politiques et antagonistes entre les milieux environnementaux favorables à la mobilité douce et ceux défendant la liberté de trafic et de commerce. Mais tous s'accordent à dire que la mobilité est un des grands enjeux du Plan (CEVA, réseaux tramway, trafic de transit).

Une minorité est opposée à des mesures plus contraignantes. Pour la plupart des groupes d'intérêt, de telles mesures sont nécessaires, mais elles doivent être accompagnées de mesures incitatives concrètes pour assurer leur application et pour convaincre les usagers de leur utilité. Le renforcement de mesures légales, y compris des sanctions, ainsi que des mesures de contrôle sont requis par plusieurs interlocuteurs.

Il est reproché au Plan de manquer de vision d'ensemble de la gestion du trafic et ne pas présenter d'articulation claire entre la protection de l'air et une véritable alternative en termes de transports, même si tout le monde admet que les deux problématiques sont liées.

Le Plan OPair n'a pas fait l'objet d'une consultation et d'une concertation avec les groupes d'intérêt concernés, dont la plupart ne le connaissaient pas avant la présente enquête. Une meilleure interaction entre les différents services de l'administration, la mise en place d'une véritable politique de concertation et de coopération de l'Etat avec les milieux intéressés y compris les associations de quartiers est requise par la majorité. Cela contribuerait peut-être à améliorer la situation de blocages politiques prévalant dans certains secteurs.

La santé publique, principale finalité de la lutte contre la pollution de l'air, est quasiment absente du Plan, et à cet égard, les acteurs de santé publique devraient être davantage associés et impliqués lors de son élaboration ainsi que pour sa mise en œuvre.

Enfin, si l'on veut créer une adhésion sociale à la norme et modifier des comportements, la communication est centrale et une information beaucoup plus active de la part de l'Etat serait nécessaire.

Introduction

Début 2008, la commission externe d'évaluation des politiques publiques (CEPP) a décidé d'évaluer le processus d'élaboration et de suivi des mesures de protection de l'air, d'examiner l'organisation, la répartition des compétences, le processus de décision propre à la politique de protection de l'air, la cohérence avec d'autres politiques publiques menées par le canton ainsi que le suivi de la mise en oeuvre des mesures.

Elle s'intéresse également à l'appréciation de groupes d'intérêts, issus de la société civile, et concernés par cette politique (représentants des publics-cibles des mesures et des bénéficiaires). C'est dans ce cadre que se situe l'enquête qui fait l'objet du présent rapport.

1. Méthodologie

La sélection des organisations entendues a été faite par la CEPP, à savoir :

Domaine	Organisation
Santé publique	HUG, Ligue pulmonaire genevoise
Mobilité	Touring Club Suisse, section genevoise Association transports environnement (ATE) Genève PRO VELO
Économie	Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP) Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) Fédération économique du Centre-ville (FEC) Association des Transports routiers Genève (ASTAG)
Logement	Chambre genevoise immobilière, association des propriétaires (CGI) Association suisse des locataires (ASLOCA), section genevoise
Environnement et Développement durable	Pro Natura Noé 21 Terragir Equiterre
Qualité de vie	Association des habitants du centre et de la vieille ville Association des habitants de la Ville de Meyrin

Les associations ou les personnes ciblées ont été averties par courriel et par poste de l'enquête et de la démarche (lettre annexée). La soussignée a ensuite contacté chaque personne pour un rendez-vous et envoyé une liste de questions ouvertes - préalablement discutées avec la CEPP - avant l'entretien. Les entretiens visaient d'une part, à évaluer le degré d'information, d'expertise et d'implication des organisations concernées dans la politique de protection de l'air ; d'autre part, à connaître leur appréciation générale sur la politique cantonale en matière de protection de l'air et en particulier sur les mesures révisées du Plan OPair. L'accent était mis sur l'appréciation de la pertinence, de l'efficacité et de la faisabilité de ces mesures. Enfin, nous avons également requis l'opinion de ces groupes d'intérêt sur les lacunes et les améliorations à apporter au Plan.

La majorité des entretiens se sont déroulés en août et septembre 2009. Deux organisations ont été entendues directement par la CEPP pour des raisons de calendrier. A relever qu'un certain nombre de personnes ont préparé très soigneusement l'entretien, en étudiant le Plan OPair. D'autres interlocuteurs, par contre, n'avaient manifestement pas lu le document. Certaines personnes se sont exprimées au nom de leur association, d'autres à titre plus

personnel. La majorité des personnes interrogées a reçu le projet de résumé d'entretien et y a apporté des corrections.

Certaines interviews ont été très riches en informations, celles-ci ne sont pas toutes reprises dans ce rapport, mais tous les résumés d'entretien ont été transmis à la CEPP. Nous avons regroupé certaines thématiques, et pour deux d'entre elles (mobilité et énergie), détaillé davantage les opinions recueillies. L'analyse se concentre surtout sur les positions et avis qui s'appuyaient sur une lecture du Plan et qui ont été argumentés par les personnes rencontrées.

2. Appréciation générale sur le Plan OPair révisé

Connaissances du Plan par les groupes d'intérêt

Il n'y a pas eu de consultation officielle préalable des groupes d'intérêt par l'Etat, le seul organisme consulté était le Conseil du développement durable. Ni le plan de mesure initial, ni le plan révisé n'ont fait l'objet d'une large consultation¹. Le plan révisé a néanmoins été soumis préalablement au Conseil du développement durable (cf. annexe) qui l'a validé. Ce Plan n'était **pas connu de la plupart des personnes rencontrées**. Deux personnes le connaissaient en tant que député, mais non par le biais de leur association. Une organisation active dans la mobilité (ATE) a pris position publiquement suite à l'information officielle du Conseil d'Etat sur le Plan².

Appréciation générale

Le Plan OPair (ci-après le Plan) est perçu diversement par les groupes d'intérêt. Certains le considèrent comme une déclaration d'intention fixant des objectifs généraux; d'autres le voient comme un véritable programme d'action.

Le Plan porte sur des champs qui sont conflictuels, tels que la mobilité ou l'énergie qui vont au-delà de l'OPair. Les questions de mobilité entraînent des positions de principe, politiques et antagonistes entre les milieux environnementaux favorables à la mobilité douce et ceux défendant la liberté de trafic et de commerce. Sur les questions d'énergie touchant le logement, propriétaires et locataires ne se rejoignent pas principalement sur les incidences financières et l'affectation des coûts liées à ces mesures. D'autres champs d'action comme l'agglomération franco-valdo-genevoise ou le rôle de l'Etat modèle sont nettement moins conflictuels.

Les objectifs du Plan sont jugés plutôt **ambitieux** par la plupart des interlocuteurs. Une seule organisation considère que le Plan révisé revoit les choses à la baisse. Une organisation relève que le nouveau plan est sorti avant que l'ancien n'ait été réellement appliqué. Une autre salue le fait que l'Etat reconnaisse que les mesures précédentes n'ont pas été concluantes. Au dire de plusieurs interlocuteurs, beaucoup de mesures figurant dans le Plan ne sont **pas nouvelles** et existent déjà, soit dans le Plan directeur cantonal de l'énergie 2005-2009³, soit dans le Plan directeur de l'aménagement du territoire ou dans celui des transports

¹ Voir à ce sujet le rapport d'évaluation de la CEPP.

² Cf. communiqué de presse d'ATE du 26.8.2008, « mobilité et qualité de l'air, mettons le turbo »

³ Le Plan directeur de l'énergie (PDE) reprend les orientations de la Conception générale de l'énergie (CGE) et les traduit en objectifs chiffrés, de même qu'il établit l'inventaire des actions nécessaires à leur réalisation. Il fait intervenir les principaux acteurs cantonaux, à savoir le Service cantonal de l'énergie (ScanE) et les Services Industriels de Genève (SIG), ainsi que des partenaires publics et privés

publics. Le Plan est souvent jugé **trop théorique**, mélangeant des objectifs très généraux et très concrets, et manquant de mesures de mise en œuvre. Or, il faut veiller aux aspects opérationnels et ce sont les mesures facilitant la mise en œuvre qui sont déterminantes. Un interlocuteur parle d'instrument mou (soft law), d'un engagement qui ne peut pas être sanctionné au même titre que l'est en partie la loi sur l'agenda 21. Le Plan pour certains, ne présente pas de véritable alternative à la circulation, ni de vraie réponse au trafic de transit. Il manque une **vision d'ensemble de la gestion du trafic** et une **stratégie générale de stationnement**. Il semble actuellement ne pas y avoir d'articulation claire entre la protection de l'air et une véritable alternative en termes de transports, même si tout le monde admet que les deux problématiques sont liées. Une organisation relève à ce propos un problème de **gouvernance**, et estime qu'un métadiscours est nécessaire au niveau gouvernemental.

Les mesures préconisées par le Plan nécessitent un **travail sur la durée**, d'où des doutes exprimés par une interlocutrice sur la période fixée (2010).

Un représentant d'une organisation environnementale relève qu'il est important d'avoir une vraie **cohérence** entre les politiques poursuivant des objectifs environnementaux (réduction des gaz à effet de serre, énergie, mobilité et protection de l'air). Or les différents acteurs ne parlent pas le même langage, la problématique est la même, mais elle se décline avec des bases légales, des structures administratives et des langages différents et les politiques tendent à se superposer.

Pour la plupart des parties prenantes, des **mesures plus contraignantes** sont nécessaires mais doivent être accompagnées de mesures concrètes pour assurer leur application. Une minorité⁴ est opposée à des mesures plus contraignantes⁵, s'il n'y a pas de mesures d'accompagnement comme le CEVA ou la traversée de la rade, et pour autant que ces mesures n'entraient pas la liberté de choix du mode de transport en ville. Enfin, les mesures contraignantes sont jugées par une personne interviewée comme contraire à la culture locale, ce qui rend leur application difficile ou inacceptable sur le principe. Une organisation de transports relève qu'eu égard à ces normes plus contraignantes, le problème du transport professionnel est lié aux **exigences du commanditaire et du consommateur**⁶ (livraison rapide, sur un lieu précis, etc.). Un acteur de santé publique relève que Genève, Lugano et Bâle (Genève en tête) sont les villes les plus polluées de Suisse pour ce qui concerne les PM10 et considère que Genève se doit d'avoir une politique très active dans ce domaine, et donc contraignante. Un représentant d'une organisation environnementale relève que les mesures contraignantes sont nécessaires du moment que les normes ne sont pas respectées ; si on est contre les mesures contraignantes, on accepte alors que la loi ne soit pas respectée. Du point de vue de la politique publique, relève encore un interlocuteur, cette évolution est souhaitable et nécessaire car elle améliore la qualité de vie de tous. Mais le problème réside dans le **financement** des mesures.

qui s'approprient une part de l'objectif de la politique énergétique cantonale et déploient les mesures pour atteindre ces objectifs. Il est approuvé par le Conseil d'Etat (cf. Plan directeur p. 7)

⁴ Sur l'ensemble des personnes interrogées, mais pas sur le plan politique !

⁵ Une association estime que le Plan passe sous silence le libre choix des transports (cf. art. 160 A et B⁵ de la Constitution genevoise, qui ont fait l'objet d'une votation populaire le 2.6.02), et qu'il y a un grave hiatus à cet égard dans le Plan, par ex. avec les articles 17 (limitation préventive des émissions dues aux véhicules) et 18 (limitation préventive des émissions dues aux infrastructures destinées aux transports) de l'OPair en vertu desquels les mesures devraient être économiquement supportables.

⁶ Le 90% du trafic de marchandises en Suisse se fait par la route (Poste, Migros, Coop)

Une personne interrogée relève que 40% des mesures misent sur des **décisions personnelles** (achat d'une voiture moins polluante, utiliser le chauffage de façon réduite, etc.), d'où l'importance de la **sensibilisation de la population** pour arriver aux objectifs fixés pour la plupart.

Concernant les 5 priorités du Plan, une association environnementale salue le fait que l'aménagement du territoire ait été retenu. La plupart s'accordent à dire que la mobilité est un des grands enjeux (CEVA, réseaux tramway, trafic de transit). Une organisation relève que la **gestion de l'espace** est plus prioritaire que la fixation de normes qui sont liées à des choix politiques. Les transports sont directement liés à l'occupation de l'espace et ne peuvent en être dissociés, relève également un autre interlocuteur. Un interlocuteur mentionne le fait que pour les normes d'émissions, nous sommes tributaires des **normes européennes** (notamment pour les véhicules).

Dans les **lacunes** constatées par les parties prenantes :

- des **mesures incitatives⁷ insuffisantes**
- le manque de lien entre les prérogatives du **canton** et celles des **communes**
- l'oubli du **secteur agricole** dans le Plan, alors qu'on en discute au niveau fédéral (cf. taux d'ozone et de particules très élevé à Anières)
- l'oubli des **piétons**, alors qu'on parle de plus en plus de mobilité douce
- la non prise en considération des **besoins de la population**, de leur libre choix
- la non référence à la **complémentarité des modes de transport**
- la non prise en considération de la question des **coûts pour les TPG** (par rapport au fait que l'automobiliste paie lui-même sa voiture, son carburant, ses assurances)
- l'absence de **volonté politique claire** d'imposer le Plan, d'en vérifier l'application, de **contrôles** subséquents aux volontés exprimées, de **sanctions⁸**
- la **climatisation** dans les voitures et les logements, très vorace en électricité, n'est pas assez évoquée
- le **CEVA** n'est pas beaucoup évoqué, alors que ce projet fait partie du Plan puisqu'il induit une amélioration du transport public
- l'absence de scénario en cas d'épidémie ou de grève.

Dans les **améliorations souhaitées** :

- **renforcer les mesures légales**, des mesures incitatives ne suffisent pas
- accélérer les procédures
- avoir un **échancier**, des mesures de **contrôle**
- favoriser une **interaction** entre les différents services de l'administration
- mettre en place une politique de **concertation** et de coopération de l'Etat avec les milieux intéressés y compris les associations de quartiers; dans ce cadre, les **acteurs de santé publique** devraient être associés au suivi, au même titre que tous les acteurs de la société civile; de même que les **SIG**, principal distributeur de fluides (eau, gaz, électricité)
- introduire des **ratios** (nombre de places dans les véhicules et pollution), pour le dégagement de **CO2⁹**

⁷ Selon la définition de Knöpfel, on entend par mesure incitative (ou persuasive) une mesure volontaire (Knöpfel P, Larrue C, Varone F (2001). Analyse et pilotage des politiques publiques. Genève, Bâle, Munich: Helbing & Lichtenhahn).

⁸ Alors que cela existe pour le secteur de l'eau.

⁹ Ils existent pour la consommation énergétique

- **miser davantage sur la communication et les changements de comportements**, toute mesure légale et technique doit être accompagnée d'une campagne de communication.
- avoir un **rapport coût - utilité** qui soit acceptable : le citoyen veut aller le plus vite possible d'un point à un autre et dans un maximum de confort
- mettre l'essentiel des moyens sur la **gestion du trafic au centre**
- le **réchauffement climatique** rend nécessaires des mesures de limitation du **CO2** et si elles sont prises, tous les problèmes ou presque de l'OPair disparaissent. Toutes les autres mesures sont de second rang. Le problème du **NOx** est aussi largement réduit
- passer à une dimension de **réseau périurbain** (cf. CEVA)
- promouvoir **l'auto - partage**
- informer sur **l'énergie photovoltaïque**
- informer sur la **pollution des trams** (particules fines)
- prendre en considération le **nombre de véhicules par famille**
- mener des **études sur la fluidité du trafic** comme moyen pour lutter contre la pollution, sur la **gestion des embouteillages**, leur coût écologique et leurs effets sur la qualité de l'air.

3 Avis sur les mesures

3.1 La santé publique

Comme le relève un acteur de santé publique, l'amélioration de la qualité de l'air se traduit par un effet mesurable sur la fonction respiratoire de la population. La situation s'est améliorée pendant 10 ans. En outre, la variabilité du rythme cardiaque - un indice de bonne santé - est liée au taux de NO2 (plus on est exposé au NO2, moins le rythme cardiaque varie), mais cela ne vaut que pour les femmes. C'est une autre manière de démontrer que la pollution a des effets sur le système cardio-vasculaire.

Le canton de Genève, du temps de G.-O. Segond, avait soutenu la 2^{ème} campagne du programme Sapaldia¹⁰ en 2002, par un financement de l'ordre de Fr. 500 à 700'000.-. C'était un financement unique, auquel s'est ajouté le soutien des HUG qui ont mis des locaux gratuitement à disposition pour cette campagne. A notre connaissance, ce soutien n'a pas été renouvelé depuis lors¹¹.

La santé publique est étonnamment occultée dans le Plan. Le Conseil d'Etat invoque dans les objectifs de sa lutte contre la pollution de l'air celui « de préserver la santé et la qualité de vie de la population - ainsi que le bien-être des générations futures » (p.7). Dans la justification de la révision du Plan¹², le Conseil d'Etat (p.5) relève que « pour remplir ses obligations légales et protéger la santé de la population, l'Etat doit donc renforcer sa politique d'assainissement de l'air », et plus loin (p.46) « Le canton de Genève est donc dans l'obligation de définir et mettre en oeuvre des mesures d'assainissement de l'air plus ambitieuses s'il veut remplir les exigences de l'OPair et protéger ainsi la santé et la qualité de vie de la population. D'où la nécessité de réviser, dans le sens d'un renforcement, les mesures du Plan OPair 2003-2010 ».

¹⁰ Sapaldia : programme national de recherche sur la pollution de l'air et la santé chez l'adulte

¹¹ Le service de protection de l'air a participé au financement d'une étude réalisée par l'Université de Bâle portant sur les hospitalisations en lien avec les pics de pollution.

¹² La santé est mentionnée à quelques reprises dans le Plan (pollution à l'ozone, p. 14 ; particules fines et santé, p.22-23 ; projet d'agglomération, p. 39 et 60 ; mobilité douce, p. 51 ; zones à émissions réduites, p. 68 ; vélos à assistance électrique, p. 90 ; benzine alkylée, p.122).

Le Département de l'économie et de la santé (DES) qui était présent lors de la conférence de presse du Conseil d'Etat pour la publication du Plan, est peu impliqué dans la définition et la mise en œuvre de la politique cantonale dans le domaine de la lutte contre la pollution de l'air.

Les acteurs de santé publique ne sont pas non plus informés ni associés à la mise en œuvre du Plan ni à son suivi.

A signaler la prise de position d'une organisation pour la mobilité douce¹³ qui demande des mesures pour une réduction des gaz polluants afin de garantir la santé des personnes, en l'occurrence de celles qui se déplacent en vélo. Ces dernières contribuent à préserver la qualité de l'air, mais respirent des substances nocives pour leur santé.

3.2 L'aménagement du territoire

Mesure 1.1 / Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Ce projet est salué de façon positive par beaucoup comme étant crucial pour contribuer à améliorer la situation de lutte contre la pollution (cf. le nombre de voitures de France circulant à Genève et qui ne sont pas soumises à l'obligation de filtre anti-pollution). Il est relevé par certains que l'air circule d'une zone à l'autre et hors des frontières.

L'agglomération est une entité importante sur laquelle agir, mais une interlocutrice souligne qu'il est très difficile de garantir des engagements qui seront pris sur le long terme, qu'il faut une réelle dynamique. Une autre propose qu'une cellule franco-suisse soit créée pour se consacrer à cette problématique, de façon indépendante des aléas de la politique.

Une organisation environnementale a expertisé des projets sous l'angle de l'anticipation de leur impact sur la santé.

Mesure 1.2 / Maintien de la mixité des affectations

Une seule organisation environnementale s'est exprimée à ce sujet en relevant que la mixité des affectations se pose aussi pour les zones industrielles hors de Genève. Il y a une énorme surface qui est utilisée, avec très peu d'entreprises en hauteur ; il faudrait favoriser des synergies entre industries qui ont besoin de cette surface au sol et créer d'autres activités en hauteur. On pourrait élargir le cercle d'entreprises à rapprocher des habitants, et pour régler la problématique de la pollution en rapprochant le lieu de travail du lieu de logement, il faudrait envisager des scénarios avec des urbanistes, sociologues pour voir dans quelle proportion des artisanats plus lourds pourraient être inclus à proximité des habitations et comment.

Mesure 1.3 Développement différencié de l'urbanisation

C'est une mesure pertinente, relève une représentante d'association, qui précise qu'un certain nombre de projets indiqués dans le Plan directeur cantonal en matière d'aménagement du territoire ne correspondent pas à cette mesure. C'est une limite à sa faisabilité¹⁴. Il faudrait rappeler les définitions (quelle est la définition du Centre ? Celle des quartiers périphériques ?). Les 3 étapes mentionnées pour les déclassements sont déjà bien définies dans le Plan directeur.

¹³ Communiqué de presse du 9.7.2008 de PRO VELO

¹⁴ Cette interlocutrice relève qu'il y a contradiction (cf. p. 64 du Plan où il est mentionné le Plan directeur 2008. Or on parle de l'ancien plan directeur cantonal puisque le nouveau n'est pas encore accepté).

Mesure 13.1 / Mise en œuvre du système de management environnemental de l'aéroport

Une organisation environnementale estime que le problème est énorme, global et local pour les communes riveraines. Le problème du bruit s'ajoute aux autres. L'activité de l'aéroport doit impérativement être réduite selon cette organisation, la réduction du CO2 et du NOx n'est pas possible sans une baisse du trafic et du fret, le trafic aérien étant un gros destructeur de l'atmosphère. Le management environnemental de Cointrin ne va pas suffire, mais leurs efforts doivent être poursuivis. L'Association des habitants de Meyrin déclare ne pas être particulièrement gênée par les nuisances dues au trafic, hormis celui de plus en plus fréquent par hélicoptère, plus proche des habitations, et des nuisances pendant la nuit (machines, tests des réacteurs).

3.3 La mobilité**Mesure 2.1 / Zones de modération du trafic et mise en œuvre de la hiérarchie du réseau routier**

C'est une mesure centrale qui fait l'objet de positions très opposées entre les milieux économiques et environnementaux. En outre, la mise en œuvre de la hiérarchie du réseau routier est jugée non conforme par des organisations de transports pour qui les zones 30 sont appliquées comme de simples limitations de vitesse, sur des distances de plus en plus grandes, souvent sans aucun aménagement ad hoc et sans tenir compte de la hiérarchisation des voies affectées au trafic routier.

Ces zones ne sont pas respectées et il n'y a pas de contrôles. On ne voit pas de différences ni de gain réel au niveau des piétons et de la mobilité douce, et les automobilistes s'habituent à être en infraction permanente. La mesure est donc très peu efficace par rapport au but visé, alors qu'elle est faisable si on s'en donne les moyens. Le but est d'augmenter la vitesse commerciale, non de la réduire pour cet interlocuteur.

Un représentant de l'économie est opposé à une diminution du trafic parce qu'elle est contraire à la liberté de commerce. Il estime que l'automobiliste est libre de choisir le lieu et le moment de son shopping et que si on lui limite l'accès au centre, il se déplace en périphérie.

Une organisation considère qu'il faut réaliser des aménagements pour les automobiles et hiérarchiser les différentes voies de trafic. Les milieux pro voitures pensent que l'augmentation de la fluidité du trafic serait très utile pour baisser le niveau de la pollution de l'air et celle qui est phonique¹⁵. Il faut avoir des verrous en dehors des villes et un trafic fluide au centre. Ils estiment que la mesure est pertinente si elle touche les zones d'habitation et les axes de transports publics, mais jamais sur un axe primaire ou secondaire. Si on améliore la fluidité sur les axes primaires et secondaires, on protège les habitants du trafic de transit mais on répond à leurs besoins, à ceux des commerçants et des visiteurs.

Une organisation de transports professionnels relève que la difficulté provient du fait que les différents interlocuteurs de l'Etat ne s'accordent pas sur la hiérarchie. Elle est d'accord que les transports professionnels puissent se faire sur des axes principaux sans trop de contraintes, mais relève qu'il faut aussi un accès aux commerces pour la livraison de proximité¹⁶, y compris aux heures de pointe, dans des quartiers où il y a une forte demande

¹⁵ Une étude est encore en cours sur le « stop and go », qui démontre que celui-ci dégage quatre fois plus de particules que le trafic fluide

¹⁶ L'ASTAG a demandé une meilleure durée de stationnement pour la livraison en ville, et une éventuelle augmentation de la durée des heures de livraison

de circulation. La mesure est donc difficilement applicable et prévisible. Les nouveaux quartiers et les nouvelles réalisations qui sont prévus auront des incidences sur la gestion du trafic (Acacias Praille). Enfin, il faut tenir compte de la situation sur le plan de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Il est aussi relevé que la population internationale, pour une part établie provisoirement à Genève (estimé par cet interlocuteur à près de 45%) a l'habitude de se déplacer en voiture et contribue à la densification du trafic en ville. Enfin, le covoiturage se heurte à des difficultés liées à la mentalité genevoise qui est plutôt individualiste relève un interlocuteur !

Alors que la situation de départ était très mauvaise pour le trafic motorisé individuel, une organisation environnementale affirme que des efforts notables ont été faits par le canton, pour la mobilité douce et pour les transports communs pour lesquels elle estime que l'Etat a fait le maximum. Par contre, elle est d'avis que le schéma n'est pas assez clair, que des mesures sont à prendre pour modérer le trafic, et que la vieille ville devrait servir d'exemple pour inciter les autres quartiers à agir. Enfin, beaucoup de gens sont allés en France pour acquérir de la propriété, ce qui a des incidences ensuite sur le trafic motorisé, et il est difficile de renverser cette tendance ; le CEVA et son développement devraient cependant pouvoir y contribuer. Pour une autre organisation environnementale, la mesure est très pertinente: la modération du trafic est indispensable. Il faut garder l'essentiel du gros trafic sur les grands axes pour épargner certains quartiers et les petites rues. Elle relève que la mesure est contraignante sur le principe, mais en réalité elle est régulatrice, et du ressort des communes qui la demandent, l'Etat (la DGM) ne pouvant pas la leur imposer et ayant peu de prise dans ce domaine. Enfin, l'efficacité est faible, vu l'action des lobbies pro voitures.

Mesure 2.2 / Zones à émissions réduites

Les avis divergent sur la pertinence de cette mesure.

Pour les milieux environnementaux, c'est une mesure novatrice pour Genève, contraignante localement pour les voitures trop polluantes, et incitative à plus long terme pour acheter une voiture moins polluante. Elle est pertinente car on s'attaque à la bonne cible, à la racine du problème. Ces milieux relèvent que la mesure nécessite des modifications légales au niveau fédéral et au niveau cantonal. Elle prendra donc du temps. Pour une de ces organisations, la mesure pose la question du péage urbain (qui paie pollue) qui est considéré comme une discrimination financière : il faudrait tenir compte du nombre de personnes dans un véhicule ; si une voiture est polluante mais qu'elle transporte plusieurs passagers (covoiturage), cela devrait être pris en considération. Prendre seulement le critère de pollution et favoriser ces véhicules est discutable. La question de la climatisation devrait aussi être prise en considération et faire l'objet de campagnes de sensibilisation.

Pour les organisations de transports, cette mesure n'a aucune crédibilité tant que le trafic de transit passe à 150 mètres du centre ville. Elle ne peut être efficace qu'à la condition que ce trafic passe ailleurs. La notion de zones à émissions réduites est jugée trop vague. La mesure reporte le problème ailleurs (« les gens iront polluer ailleurs »), raison pour laquelle il faudrait un ratio pour définir le degré de pollution, avec des critères logiques. Enfin, elle nécessite des macarons qui coûtent, relève un interlocuteur. La mesure n'est en outre pas applicable pour le transport professionnel, même si la situation devrait s'améliorer avec le temps, les véhicules étant de plus en plus propres.

L'association d'habitants du centre ville considère que pour le centre de la ville, il faut surtout une véritable zone piétonne (Genève est une des seules villes de Suisse à ne pas en avoir), et qu'à défaut, cette mesure est illusoire.

Mesure 2.3 / Gestion du stationnement

C'est une mesure pertinente, indispensable pour le contrôle du trafic routier urbain, mais certainement une des plus difficiles à réaliser, car elle se heurte à beaucoup d'oppositions. Les positions sont très tranchées sur la question comme pour la mesure 2.1, et il est relevé que le canton pourrait être plus volontariste en donnant l'exemple lui-même, selon un interlocuteur.

Pour les milieux économiques, il faut offrir aux véhicules privés la possibilité d'aller au centre ville avec un minimum d'inconvénients. Il est relevé que dans les parkings souterrains comme au Lacustre, on offre avec le ticket, 2 heures gratuites de parcours avec les TPG et que ces derniers ne proposent pas de mesures réciproques en faveur des parkings. La volonté actuelle est de diminuer le nombre de places de parkings privés et publics. Les nouveaux centres commerciaux ont des difficultés à proposer des places de parking gratuites, les opposants plaident pour une diminution de ces places. Le centre se désertifie au profit des grandes surfaces en périphérie, alors qu'il doit être vivant et approvisionné en commerces, raison pour laquelle il faut une offre de stationnements à proximité du centre ville, facile d'accès, souterraine (parking du Mont Blanc ou celui prévu aux Eaux Vives). Ces milieux considèrent que le projet des Eaux-Vives va diminuer la pollution parce qu'il se situe dans une zone très encombrée, libérer le trafic, libérer des places au Mont Blanc pour ceux qui viennent de la rive gauche, donc contribuer à lutter contre la pollution et le bruit. Une organisation pro automobiles vise comme objectif une zone piétonne contre une zone de parkings - pas forcément en surfaces - à moins de 500 mètres des zones piétonnes, sinon c'est la mort de celles-ci. Le parking est un excellent outil pour modérer le trafic, il est simple, rapide et bon marché (des zones de parking en épis décalés permettraient d'augmenter les places de parc tout en modérant le trafic).

La mesure est pertinente pour le stationnement au lieu de travail; même si le trafic est dense, les gens qui ont une place à l'arrivée sont prêts à le supporter, estime une interlocutrice. La mesure est mise en œuvre, on voit des actions à l'Etat, où par ex. les places de parc sont diminuées pour les enseignants.

Les macarons sont une meilleure idée que le péage et plus faciles à mettre en œuvre, moins coûteux, estime une organisation de transports publics, mais il y a une part d'inégalité sociale sous-jacente. La mesure est pertinente, bien appliquée et efficace si ces macarons ne sont pas donnés avec trop d'exceptions pour certains emplois (entreprises, coiffeurs), car trop de pendulaires en bénéficient. Par contre, plus de souplesse pourrait être observée pour certains métiers comme pour des entreprises qui ont besoin de leur camionnette pour intervenir (plombiers, électriciens, SI). La mesure liée aux zones 30 est importante, le stationnement étant un des principaux leviers pour la gestion du trafic, estime une représentante d'une organisation environnementale. Au centre ville, les zones bleues avec macaron pour les habitants ont de vrais effets sur le trafic, ont bien réduit le nombre de pendulaires stationnant au centre, les habitants restent garés au centre et prennent les TPG. Les commerçants sont aussi contents, parce qu'il y a plus de tournus sur les places. La faisabilité est grande pour le domaine public, très faible pour le privé (or celui-ci représente entre 1/3 et la moitié des places totales, et il y a des places de parc qui sont offertes par les employeurs).

Pour l'association des habitants du centre ville, les zones macarons sont à développer, car les habitants sont contraints de déplacer leur voiture parce qu'ils ne peuvent pas les laisser là où elles sont. On doit mettre un terme, à son avis, aux nuisances des voitures qui doivent se déplacer que parce qu'elles ne peuvent pas rester dans leur quartier.

Mesure 2.4 / Parc relais

La mesure est jugée pertinente par tous les milieux pour la gestion du trafic urbain, mais avec beaucoup de conditions. Les divergences portent sur leur localisation – près du centre pour les uns, ou en tout cas dans la couronne de congestion ou près de celle-ci, en périphérie pour les autres. Tous s'accordent à dire qu'ils doivent être attractifs, proches des transports publics – ceux-ci devant être suffisamment fréquents, y compris le soir -, être sûrs et bon marché (voire gratuits). Cette mesure doit être associée autant à la problématique des petits commerces, de la mixité voitures et artisans avec des activités de proximité pour les gens (possibilités de faire ses achats), qu'à celle de l'implantation de nouvelles grandes surfaces commerciales et des points de livraison e-commerce.

Pour les associations de transports professionnels, les parcs doivent être situés sur des axes principaux. Une autre organisation estime qu'il faudrait les augmenter et mener une étude avec la France voisine. Il faudrait aussi créer des parkings provisoires pendant les travaux (par ex. dans la cour d'une usine, sur des terrains vagues). Elle estime aussi qu'il faut des procédures liées pour les autorisations de construire pour des lignes de transports publics et les parcs relais.

Pour les habitants de Meyrin, le problème est du au fait que ces parcs sont payants, raison pour laquelle le parking situé au carrefour de Satigny et de Meyrin n'est presque pas utilisé par les frontaliers.

Mesure 3.1 / Promotion de la conduite écologique

La mesure est jugée pertinente, incitative, très efficace (10 à 15% de carburant en moins), faisable et encouragée par une organisation pro voitures (c'est intégré dans les cours obligatoires d'auto-école). Une organisation de transports professionnels signale que dès 2009, les chauffeurs doivent faire 35 heures de formation continue sur une période de 5 ans (accueil, sécurité, arrimage de marchandises et éco-drive, etc.); les chauffeurs et les entreprises ont le choix des sujets.

Une organisation environnementale considère que la mesure est pertinente pour réduire les émissions, mais qu'il faudrait des mesures drastiques de contrôle si l'on veut assurer l'efficacité de la mesure. Celle-ci est jugée relative par une autre organisation environnementale qui préfère mettre l'accent sur les changements de comportements des particuliers en matière de mobilité et de transfert modal.

Mesure 4.1 / Système de taxation des véhicules, basé sur les performances environnementales

Pour deux organisations économiques, c'est une mesure pertinente, incitative, efficace à moyen terme pour les nouveaux véhicules, plus juste (la personne fait un choix), même si pas très sociale. Pour une autre organisation proche de ces milieux, la mesure n'est pas pertinente. Considérant que les gens ne peuvent changer de voiture fréquemment, elle estime que la mesure n'a aucun effet à court et moyen terme. Elle ne devient pertinente que si on fixe un délai de 5 ans avec une information claire, car c'est un investissement lourd pour les particuliers. Le ratio est important entre l'utilité du véhicule par rapport au nombre de places et ses effets sur l'environnement, et cette organisation est plus favorable à des mesures de taxes à l'achat (taxes élevées pour des véhicules polluants).

Pour une organisation environnementale, ce qui a été retenu dans le Plan est en réalité très peu contraignant, vu que cela ne concerne que les nouvelles immatriculations, la mesure est ainsi jugée plus symbolique qu'autre chose.

Mesure 4.2 / Exonération des véhicules les moins polluants

Les milieux environnementaux interrogés semblent favorables mais légèrement sceptiques sur la mesure. Pour une organisation, la mesure est pertinente, mais relève qu'il faudrait encourager les gens non pas à acheter du moins polluant, mais à ne pas acheter de véhicule. Les effets devraient être bien clarifiés avec une information ciblée ; la possibilité de taxer en fonction du nombre de véhicules par famille et par logement pourrait être examinée (NB. limites de l'intrusion dans la sphère privée !). Pour une autre organisation environnementale, la mesure est symbolique et de pertinence moyenne, elle peut encourager à acheter des voitures « propres », moins polluantes, mais ne règle pas le problème du trafic au niveau de la qualité de l'air. En outre, l'exonération totale est un peu exagérée et la mesure ne devrait pas être permanente.

Les organisations défendant les automobilistes sont favorables à la mesure jugée pertinente et incitative mais observent que cette mesure ne s'applique pas aux camions et aux machines de chantier. L'organisation spécialisée dans ce secteur relève qu'elle a demandé à plusieurs reprises il y a 2, 3 ans au Conseil d'Etat des incitations financières pour les transporteurs genevois, pour les inciter à remplacer les camions euro zéro par des camions plus récents, moins polluants. Elle s'est heurtée à une fin de non-recevoir. Elle souhaiterait que la Confédération interdise d'importer des véhicules conçus pour rouler à plus de 140km, ceux-ci dégageant beaucoup d'émissions ; cela permettrait d'alléger le parc automobile.

Mesure 4.3 / Contrôle des émissions polluantes et du bruit des véhicules

La mesure est considérée comme pertinente par la plupart des interlocuteurs qui relèvent cependant que l'efficacité de sa mise en oeuvre est liée aux contrôles, or ceux-ci sont insuffisants pour les organisations environnementales, faute de moyens¹⁷.

Pour une organisation défendant les automobilistes, un contrôle tous les 3 ans est pertinent, surtout celui du bruit où des mesures de police sont nécessaires, plus faciles à mettre en oeuvre que les contrôles de pollution. Un représentant d'une organisation, qui partage cette opinion, relève que Genève a un des parcs de véhicules les plus contrôlés du monde, mais que 50'000 véhicules de frontaliers franchissent la frontière chaque jour et ne répondent pas du tout aux critères en vigueur en Suisse. Cette mesure s'applique déjà depuis plusieurs années pour les camions et les véhicules routiers, avec des appareils test et fonctionne assez bien selon un représentant de ces milieux qui précise que pour le bruit, c'est au constructeur à répondre aux nouvelles normes une adaptation a posteriori étant quasi impossible.

La communication sur les nuisances du bruit pourrait être renforcée selon une organisation environnementale.

A noter que les nuisances du bruit dues aux véhicules deux roues et aux souffleuses dans les parcs sont relevées par plusieurs interlocuteurs.

Mesure 5.1 / Plan directeur des transports collectifs

L'appréciation de ce Plan varie selon les milieux interrogés. Les milieux économiques et les organisations environnementales ne sont pas d'accord sur les chiffres : selon les premiers, il y a moins de monde qui utilise les TPG (25 millions il y a 10 ans, 23 aujourd'hui), et il n'y pas assez de moyens engagés par l'Etat. Selon les autres, un gros effort a été fait sur les TPG, avec une augmentation de 50% de l'offre de transports publics entre 2002 et 2010, en grande partie grâce aux trams, accompagné d'un gros effort financier de l'Etat. La fréquentation a suivi (jusqu'à 20% d'augmentation). Ces milieux relèvent aussi que la mise en oeuvre de ce Plan est une obligation légale de l'Etat, et à cet égard, le Plan OPair n'apporte rien de nouveau.

¹⁷ Brigade de 3 personnes pour tout le canton

Les milieux économiques et pro automobiles relèvent que l'offre des Transports publics (TP) doit être alléchante, confortable, pour que les gens aient envie de les utiliser, et que des alternatives doivent exister (parkings sûrs la nuit et gratuits, proches des TP). La mesure est jugée pertinente si elle n'est pas dirigée contre les automobiles et les scooters. Mais ces milieux se demandent si l'Etat aura les moyens de cette politique et si les transports publics pourront suivre car on sait qu'on va avoir besoin de 30% de plus de mobilité ces 10 prochaines années (augmentation de la population).

Mesure 5.2 / Amélioration technologique du parc de véhicules¹⁸

Pour un représentant de l'économie, les particules fines les plus dangereuses en milieu urbain sont celles émises par les trams (frottement contre les rails métalliques).

Les organisations pro automobiles déplorent aussi le fait que le Plan ignore totalement les microparticules émises par les trams et les transports par rail, alors qu'une augmentation des trams - qu'ils ont par ailleurs soutenue - entraînera forcément une augmentation de ces particules¹⁹. Pour une organisation environnementale, si l'émission des particules fines par le frottement du tram contre le rail est importante, l'Etat devrait informer sur les mesures qu'il prend ainsi que les TPG et les rendre publiques. Ce d'autant plus que les TPG font un effort visible en termes de communication positive vis-à-vis du public.

Une organisation environnementale considère que l'efficacité de cette mesure est relative pour les bus, ceux-ci consommant beaucoup d'énergie et encourage des lignes de trolleybus électriques moins polluants, plus propres et demandant moins d'infrastructures que les trams, en précisant que les filtres à particules sont déjà installés sur la plupart des bus. Le représentant d'une association de quartier regrette qu'on ne tienne pas compte des besoins de déplacement et que le réseau existant n'incite pas les gens à laisser leur voiture chez eux.

Mesure 6.1 / Promotion de l'usage du vélo

Le problème des pistes cyclables²⁰ est soulevé par plusieurs interlocuteurs, le réseau n'est pas parfait, ou très insatisfaisant voire inexistant pour certains. Les pistes ne sont pas aménagées physiquement et pas protégées, et elles sont dangereuses, selon un interlocuteur. Leur aménagement est prioritaire pour inciter les gens à circuler en vélo et décourager le trafic motorisé en créant de réelles options. Il manque des incitations, des moyens pour la mise en œuvre ; une association souhaite même la création d'une loi sur la mobilité douce. Il faut faire des pistes bidirectionnelles du même côté de la route, assurer une continuité des pistes et pas uniquement là où il y a de la place, améliorer le sentiment de sécurité par la largeur plus grande des bandes, organiser une séparation claire voitures / vélos. Une interlocutrice relève que la mobilité douce ne va pas résoudre le problème si les cyclistes ne sont pas protégés et formés.

¹⁸ NB. Le Grand Conseil a refusé dans le dernier contrat de prestations de remplacer des véhicules très anciens, assez polluants (il est prévu qu'ils le soient dans le contrat suivant).

¹⁹ Concernant les émissions de particules fines dues au frottement contre le rail en cas de freinage, c'est un peu corrosif pour les véhicules qui sont stationnés régulièrement à proximité du tram, mais ces particules retombent sur le sol parce qu'elles sont lourdes, et ne restent donc pas dans l'atmosphère, selon un interlocuteur

²⁰ L'initiative genevoise pour la mobilité douce (vélo et marche), déposée en juillet 2009 avec 14'812 signatures récoltées, demande l'établissement d'un Plan directeur cantonal pour la mobilité douce (MD), la réalisation de pistes cyclables continues et sécurisées sur tout le réseau de routes primaires et secondaires, l'installation de stationnements pour vélos abrités et sécurisés par des potelets, la pose d'îlots au milieu du parcours de traversées piétonnes pour permettre une traversée en deux temps.

Les associations actives dans ce domaine regrettent de ne pas toujours être associées dès le départ aux négociations, d'où des recours qui prennent du temps et de l'argent. Elles considèrent qu'il faut des mesures de limitation de vitesse, des mesures de stationnement avec une visibilité qui fonctionne.

Pour les milieux pro automobiles, la promotion du vélo est pertinente et efficace si elle ne va pas contre l'automobile, les pistes cyclables doivent être faites pour et par les cyclistes et pas contre les autos. Des réseaux sont à étudier en ville. L'idée de mettre des pistes cyclables sur les grands axes est une erreur à leur avis, il vaut mieux les faire passer dans des zones de modération de trafic ou les autoriser dans les parcs (par ex. le jardin anglais), ce qui a toujours été refusé par l'Etat.

Mesure 6.2 / Vélos électriques

Le but est pertinent, la mesure est incitative et c'est une très bonne alternative au scooter pour une organisation environnementale. Mais plusieurs représentants d'organisations environnementales relèvent le danger à faire passer les gens du vélo au vélo électrique alors qu'ils pourraient plutôt continuer à circuler en vélo. En outre, les vélos électriques posent des problèmes en matière d'énergie et de déchets pour la recharge de la batterie. Ils voient cette mesure plutôt comme une mesure transitoire, entre vélo et voiture, qui doit être accompagnée de formations. La mesure doit aussi être accompagnée de mesures d'aménagement et de stationnement qui sont liées et doivent être mises en place par la suite pour une politique qui soit plus collective qu'individuelle.

Ces vélos sont jugés dangereux par un interlocuteur car ils vont partout et pas à la même vitesse que les vélos.

Les organisations pro automobiles qui en font la promotion depuis 2 ans, estiment que le prix élevé de ces vélos rend la mesure peu incitative (malgré les possibilités de subventionnement dans certaines communes), mais jugent la mesure très pertinente et une bonne alternative au scooter.

Mesure 6.3 / Normes de stationnement vélos

La mesure est pertinente pour l'ensemble des personnes interrogées, mais son efficacité est limitée pour la plupart, vu le manque très important de places²¹ et le problème de sécurité (vols). La limite de 1 place par 200 m² devrait être élargie pour un interlocuteur: il n'y a pas ou peu de places vélos près des arrêts de bus à la périphérie. Les communes ne veulent pas payer (notamment près des zones villas), relève un autre interlocuteur. La mesure est très précise et met le vélo au même niveau que la voiture comme moyen de transport pour une interlocutrice. Une organisation active dans ce secteur est d'avis que les places doivent être en surface et près des entrées, que vu les vols, des abris sont à prévoir et qu'il faut une stratégie générale de stationnement. Il faut des places abritées; près des commerces, des écoles, des bureaux; qui ne soient pas isolées, avec une interface avec les transports publics.

Pour un représentant de l'économie, la question des normes de stationnement pour vélos pose celle de savoir si l'Etat peut régir le stationnement privé devant les bâtiments locatifs; la mesure est cependant jugée incitative et pertinente pour autant que son application ne se fasse pas au détriment des scooters.

²¹ Cf. la pétition lancée en 2008 par PRO VELO pour demander d'augmenter le nombre de places de parc pour les vélos

3.4 L'énergie et le logement

Mesure 7.1/Promotion des standards de haute performance énergétique (HP)

Cette mesure figure dans le Plan directeur énergie.

Dans le cas des nouveaux bâtiments, cette mesure est pertinente pour les milieux immobiliers et va de soi pour une organisation environnementale qui considère qu'il faut autant que possible promouvoir le Minergie-P (pour une autre organisation environnementale, elle devrait être imposée en demandant un standard « Minergie ou équivalent ») et ne pas se contenter du standard minimum. Le potentiel d'économie d'énergie est surtout dans les anciens bâtiments (dans les nouveaux, on consomme trois fois moins); c'est sur ceux-ci qu'il faut porter l'effort selon un représentant d'une autre organisation.

La mesure est jugée disproportionnée et totalement conflictuelle pour la rénovation pour un autre interlocuteur.

Pour les très vieux immeubles, l'entretien et l'aménagement sont très coûteux, et dans la vieille ville, la déperdition de chaleur est énorme selon un représentant de ses habitants. Sur le plan de l'impact et de l'environnement, des investissements importants sont nécessaires. La collectivité doit permettre une réduction des charges des habitants. Des étages ont été ajoutés et les cheminées d'aspiration ne sont pas adaptées. Il y a un problème de pollution intérieure relève un représentant des locataires.

Un interlocuteur relève que pour tout ce qui est nouveau, l'aspect comportemental est central. En effet, beaucoup de labels Minergie ne sont pas respectés dans la réalité (cf. fenêtres ouvertes dans les pièces chauffées).

Mesure 7.2/Développement solaire thermique

Les propriétaires considèrent que cette mesure est pertinente pour les nouvelles constructions, mais en respectant les principes de la proportionnalité et de l'efficacité, et en prévoyant des dérogations. Il n'est en effet pas opportun à leur avis d'obliger d'équiper en solaire thermique des bâtiments administratifs inoccupés en été (par ex. les écoles).

La mesure est pertinente et efficace en termes d'effets collatéraux pour la pollution pour plusieurs interlocuteurs qui considèrent cependant que le solaire ne peut être le seul agent énergétique, que le soutien à l'énergie photovoltaïque (cf. mesures de soutien pour les privés pour le solaire) devrait être clarifié. Les milieux immobiliers estiment que l'on manque d'informations objectives dans ce domaine et que des études prouvant sa pertinence doivent être faites. Des exceptions à cette norme devraient être possibles mais justifiées.

A Meyrin, les habitants déplorent le fait que pour les grandes surfaces de toits (patinoire, nouvelle crèche, stade), on n'utilise pas de plaques solaires alors qu'on oblige les privés à en mettre.

Mesure 7.3/Maîtrise de la demande en énergie des grands consommateurs

Pour une organisation s'occupant de transports publics, la mesure est très pertinente et efficace (impact direct sur la consommation d'énergie et sur les entreprises). C'est une mesure valable pour les trams et les trolleybus. Les TPG, grand consommateur d'énergie, ont lancé des appels d'offres pour de nouveaux trams avec récupération d'énergie au freinage et possibilité de stockage de celle-ci. Il y a un enjeu économique pour l'entreprise et la

collectivité (prix du billet). Il faut diminuer l'impact des coûts de l'énergie sur les prestations, et affecter ailleurs l'argent récolté (pour l'information des usagers).

Pour les propriétaires, la mesure est pertinente s'il s'agit de grands consommateurs, mais pour des villas, c'est inopportun et disproportionné, le constat de la consommation d'énergie étant largement suffisant.

Pour une organisation spécialisée sur les questions énergétiques, c'est une des mesures les plus importantes au niveau de l'efficacité. Elle va de soi et on ne l'encourage pas forcément. Mais la question est de savoir si on met l'accent sur la réduction d'énergie et aussi sur la qualité de l'énergie, relève une interlocutrice.

Il existe déjà un plan des SIG appelé la Nouvelle Offre d'Electricité (NOE²²), avec un Fonds pour financer des audits énergétiques et des mesures d'accompagnement. L'efficacité de cette mesure n'est pas prouvée, car il est très compliqué de la mesurer, relève cependant un représentant d'une organisation environnementale.

Mesure 7.4 / Application du règlement concernant le remplacement des vitrages

C'est une norme découlant d'une réglementation fédérale. Elle est contraignante pour les propriétaires, l'Etat doit arbitrer les conflits entre protection du patrimoine et obligation du double vitrage, qui représente un gisement d'économies important en ville pour les immeubles locatifs.

La directive est peu claire puisqu'elle parle de « souplesse » pour son application, relèvent deux interlocuteurs ; pour l'un d'entre eux, une souplesse généralisée n'est pas acceptable (sauf pour des questions patrimoniales). Or pour une organisation environnementale, c'est aux responsables du patrimoine de faire œuvre de plus de souplesse. L'énergie est une priorité absolue, et il faut savoir où on met ses priorités. Dans le plan directeur énergie, figure un plan de réseaux de chaleur, avec des centrales à gaz centralisées par quartier, c'est une mesure temporaire faute de mieux, en attendant que les énergies renouvelables soient plus compétitives et généralisées.

En vieille ville, cette mesure pose un sérieux problème pour les bâtiments historiques. A Meyrin, tous les vitrages n'ont pas été remplacés, mais c'est en cours.

Mesure 7.5 / Autorisation obligatoire pour les installations de combustion de production de chaleur

Si la mesure est jugée pertinente par une organisation environnementale, il y a le problème des pompes à chaleur qui consomment beaucoup d'électricité ; si elles se généralisent, cela posera un problème d'approvisionnement. Il ne faut pas limiter aux installations de chaleur sans parler de celles de climatisation qui se généralisent : il faudrait fixer des limites pour ces installations, elles sont souvent mal utilisées, et la climatisation consomme de l'énergie même si elle ne pollue pas l'air, relève une interlocutrice.

Mesure 8.1 / Réduction du délai d'assainissement des chauffages dans les zones à immissions excessives

²² Ce projet doit inciter les clients à mieux consommer dans le respect des principes du développement durable et s'inscrire dans l'esprit des dispositions cantonales constitutionnelles et légales en matière d'énergie (www.etat.geneve.ch/dt/energie/nouvelle_offre_electricite_noe)

Pour les milieux environnementaux, la mesure est pertinente et prioritaire pour les vieux bâtiments. Mais il faut des outils légaux. C'est le bilan total qui compte, car il n'est souvent positif qu'après quelques années.

Les propriétaires déplorent le fait de ne recevoir aucune information à ce sujet de l'Etat et attendent de sa part qu'il démontre l'utilité de cette mesure.

Mesure 8.2 / Stratégies de quartiers et concepts énergétiques territoriaux

Les propriétaires considèrent que la pertinence de cette mesure n'est pas convaincante à ce stade, tout en étant favorables à la poursuite de ces expériences, et surtout à une quantification des résultats pour savoir s'il y a proportionnalité entre l'obligation et le résultat. Une interlocutrice considère qu'il faut investir maintenant dans les nouveaux quartiers pour avoir des effets à long terme. La politique du chauffage à distance est très prometteuse (chaleur-force) estime une organisation de locataires.

Pour une organisation spécialisée, cette mesure qui figure aussi dans le plan directeur énergie, est très pertinente, réduit le nombre de postes polluants, permet de mieux contrôler les émissions, d'avoir une meilleure régulation et un meilleur entretien des bâtiments ; elle permet aussi une souplesse de choix des agents énergétiques (bois, gaz ou autre). Il est relevé que les SIG jouent un rôle important, et que pour ces grandes centrales, il faut notamment associer des mesures de contrôle des polluants.

Mesure 8.3 / Elaboration de projets d'assainissement des bâtiments et des installations de chauffage²³

Les propriétaires sont très favorables à cette mesure, mais elle pose la question de savoir quelle est la responsabilité de la collectivité. Ils regrettent qu'il n'y ait pas ou très peu de mesures incitatives aux propriétaires, mais plutôt des freins et des embûches mis en place par la LTDR²⁴ qui interdit certains travaux économisant l'énergie et d'autre part ne permet pas de répercuter le coût de ces travaux sur les loyers (ce qui serait conforme au droit fédéral, soit le CO, droit du bail), interdit d'avoir un rendement sur ces revenus. C'est à leur avis à cause de la LTDR que Genève a deux fois moins entretenu ses bâtiments que le reste de la Suisse. Il faut donc des incitations très fortes à la rénovation énergétique : exonérations fiscales, octroi de surfaces de plancher supplémentaires. Ils considèrent qu'il y a pour cette question conflit d'intérêt avec certains défenseurs de locataires et leur objectif de maintenir des loyers très bas, même s'ils sont d'accord que les gains énergétiques soient affectés à l'amortissement des travaux (neutralité de l'opération), mais pour autant que le locataire n'ait pas à supporter les coûts.

De manière générale, estime un représentant des locataires, l'application des mesures prévues est particulièrement complexe car elle intervient dans la vie des gens et touche leur capacité financière. L'Etat doit mettre en place des mesures qui ne sont pas soumises à des perturbations aléatoires (impondérables).

Pour d'autres interlocuteurs, la mesure n'est pas nouvelle et la loi n'est pas appliquée, voire détournée pour les décomptes individuels. Mais la mesure garde tout son sens, elle est difficile à mettre en oeuvre, car il y a des flux de chauffage entre les appartements et donc des problèmes d'attribution des coûts.

²³ NB. Cette mesure rassemble différents projets dont une partie est intégrée au projet de loi sur l'énergie (PL 10258) actuellement en discussion au Grand Conseil.

²⁴ Loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation (mesures de soutien en faveur des locataires et de l'emploi) (LDTR)

A noter que eu égard à l'efficacité et la faisabilité, les SIG mettent en place avec éco21²⁵ des incitations économiques pour la réduction de consommation d'énergie.

Mesure 9.1/ Limitation des émissions de particules fines dues aux chauffages à bois

La mesure est pertinente, efficace et faisable pour les propriétaires.

Le bois qui est une énergie renouvelable peut être intéressant pour la problématique du carbone, mais par contre il dégage des particules fines ; il est interdit dans certains quartiers en ville, mais on les introduit dans des écoles périphériques, relève un interlocuteur. Pour une interlocutrice, c'est une mesure importante et « tendance », d'autant plus qu'on peut améliorer son efficacité et la rentabilité énergétique pour qu'il soit le moins polluant possible. Pour une organisation environnementale spécialisée dans les questions d'énergie, et très favorable au chauffage à bois, le problème est la production de particules fines, et les nuisances parallèles. Mais si on met en place des systèmes propres au niveau des particules fines, le bois est un agent énergétique d'avenir, neutre en CO₂, et la ressource bois est sous-exploitée en Suisse. Il en découle donc pour cette organisation une situation gagnant - gagnant (économie et lutte contre la pollution).

Mesure 9.2/ Application de la directive fédérale Air chantiers

La mesure est très importante et pertinente. Elle représente un secteur en soi. Eu égard aux particules fines, de grands progrès ont déjà été faits relève une organisation environnementale, mais l'efficacité n'est pas claire. A noter qu'avec le chantier d'IKEA, la commune concernée et le canton vont assurer un suivi environnemental, y compris la question de gêne au trafic.

Une organisation travaillant dans le secteur des chantiers relève que la mesure se base sur une loi fédérale dont l'application incombe aux cantons. Pour les machines de chantiers, elle relève que tout le monde était favorable à cette norme et à l'introduction de filtres à particules pour remplacer les pots d'échappement. Les constructeurs devaient importer des machines conformes, propres, avec une période d'adaptation. Les exploitants de machines de chantiers étaient tous d'avis que cette loi devait être appliquée. Mais l'Etat (la Confédération?), en mai 2008 a décrété de nouvelles mesures²⁶ qui ont entraîné des conflits entre associations professionnelles du bâtiment et constructeurs de machines. Il est précisé que la majorité des machines sur les chantiers sont anciennes (on garde en moyenne une machine entre 10 et 15 ans). Si les importateurs avaient l'obligation d'importer des machines

²⁵ <http://www.eco21.ch>

²⁶ Communiqué du Conseil d'Etat du 26.5.2008 : Renouvellement du parc de véhicules polluants des entreprises de transport: mesures d'incitation. Comment inciter les entreprises genevoises de transport à renouveler leurs véhicules anciens et polluants en les remplaçant par des véhicules répondant aux normes EURO 4 ou plus récentes ? En réponse à une motion du Grand Conseil, le Conseil d'Etat propose trois mesures dans ce sens : l'introduction, dans les appels d'offre de l'Etat, d'exigences concernant les qualités environnementales des véhicules utilisés par les entreprises de transport soumissionnaires ; une campagne d'incitation visant à accélérer le renouvellement volontaire du parc de véhicules anciens ; une information rappelant aux détenteurs de camions qu'il peut être intéressant de remplacer un camion par une voiture de livraison satisfaisant aux critères de l'exonération de l'impôt sur les véhicules légers. Le Conseil d'Etat relève la nécessité d'assainir dans les meilleurs délais l'ensemble du parc des véhicules diesel des entreprises régionales et locales de transport à Genève. Il renonce toutefois à mettre en oeuvre un système d'incitation financière, en raison du peu d'efficacité du levier financier, de son coût élevé pour l'Etat et du fait qu'une augmentation de la taxation des poids lourds les plus anciens n'est pas envisageable.

propres, ce serait beaucoup plus simple. C'est à la fois un problème de coût et un problème technique²⁷.

L'Association des habitants de Meyrin déplore les nuisances importantes découlant du chantier du nouveau tracé de tram (début 2007 - fin prévue en décembre 2009), odeurs, bruit, poussières, et la non réaction des autorités locales face aux plaintes des habitants.

3.5 L'Etat exemplaire

Mesure 10.1 / Programme d'efficacité des installations techniques des bâtiments de l'Etat

Il est jugé pertinent par tous que l'Etat montre l'exemple, certains relevant toutefois qu'il se heurte aux mêmes problèmes que le privé. Il ne peut par exemple pas renouveler son parc de véhicules tout de suite.

Mesure 10.2 / Haut standard énergétique pour tous les bâtiments publics neufs

La mesure est pertinente, mais elle doit être associée à des mesures comportementales. En effet, relève un interlocuteur, plus le bâtiment est performant, plus l'utilisateur a de l'influence sur consommation d'énergie (ouverture des fenêtres en hiver par ex.).

Une autre organisation trouve que la mesure n'est pas assez précise, et se demande de quel haut standard énergétique on parle. Une interlocutrice relève qu'un gros travail a été fait aux HUG pour les déchets hospitaliers et pour l'utilisation de cellules photovoltaïques.

Mesure 10.6 / Plan de mobilité de l'administration cantonale

La mesure est très pertinente pour un interlocuteur qui estime que l'Etat est le premier qui doit appliquer de tels plans, mais sans indemnité de déplacement (un choix personnel ne doit pas être indemnisé)! Le problème se pose pour les pendulaires. Une autre admet que l'Etat fait un effort et suggère que comme l'Etat subventionne les abonnements UNIRESO, il pourrait le faire pour encourager l'auto - partage par abonnement (système Mobility). Ce serait une mesure très encourageante pour se passer de voiture. A relever qu'aux HUG, un projet est en cours depuis des années pour stimuler la mobilité douce et l'utilisation de parc relais. Il y aussi un plan pour encourager le covoiturage des employés ainsi qu'un parking pour les vélos et les deux roues.

Mesure 10.7 / Soutien aux administrations publiques qui mettent en place des mesures de protection de l'air

Il est relevé que les services collaborent, mais que la volonté politique est souvent absente. Cette mesure est surtout importante pour les communes, relève une interlocutrice, pour encourager celles qui ont les moyens d'investir et envisager d'aider les autres dans cette démarche.

3.6 La communication

Mesure 11.1 / Promotion des comportements contribuant à la préservation de la qualité de l'air

Une organisation déplore le fait que lors des pics de pollution en été, l'Etat n'indique pas à la population quoi faire pour améliorer la qualité de l'air : il dit aux personnes âgées et aux enfants de rester chez eux plutôt que de demander aux pollueurs de moins rouler ! Elle estime que la réduction de la circulation avec sélection des plaques d'immatriculation paires ou impaires, manque à Genève. La communication est donc déficiente, le citoyen s'interroge,

²⁷ d'où les mesures incitatives demandées par l'ASTAG et la SSE en 2007

alors qu'il faut expliquer les mesures, informer sur les pics de pollution, sans créer de panique, susciter le débat, vu le statut de la voiture, à l'endroit du citoyen en général, et à des pollueurs en particulier.

Un interlocuteur relève que le budget prévu pour des actions dans ce domaine est léger, la mesure ne semble pas être prioritaire, alors qu'elle doit être associée à des économies d'énergie. Il faut une adhésion sociale, créer une dynamique, une image positive de Genève dans laquelle on peut se retrouver. Le courage serait de dire qu'on va réduire notre consommation d'énergie et prévoir des mesures de remplacement. Or il n'y a pas de véritable plan de mobilité, pas de plan B. On pourrait ainsi mieux aborder les mesures comportementales. Les mesures envisagées ne seront plus vues comme des mesures de contrainte, si on en montre tous les aspects positifs.

Pour une autre organisation, la promotion incitative et volontaire a montré son inefficacité, elle est insuffisante, et il faut des mesures contraignantes accompagnées d'une bonne communication, objective et précise.

Pour un représentant des milieux automobilistes, la mesure est incitative, pertinente et faisable si elle n'entraîne pas de restrictions. On pourrait imaginer des déductions fiscales pour les entreprises qui favorisent le covoiturage, tout ne devant pas être axé sur le transport modal.

Enfin, pour une interlocutrice, le rôle phare de l'Etat et de la communication pourraient être réunis dans un seul chapitre (le meilleur moyen de communiquer est de montrer l'exemple). Tout le monde adopte des comportements qui continuent à péjorer la situation.

4. Discussion / conclusions

Les **principaux problèmes** pour la mise en œuvre du Plan peuvent être résumés comme suit :

La mise en œuvre d'une véritable politique cantonale coordonnée de lutte contre la pollution de l'air est rendue difficile suite à un **manque certain de concertation**. L'administration a travaillé en vase clos et le Plan révisé a manifestement été élaboré au sein de l'administration sans que les milieux intéressés - santé publique, environnementaux, associations d'habitants, milieux économiques - y été associés. L'absence de concertation se poursuit puisque la Commission chargée du suivi du Plan OPair ne comprend que des fonctionnaires, et aucun représentant externe à l'administration. La commission ne procède pas non plus à des auditions. Des contacts ponctuels au travers de réseaux personnels sont néanmoins pris avec des associations (PRO VELO, ASTAG, TCS, FEC par exemple) et des procédures de consultation existent dans le cadre des politiques sectorielles (énergie et transports notamment).

Cette situation est d'autant plus regrettable que des expertises multiples sont disponibles et exercées à Genève au travers des diverses associations et groupements existants, et l'Etat n'y fait pas appel. Plusieurs initiatives sont prises par ces milieux, des initiatives citoyennes et politiques comme par exemple l'initiative populaire pour la mobilité douce d'actif-traffic²⁸.

Il y a absence de concertation, et pourtant **les plateformes de discussion ne manquent pas**.

²⁸ www.actif-traffic.ch

Le Conseil d'Etat a institué, en 1999, un « Conseil des déplacements²⁹ » (CODEP) ayant pour mission d'élaborer des stratégies dans le domaine des déplacements à Genève. Le CODEP bénéficie d'un mandat de conseil et de concertation, et sert de bureau exécutif de la Commission Consultative de la Circulation (CCC) qui comprend des représentants de la police et des partis. En plus du Conseil du développement durable, il existe aussi une Commission des véhicules, une Commission d'aménagement du territoire (CAT), une Commission des pistes cyclables.

Il serait intéressant d'évaluer l'impact du travail de ces différentes commissions sur la mise en oeuvre du Plan.

En outre,

- les compétences et prérogatives de **la ville, des communes et du canton** et l'application de normes fédérales compliquent les processus décisionnels
- ceux-ci sont aussi rendus encore plus ardues suite aux **blocages politiques** entre les milieux environnementaux d'une part (référendum) et les associations économiques et le lobby pro voitures qui s'opposent ou veulent limiter les possibilités de l'Etat de restreindre le trafic en ville et d'imposer des normes. Le Groupement Transports et Economie (GTE) qui comprend le TCS, Feu vert, etc. est le lobby pro voitures, proche de la majorité politique au Grand Conseil. Sur les questions de gestion de la modération du trafic et de places de stationnement, ce Groupement bloque beaucoup de mesures qui figurent dans ce Plan, fait des recours, pour les zones 30, les places de parc, etc. De l'autre côté, la Coordination Transports et Déplacements (CTD) est active dans le domaine de la protection contre les différentes sources de pollution dont le bruit au travers de ses membres (dont l'ATE, le CITRAP, Equiterre, le WWF, PRO VELO) et de sa représentation dans la Commission cantonale de protection contre le bruit (CCPCB) et qui elle-même bloque des décisions et fait des recours. La concertation déficiente sous l'égide de l'Etat pour l'élaboration des normes renforce encore ces blocages (recours, etc.).
- Comme vu plus haut, les questions d'énergie créent également des champs de tension assez vifs entre propriétaires et locataires ; ces champs de tension se reflètent dans le débat sur la nouvelle loi genevoise sur l'énergie
- pour créer une **adhésion sociale à la norme**, pour que celle-ci ne soit pas vue que comme une contrainte, et pour modifier des **comportements**, une **information beaucoup plus active de la part de l'Etat** serait nécessaire – tenant compte des actions de communication qui ont déjà été menées par celui-ci .

²⁹ In réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation urgente écrite de M. Claude Marcet « la mobilité à Genève », 21.2.2007 : le CODEP est composé de 12 membres titulaires ; quatre d'entre eux sont désignés par le Groupement transports et économie, quatre autres le sont par la Coordination transports et déplacements, les quatre derniers étant quant à eux désignés par le Conseil d'Etat. Par Arrêté du Conseil d'Etat du 31 mai 2006 relatif à la désignation des membres du CODEP, ceux-ci représentent respectivement - pour la période du 1er juin 2006 au 31 mai 2010 - les organismes suivants :

1. le Groupement transports et économie (GTE)
2. la Chambre de commerce et d'industrie de Genève (CCIG)
3. le Touring club suisse section genevoise (TCS)
4. la Fédération des entreprises romandes Genève (FER Genève)
5. l'Association transports et environnement (ATE)
6. la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP)
7. l'Union genevoise des piétons (UGP)
8. l'Association pour les intérêts des cyclistes (ASPIC)
9. le Groupement transfrontalier européen (GTE)
10. le Groupement cantonal genevois des associations de parents d'élèves (Gapp)
11. Genève tourisme
12. L'Association suisse des transports routiers (ASTAG).

Si toutes les personnes interrogées, à l'exception d'une, se rallient à l'objectif de lutter contre la pollution de l'air, plusieurs interlocuteurs, tous bords confondus, estiment que si les mesures préconisées par le Plan sont plus contraignantes, celles-ci doivent être crédibles et accompagnées de mesures incitatives. Des **alternatives** doivent être proposées à la population. L'exécutif doit avoir un **langage clair** et persuasif, voire courageux pour convaincre du bien-fondé et de la pertinence des mesures qu'il préconise. **Une vision d'ensemble** et une stratégie interdépartementale plus cohérente et plus consensuelle sur les nombreux **chantiers en cours** (traversée de la rade, CEVA, la Praille, etc.) et les priorités y relatives, serait souhaitée par plusieurs groupes d'intérêt. L'Etat doit favoriser le **dialogue** et la **concertation** entre les parties prenantes, entre les services de son administration et entre ceux-ci et les parties prenantes et la population genevoise. Ce n'est manifestement pas le cas ou tout au moins pas de manière suffisante ni satisfaisante.

MK/9.10.09



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département des finances

Commission externe d'évaluation des politiques publiques

Commission externe d'évaluation
des politiques publiques (CEPP)
82, rte des Acacias
CP 1735
1211 Genève 26

destinataire

.....

N/réf. : hb

Genève, le 2 juillet 2009

Protection de l'air à Genève : évaluation du processus d'élaboration et de suivi des mesures des plans OPair

Madame, Monsieur,

La Commission externe d'évaluation des politiques publiques du canton de Genève évalue actuellement le processus d'élaboration et de suivi des mesures de protection de l'air à Genève. Cette évaluation examine différents aspects de cette politique, notamment son organisation, sa mise en œuvre et sa cohérence avec d'autres politiques publiques. L'évaluation s'intéresse également à l'avis des représentants des principaux publics-cibles de la protection de l'air (destinataires et bénéficiaires des mesures). Six domaines ont été retenus par la CEPP : santé publique, mobilité, économie, logement, environnement/ développement durable, qualité de vie.

Votre organisation étant active et experte dans l'un ou l'autre de ces domaines, la CEPP souhaite recueillir votre avis au sujet du plan de mesures actuel (ci-annexé). Elle a dans ce but mandaté un bureau externe: Maudkrafft consulting à Lausanne. Mme Krafft vous contactera donc dans les jours qui viennent afin de solliciter un entretien auprès de votre organisation dans le courant de l'été (jusqu'à mi-septembre).

Persuadés de l'intérêt que vous portez à la thématique de la protection de l'air, nous nous réjouissons de votre participation à cette évaluation. Dans l'intervalle, le secrétariat de la CEPP reste à votre disposition pour toute information complémentaire.

En vous remerciant par avance de votre précieuse participation, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Gabriella Bardin Arigoni
Présidente

Hugues Balthasar
Evalueur

Annexe: ment.

Personnes interviewées

1. Prof. Thierry Rochat, clinicien pneumologue, HUG, 17.7.09
2. M. Bernard Meyer, directeur de la Ligue pulmonaire genevoise (LPG), 22.7.09
3. M. Jean de Toledo, (FEC), créateur et président du Parking Sous Lacustre, 3.8. et 26.8.09
4. Mme Emilie Flamand, secrétaire associative de ATE Genève, 7.8.09
5. Christophe Aumeunier, secrétaire général de la Chambre genevoise immobilière (CGI), 13.8.09
6. Guy Zwahlen, président de la section genevoise du TCS, 13.8.09
7. Mme Ruth Bänziger, responsable aménagement du territoire, Pro Natura, 24.8.09
8. M. Michel Ducret, président de la section genevoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP), 24.8.09
9. Mme Dresse Margaret Gerbase, pneumologue, HUG, 25.8.09
10. M. Jean Spielmann, membre du comité de l'Association des habitants du centre-ville, 25.8.09
11. Mme Delphine Klopfenstein, coordinatrice PRO VELO, 25.8.09
12. M. Jean-Bernard Billetter, consultant à Noé 21, 26.8.09
13. M. Bernard Molineaux, directeur de Terragir, 8.9.09
14. M. Michel Mooijmann, Implenia, président de l'Association des transports routiers Genève (ASTAG), 14.9.09
15. MM. Hans Faust, co-président de l'Association des habitants de la Ville de Meyrin, Hansruedi Brauchli, co-président, Mmes Jaqueline Lepagnet, comptable, Mireille Pasche, consultante, 24.9.09
16. M. René Longet, président d'Equiterre, 21.9.09
17. M. Alberto Velasco, vice-président de l'ASLOCA, 22.9.09

Conseil du développement durable³⁰

Art. 2 Composition

1 Le conseil du développement durable est composé de 12 à 15 membres désignés par le Conseil d'Etat en raison de leur représentativité, leur compétence et leur engagement en matière de développement durable et d'environnement.

2 Il est présidé de manière alternée par le conseiller d'Etat en charge du département de l'économie et de la santé et par le conseiller d'Etat en charge du département du territoire et est composé comme suit :

Domaine de l'environnement

- a) un représentant en matière d'eau;
- b) un représentant en matière de milieu naturel;
- c) deux représentants en matière de protection de l'environnement;
- d) un représentant en matière de transports et de mobilité;

Domaine économique

- e) un représentant des milieux patronaux;
- f) un représentant des milieux du commerce;
- g) un représentant des milieux immobiliers;
- h) un représentant en matière de transports et de mobilité;
- i) un représentant en matière d'agriculture;

Domaine social

- j) deux représentants en matière de lutte contre l'exclusion;
- k) un représentant des communes;
- l) un représentant des milieux syndicaux;
- m) un représentant des milieux des locataires.

3 Les représentants des milieux syndicaux et patronaux peuvent avoir un suppléant.

4 Le chef du service cantonal du développement durable représente l'administration et assiste, sans droit de vote, aux travaux du conseil du développement durable.

³⁰ In Règlement du conseil du développement durable (K 1 70.04), RCDD, du 25.3.1998, état au 1.9.2009

Liste des acronymes

AHCVV	Association des habitants du centre et de la vieille ville
AHVM	Association des habitants de la ville de Meyrin
ASTAG	Association suisse des transports routiers
ATE	Association Transports et Environnement
CAT	Commission d'aménagement du territoire
CGI	Chambre genevoise immobilière
CITRAP	Communauté d'intérêts pour les transports publics
CODEP	Conseil des déplacements
CTD	Coordination transports et déplacements
DGM	Direction générale de la mobilité
FEC	Fédération économique du centre-ville
GTE	Groupement transports et économie
HUG	Hôpitaux universitaires genevois
LPE	Loi fédérale sur la protection de l'environnement
LPG	Ligue pulmonaire genevoise
LTDR	Loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation
OCM	Office cantonal de la mobilité
TCS	Touring Club Suisse
TP	Transports publics

Documents consultés

- Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (état au 1er août 2008)
- Ordonnance sur la protection de l'air (OPair), du 16.12.1985, (état au 1er janvier 2009)
- Plan de mesures OPair 2003-2010, version révisée en 2008
- Protection de l'air à Genève: évaluation du processus d'élaboration et de suivi des mesures des Plans OPair, étude de faisabilité, mai 2009, CEPP
- Protection de l'air sur les chantiers, directive concernant les mesures d'exploitation et les mesures techniques visant à limiter les émissions de polluants atmosphériques des chantiers (Directive Air Chantiers), OFEV, janvier 2009
- Application à Genève de la directive de l'OFEV « protection de l'air sur les chantiers », Service genevois de protection de l'air (SPair), 1.1.2009
- Communiqué de presse du 9.7.2009 de PRO VELO : demande de mesures pour une réduction des gaz polluants
- Projet de plan climat cantonal de Noé 21, version du 22.8.2009
- Articles de presse : Tribune de Genève du 6.7.2009 (Pro et antivoitures roulent vers un compromis) ; le Courrier 11.8.2009 (une feuille de route cantonale pour relever le déficit climatique) ; le Temps 14.8.2009 (Pistes cyclables, un chantier pour l'avenir) ; le Temps 19.8.2009 (à Genève, les élections cantonales réduisent à néant la paix des transports) ; le Temps 8.9.2009 (loi genevoise sur l'énergie, les élus votent un compromis), 15.9.2009 (sous toit, la loi sur l'énergie sera combattue par les locataires) ; le Courrier 26.9.09 (le projet La Praille Acacias Vernets pêche par manque de concertation) ; Tribune de Genève 28.9.09 (la taxe sur les voitures polluantes neuves fait un triomphe dans les urnes).