

Pollution

En cas de pics, Genève restreindra la circulation

Un macaron collé sur le véhicule indiquera s'il a le droit ou non de rouler au centre-ville

L'essentiel

- **Restriction** Les véhicules les plus polluants seront bannis du centre-ville lors de pics de pollution.
- **Identification** Il faudra acquérir et coller sur sa voiture l'une des six vignettes indiquant son impact environnemental.
- **Critique** Les milieux routiers jugent la mesure disproportionnée. Un recours est pendu.

Eric Budry
@BudryEric

Le Conseil d'État genevois passe à l'action. Il a adopté mercredi le dispositif de restriction de la circulation à l'intérieur du périmètre de la moyenne ceinture en cas de pic de pollution atmosphérique. Les mesures entreront en vigueur dès le 15 janvier 2020, mais il n'y aura pas d'amendes jusqu'au 31 mars suivant. Pour les véhicules professionnels, le délai transitoire est même de deux ans.

La mesure phare de ce dispositif se présente sous la forme d'une vignette qui devra être apposée sur le véhicule. Il y en aura six différentes, qui seront fonction de la «performance environnementale» dudit véhicule. Elles sont identiques aux vignettes, appelées CritAIR, que de nombreuses villes françaises ont adoptées, à l'exemple d'Annecy et, bientôt, d'Annemasse. Ce n'est pas anodin car les voitures immatriculées à l'étranger seront soumises aux mêmes mesures.

Ces macarons, valides durant toute la durée de vie du véhicule, donneront évidemment accès ou non à la zone urbaine selon le degré d'alerte pollution. Pour la catégorie des véhicules les plus polluants, ce sera simple: en cas d'alerte smog, quel que soit le niveau, ils ne pourront pas circuler à l'intérieur de la moyenne ceinture.

Genève pionnière en Suisse

«Genève est la première localité en Suisse à appliquer ce dispositif», commente Antonio Hodgers, président du Conseil d'État. Nous l'avons préféré au système de la circulation alternée (plaques d'immatriculation paires, puis plaques impaires), qui ne prend pas en compte l'impact environnemental différent des véhicules.»

Genève est même tellement pionnière qu'elle doit essuyer les plâtres. Le TCS a en effet déposé un recours contre la base légale du dispositif (lire ci-contre). Antonio Hodgers confirme mais précise que l'effet suspensif n'a pas été accordé. «Le Conseil d'État n'a pas voulu attendre deux ou trois ans, le temps que la justice tranche, explique-t-il. Pour la vignette,

Les paliers du dispositif antimog

	Circulation différenciée dès le 15 janvier 2020 Véhicules autorisés selon le nouveau système de vignettes (pour le périmètre concerné voir la carte ci-contre)	Restriction de vitesse sur l'autoroute de contournement	Transports publics genevois (zone 10)	Autres mesures
Absence de pic de pollution	1 2 3 4 5	Limites de vitesse usuelles	Tarifification ordinaire	
Niveau d'activation	1 2 3 4	80 km/h	Gratuité	Interdiction des feux en plein air et des feux de confort (PM10)
Niveau d'alerte	1 2 3			
Niveau d'urgence	1 2			

Comment savoir dans quelle catégorie se situe mon véhicule

Il faut prendre en compte deux éléments: votre type de carburant (essence, diesel, électrique...) et la norme d'émissions «Euro». Dans le cas d'un véhicule immatriculé en Suisse, cette information est indiquée sous la forme d'un chiffre sur le permis de circulation (carte grise) dans la rubrique «Code émissions». À partir de là, vous pouvez trouver la catégorie de votre véhicule sur pollution.tdg.ch et déterminer la couleur de votre macaron.

O.C. SOURCE: ÉTAT DE GENÈVE - DPT DES TRANSPORTS

Quel périmètre sera interdit et à quels horaires?



«Ce sont des mesures d'urgence pour protéger les plus faibles»



Antonio Hodgers
Président du Conseil d'État genevois

nous avons obtenu le feu vert du Département fédéral de l'environnement et des transports.»

Quoi qu'il en soit, les «stickers» pourront être achetés dès le mois de décembre 2019 pour le prix de 5 francs au Service cantonal des véhicules, dans les stations-services, voire dans d'autres commerces à préciser. «Nous comptons sur le sens des responsabilités de la population pour acquérir le macaron correspondant réellement au véhicule», précise le président du Conseil d'État. Un tableau per-

«Le dispositif pourrait être activé de deux à dix jours par an»



Philippe Royer
Directeur du service cantonal de l'air

met de définir la catégorie (voir l'infographie ci-dessus), qui dépend à la fois du type de carburant (diesel, essence, etc.) et du volume d'émissions polluantes (normes Euro). Cette dernière information est inscrite dans la carte grise.

Transports publics gratuits

Le dispositif est complété par trois autres mesures. La première est la limitation obligatoire de la vitesse à 80 km/h sur l'autoroute de contournement. Et cela dès le premier

«Le Canton n'a aucune compétence pour faire ce qu'il fait»



François Membrez
Président du TCS Genève

niveau d'alerte. De même, les feux de plein air et de confort pourront être interdits dans le cas d'une pollution due aux particules fines.

La troisième mesure n'est, elle, pas coercitive. Il s'agit de la gratuité temporaire sur tout le réseau Unireso du canton (zone 10). Elle sera effective à partir du deuxième niveau d'alerte, c'est-à-dire lorsqu'une prévision de smog est confirmée ensuite par les relevés de plusieurs stations. Le coût de cette gratuité pour l'État a été calculé: 160 000 francs par jour. Ce qu'il

faut encore préciser, c'est que l'activation du dispositif (premier niveau) se fera de façon préventive. «Comme l'objectif est de préserver la santé des Genevois, il est logique d'agir avant que le pic de pollution n'arrive», ajoute Antonio Hodgers. L'activation surviendra lorsqu'une prévision de pic, scientifiquement fondée, sera émise.»

Et combien de fois par an le dispositif sera-t-il activé? «C'est très variable selon les années», répond Philippe Royer, directeur du Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants. En 2018, nous n'avons eu que deux pics d'ozone, et rien concernant les particules fines. Mais c'était assez exceptionnel. On peut dire que cela pourrait survenir de deux à dix jours par an.»

Pollution en recul

Sur ce point, Antonio Hodgers se félicite comme tout le monde que la pollution de l'air dans le canton ait reculé ces dernières années. Mais cela ne rend pas pour autant inutile le dispositif

de lutte contre les pics. «Genève est effectivement parvenue à stopper la progression de la pollution atmosphérique», ajoute-t-il. Même si la situation s'améliore, nous subissons toujours des pics, qui résultent principalement de conditions atmosphériques particulières. Ce que nous proposons aujourd'hui, ce sont des mesures d'urgence pour protéger les plus faibles, ceux qui sont les plus vulnérables face à la pollution.»

Et de rappeler que les spécialistes estiment que, chaque année en Suisse, 3000 décès prématurés sont liés à la mauvaise qualité de l'air. «Nous sommes face à un enjeu de santé public», conclut le président. C'est ce qui justifie que l'on mette en place un tel dispositif.»

Lire l'éditorial en une:
«Un macaron à l'épreuve du terrain»

Les milieux de la route mécontents

● L'annonce du Conseil d'État n'a pas été fêtée au champagne dans les milieux routiers. Elle a même constitué une surprise: l'Exécutif n'aura pas attendu que la justice se prononce sur le dossier alors que la base légale de la vignette fait l'objet d'un recours du TCS et de l'ASTAG, lesquelles n'ont toutefois pas obtenu l'effet suspensif.

«Toutes ces décisions du gouvernement pourraient bien être annulées et nous attendons sereinement l'avis de la Chambre constitutionnelle», commente François Membrez, président du TCS Genève. Le Canton n'a aucune compétence pour faire ce qu'il fait et c'est ce qui sera jugé au final.» En mars 2018, la conseillère fédérale chargée

des Transports à l'époque, Doris Leuthard, avait assuré au Conseil national qu'une vignette relative aux performances écologiques des véhicules était concevable «seulement sur le plan fédéral». Ce à quoi des avis de droit commandés à Genève ont répliqué que des mesures limitées dans l'espace et le temps pouvaient se prendre au niveau cantonal.

Cet aspect inquiète Christophe Pradervand, le président genevois de l'ASTAG, qui regroupe les transporteurs professionnels: «Avec 26 législations différentes dans le pays et autant de vignettes sur le pare-brise, on devra utiliser des caméras pour conduire, plaisante-t-il. C'est surtout cet aspect que je critique car sur le

fond, le transport professionnel a renouvelé son parc: seuls des véhicules très spécifiques seront entravés.»

Pour le TCS, la mesure est disproportionnée par rapport au résultat attendu. «La loi actuelle, qui prévoit une circulation alternée entre plaques paires et impaires, est plus facile à appliquer, moins bureaucratique», juge François Membrez. «Comment va-t-on informer les Vaudois et les Français? s'inquiète pour sa part Jacky Morard, au nom du lobby Route Genève. Combien de policiers faudra-t-il pour verrouiller les entrées de la ville et vérifier les vignettes, lesquelles font déjà l'objet de falsifications en France?» **M.M.**

PUBLICITÉ

8 JOURS EXCEPTIONNELS
1 - 18 novembre

GENÈVE / LAUSANNE (CRISSIER) / ZÜRICH **rochebobois**