

## **PACT'AIR**

Programme d'actions transfrontalier  
pour la qualité de l'air du  
Grand Genève

**Rapport du Forum d'agglomération du Grand Genève**

Janvier 2019



<b>1. Préambule</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Considérations générales</b> .....	<b>3</b>
3. Saisine.....	4
4. Organisation des travaux .....	4
4.1. Commission de travail.....	4
4.2. Ressources mobilisées.....	5
4.3. Délimitation et déroulé du travail.....	6
<b>5. Observations d'ensemble</b> .....	<b>7</b>
5.1. Développer un récit.....	7
5.2. Renforcer la transparence et la crédibilité.....	7
5.3. Vérifier le cadre légal.....	8
5.4. Préciser la portée géographique.....	9
5.5. Informer sur la problématique de santé publique.....	9
5.6. Sélection des publics et des canaux de diffusion .....	9
5.7. Implication dans l'élaboration des mesures.....	10
5.8. Coordination des actions et de la communication .....	10
<b>6. Revue des fiches d'action &amp; recommandations ponctuelles</b> .....	<b>11</b>
Action 1 - Concevoir un urbanisme respectueux de la qualité de l'air .....	11
Action 2. Fluidifier les déplacements des modes de transport vertueux .....	12
Action 3 - Promouvoir les plans de mobilité d'entreprise et l'écoconduite auprès des entreprises et des collectivités publiques.....	13
Action 4 - Renouveler les flottes de véhicules par des véhicules peu émissifs.....	14
Action 5 et 11 - Réduire les émissions de particules liées aux appareils de chauffage au bois non performants et aux feux de confort.....	14
Action 6 - Réduire l'impact des chantiers.....	15
Action 7 - Limiter les polluants en zone aéroportuaire .....	15
Action 8 - Instaurer une circulation différenciée (macaron Crit'Air).....	16
Action 9 - Inciter à se déplacer en transports publics en cas de pics de pollution.....	16
Action 10 - Harmoniser la gestion des pics de pollution .....	17
Action 12 - Harmoniser les pratiques agricoles .....	17
Action 13 - Doter de manière pérenne le Grand Genève d'un outil commun d'évaluation et de suivi de la qualité de l'air (G <sup>2</sup> AME).....	18
Action 14 - Mettre en place des actions de communication et de sensibilisation .....	18
<b>7. Recommandations de portée générale</b> .....	<b>19</b>
7.1. Opter pour une communication segmentée dirigée vers les professionnels .....	19
7.2. Investir dans une communication visant à sensibiliser la population .....	20
7.3. Avancer vers une communication intégrée avec les autres institutions.....	21
7.4. Accentuer la communication positive sur les réalisations concrètes.....	21
<b>8. Conclusion</b> .....	<b>21</b>
<b>ANNEXE I - Saisine</b> .....	<b>23</b>
<b>ANNEXE II - Mesures Pact'Air</b> .....	<b>25</b>



## 1. Préambule

Le sujet de la qualité de l'air est important, et les attentes grandissantes de la population sur ce sujet demandent des décisions politiques suivies d'action. Le plan Pact'Air a le mérite d'être au bénéfice d'une décision politique, transfrontalière de surcroît. Le Forum est ainsi consulté alors que le plan et ses mesures sont déjà adoptés. Autrement dit, il n'est pas appelé à se prononcer sur le fond, sur l'opportunité ou le bien-fondé des mesures. Par contre, les fiches d'actions appelées à préciser le mode de mise en œuvre des mesures sont quant à elles encore en cours de rédaction.

Les représentants du groupe technique Pact'Air que la Commission de travail a auditionnés ont expliqué que les mesures retenues ont été soumises au Comité technique, puis au Bureau, puis à l'Assemblée du Grand Genève, et en parallèle, à l'instance politique de coopération du CRFG. L'idéal aurait été de pouvoir y associer le Forum, élargir la consultation, mais l'objectif d'une signature en janvier 2018 ne l'a pas permis (tenue des Assises européennes de la transition énergétique dans le Grand Genève). Ce travail à bon rythme a permis d'obtenir l'engagement des autorités en gagnant un an sur le planning du projet européen de Pact'Air (dont l'objectif est une signature en juin 2019). Ainsi, le bouquet de 14 mesures est fixé par la décision des élus.

Le Forum estime qu'il est essentiel de **consulter la société civile le plus en amont possible**. En effet, si tout le monde peut soutenir l'objectif général du plan d'action, ce n'est pas forcément le cas pour les actions à entreprendre. Il est cependant positif que le Forum soit consulté dans la phase d'élaboration de fiches d'action, ce qui lui permet d'apporter son éclairage sur la manière de mettre en œuvre les mesures. Certaines d'entre elles sont d'ordre très général, offrant une large marge d'interprétation, si bien qu'elles demandent à être affinées. Ce travail a été confié pour chacune des mesures à une entité désignée comme pilote de la phase de réalisation, dont le calendrier est intégré au Protocole d'accord. Elles doivent fédérer autour d'elles tous les acteurs concernés par la mise en œuvre. Le rapport du Forum leur sera transmis.

Il est délicat d'intervenir sur un plan déjà adopté, la marge de manœuvre pour intervenir sur le fond ayant été ressentie comme incertaine par la Commission de travail. Cependant, le Forum souligne qu'il est appréciable que le caractère provisoire des fiches d'action permettra la prise en compte de ses recommandations, à ce niveau au moins.

## 2. Considérations générales

De façon générale, le Forum affirme son appréciation de la démarche engagée au sujet du plan Pact'Air. Elle constitue un premier pas vers une connaissance réciproque du contexte dans les différentes entités du Grand Genève ainsi que vers l'harmonisation des approches en faveur de la qualité de l'air, malgré les contextes réglementaires différents. Elle a conduit à l'adoption d'un premier plan d'action transfrontalier – qui a le grand mérite de l'être. Pact'Air démontre une conscience politique transfrontalière et une bonne volonté commune à l'égard de la problématique de l'air.

Le Forum estime cependant que le plan manque d'ambition par rapport à la gravité du problème, particulièrement du point de vue de la santé publique. Pourtant, l'ampleur de la pollution, ses effets et ses sources sont connus (aéroport, circulation automobile, industrie, chauffage individuel). L'éclairage fourni par les techniciens du Grand Genève quant à la genèse du plan – 14 mesures retenues en fonction de leur qualité consensuelle avant tout – pourrait expliquer que le plan ne reflète finalement, ou par conséquent, qu'un bas niveau d'exigence.

Les mesures de Pact'Air présentent un degré de pertinence, d'impact, très variable, et en l'absence d'une hiérarchisation, d'une priorisation, le tout semble disparate. Parmi les mesures retenues, il est de plus difficile, pour des non-professionnels, de saisir lesquelles sont de l'ordre de la sensibilisation (avec un faible effet d'amélioration de la qualité de l'air), et lesquelles auront un véritable effet direct et mesurable sur la pollution. D'autre part, des mesures qui paraissent essentielles ne sont pas



intégrées à Pact'Air – parce qu'elles ne relèvent pas des autorités du Grand Genève, ou qu'elles font déjà l'objet d'autres plans ou mesures, selon les explications reçues (ex. développement des transports publics, de la mobilité douce, mesures fiscales) –, alors que d'autres s'y retrouvent alors qu'elles sont déjà réglementées par d'autres textes (ex. mesures sur les chantiers).

Le tout manque de fil conducteur, d'une logique et d'un équilibre d'ensemble, ce qui rend le plan difficilement compréhensible. Une approche plus systématique aurait paru plus pertinente. Pour communiquer, il est essentiel de pouvoir dire ce que les mesures vont concrètement changer, et dans quelle mesure. Ainsi, il s'agirait *a minima* d'expliquer le choix des mesures, avec une quantification des problèmes et des résultats attendus, et de distinguer les mesures importantes de celles plus anecdotiques.

Quant à la question du choix d'un type et d'un mode de communication, le Forum estime que ça n'est pas son rôle mais que relève d'une agence de communication, à l'instar de la position qu'il avait prise au sujet d'une autre saisine similaire (le plan Climat). Cependant dans la mesure du possible, la Commission aura fait quelques propositions et soumis quelques idées, et par ailleurs cela aura permis de confronter les actions prévues à une première réaction de la société civile, que représente le Forum.

### 3. Saisine

La saisine porte sur la mise en œuvre du Programme d'Actions Transfrontalier pour la qualité de l'air du Grand Genève – baptisé Pact'Air – adopté par les entités du Grand Genève le 30 janvier 2018. Pact'Air répond à l'un des objectifs stratégiques du projet de territoire 2016-2030 : « Agir pour réduire l'impact sur l'environnement et préserver ainsi la santé et la qualité de vie des habitants ».

Présentée lors de l'assemblée thématique du Forum du 27 mars 2018, la saisine, soumise le 13 avril 2018, indique :

« La manière dont la population peut se sentir concernée par le projet de territoire constitue une condition de base pour favoriser la mise en œuvre du programme d'action transfrontalier d'amélioration de la qualité de l'air.

Elle implique en particulier de trouver des messages clés et de repérer en quoi les initiatives de la société civile pourront contribuer encore davantage à faciliter la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines air entre autres.» (cf. Annexe I)

Partant de ce constat, le GLCT prie le Forum « d'apporter son regard et son expertise [...] sur la manière dont la société civile peut contribuer à l'amélioration du plan d'actions, et plus particulièrement, d' « émettre des recommandations pour favoriser au mieux l'appropriation des actions du plan par les divers publics cibles afin d'accompagner la mise en œuvre du programme d'actions.». Le GLCT souhaite que ces recommandations portent sur les types d'actions de communication et outils de sensibilisation, sur les messages et supports à privilégier.

### 4. Organisation des travaux

#### 4.1. Commission de travail

En mai 2018, une Commission de travail a été constituée. Sous la présidence de Denis Bucher, elle a réuni les membres suivants :



Structure		NOM	Prénom
Amis de la réserve naturelle	ARN	Bucher	Denis
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève / Union lémanique des chambres de commerce	CCIG	Byland	Karin
Fédération des métiers du bâtiment	FMB	Rädler	Marc
Pro Vélo La Côte & Genève		Buccioli	Yvan
Urbanistes des territoires		Tranda-Pittion	Michèle
Association rail Dauphiné Savoie Léman	ARDSL	Ploujoux	Gilbert
Fédération des associations d'architectes et d'ingénieurs (Section Genève)	FAI	Estoppey	Thierry
Aéroport de Genève	AIG	Leprat	Sébastien
Annemasse et Agglo en transition / ODAMAP		Venjean	Jacques
Annemasse et Agglo en transition / ODAMAP		Walthert-Selosse	Catherine
Cercle du Grand Genève		Constantin	Myriam
Fédération des entreprises romandes (section Genève)	FER	Olivier	Ballissat
Fédération entrepreneurs et artisans bâtiments et travaux publics 74	BTP 74	Martin	Jérôme

La Commission s'est réunie en cinq occasions :

- première séance pour poser le problème et définir la méthodologie de travail (25 mai 2018),
- deux séances de revue des fiches d'action (13 et 27 juin 2018),
- une séance d'audition des responsables techniques du Grand Genève (10 juillet 2018), et
- une séance finale de consolidation (5 septembre 2018).

Les travaux de la Commission ont en outre fait l'objet d'une présentation et d'une discussion lors des assemblées plénières des 18 septembre et 27 novembre 2018.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité moins 4 absents, le 28 janvier 2019, en plénière du Forum d'Agglomération du Grand Genève.

Dans ses travaux, la commission a bénéficié de l'assistance à maîtrise d'ouvrage fournie par Christelle Pralong.

## 4.2. Ressources mobilisées

Pour leurs travaux, les commissaires ont disposé de la documentation suivante :

- Rapport du Forum d'agglomération sur la saisine *Trajectoire climat*, septembre 2017
- Présentation réalisée par l'équipe technique du Grand Genève lors de la séance thématique du Forum, 27 mars 2018
- Brochure *Pact'Air. Une inspiration pour le Grand Genève*, éditée par le Pôle métropolitain du Genevois français en janvier 2018
- *Pacte pour l'air du Grand Genève*, protocole d'accord transfrontalier signé lors des Assises européennes de la transition énergétique, le 30 janvier 2018
- *Note contextuelle* relative à la signature de Pact'Air préparée par l'équipe du Grand Genève, 24 janvier 2018
- Note contextuelle communication Pact'Air sur les supports de communication déjà développés, préparée par l'équipe du Grand Genève, 14 mars 2018
- Catalogue des mesures Pact'Air



- Fiches actions en cours d'élaboration
- *Plan climat cantonal 2018-2022 (volet 2)* pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques, adopté par le Conseil d'Etat du canton de Genève le 20 décembre 2017
- *Plan de mesures OPair 2018-2023* pour l'assainissement de la qualité de l'air, approuvé par le Conseil d'Etat du canton de Genève le 17 janvier 2018
- Initiative 169 *De l'air, moins de bruit. Préserverons notre santé face à la pollution* déposée en mars 2018.
- Présentation *La pollution atmosphérique. Les effets sur la santé*, du Dr. J. Venjean, 13 juin 2018
- *La saleté dans nos poumons*, communiqué de presse relatif à la publication d'une étude réalisée par les chercheurs de l'Empa, 3 juillet 2017
- Rapport *La qualité de l'air en 2017*, publié par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) le 28 août 2018

De plus, Jacques Venjean, médecin membre du Forum et de la Commission de travail, a réalisé une présentation sur la problématique de la qualité de l'air. Les données scientifiques relatives au Grand Genève ont été exposées, tirées des publications du SABRA et de sources médicales françaises officielles. Trois types de polluants (particules fines PM 2.5; ozone O3; dioxyde d'azote NO2) ont été passés en revue, ainsi que leur origine et la variation des émissions dans les différentes zones de l'agglomération. La présentation a mis en évidence qu'une qualité dégradée de l'air représente un coût sanitaire scientifiquement indéniable. Les différences entre normes et pratiques suisses et françaises ont également été soulignées, ainsi que la distance qui les sépare des préconisations, beaucoup plus strictes, de l'OMS. Pour harmoniser les seuils entre Suisse et France, une adaptation des législations nationales serait nécessaire. Le premier pas dans cette direction est la mise au point et l'adoption d'un outil commun de mesure (projet Grand Genève Air modèle émissions - G<sup>2</sup>AME).

D'autre part, Hervé Villard, chef de projet «Territoire à énergie positive», Pôle métropolitain du Genevois français, et Pierre Kunz, chef de service au service de l'air, du bruit et des rayonnements ionisants (SABRA) du canton de Genève, ont répondu aux questions des commissaires suite à la revue du plan d'action et de ses fiches. Outre leurs interrogations sur la portée ou la pertinence de certaines mesures, les commissaires peinaient à saisir le fil rouge de l'ensemble du plan, ce qui leur semblait une condition essentielle pour envisager une action de communication.

### 4.3. Délimitation et déroulé du travail

La Commission de travail devait s'atteler à déterminer comment présenter les actions afin que la société civile les comprenne et y adhère. Or, établir un plan de communication relève d'une agence de communication, comme le Forum l'avait souligné lors de la saisine *Trajectoire climat*. Cependant, le texte de la saisine dit aussi : « Il n'est pas demandé au Forum de formuler un avis sur l'opportunité de chacune de ces actions mais d'apporter son regard et son expertise spécifiquement sur la manière dont la société civile peut contribuer à l'amélioration du plan d'actions. ». Ainsi, bien que le cœur de la saisine concerne une communication apte à favoriser l'adhésion et la réalisation des mesures du plan, la Commission a décidé de s'exprimer aussi sur leur contenu, voire leur pertinence, cas échéant. En effet, pour plusieurs actions, aborder le pourquoi semblait plus essentiel que le comment. Il s'agissait d'une manière pour la société civile de « contribuer à l'amélioration du plan d'actions ».

La Commission a décidé de traiter le sujet de la saisine dans une approche point par point, pour aboutir à une approche plus globale. Le travail a donc été abordé action par action, ce qui a permis de faire émerger les éléments pertinents. Ainsi, au fur et à mesure de la revue des fiches d'action, des observations de portée générale ont été dégagées. Elles sont présentées dans le Chapitre 5 ci-après.



## 5. Observations d'ensemble

### 5.1. Développer un récit

Sans connaître le contexte de leur adoption - et parfois même en le connaissant - certaines mesures de Pact'Air sont floues et il est difficile de les traiter concrètement (ex. qu'est-ce qu'un «urbanisme respectueux de la qualité de l'air» ?). Certaines de ces mesures peuvent sonner creux si elles ne sont pas lues en regard du Projet d'agglomération (PA) dont elles émanent. Le choix a été fait de ne pas répéter l'intégralité du contenu du PA dans Pact'Air, mais il faut néanmoins s'y pencher pour les comprendre. La plupart des mesures proposées sont relativement consensuelles. Beaucoup de ces mesures recouvrent des normes qui existent déjà : l'adoption des projets d'urbanismes est déjà conditionnée à de multiples analyses d'impact.

Auditionnés, des représentants du groupe technique ayant élaboré le plan ont expliqué que son processus d'élaboration a démarré il y a 3 ans. Les divers plans de mesures locaux ont constitué le point de départ pour aboutir à 33 mesures retenues, regroupées sous 14 titres. Des gens du métier ont réalisé un travail de tri (regrouper les mesures ou en écarter). Les actions ont été sélectionnées sur la base de 3 critères principaux :

- que toutes les sources pollution de l'air soient abordées et les contributeurs, engagés;
- que l'ensemble comprenne des mesures temporaires (pics de pollution) et pérennes; plus ou moins volontaristes ou coercitives;
- que les mesures soient réellement d'envergure transfrontalière.

Les représentants du groupe technique ont expliqué qu'une fiche comme celle relative à l'urbanisme est en fait une enveloppe volumineuse, qui pourrait se décliner en une multitude d'actions. Mais l'idée n'était pas de répéter tout ce qui est déjà mis en œuvre (ex. nature en ville). Le choix final n'est peut-être pas très original ou audacieux, du moins à cette échelle de l'agglomération, mais il est réaliste.

Ces éléments ont permis à la Commission de mieux comprendre la genèse du plan, ce qui ne corrige pas les défauts mentionnés plus haut. Le Forum estime que pour convaincre - gage de soutien et d'engagement -, il n'est pas possible de se contenter d'établir des listes d'actions. Il faut raconter une histoire, donner du sens, rendre compréhensible. A ce stade, les écarts d'échelle entre les mesures (échelle des problématiques - d'urbanisme à feux de confort - et échelle d'impact) est difficilement compréhensible, ce qui rend le plan d'ensemble insuffisamment lisible. Un important effort de vulgarisation sera nécessaire avant toute communication. Il faudrait expliquer notamment la genèse des mesures et leur sélection (pourquoi cette mesure et pas une autre), et agencer les mesures dans une suite logique, une gradation d'échelle, d'importance.

#### **Recommandation :**

- La communication sur ces points (genèse des mesures, choix de compromis, écarts d'échelle des problèmes et des impacts) semblant difficile, communiquer plutôt sur les avancées positives semble une première piste.

### 5.2. Renforcer la transparence et la crédibilité

Pour être acceptables et emporter l'adhésion, les mesures doivent être crédibles. Un sérieux particulier doit être mis dans l'énoncé de données chiffrées (ex. action 9, contradiction au sujet de la portée géographique de la mesure; action 7, divergences entre les chiffres mis en avant dans OPair et dans Pact'Air), surtout lorsque des documents ont vocation à être rendus publics. Si un aspect est volontairement laissé de côté, il ne faut pas se limiter à l'indiquer mais également en expliquer les motifs, de façon transparente, et renvoyer aux autres plans / documents qui le traitent (ex. action 7, trafic aérien). Les mesures par trop anecdotiques (ex. action 11), difficilement acceptables (ex. action



12.2) ou problématiques (ex. action 8) peuvent s'avérer contre-productives et avoir un effet négatif sur l'acceptabilité de l'ensemble du plan d'actions, voire sur la promotion de la construction du Grand Genève. Par conséquent, modéliser les impacts des mesures, établir leur rapport coût-efficacité paraît important. Des mesures à portée plus symbolique, d'intérêt plus didactique (dans un raisonnement sociologique, qualitatif) sont envisageables (ex. action 9), mais il convient bien de mettre l'accent sur les mesures systémiques. Finalement, il faut faire attention de ne pas mettre en avant (communication) des mesures qui ne pourront peut-être pas être réalisées (ex. budget voté pour le raccordement de Saint-Julien au réseau genevois de vélos en libre service qui n'a finalement jamais vu le jour).

En vue de sélectionner les mesures, les techniciens du Grand Genève ont procédé à une estimation d'impact et de coût, ce qui est reflété dans les fiches d'actions (cf. schéma *smart spider*, évaluation à 5 axes). Il s'agissait de permettre aux décideurs politiques de se prononcer. Ce point de départ demande à être étayé avec une vision sociétale plus large, notamment par la consultation actuelle auprès du Forum (ex. dimension de l'acceptabilité). La question se pose de la pertinence de conduire des études approfondies sur tous les points de l'évaluation initiale réalisée par les spécialistes du Grand Genève.

Sans rapport technique, concret, il paraît difficile aux commissaires de se prononcer sur l'opportunité des mesures, ni d'en être les ambassadeurs enthousiastes auprès de leurs secteurs respectifs. Par contre, il est positif qu'il soit prévu que le plan fasse l'objet d'une évaluation permanente d'efficacité (ex. nombre de voiture au passage du point frontière; mesure moins évidente pour l'action 1 - urbanisme) et d'impact environnemental.

Les techniciens du Grand Genève ont expliqué que l'objectif de la mesure 13 (outil G<sup>2</sup>AME d'évaluation de la qualité de l'air) est justement de réaliser une photographie chaque année pour mesurer l'impact des actions en relation avec leur coût. Pour autant que l'on puisse isoler les actions inefficaces, voire contre-productives, on pourrait imaginer de les adapter en fonction de l'évaluation. La procédure d'adoption de Pact'Air est inédite et non normée (pas d'obligation d'enquête publique, évaluation, version 2 à 5 ans contrairement à un plan protection atmosphère (PPA) français), elle laisse plutôt libre. Une marge de manœuvre quant au mode de faire existe donc – qui donne simultanément plus de responsabilité aux divers acteurs – et les recommandations du Forum en la matière seront les bienvenues.

#### **Recommandations :**

- Renforcer les données et arguments techniques;
- Modéliser les impacts des mesures, et leur rapport coût-efficacité;
- Prévoir un processus d'adaptation des mesures sur la base du suivi des mesures d'impact et de coût.

### **5.3. Vérifier le cadre légal**

Le plan soulève des questions d'ordre juridique. Certaines mesures semblent manquer de base légale. Par exemple, la mesure 8 relève du droit fédéral et a déjà fait l'objet de plusieurs interpellations au niveau du Conseil national. Pour les chantiers, les pouvoirs publics - du moins en Suisse - disposent d'un levier d'une force colossale par le biais des marchés publics, si les attendus sont fixés dès le départ (cahier des charges) et clairement affichés. Cela serait bien plus efficace qu'un plan de communication ou que des contrôles périodiques qui, selon la Commission, n'auraient aucun effet (voir plus bas).

Les techniciens auditionnés ont confirmé que des avis de droit s'avéreront nécessaires au niveau de la mise en œuvre, des études juridiques approfondies n'ayant pas été réalisées au préalable. Ils indiquent que le plan se veut plus incitatif que coercitif. La volonté n'était pas de modifier la législation, mais plutôt d' « harmoniser les pratiques vers le haut ». L'objectif est un échange de



bonnes pratiques pour s'aligner sur ce qu'il se fait de mieux chez les uns ou les autres. Ils estiment que le Forum pourrait apporter sa contribution quant à la forme de tels échanges.

**Recommandations :**

- Approfondir les études juridiques pour vérifier les questions relevant du cadre légal;
- Si le fond est une question de cadre légal, alors mieux vaudrait s'attaquer à la source du problème (ex. mesure visant à modifier le cadre légal, en concertation avec les associations concernées).

#### 5.4. Préciser la portée géographique

Le rôle du canton de Vaud est parfois difficile à identifier (entités de mise en œuvre non vaudoises) et n'est presque pas mentionné dans les fiches d'action. L'action relative à un usage encouragé des transports publics lors de pics de pollution (action 9) mentionne une portée géographique s'étendant à l'ensemble du bassin lémanique alors que Vaud est explicitement exclu de cette mesure.

Les spécialistes auditionnés ont indiqué que seules les mesures relatives aux pics de pollution excluent le canton de Vaud, qui a refusé qu'elles soient étendues à son territoire. Le district de Nyon est très proche, mais le canton est réticent à étendre des mesures pensées pour la frontière franco-genevoise à tout son territoire. Par exemple, les messages de limitation de vitesse sur l'autoroute prévus pour être mis en œuvre simultanément en France et Genève, ne le seront pas sur le canton de Vaud qui applique quant à lui les normes suisses (plus élevées).

**Recommandation :**

- Pour être transparent et crédible, il faudrait être précis et clair sur ce qui s'applique ou pas à la partie vaudoise de l'agglomération, et éviter notamment les écueils notés à l'action 9 (mention du bassin lémanique dans son ensemble alors que Vaud est explicitement exclu de la mesure).

#### 5.5. Informer sur la problématique de santé publique

La saisine *Trajectoire climat* traitait d'un sujet lointain pour le grand public. Comparativement, la problématique de la qualité de l'air est plus concrète, plus facile à appréhender, et les mesures peuvent avoir des effets locaux plus immédiats. Il ne s'agit pas de diminuer la température de 3 °C « au niveau mondial », mais de soulager nos enfants qui ont des bronchites qui respirent mal. Elle est également plus facile à expliquer. Dans la vallée de l'Arve, les alertes pollution de l'hiver 2017-2018 ont déclenché de vives réactions dans la population. Par contre, la problématique est moins palpable sur l'ensemble du Grand Genève qui connaît globalement moins de pics de pollution. Néanmoins, les données scientifiques existent et établissent clairement le lien avec des problèmes graves de santé publique.

**Recommandation :**

- La communication devrait être plutôt axée sur les raisons pour lesquelles la qualité de l'air est importante pour tous, et plus particulièrement sous l'angle de la santé.

#### 5.6. Sélection des publics et des canaux de diffusion

Pour une communication efficace (informations, guides de bonnes pratiques, etc.), il faut pouvoir atteindre les publics cibles les plus pertinents, au-delà des cercles de gens déjà convaincus ou déjà



bien informés. A cette fin, il faut porter une attention particulière au choix des canaux de diffusion. La définition des messages adaptés aux publics cibles doit primer sur la sélection d'un support de diffusion (papier, affiches ou application). Il faut s'adresser à tous les publics, mais de manière spécifique en fonction des actions et/ou des sujets : décideurs, professionnels, associations, grand public, enfants... Il faut également toucher des personnes qui ont un pouvoir de décision et pourront à leur tour atteindre d'autres personnes. Il est aussi important d'entendre les personnes peu convaincues afin de connaître leurs arguments et d'adapter les messages pour y répondre.

Le public des professionnels ne doit pas être oublié dans le plan (urbanistes, ingénieurs, médecins). Notamment, pour aborder le problème sous l'angle de la santé, il serait nécessaire de s'appuyer sur le réseau des médecins pour communiquer. Une approche pourrait être de mobiliser les faitières de branche (ex. action 4 : CCIG pour relayer le guide de bonnes pratiques auprès de leurs membres) et les professionnels liés au domaine concerné (ex. action 5 : chauffagistes, ramoneurs, vendeurs de bois,...). Les structures membres du Forum pourraient être mises à profit dans ce sens.

#### **Recommandations :**

- Intégrer le public des professionnels, et s'appuyer sur eux pour une communication thématique (santé publique) ou sensibilisation sectorielle (diffusion de bonnes pratiques).

### **5.7. Implication dans l'élaboration des mesures**

Pour accroître les chances que les mesures soient considérées comme appropriées et qu'elles emportent l'adhésion, il faut éviter de les cantonner à un rôle de récipiendaire ou de relais. Il convient donc de faire entrer les acteurs concernés dans le processus d'élaboration des mesures et des moyens de leur mise en œuvre.

Les techniciens de l'équipe Pact'Air ont expliqué à la Commission qu'une première mouture de fiches actions a déjà été élaborée et a fait l'objet de discussions spécifiques en comités techniques. Ils considèrent que cette première version des fiches pourraient être faire l'objet d'une consultation en vue de l'élaboration de la version v2. A cette fin, le Forum pourrait proposer le nom d'instances à consulter pour chaque mesure, au sein et/ou hors du Forum, tout en respectant un équilibre (types de secteurs, de problématiques).

#### **Recommandations :**

- Associer les milieux concernés à l'élaboration d'une version finale des fiches d'action.

### **5.8. Coordination des actions et de la communication**

Des mécanismes de coordination devraient être instaurés entre les mesures des divers plans existants (Pact'Air, OPair; plan climat cantonal; agenda 21 Ville de Genève, etc.), au-delà de leurs différences quant à leur portée thématique ou géographique – le plan Pact'Air offrant pour sa part la plus-value d'une dimension transfrontalière. Il serait aussi utile de se coordonner avec la partie communication du plan de protection de l'atmosphère de la Vallée de l'Arve en cours d'élaboration.

Il est bien sûr nécessaire d'éviter les contradictions, mais également ne pas dupliquer les efforts au risque d'un gaspillage de temps, d'énergie et de ressources - voire de crédibilité. Il en va de même pour la communication relative à ces divers plans, ainsi que pour les actions de sensibilisation devant accompagner leur mise en œuvre. Il faut aussi éviter de « réinventer la roue », de multiplier les versions d'outils de même nature, et plutôt optimiser leur usage et en développer l'interface.

**Recommandation :**

- Identifier tous les acteurs institutionnels voire associatifs ou professionnels luttant pour la qualité de l'air et leur proposer au minimum de coordonner la communication, voire des documents communs.

## 6. Revue des fiches d'action & recommandations ponctuelles

La Commission a procédé à une revue des fiches provisoire d'action. Elle les a examinées une par une, sans hiérarchie, et notamment sans prendre en compte l'éclairage particulier mis sur certaines d'entre elles, labellisées « mesures phares » dans la brochure Pact'Air. Cette revue a conduit à émettre certaines suggestions ou recommandations, qui pourront notamment servir dans le cadre de la finalisation des fiches d'action. Elles sont présentées ci-après.

### Action 1 - Concevoir un urbanisme respectueux de la qualité de l'air

La limite d'un plan Pact'Air proposé à part du Projet d'agglomération est particulièrement visible sur cette mesure. Le concept d'un urbanisme respectueux de la qualité de l'air repose essentiellement sur l'équation du lieu de résidence et du lieu de travail ainsi que sur le mode de déplacement entre les deux. L'évolution du télétravail pourrait changer considérablement la situation, mais tant que la logique prédominante sera celle de se déplacer pour aller au travail, le modèle de la ville dense restera le plus favorable d'un point de vue urbanistique. En effet, il provoque statistiquement moins de déplacement, même si la qualité de l'air n'en dépend pas uniquement. Parallèlement, une politique de l'offre en transports publics a prouvé son efficacité. Face à ce sujet complexe, l'outil majeur pour concevoir une urbanisation respectueuse de la qualité de l'air, c'est le Projet d'agglomération, en ce qu'il vise justement à organiser la multipolarité de l'agglomération. Par ailleurs, le choix de limiter une mesure aussi large à un objectif de protection de la population exposée et non également à une réduction des émissions n'est pas forcément compréhensible.

Un commissaire met l'accent sur les économies substantielles qu'un report sur le rail pourrait générer en tonnages de transport de matériaux par camion. Tous les jours 700 camions BTP (terre) passent par Bardonnex (de Suisse en direction d'Annecy-Chambery-Grenoble). Le transport de matériaux constitue une part importante du trafic poids lourds du canton de Genève. Il se concentre sur certains axes, identifiés (comme l'aéroport ou Bernex, point de passage quasi obligatoire vers les décharges, gravières, carrières), ce qui devrait permettre de se focaliser sur certains secteurs. Des infrastructures ferroviaires existent dans et autour de Genève qui pourraient être améliorés ou mieux utilisés (embranchements sous-exploités à Meyrin; plateforme de Viry qui accueille un fort tonnage-marchandises; la ligne ferroviaire du Piémont dans le Pays de Gex que 10 millions d'Euros mettraient de réhabiliter pour le transport marchandises). Il faut néanmoins reconnaître d'importantes réticences à investir dans le rail côté français, un pays bien moins acquis au ferroviaire que la Suisse.

Les études d'impact imposées, en Suisse, pour les projets d'urbanisation, ainsi que le préavis air du SABRA paraissent un très bon outil et certains commissaires français souhaitent l'extension de telles procédures à la France.

Les techniciens de Pact'Air auditionnés indiquent que les cartes stratégiques évoquées dans cette mesure doivent permettre de synthétiser la complexité de l'analyse de la qualité de l'air (oxyde d'azote, poussières en suspension de 10 ou 2.5 microns, ozone). L'idée est d'utiliser des indicateurs intégrateurs (zone très exposée, peu exposée, à éviter) reflétant l'analyse croisée. L'objectif est d'en faire un outil pour les planificateurs (ne pas implanter une école ici; ou ne pas ouvrir la façade de tel côté). Côté suisse, cette pratique est peu développée (préoccupation pour le bruit, peu pour l'air; exemple positif à Bâle ou Zurich).



### **Recommandations :**

- L'intégration des professionnels (urbanistes et architectes) dans les publics cibles de la mesure semble nécessaire pour obtenir des résultats.
- L'information de la population devrait être considérée comme une obligation ; bien évidemment cela doit être fait de façon pédagogique.

## **Action 2. Fluidifier les déplacements des modes de transport vertueux**

Les commissaires adhèrent au diagnostic sous-tendant la mesure : les comptages des passages aux frontières mettent en évidence un taux de quasi une seule personne par véhicule. Ils estiment la mesure intéressante, mais ils questionnent son impact (noté «une étoile» dans la fiche de la mesure). Ils considèrent qu'une approche plus globalisée serait bénéfique.

D'une part, il apparaît essentiel aux commissaires de soigneusement coordonner la mesure avec les politiques de transport en commun (par exemple à Meyrin, où les frontaliers abandonnent leur voiture de manière « sauvage » pour prendre le tram) et de P+R (grandes surfaces requises). D'autre part, la mesure devrait prendre en compte un périmètre plus large que la douane. La question du lieu de transbordement (passage de plusieurs voitures à une) représente un enjeu crucial. Il faudrait pousser les gens à s'organiser en amont (au niveau du village, avec les voisins, des collègues) et implanter des P+R également en retrait des douanes. Des mesures incitatives pourraient être envisagées, comme des rabais sur les péages vers/dans l'agglomération en cas de covoiturage (expérience positive à Exceta Aix-en-Provence / Nice).

Pour optimiser l'intérêt de cette mesure, il ne faut pas se contenter de sa dimension symbolique. Il faut s'assurer qu'elle ait un impact réel. Il est nécessaire de modéliser cet impact, en prenant en compte les risques de report de trafic sur d'autres axes, où la congestion et la pollution se verraient augmenter. Seule la démonstration de la diminution du temps de trajet permettra de convaincre les gens.

Une dimension intéressante de la mesure est son effet incitatif potentiel sur un recours plus large au covoiturage. Pour cela, il faut provoquer l'adhésion de la population. Le Forum demande que des mesures d'accompagnement soient prises pour les usages concernés, avec la création de points d'information (par ex. dans les supermarchés). Ils suggèrent également la mise en avant d'exemples d'autres régions/pays (adaptation rapide au système Blablacar lors de grèves en France).

L'effet incitatif pourrait provenir d'une sensibilisation autour de l'expérience à Bardonnex (média), en ne la considérant que comme «un début». Il serait intéressant de profiter de celle-ci pour informer les personnes intéressées et mettre en place des aides à leur attention : suggérer aux entreprises la création d'incitations pour encourager les employés à «covoiturer»; mettre en avant la souplesse de ce mode de déplacement (typologies de l'étude Interreg covoiturage Léman; alternance covoiturage, transport individuel, collectif, ....); créer une interface entre les plateformes (sites web et/ou applications mobiles) de covoiturations (pour trouver les autres personnes avec qui covoiturer, sans multiplier les plateformes existantes); utiliser des applications pour optimiser les trajets tous modes de transports confondus (ex. expériences positives à Berlin ou Helsinki).

Pour encourager plus largement l'usage des transports publics (TP), une approche pourrait être de proposer un abattement de l'impôt sur les véhicules en cas d'achat d'un abonnement TP. Alternativement, un abonnement d'un ou plusieurs mois de TP pourrait être offert lors du paiement de l'impôt sur les véhicules. Le coût financier pourrait être absorbé par une légère hausse de celui-ci.

L'agglomération d'Helsinki a créé il y a un an et demi une application pour optimiser les trajets, en combinant tous les modes de transport. Son succès a dépassé les attentes de ses promoteurs.



L'application CFF / TPG est un point de départ, mais insuffisant. Une idée similaire serait intéressante dans le Grand Genève. Une application des CFF, expérimentale mais fonctionnelle, existe.

#### **Recommandations :**

- Concevoir ce type de mesures dans un écosystème plus large (voir suggestions ci-dessus), sinon il n'aura des effets qu'à la marge.
- Considérer tous les types de covoiturage possible et identifier ceux qui, dans le Grand Genève, sont le plus à même d'être élargis à un plus grand nombre d'utilisateurs.
- Intégrer le covoiturage dans une vision d'intermodalité permettant d'associer le covoiturage à d'autres modes de transport

### **Action 3 - Promouvoir les plans de mobilité d'entreprise et l'écoconduite auprès des entreprises et des collectivités publiques**

Le nombre et la localisation des places de stationnement sont des critères déterminant pour le choix d'un mode de transport. La disponibilité d'une place de stationnement incite à utiliser la voiture (90%), sauf dans l'hypercentre, où les bouchons ont un effet décourageant (40-50%).

Les bénéfices des plans de mobilité d'entreprise sont avérés : il en existe déjà, de très efficaces. Les exemples de l'aéroport de Genève, du WEF (bus navettes réguliers depuis Cornavin) peuvent être cités, ainsi qu'un projet de covoiturage lancé par une manufacture horlogère de la zone industrielle de Plan-les-Ouates (ZIPLO) : association propriétaire des véhicules, chauffeurs interchangeable, établissement de lignes et d'horaires de covoiturage. Néanmoins, ces plans de mobilité sont essentiellement le fait de grandes entreprises. Les entreprises de 10-15 employés n'ont pas la masse critique nécessaire, à moins d'être localisées dans une zone où se concentrent des activités (zone industrielle).

Les mesures incitatives des entreprises envers leurs employés (ex. participation aux abonnements de bateau à Lausanne, à l'abonnement demi-tarif CFF) relèvent également des bonnes pratiques à mettre en avant. Elles ne nécessitent pas de plans de mobilité, sont à la portée d'entreprises de toutes tailles et ne requièrent pas d'échange entre entreprises.

Côté français, l'expérience a montré que les entreprises peuvent être difficiles à mobiliser (ex. enquête CETDEC dans la Vallée d'Arve). Alors que la mise à disposition du minibus pour les employés (covoiturage) était courante dans la Vallée de l'Arve par le passé, les entreprises n'y manifestent plus d'intérêt.

L'enjeu apparaît donc surtout de trouver l'angle pour motiver les entreprises à agir. Les commissaires s'accordent à dire qu'il s'agit de déterminer ce que les entreprises / les salariés ont à y gagner, pour les convaincre qu'ils ont un intérêt au changement. Côté entreprise, cela peut relever de la tension sur la disponibilité du sol, du gain de place pour les activités, du manque d'espace pour créer de nouvelles places de parking alors que l'entreprise recrute, etc. Pour les employés, cela peut concerner les économies de dépenses pour les trajets, le parking, etc. Un autre enjeu est aussi l'information, particulièrement pour les PME, qui n'ont pas les moyens des grandes entreprises (temps, ressources) à cette fin. Sans imposer d'obligation, la recommandation serait ici d'être plus proactif et incitatif envers ces entreprises : aller à leur rencontre, entendre leur point de vue, leurs attentes. Et leur fournir des brochures sur ce qui existe déjà.

Concernant l'écoconduite, un commissaire note que l'offre de formation en la matière est abondante en France. Un autre estime que les entreprises de transport, pour lesquelles le budget carburant représente un important enjeu économique, s'assurent déjà de la bonne formation de leurs employés à l'écoconduite. Le focus devrait donc plutôt être du côté des entreprises qui ont une grande flotte de véhicules (ex. SIG) et les PME.



Les commissaires regrettent que l'intitulé de la mesure ne reprenne pas les notions de *coworking* et télétravail. Permettant d'agir en amont, elles leur paraissent en effet primordiales.

**Recommandations :**

- Soutenir ou inciter les entreprises, notamment les PME, à prendre des mesures incitatives envers leurs employés (ex. participation aux abonnements de bateau à Lausanne, à l'abonnement demi-tarif CFF).
- Inciter au télétravail ou utilisation de tiers-lieux (espaces de *coworking* « neutres » à proximité du domicile).

#### **Action 4 - Renouveler les flottes de véhicules par des véhicules peu émissifs**

L'idée paraît intéressante mais la fiche manque de précision. La raison du choix de l'hydrogène pose notamment question (action 4.2). Les spécialistes auditionnés indiquent que ce choix est essentiellement lié à la stratégie adoptée par la région Auvergne-Rhône-Alpes qui a décidé de développer cette filière de véhicules peu polluants dans le cadre du projet *Zero Emission Valley*. Elle projette d'implanter des stations de recharge en hydrogène un peu partout dans la région et a souhaité l'installation d'une d'entre elles dans le périmètre du Grand Genève. Elle entend mettre à disposition les stations, mais invite les collectivités (commune, intercommunalité, éventuellement canton) à acheter 50 véhicules en tout. Aucun investissement important n'est prévu pour le Pôle métropolitain.

**Recommandation :**

- Développer une fiche plus précise, ainsi qu'un argumentaire pour la mise en avant de l'hydrogène s'il se justifie.

#### **Action 5 et 11 - Réduire les émissions de particules liées aux appareils de chauffage au bois non performants et aux feux de confort**

Comme l'ont indiqué les spécialistes auditionnés, la problématique est plus prégnante côté français : maisons individuelles plus nombreuses, pas de réseaux de chaleur, et grand attrait pour le chauffage au bois qui est une ressource locale (réalité mise en évidence par G<sup>2</sup>AME). La définition d'un feu de confort est également délicate.

Le Forum exprime des doutes quant à la faisabilité du contrôle (actions 5.1; 5.2; 5.5) - ce que confirment les spécialistes auditionnés : le contrôle pose de grandes difficultés, du fait de l'impossibilité de rentrer chez les gens. Il faudrait adapter la réglementation, ce qui sera particulièrement difficile en France en raison de la centralisation où il faudra identifier un député ou un sénateur de la région pour en faire un sujet national.

**Recommandations :**

- Cibler la communication de sensibilisation sur la France, sur les zones concernées (résidentielles), en regroupant les deux thèmes (chauffage à bois et feux de confort).
- Communication et incitations via les réseaux de professionnels (chauffagistes, ramoneurs...).
- Intégrer ce sujet à la communication de sensibilisation générale, communiquer de manière engageante (positive).
- Comme pour les autres remarques sur les problèmes de manque de cadre légal, soit abandonner les actions de contrôle, soit s'engager véritablement dans une réforme légale ou réglementaire.



## Action 6 - Réduire l'impact des chantiers

Des mesures sont déjà prises sur les chantiers côté Suisse, ainsi qu'un suivi environnemental et la diffusion d'informations sur la limitation des nuisances. La tendance est déjà à l'harmonisation, avec des procédures qui se rapprochent de plus en plus entre la Suisse et la France, cette dernière comblant son retard. Les mesures de la fiche 6 sont donc déjà en route, et beaucoup a déjà été réalisé (ex. chantier de tram, Zimeysa). Il existe une prise de conscience de la valeur ajoutée des nouveaux standards, et d'une action en accord avec les maîtres d'ouvrage.

Le chantier du tram 12 vers Annemasse s'inspire déjà de la directive suisse Air chantier, et c'est tant mieux. Il ne s'agit pas, côté suisse, d'aller encore plus loin. La rédaction de la fiche donne le sentiment que la Charte d'Annemasse représente une plus-value par rapport à ce qui est déjà mis en place en Suisse et qu'elle devrait être reprise en Suisse. Les techniciens auditionnés confirment que ce n'est pas le cas et que la mesure répond à une volonté de mettre en valeur ce qui existe (comme par ex. la Charte d'Annemasse) pour inciter à améliorer les pratiques, grâce à une concertation au niveau des branches sectorielles (suisse et françaises). Le Forum considère qu'il serait utile aux professionnels de disposer de lieux et de temps d'échange au sujet des bonnes pratiques.

Le Forum doute de la pertinence et la faisabilité des vérifications sur les chantiers (action 6.2) : les interlocuteurs en capacité d'agir sur ces questions ne se trouveront probablement pas sur place et l'arrivée impromptue de contrôleurs - même avec des intentions pédagogiques - risque d'être plutôt mal perçue. Par contre, pour les chantiers, les pouvoirs publics - du moins en Suisse - disposent d'un levier d'une force colossale par le biais des marchés publics et de l'introduction d'exigences claires dans les cahiers des charges soumis.

### **Recommandations :**

- Utiliser les marchés publics, car si les attendus sont fixés (cahier des charges) et clairement affichés, cela serait bien plus efficace qu'un plan de communication ou que des contrôles.
- Favoriser des lieux et des temps d'échanges entre professionnels au sujet des bonnes pratiques.

## Action 7 - Limiter les polluants en zone aéroportuaire

Une part importante dans la pollution de l'air provient du trafic aérien. Par conséquent, question de crédibilité, il faudrait être transparent au sujet des motifs de l'exclusion de ce sujet du plan Pact'Air. Il faut également être attentif à la précision des données chiffrées fournies (cf. divergences de chiffres entre les fiches correspondantes dans OPair et Pact'Air).

Les spécialistes auditionnés ont indiqués que la fiche ne concerne pas le trafic aérien, mais les véhicules sur le tarmac. Cette distinction semble difficile à rendre compréhensible. Le commissaire représentant l'aéroport indique que le projet biokérosène est en cours d'élaboration, mais qu'il n'est pas encore validé. Le projet relève de discussions en cours avec la Confédération (problème de compétence). Par ailleurs, l'usage d'agrocaburant est une solution contestée par plusieurs commissaires, pour des motifs techniques mais également éthiques (concurrence avec la culture alimentaire) et environnementaux (un litre d'agrocaburant nécessite souvent plus d'un litre de pétrole pour être produit).

La Commission s'est demandé si l'installation de plus de points de mesures dans et autour de la zone aéroportuaire pourrait être une réponse au besoin d'une plus grande transparence. Ce à quoi, le commissaire représentant l'aéroport a répondu que le sujet est traité par la Commission consultative de lutte contre les nuisances liées au trafic aérien, une commission légale qui inclut les autorités françaises. Les stations de mesures de l'aéroport sont constamment réaffectées, en s'appuyant en particulier sur l'expertise des spécialistes de Genève Aéroport et sur celle du président de cette sous-



commission, le professeur en acoustique Robert Beffa (HEAD). Par ailleurs, ces questions sont discutées au sein du Comité de concertation franco-suisse institué il y a plus d'une année.

#### **Recommandations :**

- Par souci de crédibilité de la mesure, il faudrait renvoyer aux autres plans / documents qui traitent de la problématique de l'aéroport dans un sens plus large, afin d'explicitier le caractère très restrictif de l'action 7.
- Le public cible devrait peut-être être limité aux autorités concernées.
- La question de l'accès en TP à l'aéroport est un axe qu'il s'agirait de renforcer (le projet d'agglomération évoquait sa transformation en pôle TP).

### **Action 8 - Instaurer une circulation différenciée (macaron Crit'Air)**

L'occurrence des pics de pollution, déjà rares à l'échelle de l'ensemble du Grand Genève, diminue (nombre de jours/an). Le problème, ce ne sont pas les pics de pollution mais le niveau élevé quotidien de pollution. Le Forum note que les systèmes d'alerte pollution en place en France (ex. Vallée de l'Arve) impliquent la prise de mesures ponctuelles (ex. confinement chez) qui n'agissent aucunement sur la source du problème. Une action à la source et entreprise en amont est donc bien plus appropriée, qui plus lorsque l'on sait que les mesures mises en place lors des pics n'ont pas fait leurs preuves et que le facteur clé dans ces situations demeure la météo.

En Suisse, des dispositions intercantionales ont été adoptées pour la gestion des situations de pics de pollution. Les seuils sont uniformes entre cantons, bien que ceux-ci puissent choisir leur propre niveau d'informations à diffuser (ex. plus complètes à Genève). Pour ce qui est de la limitation de la circulation, Genève prévoit déjà la circulation alternée lors de pics (sélection sur une base neutre), bien que la mesure n'ait apparemment jamais eu l'occasion d'être appliquée. Quant au système de macaron que connaissent plusieurs grandes villes françaises, il est passablement décrié. Transposé à Genève tel qu'il est appliqué à Paris par exemple (les macarons les plus «bas» sont interdits de circulation en tout temps), ce mécanisme ciblerait les véhicules diesels et les plus anciens. Des véhicules essentiellement frontaliers. Par conséquent, la mesure risque d'être perçue comme anti-frontaliers et antisociale, et contraire à la perspective de construction de l'agglomération.

Autre objection, la mise en place d'un tel système en Suisse nécessiterait une base légale. Or, des interpellations, motions et questions faites dans ce sens (création de zone environnementales) au niveau fédéral ont déjà été balayées à plusieurs reprises<sup>1</sup>. Il ne s'est même trouvé aucun canton pour soutenir cette approche lors de la consultation nationale.

Au final, la Commission s'est avérée unanimement dubitative quant à cette action basée sur la bonne volonté des conducteurs.

#### **Recommandation :**

- Le Forum estime plus approprié de maintenir ou de mettre en place un système de barrage filtrant basé sur un cadre légal, préférablement en fonction de l'immatriculation.

### **Action 9 - Inciter à se déplacer en transports publics en cas de pics de pollution**

Les commissaires se sont dits favorables à une telle mesure. Incitative, elle a également un effet didactique positif. Elle permet à des personnes qui y sont peu habituées de tester les TP et de se rendre compte que se déplacer en TP est une option. Néanmoins, si la mobilité courante est

<sup>1</sup> Motion 17.3569, avis CF 16.8.2017; Interpellation 18.3271 du 15.03.2018, avec avis CF 16.5.2018; Question 18.5166 du 7.03.2018.



individuelle, recourir aux TP nécessite une certaine réorganisation des routines. Ainsi, pour apprécier l'intérêt des TP – au-delà du désagrément de ne pas pouvoir faire «comme d'habitude» –, la période d'incitation devrait dépasser les quelques jours.

A noter que les informations sur la gratuité ou réduction du tarif en cas de pic de pollution, constitue une bonne façon de faire d'une pierre deux coups : informer sur les pics de pollution et sensibiliser à la pollution elle-même.

#### **Recommandation :**

- Constatant que les porteurs de demi-tarif ne bénéficient d'aucun tarif réduit supplémentaire, la Commission recommande d'examiner la possibilité de rendre les TP gratuits, au moins aux porteurs de demi-tarifs, lors des cas (finalement rares) de pics de pollution.

### **Action 10 - Harmoniser la gestion des pics de pollution**

Bien que non opposés à cette mesure, les commissaires ont peiné à en comprendre l'intérêt réel. Les spécialistes auditionnés ont expliqué qu'il ne s'agit pas d'uniformiser, ce qui est impossible, mais d'essayer d'harmoniser (déclencher et informer sur les mêmes bases). Dans l'ordre, il faudra d'abord définir ce qu'est un pic de pollution (quels taux, à quel moment de la journée, etc.) puis le gérer de manière harmonieuse (mise en place de macaron / vignette-critère). La question de la communication lors d'un pic de pollution est cruciale. En France, le cadre est très formel, administratif, ce qui n'est pas forcément le meilleur moyen de sensibiliser.

Les techniciens auditionnés reconnaissent que la mise en œuvre de l'action 9 sera difficile (adaptation des tarifs lors de pics de pollution) : en France, la mobilité non urbaine relève de la compétence de la Région, qui sera certainement attentive à un potentiel effet de contagion à tout son territoire (Valence, Clermont-Ferrand...), et au risque financier que la mesure représenterait à cette échelle. La mesure nécessitera donc un accord politique plus large.

### **Action 12 - Harmoniser les pratiques agricoles**

Face à l'interrogation des commissaires qui pensaient que le brûlage était déjà interdit, les techniciens auditionnés ont expliqué que l'interdiction existe bien mais qu'elle n'est pas respectée.

Quant à l'action 12.2 visant la réduction de l'utilisation des machines agricoles en cas de pic de pollution, elle est parue inenvisageable aux commissaires. Comment adhérer à l'idée de stopper le tracteur d'un paysan devant s'occuper de ses champs ou de sa récolte en fonction des aléas météorologiques, alors qu'une masse d'autres véhicules continueraient de circuler ? Les spécialistes leur ont répondu que cette mesure n'est pas essentielle mais qu'elle correspond à l'idée que tous les secteurs contribuent à l'action en faveur de la qualité de l'air.

#### **Recommandation :**

- Outre qu'elle semble difficilement défendable, la mesure 12.2 semble avoir très peu d'impact. La Commission suggère de la supprimer ou de la remplacer par une mesure ayant un impact plus élevé et une meilleure acceptabilité.



### Action 13 - Doter de manière pérenne le Grand Genève d'un outil commun d'évaluation et de suivi de la qualité de l'air (G<sup>2</sup>AME)

Les commissaires ont vu d'un œil très favorable l'harmonisation des outils. Il s'agit là d'une des grandes forces du plan à leur sens.

Les techniciens interrogés ont précisé qu'il existe 4 stations fixes de mesure, plus (bientôt) un point de mesure mobile pour répondre aux demandes des communes. En France il y en a 3, qui mesurent les mêmes éléments qu'en Suisse. En outre, un mini-réseau de capteurs couvre l'ensemble du territoire genevois, dont 16 sont implantés sur le tarmac et autour de l'aéroport. Ces mini-capteurs passifs mesurent le NO<sup>2</sup>. Un travail de modélisation est en cours (apport de Pact'Air en matière de mesures), basé sur l'exemple de Lyon, avec des cartes et des mesures étalonnées très détaillées (mesure au niveau du quartier voire de la rue). En France, il y a de moins en moins de stations de mesures (100'000 Euros d'investissement et 100'000 de frais de fonctionnement annuel) au profit de systèmes de modélisation, moins coûteux.

Les commissaires se sont inquiétés du risque d'absence de financement que laisse sous-entendre la formule « conditions durables de financement » utilisée dans la présentation de la mesure. Les spécialistes auditionnés ont précisé que l'outil G<sup>2</sup>AME - et le savoir-faire correspondant - est une prestation fournie par ATMO pour le Grand Genève. ATMO fonctionne grâce aux cotisations de ses adhérents. Lyon agglomération verse par exemple 500.000 euros par an en cotisation, plus 500.000 pour des prestations renforcées (par ex. pour l'établissement de cartes stratégiques). Le Grand Genève n'y contribue pas pour l'instant et l'objectif est que la partie française de l'agglomération adhère à ATMO pour un montant de plusieurs dizaines de milliers d'euros par an (intégré au budget).

#### **Recommandation :**

- Le Forum soutient fortement le financement durable de ces outils.

### Action 14 - Mettre en place des actions de communication et de sensibilisation

A propos du développement d'une application pour téléphone portable pour permettre au public de suivre la qualité de l'air au quotidien (action 14.2), les commissaires ont noté qu'il en existe (ex. Région Auvergne-Rhône-Alpes; pourtour de Genève, etc.). A leur sens, il faudrait plutôt penser à développer un site Internet, consultable facilement par portable ou tablette et surtout, une interface afin de mettre en lien les applications existantes.

L'organisation de forums de discussion autour de la santé publique, pourquoi pas itinérantes, pourraient être envisagée, incluant des professionnels et les citoyens, ainsi que des campagnes de sensibilisation, spots TV, affichage en ville... L'exemple de la démarche citoyenne lancée en France autour du photovoltaïque est intéressant, avec la mise en place de panneaux publics indiquant la quantité d'énergie produite.

Des outils de sensibilisation seraient aussi utiles (ex. quantifier combien de particules fines représente un vol vers Barcelone; quantifier un trajet en émission de CO<sub>2</sub>, avec les alternatives vélo, tram, voiture,...). Des outils d'aide à la hiérarchisation des choix seraient également pertinents, comme de s'assurer que les applications de type Google Maps ne proposent pas par défaut des trajets en voiture.

Au sujet des cartes stratégiques dont le développement est prévu (Action 1), les techniciens ont expliqué qu'elles ne pourraient pas être utilisées sous leur forme actuelle à des fins d'information et de sensibilisation de la population. Très techniques et pointues, elles devraient être préalablement « traduites » de façon adaptée au public visé.

#### **Recommandations :**



- Le Forum recommande d'investir des moyens conséquents sur cette mesure, qui est l'axe de sensibilisation du grand public.
- Il recommande aussi de ne pas dépenser des sommes importantes sur des applications mobiles qui seront sans doute peu utilisées mais plutôt de développer des liens entre elles et de favoriser des sites Internet faciles à utiliser depuis un mobile sans installation préalable afin d'être accessible de manière plus large.

## 7. Recommandations de portée générale

Au-delà des suggestions et recommandations ponctuelles présentées dans le Chapitre 6 ci-dessus, en lien avec des mesures spécifiques, le Forum formule ici des recommandations de portée générale.

Le Forum estime qu'une communication sur le plan Pact'Air comme un ensemble n'aurait pas de sens. En effet, il serait trop difficile d'expliquer les raisons du *patchwork* des mesures et des déséquilibres entre elles. Une **communication segmentée** paraît donc la plus appropriée. Les **milieux professionnels** constitueraient de bons vecteurs, pour autant qu'ils soient **associés** à la finalisation des fiches d'action.

Il faudra procéder à une **sélection** soignée des **publics cibles**. La communication tout ménage dirigée vers le grand public ne paraît pas pertinente, ou alors, de façon ponctuelle, pour mettre en avant ce que fait le Grand Genève, en particulier à l'occasion d'un suivi particulier, sérieux ou, surtout, lors de **résultats positifs**, avec un accent mis sur la **santé**, qui est un bon créneau pour toucher la population.

On peut imaginer aussi pour donner du sens aux actions de présenter une carte ou des chiffres mesurables de l'état initial, l'explication de la mesure concernée, et les **effets attendus** de ces mesures sur l'état initial.

Il semble aussi intéressant d'intégrer à la communication:

- ce que fait déjà le Grand Genève (dont le Projet de territoire avec les transports publics),
- ce que font déjà les différents milieux producteurs de nuisances (ex. chantiers ou aéroport),
- ce qui reste à faire et est prévu,
- les mesures renforcées qui vont permettre de suivre l'évolution (y compris des sites Internet avec les diverses données disponibles),
- et ce que les citoyens peuvent aussi faire de leur côté.

D'autre part, il paraît important de **mutualiser les efforts** de communication avec les autres institutions impliquées dans la thématique de la qualité de l'air.

### 7.1. Opter pour une communication segmentée dirigée vers les professionnels

Pour la mise en œuvre des mesures du plan Pact'Air, une communication segmentée vers les **professionnels** (faïtières, associations) paraît la plus pertinente. Sur certaines questions, il est impossible de communiquer avec le grand public (par exemple modélisation trop compliquée de l'impact des chantiers sur la qualité de l'air, même les experts s'y perdent et en débattent). Il faut éviter de communiquer pour communiquer mais plutôt obtenir **une implication des publics cibles sur des changements concrets**. La communication ne doit pas être générale, à la recherche d'une visibilité politique ou institutionnelle. Il est donc nécessaire d'impliquer les professionnels et associations des secteurs concernés avec des messages **réalistes** et prenant en compte leur **niveau de connaissance** actuel sur les sujets concernés. Opérer une sélection soignée des publics cibles et des milieux techniques est également crucial.



La priorité devrait être donnée aux mesures relatives à la circulation (comme le projet d'agglomération le montre, la circulation est le problème central) : report sur le transport public, évolution de l'outil voiture). Egalement, une réflexion pourrait être menée sur le trafic aéroportuaire (par ex. le nombre de vols courte distance qui concurrencent le train), ceci sans tabous et de manière rationnelle et réaliste.

La communication doit reposer sur des arguments solides. Les représentants de l'économie rappellent que pour «vendre» les mesures à leurs réseaux, il faut **des arguments techniques ou juridiques crédibles**. Si c'est le cas, se faire les relais des bonnes pratiques leur est tout à fait envisageable. Il faut éviter de communiquer avant d'avoir vérifié qu'aucun problème juridique ou technique ne se pose, point qui fait encore défaut sur plusieurs actions. De plus, les milieux professionnels vont inévitablement demander à quoi cela sert et combien cela coûte, or à ce stade, la documentation des mesures n'est pas assez élaborée. Pour s'attaquer vraiment aux problèmes, il faut un rapport avec des données scientifiques ou au minimum quantifiables, et d'autre part, un cadre légal clair.

Il semble donc efficace et constructif d'utiliser les **canaux des professionnels et des associatifs ainsi que les associations faitières**, pour faire circuler des informations et des **recommandations** et échanger sur les **bonnes pratiques**, mais aussi de les consulter pour **participer à la conception** de ces démarches. Cependant dans ce cadre il semble préférable de présenter des éléments volontaires plutôt que contraignants.

## 7.2. Investir dans une communication visant à sensibiliser la population

En compensation des ambitions modestes du plan, il faut également mettre l'accent et investir sur la **prise de conscience de la population** du problème de la qualité de l'air, avec un volet de communication, d'information au grand public (campagnes de sensibilisation, forums, exposition itinérante, dialogues, spots TV...), à l'image de ce qui s'est fait ou se fait pour sensibiliser aux méfaits du tabac, au tri des déchets, et à d'autres grands enjeux de **santé publique**. Cet axe de la santé publique semble le plus efficace.

Il n'y a cependant rien de pire que d'informer les gens sur un problème sans leur apporter de solution, car on génère frustrations, tensions, et découragement. Il est donc absolument vital de toujours **proposer des alternatives réalistes et concrètes**, ce qui n'interdit pas qu'elles nécessitent parfois une transition importante, afin que la population puisse toujours visualiser une solution en face d'un problème. Cela permet aussi de communiquer plus positivement et d'apporter des solutions.

Les gens font face à des intérêts antagonistes mais il existe une **réelle demande** pour une amélioration, et l'erreur est parfois de s'abstenir car on pense s'adresser à la population qui n'est pas prête à changer. Or, si on s'adresse à la part de la population, même minoritaire, prête à changer, on peut atteindre des **masses critiques importantes**. (Par exemple les « citoyens qui utiliseraient les transports publics s'il en avaient à disposition »)

Il peut aussi être utile d'illustrer ou de **chiffrer l'impact** d'un changement de comportement. Cela évitera la réaction trop souvent constatée, « ça ne sert à rien ».

Pour la communication générale, les canaux les plus adaptés doivent être utilisés, et la communication devrait aussi viser d'autres publics que ceux mentionnés dans le plan : publics captifs (élèves, collégiens, lycéens, étudiants) ou jeunes mamans, ou la jeunesse en général. On peut imaginer des outils de sensibilisation sur la qualité de l'environnement dédiés à ces publics.



### 7.3. Avancer vers une communication intégrée avec les autres institutions

Le Forum insiste aussi beaucoup sur la nécessité d'une **communication** intégrée ou au minimum **coordonnée** entre les très **nombreuses institutions actives** au sein du Grand Genève (par exemple, avec le plan de protection de l'atmosphère de la Vallée de l'Arve qui en cours d'élaboration; avec l'Agenda 21 de la Ville de Genève ou des autres communes genevoises) et, de manière plus large, avec les associations et les milieux professionnels. Il est important de tous tirer à la même corde et de **mutualiser les efforts** là où c'est possible afin de ne pas « réinventer la roue ».

Avant toute nouvelle démarche de communication il est recommandé de faire un état des lieux des **outils existants** afin de les promouvoir et les développer au besoin.

### 7.4. Accentuer la communication positive sur les réalisations concrètes

Il existe dans le Grand Genève de nombreuses expériences concrètes, **positives**, qu'il s'agirait de **mettre en valeur** et de promouvoir, dans une optique d'**exemplarité et d'inspiration**.

Par exemple, en lien avec la mesure visant l'harmonisation des pratiques agricoles (action 12), le projet de biogaz à Satigny pourrait être mis en avant, une réussite dont s'inspirer, à reproduire. L'exemple du tram d'Annemasse montre aussi, sans qu'il soit besoin de beaucoup d'arguments, que les choses évoluent positivement.

Une communication dirigée vers le grand public paraît également pertinente s'il s'agit de mettre en avant, de façon ponctuelle, ce que fait le Grand Genève, en particulier à l'occasion d'une étape ou d'une avancée importante.

## 8. Conclusion

Le Forum d'agglomération salue l'adoption d'un premier plan transfrontalier en faveur d'un sujet important pour un sujet de santé publique important. Il tient à féliciter les personnes impliquées dans la **concrétisation** de cette démarche. Il regrette cependant un certain manque d'ambition par rapport à la gravité du problème, bien que la nécessité de réunir un consensus l'explique certainement. Quoi qu'il en soit, Pact'Air a le mérite d'exister et de refléter une prise de conscience politique et une volonté d'action commune louables.

Le fait que les représentants de la société civile du Grand-Genève aient été consultés, via le Forum d'agglomération, est un point positif qu'il convient de souligner, même si à l'avenir une consultation en **amont** et au cours du projet sera plus utile.

Une autre difficulté relevée, notamment pour la communication, est la nature très **hétérogène** des mesures – du point de vue de leur importance, la zone géographique, le public cible, l'impact prévu ou prévisible, les aspects légaux ou techniques – et l'absence de hiérarchisation entre elles. Le Forum formule cependant de nombreuses suggestions les plus constructives possibles au fil de son rapport.

La saisine du Forum portant sur la communication, il semble important de rappeler que, généralement, pour que les comportements changent, il faut pouvoir accéder à des **alternatives**. Le problème, ce n'est pas de prendre les transports en commun, c'est qu'il y en ait ! Il faut permettre à ceux qui seraient prêt à changer de le faire. La responsabilité de mettre en place les conditions de ce changement repose sur les pouvoirs publics. Il ne s'agit donc pas forcément de communiquer, mais



de proposer des alternatives, des **solutions** concrètes et réalistes.

Par ailleurs, le Forum note qu'il faut parfois savoir faire **un pas de côté**. Pour éviter de se cantonner à des solutions relevant d'un même paradigme – remplacer la voiture par un transport public, ou un engin de chantier par un autre similaire mais moins polluant, etc. –, il est utile de travailler sur des **solutions disruptives**, apparentant à d'autres domaines que celui du problème à résoudre – agir via l'urbanisme, développer le télétravail, moduler les horaires de travail, etc. –, ceci afin d'obtenir un impact de plus grande envergure.

Finalement, le Forum estime que l'État et les institutions en général ont le devoir de **donner l'exemple**. L'exemple est d'ailleurs un moyen de sensibilisation et de communication très efficace. *A contrario*, un hiatus entre discours et actes peut faire perdre toute crédibilité, comme dans l'exemple récemment médiatisé des CFF qui ont acheté des pierres en Allemagne, pour les faire tailler en Chine avant de les faire revenir en Suisse.).

Pour conclure, à l'instar de la saisine relative au Plan climat (similaire du point de vue de la question, du cadrage et de la modalité de rendu), il conviendrait de savoir quelle influence le travail du Forum a eu, auprès des commanditaires du rapport et au-delà. Les techniciens du Grand Genève ont indiqué au Forum l'utilité du rapport *Trajectoire Climat* dans leur dialogue avec les élus. Partant, un **suivi du présent rapport** et des retours à son sujet seront donc à la fois attendus et appréciés des membres du Forum.

## ANNEXE I - Saisine

Grand Genève - Agglomération franco-valdo-genevoise



### GLCT GRAND GENEVE SAISINE DU FORUM D'AGGLOMERATION

#### 1) La thématique abordée

---

Mise en œuvre du programme d'actions transfrontalier pour la qualité de l'air du Grand Genève.

#### 2) Objet de la Saisine

---

Nouvelle pierre à l'édifice du Grand Genève, le projet de territoire 2016-2030 a fait le choix de baser sa stratégie environnementale sur les enjeux air-climat-énergie. En matière de qualité de l'air, l'objectif stratégique résumé dans l'annexe consacrée au programme de travail propose « *d'agir pour réduire l'impact sur l'environnement et préserver ainsi la santé et la qualité de vie des habitants* ».

La manière dont la population peut se sentir concernée par le projet de territoire constitue une condition de base pour favoriser la mise en œuvre du programme d'action transfrontalier d'amélioration de la qualité de l'air.

Elle implique en particulier de trouver des messages clés et de repérer en quoi les initiatives de la société civile pourront contribuer encore davantage à faciliter la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines air entre autres.

La présente saisine a précisément pour but de nous y aider. Elle porte sur l'**objet** suivant:

**Emettre des recommandations pour favoriser au mieux l'appropriation des actions du plan par les divers publics cibles afin d'accompagner la mise en œuvre du programme d'actions (tel qu'il a été validé et adopté par les élus le 30 janvier 2018).**

#### 3) Les axes de questionnement

---

Les fiches actions sont en cours de finalisation. Elles ont été élaborées par l'équipe Pact'Air et ont déjà fait l'objet de discussions spécifiques en comités techniques. Il n'est pas demandé au Forum de formuler un avis sur l'opportunité de chacune de ces actions mais d'**apporter son regard et son expertise** spécifiquement sur la manière dont la société civile peut contribuer à l'amélioration du plan d'actions.

Le Forum est invité à répondre aux questions suivantes :

**Question 1:** Quelles recommandations de la société civile en matière de communication pour faciliter concrètement la mise en œuvre de ces actions ?

**Question 2:** Comment favoriser l'acceptation de ces mesures auprès des publics cibles ?



#### 4) Les attendus

---

Il est proposé au Forum de formuler des **recommandations** sur les types d'actions de communication et outils de sensibilisation qui semblent les plus appropriés.

Pour formuler ces recommandations, le forum s'attachera pour chaque type d'action et mesure à définir :

- L'approche du message à privilégier : objectivité scientifique, enjeux sanitaires, attractivité du territoire ;
- Les supports et/ou actions de communication les plus efficaces : brochures, site internet, défis, conférences, valorisation de retours d'expérience ; reportages courts etc.

#### 5) Le délai de traitement envisagé

---

Le délai de restitution du livrable est fixé à mi-octobre 2018.

#### 6) L'organisation de la réflexion

---

Les ressources suivantes seront mises à disposition :

- Protocole d'accord transfrontalier
- Note contextuelle
- Catalogue des 14 actions déclinées en 33 sous actions
- Fiches actions (en l'état de mars 2018)
- Note sur les supports de communication déjà développés : EXPAIR, Présentation animée aux élus, page dédiée à Pact'Air et ses déclinaisons sur le site du Grand Genève, Application smartphone.

En outre, un appui sera proposé pour accompagner le forum dans son travail. Cet appui sera fourni par l'équipe du projet Pact'Air composée:

- Des membres de l'équipe du Grand Genève
- Des référents techniques sur le thème de l'air (SABRA, ATMO)

## ANNEXE II - Mesures Pact'Air



Le plan d'actions pour l'amélioration de la qualité de l'air dans le Grand-Genève comporte 14 actions déclinées en 33 sous-actions.

### 1. Mesures pérennes

Source	Intitulé de l'action	Description	Action opérationnelle	Calendrier <sup>1</sup>	Cible	Points forts
Urbanisme	<b>1. Concevoir un urbanisme respectueux de la qualité de l'air</b> <i>information et sensibilisation</i>	Mise à disposition d'un support méthodologique pour la prise en compte de l'impact sur la qualité de l'air des projets d'urbanisme (F : projets, plans et programmes ; CH : PDQ, PLQ, modifications de zones).	<b>Action 1.1 :</b> Etablir et fournir les cartes stratégiques air permettant de visualiser les enjeux qualité de l'air liés à l'urbanisation. <b>Action 1.2 :</b> Diffuser une liste des bonnes pratiques en matière d'urbanisme issues de guides existants FR et CH.	2019	Administrations et collectivités	Reduce l'exposition des populations à long terme
Transport	<b>2. Fluidifier les déplacements des modes de transports vertueux</b> <i>mesure incitative, information et sensibilisation</i>	Dédier des voies réservées au covoiturage pour le franchissement des douanes (covoiturage, GNV, électromobilité, hydrogène).	<b>Action 2.1 :</b> Expérimenter une voie réservée au covoiturage à la douane de Thonex-Vallard (2018) et étudier un avant-projet de voie réservée à la douane de Bardonnex. (Programme INTERREG V 2014-2020 Covoiturage Léman). <b>Action 2.2 :</b> Etendre l'expérimentation aux autres points de congestion, lorsque la voirie le permet, en favorisant le covoiturage et en améliorant la desserte en transports publics transfrontaliers.	A partir de 2018	Particuliers	Mesure emblématique et visible Mesure transfrontalière

<sup>1</sup> Il s'agit de la date de début de mise en œuvre de l'action et non de la date de finalisation de l'action.



Transport	<b>3. Promouvoir les plans de mobilité d'entreprise et l'éco-conduite auprès des entreprises et des collectivités publiques</b> <i>information et sensibilisation</i>	Diffuser, échanger, comparer et mettre en place des bonnes pratiques auprès des entreprises et des collectivités (plans de mobilité, coworking, covoiturage, télétravail, éco-conduite, etc.).	<b>Action 3.1 :</b> Favoriser les échanges de bonnes pratiques afin de promouvoir les plans de mobilité d'entreprise et actions innovantes. <b>Action 3.2 :</b> Communiquer sur l'éco-conduite auprès des collectivités et fixer un objectif de formation. <b>Action 3.3 :</b> Promouvoir l'éco-conduite dans les entreprises de transport professionnel (y compris poids lourds).	A partir de 2018	Secteur économique	Implication du monde de l'entreprise Echanges d'expériences transfrontaliers
Transport	<b>4. Renouveler les flottes de véhicules par des véhicules peu émissifs</b> <i>information et sensibilisation</i>	Promouvoir le renouvellement des flottes en favorisant les véhicules peu émissifs (électriques, GNV, hydrogène, ...)	<b>Action 4.1 :</b> Concevoir un guide de recommandations destiné aux collectivités liées aux types d'utilisation des véhicules (cf. Canton de Genève) <b>Action 4.2 :</b> Planter un projet pilote hydrogène, dans le cadre du projet « Zero emission Valley » (1 station de recharge et 50 véhicules de flotte), sur le Grand Genève.	A partir de 2018	Administrations et collectivités	Projet d'innovation technologique

## ANNEXE II - Mesures Pact'Air

Résidentiel	<p><b>5. Réduire les émissions de particules liées aux appareils de chauffage bois non performants</b></p> <p><i>mesure incitative, mesure coercitive, information et sensibilisation</i></p>	<p>Améliorer le contrôle des installations de chauffage au bois en France</p>	<p><b>Action 5.1 :</b> Réaliser une étude juridique et organisationnelle pour la mise en place d'un recensement/contrôle de la conformité des installations.</p> <p><b>Action 5.2 :</b> Réaliser des contrôles pédagogiques sur des installations volontaires françaises.</p> <p><b>Action 5.3 :</b> Mener des actions de communication pour accompagner les changements de comportements (communication engageante).</p> <p><b>Action 5.4 :</b> Conditionner les subventions (pour l'achat d'appareils de chauffage bois performants) à la réalisation de contrôles à posteriori d'appareils tirés au sort.</p> <p><b>Action 5.5 :</b> Renforcer le dispositif de contrôle et de sensibilisation (sur le combustible bois) côté suisse.</p>	2018 - 2019	Particuliers	Fort levier de réduction sur les émissions
Industrie	<p><b>6. Réduire l'impact des chantiers</b></p> <p><i>planification, information &amp; sensibilisation</i></p>	<p>Harmoniser les bonnes pratiques en matière de gestion des chantiers.</p>	<p><b>Action 6.1 :</b> Proposer des pratiques CH / F harmonisées en matière de gestion et de suivi des chantiers (cf. Charte chantier d'Annemasse et la directive Air Chantier).</p> <p><b>Action 6.2 :</b> Mettre en place des contrôles pédagogiques transfrontaliers.</p>	2017	Secteur du BTP	Action emblématique avec un potentiel de réduction important
Aéroport	<p><b>7. Limiter les polluants en zone aéroportuaire</b></p> <p><i>planification</i></p>	<p>Poursuite des mesures OPAir actuelles. Ne concerne pas le trafic aérien mais l'aéroport en tant que générateur de déplacements.</p>	<p><b>Action 7.1 :</b> Suivre la mise en œuvre du plan interne à l'aéroport : électromobilité pour la flotte sur le tarmac, biocarburant pour les avions, accès en transports en commun, etc.</p> <p><b>Action 7.2 :</b> Evaluer et suivre les émissions induites par l'activité de l'aéroport.</p>	2018	Aéroport	Caractère transfrontalier Source importante d'émissions (NOX)

2. Mesures en cas de pic de pollution

Source	Intitulé de l'action	Description	Action opérationnelle	Calendrier <sup>2</sup>	Cible	Points forts
Transport	<b>8. Circulation différenciée en cas de pic de pollution dans l'agglomération franco-genevoise</b>  <i>mesure coercitive, information &amp; sensibilisation</i>	Mettre en place une circulation différenciée sur la base du macaron Crit'Air à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise.	<b>Action 8.1</b> - Réaliser une étude de préfiguration : zone d'application, type de véhicules, horaires d'application.  <b>Action 8.2</b> – Décliner les macarons Crit'Air (F) dans le canton de Genève. Informer et communiquer sur le dispositif des macarons Crit'Air.	<b>2018</b>  Hiver 2018	Toutes	Dispositif d'actions harmonisé
Transport	<b>9. Inciter à se déplacer en transports en commun en cas de pic de pollution dans l'agglomération franco-genevoise</b>  <i>mesure incitative, information et sensibilisation</i>	Proposer des titres de transport en commun à tarif réduit dans l'agglomération franco-genevoise, en cas de pic de pollution, en étendant à toutes les AOM la mesure appliquée actuellement sur le périmètre Unireso (périmètre précis à définir).	<b>Action 9.1</b> : Organiser la concertation entre les autorités organisatrices de la mobilité (+ GLCT transports publics et Région AURA) pour engager la mise en place des TC à tarif réduit en cas de pic, à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise.	<b>2018 - 2019</b>	Particuliers	Action d'accompagnement des mesures restrictives

<sup>2</sup> Il s'agit de la date de début de mise en œuvre de l'action et non de la date de finalisation de l'action.

Transversal	<b>10. Harmoniser la gestion des pics de pollution à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise</b>  <i>planification, information &amp; sensibilisation</i>	Proposer une harmonisation de la gestion des pics de pollution dans l'agglomération franco-genevoise et élaborer un discours commun sur les enjeux sanitaires.	<b>Action 10.1</b> : Déclenchement harmonisé des pics de pollution (seuil de déclenchement, mesures de réduction des émissions, recommandations sanitaires ...) (F + GE).	<b>Expérimentation 2017 - 2018</b>	Les Autorités	Dispositif d'actions harmonisé
Résidentiel	<b>11. Réduire les émissions de particules liées aux feux de confort</b>  <i>mesure coercitive, information &amp; sensibilisation</i>	Harmoniser et introduire des seuils d'interdiction des feux de confort en cas de pic.	<b>Action 11.1</b> : Harmoniser les pratiques F / CH et introduire des seuils d'interdiction.  <b>Action 11.2</b> : Mener des actions de communication pour accompagner et modifier les comportements. (communication engageante).	<b>2018</b>	Particuliers	Fortes efficacité en cas de pic  Action peu contraignante
Agriculture	<b>12. Harmoniser les pratiques agricoles</b>  <i>mesure coercitive, information &amp; sensibilisation</i>	Harmoniser les pratiques F-CH en matière de brûlage et d'utilisation des machines agricoles en cas de pic.	<b>Action 12.1</b> : Harmoniser les pratiques et les seuils d'interdiction des brûlages et inciter aux bonnes pratiques.  <b>Action 12.2</b> : Inciter à réduire l'utilisation des machines agricoles en cas de pic.  <b>Action 12.3</b> : Inciter aux technologies de broyage.	<b>2018</b>	Secteur agricole	Implication du secteur agricole

### 3. Mesures d'accompagnement

Source	Intitulé de l'action	Description	Action opérationnelle	Calendrier <sup>3</sup>	Cible	Points forts
Transversal	<b>13. Doter de manière pérenne le Grand Genève d'un outil commun d'évaluation et de suivi de la qualité de l'air</b>	Faire évoluer l'outil GZAME et lui permettre d'offrir sur le long terme un suivi de l'efficacité du plan d'actions Pact'Air.	<p><b>Action 13.1</b> : Prévoir l'actualisation de l'outil pour refléter les données statistiques harmonisées les plus récentes.</p> <p><b>Action 13.2</b> : Développer un outil de prévision de la qualité de l'air à courte échéance (de j à j+1).</p> <p><b>Action 13.3</b> : Garantir les conditions durables de financement, de maintenance et de mise à jour de l'outil.</p>	<p>2017</p> <p>2017</p> <p>2018</p>	Toutes	Disposer d'un outil commun
Transversal	<b>14. Actions de communication et sensibilisation à la qualité de l'air</b> <i>information &amp; sensibilisation</i>	Mettre en place des actions de communication pour accompagner la mise en œuvre du plan d'actions Pact'Air, et plus largement, pour sensibiliser différents publics à la qualité de l'air.	<p><b>Action 14.1</b> : Mettre en place une vidéo à destination des élus/techniciens du Grand Genève.</p> <p><b>Action 14.2</b> : Développer une application smartphone pour informer le grand public sur la qualité de l'air au quotidien.</p> <p><b>Action 14.3</b> : Déployer l'animation Exp'Air au sein des établissements scolaires du Grand Genève.</p>	<p>2017</p> <p>2018</p> <p>2018</p>	<p>Elus / techniciens</p> <p>Particuliers</p> <p>Scolaires</p>	Sensibiliser et accompagner les changements de comportements

<sup>3</sup> Il s'agit de la date de début de mise en œuvre de l'action et non de la date de finalisation de l'action.