

Date de dépôt : 16 avril 2018

Rapport

de la Commission de l'environnement et de l'agriculture chargée d'étudier :

- a) RD 1193-A Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le concept cantonal du développement durable 2030**
- b) R 834-A Proposition de résolution du Conseil d'Etat approuvant le concept cantonal du développement durable 2030**

Rapport de M^{me} Danièle Magnin

Mesdames et
Messieurs les députés,

Sous la présidence de M^{me} Simone de Montmollin, la Commission de l'environnement et de l'agriculture s'est penchée sur ces objets lors de ses séances des 19 octobre, 16 novembre et 21 décembre 2017, ainsi que des 1^{er} et 8 février 2018.

Les procès-verbaux ont été tenus par M. Sébastien Pasche le 19 octobre 2017 et par M^{me} Noémie Pauli lors des autres séances. Qu'ils soient remerciés pour leur travail.

Ont assisté aux séances : M. Michael Flaks, directeur général de la direction de l'intérieur, M. Rémy Zinder, chef du service du développement durable/PRE, et M. Dominique Fleury, directeur DGAN (DETA).

La rapporteuse tient à remercier chaleureusement les personnes précitées pour leur travail.

Séance du 19 octobre 2017 : Audition de M. Michael Flaks, M. Rémy Zinder et M. Giancarlo Copetti, adjoint scientifique au service cantonal du développement durable

M. Flaks : La commission est saisie du RD 1193 et du R 834 ; ces documents sont soumis à l'approbation de la commission, conformément à l'art. 4 de la Loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda 21), adoptée par le Grand Conseil en 2016. Les thématiques abordées sont notamment les modes de production et de consommation, le développement territorial, le changement climatique, les ressources naturelles, le système économique et financier, la formation et l'innovation, la cohésion sociale, la santé de la population ; il estime que c'est toute la vie sociale et économique du canton qui en somme est en jeu. Conformément à l'alinéa 4 de l'article 4 de cette loi, le Grand Conseil est saisi en vue de l'approbation de ce projet de concept et dispose d'un délai de 6 mois dès réception du projet pour se prononcer. Par la suite, le projet de concept doit faire l'objet d'une large information au public. Il précise que M. Zinder va ouvrir la présentation, laquelle sera complétée ensuite par M. Copetti.

M. Zinder va faire un historique de la manière dont on est arrivé à ce concept. Il y a eu de nombreuses réflexions pour faire évoluer la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable, qui existe depuis 2001 et qui a été renouvelée 4 fois par le Grand Conseil. Sont ressortis 3 éléments principaux : un manque de vision globale du développement durable au sein de l'action publique ; le souhait d'inscrire le développement durable dans l'action publique sur le long terme ; enfin, la pertinence du fait que cette mission soit rattachée au PRE, compte tenu de son caractère transversal. Il y a 2 articles de la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda 21) directement en lien avec le concept : l'art. 4 qui définit les champs thématiques et l'art. 5 qui concerne le plan d'actions à établir suite à l'approbation du concept. Le plan d'actions qui faisait suite au plan d'actions des années 2011-2014 a été présenté en novembre 2016 au travers d'un rapport d'évaluation. On a donc ce concept d'une durée de validité de 10 ans (horizon 2030), lequel sera suivi par un plan d'action d'une validité de 5 ans, puis un rapport en fin de législature qui montrera comment les actions ont été mises en œuvre. Un autre rapport fera en outre le bilan du concept, tous les dix ans, pour le remettre à jour. Au niveau de l'organisation du projet, il y a un comité de pilotage interdépartemental Agenda 21 ; ils ont aussi travaillé avec une commission consultative composée de 12 membres représentant la société civile (liste des membres en p. 46 et mise à jour en p. 47 du rapport) ; une direction de projet ; enfin, un certain nombre de groupes de travail en fonction des thématiques, ce qui s'est fait en étroite collaboration avec les

deux commissions et les directions chargées des différentes politiques publiques, ce qui permet donc d'avoir l'ensemble de la vision de l'intégration du développement durable. La liste des membres du comité interdépartemental figure en p. 45 du rapport, tous les départements y étant donc représentés. L'idée principale est de pouvoir être cohérent avec le discours qui se fait au niveau international, à l'échelle de l'ONU (Agenda 2030), mais aussi à l'échelle nationale (stratégie de la Confédération du développement durable). Au niveau du canton, on retrouve l'art. 10 de la Constitution et donc maintenant ce concept. Les 17 objectifs des Nations Unies ont été adoptés à fin 2015 et on retrouvera cela comme fil conducteur du concept cantonal. La stratégie du développement durable, au niveau national, a été adoptée en janvier 2016 et s'inscrit déjà fortement dans l'agenda 2030. Cette stratégie définit 9 champs prioritaires, dont 8 ont été repris pour le concept cantonal. Enfin, ils se sont appuyés sur différents outils de l'administration comme le Plan directeur cantonal, Environnement 2030, la Stratégie économique cantonale, le Plan climat cantonal ainsi que le Plan sur la promotion de la santé.

M. Copetti : Les solutions retenues pour ce concept sont très pragmatiques. Des champs thématiques, similaires à ceux que la Confédération a adoptés, ont été repris. L'un des buts était aussi de montrer quelle était la contribution du canton par rapport aux volets national et international. En outre, plusieurs stratégies cantonales ont été adoptées récemment et ils se sont donc fortement inspirés de l'existant, même si certains éléments par ailleurs ne sont pas encore mis en œuvre. Par exemple, le volet opérationnel du plan climat est à bout touchant, mais, pour la stratégie sur la santé, on est encore en train d'élaborer le plan d'actions. La première partie du concept est articulée autour des 8 champs thématiques, lesquels sont ensuite toujours traités de la même façon : une colonne de gauche traitant des enjeux et des liens avec le développement durable ; une colonne de droite avec des chiffres clés qui illustrent ces thématiques. Ils définissent ensuite une vision pour le canton, laquelle doit être considérée comme un idéal. Il y a en outre des objectifs stratégiques qui relèvent plus de l'opérationnel et qui sont complétés par de petits textes. La deuxième partie concerne des aspects non traités dans la première partie : la collaboration avec les communes ; le Grand Genève ; la solidarité internationale, dans l'idée que Genève a aussi un rôle à jouer à l'international ; enfin, un chapitre traitant des aspects de gouvernance. Pour illustrer ses propos, il donne l'exemple du champ thématique « changement climatique » avec la vision suivante : « Le canton de Genève prend le cap d'une société post-carbone. Les conséquences des changements climatiques sur son territoire sont

maîtrisées. » Concernant les objectifs stratégiques, le concept prévoit de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% par rapport à 1990 et d'anticiper et gérer les effets des changements climatiques. Il y a ensuite 6 axes : 3 traitant des aspects gaz à effet de serre et 3 traitant des aspects changements et adaptations. Par ailleurs, il y a en dessous les objectifs internationaux et nationaux auxquels répondent ces stratégies sur le plan cantonal.

La problématique climatique figure dans la Constitution et le Plan climat est aussi mentionné dans la loi sur l'action publique (Agenda 21) en vue d'un développement durable. Ces éléments d'ancrage institutionnel se retrouvent dans tous les chapitres du concept. Par ailleurs on se trouve ici dans un cas de figure particulier, car l'enjeu du climat est vraiment un enjeu de développement durable à proprement parler. Les objectifs du Plan climat ont été repris, tout comme ceux du Plan santé, où il y a déjà une stratégie qui indique ce qu'il faut faire au niveau de l'environnement global pour limiter les risques de pollution liés à la santé. Il est envisagé, suite à ce concept, d'élaborer un plan d'actions, pour lequel ils préconisent d'être très pragmatique ; c'est-à-dire de ne pas créer de nouvelles choses qui existent déjà ailleurs. Il est donc proposé de reprendre certains éléments, mais certaines choses, qui ne font pas encore l'objet de stratégies, feront donc l'objet d'un rapport d'actions spécifiques. Concernant les 57 axes stratégiques du document, un travail a été fait pour voir si ces derniers correspondaient aux objectifs de développement durable adoptés par la communauté internationale. Il a été constaté qu'ils répondent bel et bien à la plupart des objectifs de l'Agenda 2030.

La présidente demande s'il a été constaté qu'il manquait des concepts stratégiques sur lesquels appuyer les leurs, étant donné qu'ils ont affirmé que les points ne bénéficiant pas de plans stratégiques feraient l'objet d'un plan d'actions dans le cadre de ce travail.

M. Copetti : Il y a par exemple, dans le domaine de la cohésion sociale, beaucoup de choses qui sont entreprises par l'Etat de Genève, mais qui se trouvent à différents endroits. Ils ont travaillé avec le Bureau de l'intégration, celui de l'égalité femmes/hommes, ou encore dans un autre département pour les questions d'insertion des personnes handicapées (DGAS). On ne trouve donc pas une stratégie qui décrit ce qui se fait dans un champ thématique. Ils seront peut-être amenés à développer des actions spécifiques pour certaines thématiques.

Un ou une député-e socialiste relève que le concept de développement durable et le service de développement durable sont intégrés au PRE, qu'ils ont déjà demandé plusieurs fois pourquoi c'était le cas et qu'on a toujours

répondu que c'était parce que le PRE avait une vision globale de ce qu'il se passe au niveau de l'ensemble des départements. Il lit « Le Canton de Genève prend le cap d'une société post-carbone » et, quand il tourne la page, il voit « favoriser une mobilité sobre en carbone » et ensuite « hors trafic aérien, la mobilité représente 20% des émissions des gaz à effet de serre. Afin de diminuer ces émissions, il s'agit notamment de développer la mobilité douce, de poursuivre le développement des transports publics à l'échelle de l'agglomération, d'optimiser le transport des marchandises, etc. ». Il revient en p. 18, où il est stipulé : « 635 000 déplacements par jour se font aux frontières cantonales (Vaud ou France voisine) et 86% de ces déplacements se font en transports individuels motorisés ». Il observe qu'on dit qu'on veut passer à une société post-carbone, alors que les projets qu'on voit en termes de mobilité au niveau du canton sont l'élargissement de l'autoroute de contournement, la route des Nations, la traversée du lac, le projet des routes N1 et N2 Genève-Sud et les contournements des villages et qu'en même temps, en termes de transports collectifs, il y a eu ces trois dernières années 6% de réduction de l'offre. Il indique avoir donc de la peine à comprendre la cohérence entre le concept de développement durable et la politique de mobilité qui est menée dans ce canton.

La présidente observe qu'il s'agit là d'un concept global.

Le ou la député-e socialiste considère qu'on ne peut pas écrire des choses pareilles dans un concept global alors que les politiques qui sont menées en termes de mobilité ne correspondent pas aux objectifs de ce concept.

M. Flaks considère que c'est le propre d'un concept cantonal, tel qu'il est adopté par le Conseil d'Etat, et qu'il devra aussi inspirer l'ensemble des PP, ainsi que nos autorités.

Un ou une député-e socialiste observe, par ailleurs, que, par rapport à l'aéroport, on parle des 20% des émissions de gaz à effet de serre dus à la mobilité hors trafic aérien, lequel est responsable selon lui d'environ 30% de ces émissions, même s'il y a encore des questions qui se posent sur ce calcul. Le discours est en train de changer et il ne voit pas comment, avec ces fameux 25 millions de passagers prévus à horizon 2030, l'aviation va fournir « une contribution adéquate à la protection du climat et prendre les mesures qui s'imposent ». On sait qu'il y a un certain nombre de mesures qui font que les avions aujourd'hui polluent un peu moins, mais il remet en doute le fait qu'on arrive vraiment aux axes et aux objectifs ici avancés en termes de développement durable.

M. Zinder observe que la question du trafic aérien n'est pas ici développée, car elle l'est dans le Plan climat cantonal, lequel explique qu'en

2030, par rapport à 2014, on arrive au même niveau d'émissions, en favorisant notamment les déplacements en train et grâce à d'autres mesures de sensibilisation. Concernant les -40% visés, il précise qu'on ne parle en effet pas du trafic aérien. Il ajoute que, si on intègre l'aviation dans ces -40%, cela créerait un déséquilibre et un problème méthodologique. Il indique qu'ils en ont parlé avec l'aéroport et qu'il a été décidé que la commission consultative pour la lutte contre les nuisances du trafic aérien constitue une sous-commission chargée de suivre les évolutions des émissions liées au trafic aérien. Il y aura parmi ses membres des représentants de l'administration de l'aéroport, des communes et des associations. Les travaux de cette commission vont prochainement démarrer.

M. Flaks souligne que M. Zinder en fait partie. Sous l'impulsion du directeur général de l'aéroport, des mesures vont être prises, notamment en termes de type de carburant utilisé. On doit poser aussi la question de l'utilité des liaisons entre Genève et Lyon, etc.

M. Zinder : Cette sous-commission fera aussi des recommandations à la commission consultative et un travail de fond va être fait.

M. Flaks observe que c'est un travail de longue haleine.

Un ou une député-e des Verts demande comment va être assurée la mise en œuvre de ces axes, sachant qu'on n'a plus aujourd'hui le Service de management environnemental qui était aussi là pour vérifier les agissements de l'Etat sur les questions environnementales ; les choses sont bien dites, mais il faut désormais s'assurer qu'elles soient bien faites.

M. Zinder : Les actions orientées à l'intérieur de l'administration continuent grâce à un suivi des services et notamment au travers d'un rapport de performances. On va partir sur la même logique que ce qui s'est fait pour les années 2011-2014, c'est-à-dire renvoyer vers des plans d'actions existants et couvrir les lacunes à travers 30 actions pour les thématiques où il n'y a pas encore d'actions existantes. Il y aura des indicateurs permettant de vérifier que les axes sont bel et bien suivis et de procéder le cas échéant aux corrections nécessaires.

M. Flaks : Il s'agit d'un document d'inspiration qui doit être aussi opposable par toute autorité, tant au niveau exécutif que législatif.

Un ou une député-e des Verts observe que le fait de sortir complètement la problématique de l'aéroport et des nuisances liées à son développement dans un plan cantonal de développement durable ruine tous les efforts qu'on pourrait faire en matière de réduction d'émissions à effet de serre au niveau de la mobilité ou de l'assainissement des bâtiments.

M. Flaks : On peut tout de même constater un développement de synergies et, pour l'aéroport, il y a en outre des contraintes qui ne relèvent pas des autorités cantonales. Il est néanmoins convaincu qu'il y a une certaine sensibilité, avec les nouvelles participations entre le développement durable et les départements, par rapport à l'aéroport.

Un ou une député-e PLR demande comment on peut composer avec des principes de développement durable et des politiques de marché public qui mettent des cautions relativement importantes au niveau des prix. Le rapport stipule en p. 17 : « Les consommateurs sont suffisamment informés pour prendre leurs décisions d'achat compte tenu des aspects relatifs à la qualité, à la sécurité et à la santé et en connaissance des conséquences écologiques et sociales. » Comment peut-on mettre cela en place alors qu'on se trouve dans des notions systématiques de marchés publics ? On est soumis à cette problématique à chaque fois que l'Etat achète ou consomme quelque chose.

M. Flaks : Actuellement, il y a entre l'OMC et la Confédération des discussions sur le nouvel Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP), dans lequel la composante sociale devra peser plus, tandis que le volet environnemental restera en effet encore la source de discussions très complexes, par rapport aux obligations OMC et aux marchés internationaux.

M. Zinder : Ils travaillent étroitement avec la centrale commune d'achats et l'ensemble des entreprises et la qualité des produits sont évalués selon les principes du développement durable, les résultats étant pondérés à hauteur de 5% pour les questions sociales, à 5% pour les critères environnementaux et à 5% pour les questions liées à l'apprentissage. Ils travaillent activement pour faire évoluer cet accord, mais cela ne dépend pas seulement du canton.

M. Flaks : La question des sous-traitants va être aussi abordée, notamment dans le cadre des discussions du nouvel AIMP.

La présidente : On peut en effet se demander si l'AIMP n'est pas un frein à la mise en œuvre des différents concepts, car cette problématique n'est jamais mise en exergue dans ces concepts.

Un ou une député-e MCG se demande, par rapport aux carburants utilisés dans l'aviation ou la navigation, lesquels sont extrêmement sales et créent une pollution très importante, s'ils ont réfléchi à une question de taxes qui découragerait l'utilisation de tels carburants. Concernant le tri au sein même de l'Etat, elle relève que, dans la partie cafétéria de l'Hôtel de Ville, il y a des poubelles où on retrouve de tout et elle aimerait savoir quels sont les efforts faits en termes de recyclage. On sait qu'il y a 20 000 ans, on était ici sous un glacier, qu'on a quelques informations à ce sujet lorsqu'on va découper des carottes dans la glace. Elle demande donc quelles sont les possibilités

permettant de savoir si le réchauffement climatique est réellement en lien avec la deuxième révolution industrielle qu'on a connue, quelle est la part de changement contre laquelle on ne peut rien du tout et quelle est celle contre laquelle on peut prendre des mesures.

M. Flaks : Il faut être modeste sur le plan de la climatologie. On n'est pas le président des Etats-Unis qui a une certaine position sur la question. Il a pour sa part une poubelle papier, et une autre tout-venant. Les concierges font de leur mieux, mais un retour sera tout de même fait en plus haut lieu au niveau de la gestion des déchets à l'Hôtel de Ville.

M. Zinder : Il existe des taxes par rapport au bruit des avions, mais il n'y en a pas au niveau du type de carburants. Il prend toutefois note de cette idée.

M. Flaks considère que ce sont des questions qui vont se poser à la sous-commission mentionnée auparavant.

Un ou une député-e MCG considère que l'utilisation de carburants moins sales serait déjà un grand pas pour le canton.

Un ou une député-e PLR rappelle que le développement durable est la combinaison de trois pôles : l'environnemental, le social et l'économique. Il se demande s'ils ont l'impression d'avoir maintenu la balance dans le concept par rapport à ces trois pôles. Il relit les pages 32 et 33 liées au volet économique et qui mentionnent « des risques de dépréciation de l'image de Genève en raison de la présence d'entreprises dont les pratiques sont jugées peu responsables en matière de développement durable ». Il désire savoir à quelles entreprises on pense en affirmant cela. Pour que des entreprises soient propres, elles doivent pouvoir vendre leurs prestations et donc être compétitives. Il considère que le pôle économie est traité avec une certaine légèreté.

M. Zinder : L'idée de développement durable est en effet la recherche de l'équilibre entre ces trois pôles, mais il n'y a jamais un équilibre parfait et le but est toujours de tendre vers cet équilibre. Il existe des entreprises qui peuvent occasionner un risque pour l'image de Genève, par rapport notamment aux achats qu'elles font à l'étranger, mais aussi par rapport aux risques pour la population qui utilise ces produits dont la traçabilité et la production ne sont pas garanties. On parle aussi d'entreprises qui émettent du CO₂ de manière déraisonnable.

Un ou une député-e PLR lit l'art. 5 et demande si on entend par-là augmenter les taxes des entreprises locales, ce qui les rendrait selon lui moins compétitives. Il craint qu'ils manient des concepts généraux en étant éloignés de la réalité économique.

M. Flaks considère que le ou la député-e PLR a raison, mais qu'il existe aussi des buts idéaux. Le Conseil du développement durable est aussi composé de représentants des secteurs économiques.

Un ou une autre député-e PLR appuie ce que vient de dire son préopinant : si on met en place une fiscalité écologique, cela ruinera un pan de l'économie locale. Si on met en place une fiscalité énergétique, qui va alors consommer, il faudrait que le volet écologique pèse beaucoup plus que 5% dans les critères d'adjudication. Ce sont des pistes qui risquent de déstabiliser l'économie et ce sont au fond des concepts qui ne vont pas jusqu'au bout. On risquerait de tuer une activité sur le canton et on risquerait alors d'importer des produits ou des services d'ailleurs, où les critères ne sont pas les mêmes.

La présidente considère que ce document pose en effet la question de la limite de la mise en œuvre de ces actions et elle relève donc que la commission se demande comment on va agir pour que la mise en œuvre de ce concept soit réaliste.

M. Zinder souligne que ces axes ont en effet été formulés en termes de fiscalité écologique, mais cet axe a été approuvé par la commission consultative, composée également de représentants des milieux économiques. Maintenant, au terme de cet examen, on verra aussi ces conséquences et si cela est faisable ou pas. Il n'a pas encore de réponse à ce stade.

La présidente comprend que cela sera donc présent dans la documentation à venir, dans le rapport sur le suivi.

Un ou une député-e PLR se dit heureux d'entendre la manière dont on va exploiter ce document. Il observe qu'en p. 25, on parle de consommation alimentaire locale et de saison ; il pense qu'on aurait pu mentionner la marque GRTA. Il n'a pas vu non plus dans le document le sigle SDA (surfaces d'assolement) ; il considère que cela doit être intégré dans le concept, car cela constitue le problème n° 1 pour les agriculteurs. Il encourage donc à lister les mesures déjà prises, par exemple GRTA.

M. Copetti : Ils ont conscience qu'ils ne partent pas de zéro et qu'ils feront en effet apparaître les choses qui se font dans le plan d'actions.

M. Zinder : Ils connaissent bien sûr GRTA, ils promeuvent cette marque, notamment au travers de formations, et ils vont continuer à le faire.

Un ou une député-e EAG considère que le ou la député-e PLR pose une bonne question en évoquant le problème d'un certain nombre d'entreprises qui pourraient être visées ; il le renvoie cependant à un article du *Temps* du 21 mars 2017 qui évoque la problématique du trading et de l'industrie extractive qui sont basés à Genève et qui souligne « qu'un quart des matières

échangées dans le monde le serait par des sociétés basées en Suisse réputées pour leur mépris des politiques environnementales en vigueur dans les pays d'extraction et jouissant d'arrangements fiscaux à Zoug et à Genève ». Il estime que c'est cela qui est problématique et qui est un problème qui doit être empoigné. Il relève que cet article se réfère à Dick Marty, lequel affirme que la Suisse est assise sur une caisse de dynamite « semblable à celle des avoirs en déshérence, de l'affaire Swissair, de l'affaire UBS ou du secret bancaire ». Il rappelle donc que Genève est l'un des centres, à l'échelle mondiale, de cette activité et il désire qu'ils réagissent sur cette question et sur les risques majeurs liés à ce pan de l'économie.

Un ou une député-e des Verts précise qu'il y a actuellement un PL qui traite de la question du négoce à la Commission de l'économie.

M. Zinder : L'un des chapitres de la stratégie économique 2050 propose des pistes par rapport à cela.

La présidente relève que cela est identifié comme un risque, mais qu'il n'y a néanmoins pas d'axe stratégique qui définit clairement des mesures dans l'optique de limiter ce risque.

M. Copetti : Il y a un axe stratégique qui parle d'être attentif sur l'ensemble de la chaîne de valeur d'une entreprise et, dans la stratégie économique 2030, un objectif qui incite l'Etat à entrer en contact avec le secteur du négoce pour discuter de ces enjeux.

La présidente remercie les personnes auditionnées pour leur grand travail d'intégration de concepts divers et variés ; elle relève que c'est la première fois qu'on a un document de cette nature, lequel est appelé à évoluer avec le temps, que la commission va maintenant faire son travail d'analyse et qu'elle aura peut-être l'occasion de les entendre à nouveau sur le sujet.

M. Flaks remercie la commission de les avoir reçus ; il souligne que des questions restent ouvertes, que le travail est sans doute imparfait, mais qu'il s'agit néanmoins d'une démarche qui est inédite en Suisse et donc que Genève est le premier canton à se doter d'un tel concept stratégique.

Séance du 16 novembre 2017

Un ou une député-e PLR s'interroge sur le fonctionnement de l'établissement du concept de développement durable. Il demande si, par exemple, quand le Conseil d'Etat dépose un PL, le département l'examine sous l'angle du développement durable.

M. Flaks rappelle la récente réponse du Conseil d'Etat à la question écrite urgente de M. Calame à ce même propos, qui demandait comment le Conseil

d'Etat envisageait de mettre en œuvre la LDD, notamment sur les impacts dans les PL. Ils espèrent pouvoir mettre en œuvre au premier semestre de 2018 une tentative de modèle de grille d'analyse à titre d'essai.

M. Zinder explique qu'ils ont regardé ce qui se pratique dans d'autres cantons pour évaluer les projets sous l'angle du développement durable et le système de la Confédération. Il n'existe pas d'outil tout fait qu'il est possible de reprendre. Il faut l'adapter au concept genevois et surtout au regard du concept de développement durable qui fera office de référence. Il faut d'abord terminer le concept et ensuite travailler sur l'objet et l'outil.

M. Flaks ajoute que cet outil doit être simple. Dans chaque exposé des motifs, il devra y avoir une mention qui précise si le PL a un impact sur le développement durable et, si oui, lequel. Il explique qu'il a proposé que les PL émanant du Conseil d'Etat fassent l'objet d'une analyse préalable et que le Grand Conseil a décidé d'élargir cette grille d'évaluation à l'ensemble des PL qui lui sont soumis (donc également ceux émanant des députés).

Un ou une député-e PLR comprend que tous les engagements indiqués dans le concept du développement durable devraient être pris comme étant une vraie orientation politique, d'où l'importance de cette grille d'analyse et de la lecture qui en est faite.

M. Zinder répond qu'il ne fait pas sens d'évaluer sous l'angle du développement durable tous les PL déposés. Certains n'ont pas d'impact direct. Il faut une grille d'analyse en amont pour voir lesquels auraient un impact potentiel positif ou négatif sur la base de plusieurs critères. Ce travail d'analyse sera effectué par l'auteur du PL et non pas par le service de l'Etat, qui n'a pas les capacités d'analyser tous les PL déposés par les députés.

M. Flaks ajoute qu'il s'agit de faire une sorte d'auto-évaluation du PL.

Un ou une député-e PLR remarque qu'un projet de budget de moins 260 millions de francs est incompatible avec le concept de développement durable, car les finances de l'Etat doivent être saines pour permettre la mise en place d'un développement durable prospectif et durable. Il demande quelle aurait été la position du service.

M. Flaks répond qu'ils n'auraient pas évalué ce projet, car il appartient à l'auteur du projet de le faire.

Un ou une député-e PLR comprend que chaque service qui dépose un PL doit regarder sa comptabilité avec le développement durable.

M. Flaks répond qu'il doit examiner sa compatibilité avec la grille d'analyse qui sera soumise aux députés dans la première partie de l'année 2018.

Un ou une député-e socialiste remarque que le RD 1193 est un catalogue de bonnes intentions. A première vue, elle pourrait y adhérer. Elle demande s'il y a un engagement plus fort. Par exemple, concernant la mobilité, la proportion entre les transports publics utilisés réellement est de 14% contre 86% de déplacements individuels motorisés, ce qui est dramatique. Elle se demande s'il est prévu que les futurs conseillers d'Etat et députés s'engagent au moment où ils sont élus à respecter ces principes d'une manière plus officielle.

M. Flaks répond qu'il faut se rappeler qu'il y a une relative modestie. Il s'agit d'un concept horizon 2030 qui s'inscrit dans le cadre d'autres types de concepts, comme celui de la protection de l'environnement 2030, le PDcn 2030 et le concept de promotion de la santé. Le concept de développement durable est une démarche novatrice sur le plan intercantonal et de la Confédération. Il aura le mérite d'exister, d'inciter et d'orienter. Une loi coercitive paraîtrait difficilement applicable.

Un ou une député-e socialiste remarque que, si on reste toujours dans la modestie, on n'arrivera jamais à rien.

M. Flaks répond que ce concept est une orientation qui devra guider le législateur.

Un ou une député-e socialiste demande s'ils envisagent de vérifier si les lois existantes respectent déjà ce principe.

M. Zinder explique que le concept cantonal du développement durable donne un cadre. Il est articulé avec la stratégie de la Confédération en matière de développement durable et avec l'Agenda 2030 des Nations Unies. Il est très important pour le canton de Genève de s'inscrire dans cette voie par ces grands principes. Par rapport aux lois existantes, ils n'ont pas évalué toutes les lois, mais, d'un point de vue global, il semble que ce soit le cas. Dès qu'une loi existante est modifiée, ils profitent d'intégrer dans les groupes de travail cette dimension du développement durable, si tel n'était pas déjà le cas.

La présidente revient sur la grille d'évaluation et demande si les députés qui déposent un PL auront aussi à disposition cet outil pour faire l'analyse. Elle demande qui fera l'évaluation.

M. Flaks répond que ce sera l'auteur du texte qui devra faire son évaluation avec l'instrument qui sera mis à disposition en libre accès. Le projet pilote sera lancé au début de l'année prochaine.

Un ou une député-e UDC regarde les objectifs stratégiques. Dans notre société tertiaire, on importe de l'électricité et du charbon de Chine. On a

aussi un aéroport. L'introduction de ce concept sert à nous donner bonne conscience.

M. Flaks répond qu'un ou une député-e UDC a raison. Il signale la déclaration de la semaine passée de M^{me} Sommaruga au nom du Conseil fédéral sur la question qu'un ou une député-e UDC aborde à juste titre. M^{me} Sommaruga a indiqué que, si le secteur des matières premières ne parvient pas à s'autoréguler dans le respect du social et de la durabilité, la Confédération sera contrainte de légiférer. Cette déclaration confirme que l'ambition du Conseil d'Etat est en parfaite phase avec celle du Conseil fédéral.

M. Zinder indique avoir réalisé un bilan de carbone. Ils ont choisi de considérer un périmètre global qui prend aussi en compte les immiscions émises à l'étranger plutôt qu'un périmètre territorial.

La présidente demande si les axes stratégiques évoqués le sont par ordre chronologique de priorité d'action.

M. Zinder répond que c'est aléatoire. Ils finalisent dans le cadre du plan climat cantonal le deuxième volet. Il s'agit du plan d'action qui suit la stratégie adoptée en 2015 par le Conseil d'Etat. Il existe au total 25 fiches de mesures qui ont été priorisées en fonction de leur efficacité (coût/bénéfice), de leur faisabilité et de leur facilité de mise en œuvre. Ce document vient d'être validé par le conseil du développement durable cette semaine. Il sera déposé auprès du Conseil d'Etat cette année (envisagé pour la séance du 20 décembre).

Un ou une député-e des Verts trouve qu'il est important que les différents départements connaissent et s'approprient ce document. Elle demande si des formations sont prévues auprès des services de l'Etat pour équiper les fonctionnaires. Elle a présenté un PL pour soutenir une agriculture biologique et s'est vu répondre, comme préavis du département, que ce n'était pas une bonne idée. Or, cela fait partie des axes prioritaires du concept du développement durable.

M. Zinder répond avoir beaucoup échangé avec le personnel de l'administration pour réaliser ce document qui est très transversal. Ce document est bien intégré à l'interne de l'Etat. Ils ont surtout travaillé en collaboration avec le comité interdépartemental de l'Agenda 21. Ces personnes doivent faire descendre l'information à leurs différents services. L'Etat de Genève est le premier canton suisse à avoir lancé des émissions vertes. Le département des finances, suite à la publication du concept, lui a demandé de l'aider dans l'évaluation de l'émetteur pour savoir si leurs activités étaient compatibles avec le concept du développement durable. Cet

audit fait par une agence externe a démontré que la politique du canton était compatible avec le concept de développement durable.

Un ou une député-e des Verts explique que ce document donne un cadre, pas contraignant, mais d'influence.

M. Zinder répond que ce document découle de l'Agenda 21. Le cadre légal qui permet ce document a été validé par l'ensemble des départements et a circulé très largement au sein de l'Etat. Les directions ont validé. Il semble que ce document soit connu et mis en œuvre. Les communes sont également associées. L'Etat leur a présenté ce document pour qu'elles puissent dans leur propre stratégie s'inscrire dans le contexte cantonal (du global au local). Il est important que les politiques des communes s'inscrivent dans le cadre de ce que fixe le canton dans sa stratégie.

La présidente demande si les régies publiques et les établissements publics autonomes devront respecter ce concept au même titre que les services de l'Etat.

M. Flaks répond que, dans la mesure où les lois touchant les grandes régies publiques sont soumises au Grand Conseil, elles seront aussi soumises à l'évaluation des impacts en matière de développement durable.

Un ou une député-e PLR demande si les rapports annulés des SIG, de l'AIG, etc. seront aussi analysés selon ce concept.

M. Zinder répond que les SIG le font déjà, mais qu'il n'existe pour l'instant pas d'obligation de leur part de se référer au concept. Les SIG le font spontanément, car ce document a été adopté par l'Etat de Genève. Sous l'angle de la LOIDP, ce concept devra s'appliquer à toute entité publique de notre canton.

Un ou une député-e socialiste est perplexe car il voit un risque de hiatus entre ce que le canton dit et ce qu'il fait, ceci autant pour le Conseil d'Etat que pour les députés. Il pense au projet de la traversée du lac ou à PF 2017. On parle de la nécessité d'avoir une fiscalité axée sur les enjeux écologiques et environnementaux. Le Conseil d'Etat dit qu'il faut baisser les impôts et ajoutera un paragraphe pour spécifier que c'est conforme au concept de développement durable. Un ou une député-e socialiste préfère un PL qui ne mentionne pas le développement durable, plutôt qu'il dise à chaque fois qu'il est conforme à ce concept. Le fait que le Conseil d'Etat se mette dans la posture de dire que tout ce qu'il propose est conforme à des objectifs de développement durable, alors qu'on peut ne pas être d'accord avec cette vision, l'inquiète en termes de cohérence et de crédibilité du politique. Il se demande s'il est vraiment pertinent de rajouter cette couche d'argumentaire, qui n'est pas forcément très crédible.

M. Flaks répond que le Grand Conseil l'a voulu et que cela découle également de la Constitution. Cela découle aussi de l'obligation constitutionnelle de présenter des normes qui respectent cette conception. Le Grand Conseil a souhaité élargir cette évaluation du concept à l'ensemble des PL émanant des députés. Il faudra ensuite voir les effets. Il ne s'agit pas de prétendre que tout projet sera conforme aux objectifs de 2030 et dire qu'ils seront tous atteints dès début 2018, mais de permettre une meilleure transparence des impacts d'un PL.

M. Zinder ajoute qu'il y a un côté incitatif. L'idée est que les auteurs du PL se posent les bonnes questions. Ils devront le faire avec cette évaluation afin d'améliorer leur projet. M. Zinder serait ravi si cet objectif est atteint. Il voit cette manière de faire dans le domaine des achats responsables par rapport aux acheteurs professionnels, où les questions posées feront que l'achat ne sera pas forcément le même.

Un ou une député-e socialiste se demande si cette analyse ne pourrait pas se faire dans le cadre d'un bilan rétrospectif annuel. Il faudrait par exemple examiner la conformité des lois votées aux objectifs présentés. Beaucoup de lois ne sont pas forcément adoptées. Cette manière de faire éviterait le côté « prétexte » pour dire que tous les PL sont bons pour l'environnement.

M. Flaks rappelle l'art. 5 al. 3 LDD, selon lequel le Conseil d'Etat publie, en fin de législature, un rapport d'évaluation sur la mise en œuvre du plan d'actions. Il rappelle l'art. 6 LDD (« Les conséquences, en matière de développement durable, d'un projet de loi sont identifiées avant son traitement parlementaire. Elles figurent dans l'exposé des motifs. »). Cette grille d'évaluation devra aussi être testée avec les députés avant ou après la phase pilote.

M. Zinder ajoute qu'il faudra voir quel outil est le plus approprié. Quand le système fonctionnera au sein de l'Etat, il faudra que les députés l'essayent aussi.

Un ou une député-e socialiste remarque qu'il pourrait être bien que ce modèle pilote soit soumis à la commission avant de voter sur ce rapport.

M. Flaks répond qu'ils examinent actuellement les critères, mais qu'ils sont indépendants de l'adoption du plan cantonal de développement durable. Il s'agit de l'application de la loi votée par le Grand Conseil. Il assure les commissaires que le département leur soumettra le projet de grille d'évaluation dans les meilleurs délais.

La présidente remarque que cette grille est le nœud qui déterminera les arbitrages qui devront être faits. Elle se demande jusqu'à quel détail cette grille d'évaluation ira. La question des critères d'évaluation et de la portée de

cette grille se pose. Elle demande si elle pourra être d'une manière ou d'une autre soumise à la commission.

M. Zinder explique que l'idée est de rechercher un processus efficace et pragmatique, mais qui ne soit pas une usine à gaz. Il faut se garder la possibilité de mettre à disposition un autre outil plus approfondi, mais qui ne serait pas obligatoire.

M. Flaks précise que, pour l'instant, il n'existe pas d'évaluation. Les députés testeront cette grille et les arbitrages politiques seront faits par eux dans le cadre de leur prérogative parlementaire.

Un ou une député-e socialiste explique que c'est pour cette raison qu'il se demandait s'il ne fallait pas faire un bilan à la fin. Connaissant les groupes politiques, il est possible qu'un attaché parlementaire assure que tout PL est conforme aux objectifs du développement durable en donnant l'impression d'avoir répondu à toutes les questions. Si la contrainte est plus hypothétique que réelle et que le résultat est peu satisfaisant, il faudra peut-être arrêter cet exercice.

La présidente dit qu'il serait intéressant de savoir dans cette évaluation comment la transversalité et la cohérence de l'action de l'Etat sont manifestes et quelles en sont les conséquences. Beaucoup d'éléments stratégiques se reposent sur des documents ou des concepts de certaines politiques publiques. Il faut s'assurer que le PL déposé est conforme à l'ensemble des dispositions qui traitent de cette thématique dans différentes politiques publiques. Par exemple, l'agriculture est stipulée dans beaucoup de concepts stratégiques.

M. Flaks répond que la grille ne doit pas être un prétexte, mais conduire à des questions pertinentes. Elle pourra aussi être annexée au PL. Ils ne connaissent pas l'avenir de l'efficacité réelle de cette ambition, mais il n'a pas envie que ce soit des questions prétextes.

M. Zinder ajoute qu'il faudra faire des évaluations.

M. Flaks dit que cela permettra de sensibiliser les autres acteurs de l'administration externe, dans le cadre de décisions politiques. C'est aussi une forme de promotion du concept de développement durable et de toutes les autres normes votées tant par le Conseil d'Etat que par le Grand Conseil. Cela fait aussi partie de la pédagogie.

Un ou une député-e socialiste répond que tel n'est pas le cas si le politique perd en crédibilité entre les principes et la réalité des votes. Des personnes sont tout à fait capables de faire l'exercice rhétorique de justification pour chaque PL.

M. Flaks remarque qu'on peut aussi se dire que les députés prendront des décisions en meilleure connaissance de cause.

M. Zinder ajoute qu'il est aussi important de valoriser les impacts positifs.

Un ou une député-e PLR s'interroge sur la définition du concept de développement durable et demande si elle regroupe tous les documents établis.

M. Flaks répond qu'il existe aujourd'hui plusieurs types de concept qui sont coordonnés sur l'objectif 2030. Ce n'est pas un document qui fonde le tout.

Un ou une député-e PLR demande d'où proviennent les notions et les directions politiques édictées dans ce document. Il prend l'exemple de la fiscalité écologique et le fait d'avoir des emplois diversifiés en suffisance et de trouver du travail pour les emplois à faible qualification. Ces notions ne sont pas accrochées à la réalité actuelle. A partir du moment où une fiscalité écologique existe, ce qui renchérra forcément les coûts, les consommateurs achèteront là où c'est le moins cher.

M. Zinder répond que l'axe 5 (examiner l'opportunité d'instaurer une fiscalité écologique) a été repris de la stratégie économique 2030 et du programme de législature 2014-2018 du Conseil d'Etat. L'une des mesures est d'avoir une cohérence avec la politique fédérale d'une fiscalité écologique basée sur le principe du pollueur-payeur. Le département n'a pas souhaité insérer la notion de pollueur-payeur pour rester plus ouvert. La fiscalité peut aussi être positive.

Un ou une député-e PLR explique que, pour délocaliser les productions de type industriel, il faudra peut-être de la main-d'œuvre à faible qualification. Il voit deux opposés dans le même concept et demande comment cette difficulté est gérée.

M. Flaks répond qu'il est possible d'imaginer qu'entre 2020 et 2025 l'évolution sociale et technologique permettra d'atteindre les ambitions citées. Sans objectifs ou idéaux, on n'arrivera pas à grand-chose.

Un ou une député-e PLR rejoint l'avis d'un ou une député-e socialiste sur les « jolis mots ».

M. Flaks répond que la CEDH est aussi un texte avec des intentions.

La présidente dit que la commission décidera plus tard si elle souhaite procéder à d'autres auditions sur cet objet.

Séance du 21 décembre 2017

La présidente rappelle qu'il faut aussi traiter de l'amendement déposé en plénière par M. Calame. Elle précise plusieurs éléments en préambule. Le concept cantonal du développement durable 2030 est un document stratégique, au même titre que le concept cantonal de la protection de l'environnement ou de la biodiversité. Il a une fonction propre et répond à l'art. 6 LDD (« Les conséquences, en matière de développement durable, d'un projet de loi sont identifiées avant son traitement parlementaire. Elles figurent dans l'exposé des motifs »). M. Zinder avait expliqué qu'ils élaborent une grille d'analyse pour mettre en œuvre cet article de loi. Il faut séparer cet élément de l'adoption du concept de développement durable. Même si ce concept ne devait pas exister, la mise en œuvre de l'art. 6 LDD nécessiterait bien une réponse. L'amendement de M. Calame visait à retirer la note n° 5 en bas de la page 8 du RD 1193. En l'état, la commission n'est pas habilitée à modifier le contenu du rapport, tout comme il n'est pas possible de modifier l'exposé des motifs d'un PL. Selon leur compréhension avec M. Flaks, ils ne peuvent pas donner suite à cet amendement, pour lequel ils ne sont pas compétents.

M. Flaks explique que la note n° 5 est purement informative et n'a pas de portée juridique propre concernant le concept.

Un ou une député-e des Verts dit qu'elle a une portée importante dans le sens où, dès le moment où ce concept ne prend pas en compte l'aéroport et le trafic aérien, il n'est pas abouti.

M. Flaks dit qu'elle a raison, mais que, d'un autre côté, ils n'ont pas de compétence particulière sur le plan cantonal.

M. Zinder explique que les émissions liées au trafic aérien, hors infrastructures aéroportuaires, seront traitées dans le cadre du second volet du plan cantonal. Le suivi des émissions de CO₂ du trafic aérien sera confié à une sous-commission rattachée à la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA). Les réunions débuteront l'année prochaine. Il se réfère à l'axe 2, page 37, du RD 1193 : « Pour le trafic aérien, l'aviation doit fournir une contribution adéquate à la protection du climat et prendre les mesures qui s'imposent pour a minima stabiliser au niveau de 2014 les émissions de GES ». Il explique que ceci s'inscrit dans le cadre du plan climat cantonal.

Un ou une député-e socialiste pense qu'il est possible de voter le rapport avec une réserve. Cela dit, même si le trafic aérien n'est pas spécifiquement mentionné dans le concept du développement durable, le rapport reste une base. Soit on estime que cette base est totalement insuffisante et on la rejette,

soit on estime qu'elle va dans une bonne direction, même si elle n'est pas complète sur tous les aspects.

La présidente comprend que la question du trafic aérien n'est pas traitée en tant que telle dans le concept cantonal du développement durable, mais qu'elle l'est dans le cadre du plan climat cantonal. Ainsi, il n'est pas possible de suspecter le Conseil d'Etat d'éluder complètement cette question. Il la traite simplement différemment.

M. Flaks informe que le Conseil d'Etat a adopté lors de séance d'hier le volet 2 du plan climat cantonal, dont il se réfère à la page 25 (disponible ici : http://ge.ch/agenda21/media/site_agenda21/files/imce/PCC/volet-2_plan_climatcantonal.pdf) :

« 5. Emissions de gaz à effet de serre liées au trafic aérien »

Rappel des enjeux

Sur la base du *Bilan carbone*, les émissions de GES liées au trafic aérien (déplacements de personnes) s'élevaient à 1'346'285 tCO₂e, soit 23% des émissions totales du canton de Genève. Le calcul a été réalisé avec la méthodologie de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), laquelle prend en compte la totalité des trajets aériens domestiques et internationaux au départ de l'aéroport de Genève (résidents genevois, vaudois, français ou du monde entier). La mise en perspective de la dimension régionale de l'Aéroport international de Genève permet toutefois de ne pas imputer la totalité des émissions du trafic aérien aux résidents du canton qui représentent 22% de l'ensemble des voyageurs.

Par ailleurs et compte tenu de la responsabilité partagée (canton, région et Confédération) de ces émissions, l'objectif relatif au trafic aérien a été séparé des objectifs globaux du PCC 2030. Il est également à relever qu'à l'échelle internationale, le transport aérien n'est pas considéré dans le protocole de Kyoto depuis 1997 et n'a pas été abordé lors de la COP21 en 2015.

L'objectif du PCC est de retrouver en 2030, au maximum, le niveau des émissions de GES de 2014. Cet objectif a été défini sur la base du rapport de l'OFAC « *Développement durable dans le transport aérien* » de 2008 (mis à jour en 2015) qui indique que les émissions de CO₂ augmenteront jusqu'en 2020 puis baisseront légèrement à partir de 2020 pour retrouver les niveaux de 2014. Les émissions de CO₂ évolueront probablement moins rapidement que les mouvements d'avions, grâce notamment à l'efficacité des carburants et aux progrès technologiques. L'objectif de stabilisation représente aujourd'hui un enjeu prépondérant pour l'industrie aéronautique.

Ce qui est planifié

La Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien (CCLNTA), instituée par la loi sur l'Aéroport international de Genève (LAIG), est chargée de veiller à ce que l'aéroport de Genève tienne compte,

dans son activité, des objectifs de protection de l'environnement. Elle donne son avis sur le bilan écologique de l'aéroport et doit en particulier donner des avis sur toutes les questions concernant le bruit provoqué par les aéronefs.

Au regard de l'objectif de stabilisation des émissions fixé dans le PCC 2030, la CCLNTA a décidé de constituer une sous-commission chargée de suivre l'évolution des émissions de GES générées par le trafic aérien. Cet organe aura la responsabilité d'émettre des avis et de formuler des recommandations à l'intention de la Commission consultative. Les travaux de cette sous-commission devraient démarrer début 2018. Elle sera composée de membres représentant l'administration cantonale, l'AIG, les associations et les communes. »

La présidente s'interroge sur la composition de cette sous-commission.

M. Zinder répond qu'elle sera composée de membres de la commission consultative et d'experts, dont lui-même. Ils décideront aussi du cahier des charges et des objectifs. Un budget sera attribué à la sous-commission pour qu'elle puisse faire des études.

Un ou une député-e des Verts comprend que le plan climat continue d'évoluer en parallèle du concept cantonal du développement durable.

M. Zinder se réfère à la page 35 du volet 2 du plan climat cantonal. Il explique que le volet 1 concerne la stratégie et les objectifs et le volet 2 le plan de mesures. Il en est de même avec la stratégie économique 2030 et le concept cantonal de promotion de la santé et prévention.

Un ou une député-e socialiste regrette la formulation de l'amendement de M. Calame. Pour vraiment marquer une attention particulière au trafic aérien, il faudrait plutôt ajouter une deuxième invitation à la résolution qui soit plus explicite, plutôt que de supprimer la note n° 5.

M. Flaks salue l'adoption du deuxième volet du plan climat cantonal par le Conseil d'Etat en fin de législature.

La présidente résume la situation. Il existe un concept cantonal du développement durable qui établit les principes et les axes. Il s'agit d'un document programmatique qui fait foi pour la mise en œuvre des mesures, comme il en est de même avec tous les thèmes pour lesquels il existe une stratégie cantonale (économie, santé, environnement, biodiversité, etc.). C'est dans le volet 2 du plan climat que figurent toutes les dispositions relatives au trafic aérien. Il est probable que M. Calame n'avait pas réalisé que cette problématique n'était pas éludée du concept du développement durable, mais que la mise en œuvre d'actions à cet effet serait ingérée dans le volet 2.

M. Zinder rappelle l'existence de l'art. 5 LDD sur le plan d'actions.

Un ou une député-e PLR demande si M. Calame maintient son amendement.

Un ou une député-e des Verts répond que M. Calame a rappelé avoir fait cet amendement au SGGC.

Un ou une député-e PLR demande s'il était au courant du volet 2 du plan climat.

Un ou une député-e des Verts répond que le volet 2 a été adopté seulement hier. Elle expliquera la situation à M. Calame et lui demandera s'il maintient son amendement.

Un ou une député-e socialiste demande quel sera le budget de la sous-commission.

M. Zinder répond qu'il ne sait pas car il n'a pas encore été défini. Lorsque la CCLNTA se réunira pour annoncer la création de la sous-commission, un budget sera mis à disposition pour les études, le cas échéant.

Un ou une député-e socialiste comprend que la sous-commission est rattachée à la CCLNTA, elle-même rattachée à l'aéroport. Il s'agirait donc plutôt d'un budget de l'aéroport.

Un ou une député-e MCG comprend que le but est que les émissions de CO₂ soient les mêmes en 2030 et en 2014.

M. Zinder répond que l'idée est qu'en 2030 la quantité d'émissions soit la même qu'en 2014, compte tenu du fait que le trafic aérien devrait doubler d'ici là.

La présidente demande quelle suite les commissaires veulent donner aux travaux sur ce rapport.

Un ou une député-e socialiste fait part de son étonnement entre le concept cantonal du développement durable tel que proposé et les nombreux projets autoroutiers qui émanent du DETA. Il souhaiterait auditionner M. Barthassat pour qu'il donne son avis quant à la cohérence de ce concept cantonal avec les différents projets qu'il mène à la mobilité (traversée du lac, extension de l'autoroute de contournement, routes de liaison Genève Sud, etc.). Il trouve qu'il y a en effet une contradiction flagrante entre le concept de développement durable et la politique menée en termes de mobilité.

La demande d'audition de M. Barthassat est acceptée (pas d'opposition).

Un ou une député-e PLR demande ce qu'il en est de la grille d'évaluation du concept.

M. Flaks répond que cette grille dépend de la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda 21) (LDD). Il propose de venir

présenter le projet de grille d'évaluation au premier semestre 2018 avant qu'elle soit mise en œuvre.

Un ou une député-e socialiste s'interroge sur l'engagement personnel des exécutifs, mais aussi des députés, face à ce concept. Elle se demande combien de personnes utilisent les petites poubelles vertes et se déplacent en bus. Beaucoup de députés viennent aux séances en voiture. On promeut des choses et on veut que le citoyen lambda les applique, mais il faut déjà les appliquer soi-même.

La présidente rappelle que des rapports sont effectués pour vérifier la mise en œuvre de certains principes. Le rapport de performance environnementale de l'Etat de Genève existe et permet de suivre l'évolution d'une manière quantitative et d'objectiver les débats. Au-delà, on est dans le principe de la liberté individuelle et de la responsabilité de chacun.

Un ou une député-e MCG remarque qu'il n'est pas facile de prendre le tram avec un caddy ou un bébé. Le tram n'est pas sécurisant (risque de vol) et insupportable actuellement.

Un ou une député-e UDC propose d'entendre l'aéroport.

M. Zinder remarque que le plan directeur de l'aéroport porte vraiment sur les infrastructures aéroportuaires, mais pas sur les gaz à effets de serre liés au trafic.

La commission décide d'auditionner M. André Schneider, directeur de l'AIG.

La présidente demande si les commissaires souhaitent d'autres auditions.

Un ou une député-e des Verts dit que la présidente a évoqué le rapport de performance environnementale de l'Etat. Or, elle constate un recul net, que ce soit au niveau du tri, des émissions de CO₂ de certains véhicules appartenant à l'Etat ou des ordinateurs laissés ouverts pendant la nuit. L'Etat n'est pas exemplaire. Elle se demande s'il ne faudrait pas auditionner M. Longchamp. La Commission de l'environnement doit être vigilante et avoir connaissance des pratiques de l'Etat.

La commission décide d'auditionner M. Daniel Chambaz, directeur général de l'environnement (DGE).

Un ou une député-e PLR remarque que, vu que cela touche toutes les politiques publiques, il faudrait auditionner chaque magistrat.

M. Flaks propose aux commissaires d'étendre également M. David Favre, directeur général des transports (DGT).

La commission décide d'auditionner conjointement M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat, M. Daniel Chambaz, directeur général de l'environnement,

et M. David Favre, directeur général des transports. Elle auditionnera ensuite M. André Schneider, directeur de l'AIG. Il est également convenu que le ou la député-e des Verts demandera à M. Calame s'il souhaite maintenir son amendement.

Séance du 1^{er} février 2018 : Audition de M. André Schneider, directeur général de l'AIG, accompagné de M. Marc Mounier, chef environnement et développement durable

La présidente rappelle que la commission a souhaité entendre MM. Schneider et Mounier sur le rapport et la résolution relative au concept cantonal du développement durable 2030, dans lesquels certains axes traitent de la question des émissions aériennes et du trafic aérien, notamment hors infrastructure aéroportuaire. La commission a été informée des éléments figurant dans le volet 2 du plan climat cantonal et, en particulier, d'un suivi qui sera fait par une sous-commission rattachée à la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien. Elle souhaite connaître les mesures qui sont prises actuellement dans le cadre de l'aéroport et celles qui seront prises dans le futur concernant cette problématique.

M. Schneider donne leur vision d'ensemble de la politique du développement durable. Il distribue aux commissaires le rapport de développement durable publié l'année passée ainsi qu'un document sur les contributions de Genève Aéroport au concept cantonal du développement durable 2030. La volonté de développement durable fait partie de leurs objectifs stratégiques définis il y a un an et demi. Tout projet est analysé dans cette optique. Il s'exprimera dans un premier temps sur toutes les mesures prises en général dans le cadre du développement durable et donnera dans un deuxième temps plus de détails sur la question des émissions de CO₂ liées au trafic aérien.

Genève Aéroport met en œuvre des actions dans le cadre de sa politique environnementale, de sécurité, de santé et sécurité au travail, de recrutement, d'achat et de soutien aux associations sportives, culturelles et sociales de la région. Ils publient tous les deux ans un rapport sur le développement durable. Ils ont aussi participé au lancement des 17 objectifs de développement durable de l'ONU. Dans ce cadre-là, ils ont démontré avoir des actions qui soutenaient 9 des 17 objectifs. En fin de compte, ils touchent 8 champs de l'action thématique du développement durable. Par exemple, ils travaillent beaucoup autour de la réduction et du tri des déchets. Une taxe au sac existe sur la plateforme depuis 2011 et le taux atteint de tri aujourd'hui est de 42%. Ceci s'inscrit dans la thématique « mode de production et de consommation » du rapport sur le concept cantonal. Ils ont introduit dans

tous les appels d'offres des critères de durabilité. Dans le cadre du PSIA, ils ont pris l'engagement de plafonner, puis diminuer le bruit. Ils travaillent fortement à l'encouragement de l'utilisation des transports publics pour les passagers et les employés. Il existe pour les employés un plan de mobilité très développé qui ne donne pas accès à une place de parking s'ils peuvent prendre les transports publics. Le parc des véhicules et des engins est en train d'être électrifié et l'utilisation des énergies renouvelables augmentée avec la création de 55 000 m² de panneaux supplémentaires sur le site. Genève Aéroport a reçu cette année la certification qu'ils ont compensé toutes les émissions de CO₂ liées aux opérations de l'aéroport (cela ne touche pas les émissions faites par les avions). Ils vont introduire 1% de biofioul durable dans le kérosène, qui représente 10 000 tonnes de réductions de CO₂ des émissions faites par les avions. Genève Aéroport travaille avec l'office cantonal de l'emploi (OCE) pour agir en faveur de l'insertion professionnelle. Ils utilisent le label « 1+ pour tous ». Beaucoup de travail est effectué dans la gestion systématique de la santé, de la sécurité et du bien-être au travail. Ils ont d'ailleurs le label « Friendly Work Space » et un programme « I feel good ». La deuxième vague du programme d'insonorisation commencera bientôt. Ils devront dépenser 1 million de francs dans les années à venir pour insonoriser les bâtiments autour de l'aéroport. Genève Aéroport est également porteur de valeurs qui témoignent de sa responsabilité économique, sociale et environnementale. Ils s'attachent à faire respecter ces valeurs par leur personnel. Une semaine du développement durable est organisée chaque année durant laquelle tous les employés sont invités à participer à des workshops. Ces programmes sont également partagés (voire pour certains imposés) à leurs partenaires sur le site (Genève Aéroport compte environ 1000 employés sur les 11 000 présents sur le site de l'aéroport).

Il parle maintenant des émissions de CO₂ liées au changement climatique. Le plan climat cantonal fait état de l'empreinte carbone du transport aérien à Genève. La compétence de gérer l'évolution du trafic aérien est fédérale, ce qui est d'ailleurs aussi inscrit dans le plan climat cantonal concernant le trafic aérien. Les objectifs par rapport à cet élément sont séparés des objectifs globaux du canton. Le plan climat cantonal affirme la nécessité d'établir une stratégie spécifique avec les parties concernées. Dans leur cas, il a été décidé de mettre en place une sous-commission à la commission pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien qui rapporte au conseil d'administration, au Conseil d'Etat et à l'OFAC. Cette sous-commission sera chargée de suivre les émissions de CO₂ dues au trafic aérien. Il a déjà été demandé que cette sous-commission œuvre à l'élaboration d'une stratégie qui concilie les

intérêts économiques, sociaux et environnementaux avec un niveau défini d'ici à 2030 pour stabiliser les émissions de gaz à effet de serre et la mention d'une année de référence de 2014. Cette cible est extrêmement ambitieuse car elle ne s'appliquera que sur les deux compagnies aériennes stationnées sur l'aéroport de Genève. La Confédération les oblige à traiter toutes les compagnies aériennes de la même manière. Il est aussi très important de savoir qu'il existe une volonté de trouver une solution par le biais du projet CORSIA conclu en 2016. L'organisme mondial de l'aviation civile demande dès 2020 à toutes les compagnies aériennes d'assurer que les émissions de CO₂ n'augmenteront plus. Certaines compagnies devront acheter des compensations ou utiliser du biofioul. Ce mécanisme comporte deux phases. La première entre 2021 et 2026 est basée sur une participation volontaire à laquelle tous les pays européens et la Suisse sont partis, ce qui représente 80% de l'activité aérienne internationale. Dans la deuxième phase, dès 2027, tous les autres pays, à l'exception de ceux où le trafic aérien est très peu important, devront participer d'office. Ce programme touchera au final plus de 90% du trafic mondial. Genève Aéroport introduira bientôt 1% de biofioul dans le kérosène afin d'assurer aux compagnies aériennes qu'elles n'augmenteront pas leurs émissions de CO₂. Ils sont les premiers à aller aussi loin. Beaucoup de discussions se sont tenues pour édicter des règles strictes. Il faut que la base soit des déchets et que les biocarburants puissent être transportés à Genève par train ou pipeline. S'agissant des opérations des vols, il n'appartient pas à Genève Aéroport d'arbitrer sur le niveau local. Ils dépendent de la volonté globale de régler cette question. Si demain ils imposent de prendre du biocarburant, la majorité des avions qui représentent 90 à 95% des vols prendront le kérosène ailleurs. Certaines compagnies déjà aujourd'hui ne prennent pas le fioul sur le site de Genève Aéroport pour des raisons purement économiques. Ils sont intéressés à prendre des mesures qui apportent des améliorations, mais sans qu'elles impactent négativement l'aéroport ou puissent être contournées. Ils sont aussi en discussion aujourd'hui avec les compagnies aériennes essentiellement autour du bruit pour les inviter à renouveler leurs flottes. Beaucoup des nouveaux modèles amènent aussi une réduction de la consommation en carburant.

Un député UDC s'interroge sur les résultats du PSIA par rapport au bruit.

M. Schneider répond que la date finale pour la consultation publique était le 8 janvier 2018. Les offices cantonaux et les communes ont jusqu'au 16 mars 2018 pour se prononcer. Le PSIA règle tous les aspects du développement futur d'un aéroport et limite le bruit maximal qui peut être émis (courbe de bruit). Dans la construction de base du PSIA, il existait une seule courbe de bruit. Comme l'évolution des avions fait que le bruit pourra

se réduire, il a été décidé lors des discussions avec le canton et l'OFAC d'édicter deux courbes. La première est une courbe de départ qui représente la situation actuelle. La seconde est une courbe cible. Il faut également tenir compte de ces courbes dans les processus de planification territoriale.

Un ou une député-e MCG demande comment fonctionne l'approvisionnement en kérosène et quelle est l'autonomie des différents avions. Elle s'interroge également sur le largage de kérosène.

M. Schneider répond que le largage de kérosène est une opération d'urgence. Il faut que l'avion ait des installations spécifiques qui n'existent que dans les avions intercontinentaux. 90% des avions de vol européen ne sont pas équipés pour se faire. Cette opération doit être approuvée par l'OFAC (l'avion décolle, découvre un problème technique et doit atterrir, mais a trop de poids). Les conditions dans lesquelles cette opération se fait sont telles que le risque que le kérosène tombe en forme non dissolue jusqu'à la terre est très faible. Ce type d'incident est rare. Pour la majorité des vols intercontinentaux, les avions doivent faire le plein avant le départ. Genève Aéroport est fourni par 5 pétroliers. Le processus est transparent. Chaque compagnie aérienne a un accord avec un des pétroliers. Pour les vols européens, il est tout à fait concevable d'effectuer plusieurs aller-retour. Si l'avion est plein, il est plus lourd et consomme plus de kérosène pour voler. Des compagnies comme Air France ne prennent plus du kérosène sur le site de Genève Aéroport, car elles estiment que le prendre à Paris coûte moins cher. Si du biokérosène était ajouté à Genève Aéroport, le prix augmentera et il est probable que plus aucune compagnie aérienne ne prendra du kérosène sur le site.

Un ou une député-e MCG demande s'il est possible de prendre d'autres mesures.

M. Schneider répond que la réglementation autour des aéroports assure une totale compétitivité que l'aéroport peut guider aussi peu que possible. Cela vient du principe que l'aéroport est un monopole. De ce fait-là, Genève Aéroport ne peut que définir le nombre de créneaux par heure d'atterrissage et de décollage, mais n'a pas le droit de les attribuer. C'est une entreprise suisse qui le fait. L'aéroport peut dire quelle est la capacité qu'il accepte et exclure un certain type d'avions. La philosophie mondiale autour de la gestion de l'aéroport est qu'une compagnie aérienne doit être libre de faire ce qu'elle veut, comme s'approvisionner en kérosène où elle le souhaite.

Un ou une député-e MCG explique que certaines personnes qui possèdent un avion privé sont ennuyées dans leur liberté de déplacement par les

créneaux, car elles doivent réserver très longtemps à l'avance. Genève devient une destination moins prisée.

M. Schneider répond que les mouvements pour ce type de vols ont augmenté de plus de 8% l'année passée, contre 0,4% pour les autres vols. Il est évident que les avions de ligne sont la première priorité et que l'aéroport n'a pas la capacité d'accueillir plus d'avions privés à certaines heures (soir et matin). Ils ont des échanges continus avec les grands acteurs de l'aviation d'affaires. Ces deux dernières années, certains acteurs ont triché avec la réservation des créneaux et ont fait perdre plus de la moitié de la capacité. Ils réservaient plusieurs créneaux pour un seul vol et annulaient à la dernière minute. Les règles ont changé et, depuis l'année passée, on assiste à une nette amélioration. Il comprend que certains acteurs aimeraient avoir plus de créneaux, mais l'aéroport accueille prioritairement les vols de ligne et offre sa capacité maximale. Il est dix fois plus difficile à Zurich d'obtenir un créneau pour un vol d'aviation d'affaires. Genève Aéroport n'a qu'une piste et essaie d'être aussi optimal que possible. Pour résumer, il note une croissance très importante de l'aviation d'affaires et qu'il a en général l'impression que ce domaine marche très bien.

Un ou une député-e MCG explique qu'un des arguments qu'elle a entendus est qu'un vol privé rapporte plus au canton que l'ensemble des passagers d'un vol Easyjet Londres-Genève-Londres.

M. Schneider répond que le calcul est compliqué et qu'il n'est pas sûr de pouvoir confirmer cette hypothèse. Il ne faut pas se mettre dans la situation de choisir entre l'un ou l'autre. Ils ont défini des priorités. Genève Aéroport est un aéroport national pour les vols de ligne. Notre canton accueille aussi des organisations internationales, des grandes fortunes et des entreprises multinationales. L'importance de l'aviation d'affaires est aussi là. Genève Aéroport peut certes toujours s'améliorer. Il fait au mieux. Son optique est d'offrir le mieux à tout le monde.

Un ou une député-e S a une question générale sur le trafic aérien. Quand on parle de transport, de déplacement et de mobilité, le trafic aérien est toujours sorti. Il est également sorti du protocole d'accord de COP21. Il n'existe pas de taxe carbone sur le kérosène au niveau international. Philosophiquement, on sait que l'aviation est un mode de déplacement qui a des conséquences en termes de pollution, notamment atmosphérique. Il demande s'il ne pense pas qu'il faut agir de ce point de vue là.

M. Schneider explique que l'activité de transport par avion est sortie de COP21, mais que, entre-temps, l'accord CORSIA a été conclu. Il faut certainement se poser la question d'une discussion globale autour de

l'aviation dans un cadre de développement durable. Genève Aéroport défend le fait que cette problématique est, de par son essence, une activité globale. De ce fait-là, il faut trouver des solutions mondiales. Avec l'initiative pour le carburant bio, la Suisse prétend à petite échelle pouvoir montrer un exemple. Le fait qu'il n'existe pas de taxe sur le kérosène a par exemple un effet négatif sur la facilité d'introduire du biokérosène. Les pays qui introduisent aujourd'hui du biodiesel pour les voitures réduisent la taxe sur le diesel, ce qui rend le biodiesel compétitif. Il faut travailler sur l'introduction et la mise en œuvre de CORSIA, qui assure de ne plus avoir de croissance d'émissions de CO₂. L'aéroport peut inciter les compagnies à changer leurs flottes. Il répète que cet exercice pour Genève Aéroport de se positionner par rapport au concept cantonal de développement durable en se focalisant uniquement sur les émissions de CO₂ des avions le met dans un « écart ». Il appartient finalement à la Confédération d'en décider. Il faut faire quelque chose, mais en évitant de nous-mêmes nous péjorer par un mouvement unilatéral qui risquerait en plus d'être contourné.

Un ou une député-e S lit l'axe n° 2 du concept cantonal du développement durable « favoriser une mobilité sobre en carbone » (toujours hors trafic aérien). Il est dit à la fin : « Pour le trafic aérien, l'aviation doit fournir une contribution adéquate à la protection du climat et prendre les mesures qui s'imposent pour a minima stabiliser au niveau de 2014 les émissions de GES. » Il demande si cet objectif est clair et peut être atteint par Genève Aéroport.

M. Schneider répond que deux mesures pourront se mettre en œuvre. La première est le fait que la Confédération ait décidé de suivre aussi pour le trafic aérien le système européen des ETS. La seconde est l'accord CORSIA. La stabilisation se fera plutôt autour de 2020 et non pas 2014. En ce moment, il manque de visibilité sur les outils réels qui pourront être mis en œuvre. Le lobby des compagnies aériennes est très fort.

Un ou une député-e S s'interroge sur la flotte d'Easyjet, qui possède 43% des parts de marché à l'aéroport de Genève, et demande si elle sera renouvelée. Les 103 Airbus A320 immatriculés Easyjet-UK ont un âge moyen de 4,4 ans et les 14 Airbus A320 immatriculés Easyjet-Switzerland ont un âge moyen de 6,5 ans.

M. Schneider répond qu'Easyjet a la volonté de remplacer la moitié de sa flotte par des A320neo. Aujourd'hui, toute une discussion se tient pour savoir combien seront mis à Genève. Une bonne partie des vols partant de Genève ne sont pas opérés par Easyjet-Switzerland. En utilisant moins de kérosène, ces avions seront aussi moins chers à l'utilisation. Il sait qu'Easyjet a fait des commandes pour les remplacements, mais il n'a pas communiqué ces chiffres

à Genève Aéroport. Easyjet ne représente de loin pas autant de mouvements que de passagers. Swiss remplacera aussi toute sa flotte. Les vols intercontinentaux seront aussi opérés par des avions plus performants. Il est clair que ce sera un vrai combat. Comme la pression est mise pour réduire le bruit, on a déjà aujourd'hui des moyens qui ont des effets positifs. Ces moyens étaient à l'origine orientés sur le bruit, mais ils présentent aussi des effets sur les émissions de CO₂. Easyjet aura intérêt à réduire sa croissance de CO₂ en raison de l'accord CORSIA. Il ne peut pas donner au ou à la député-e S de réponse exacte.

Un ou une député-e S dit que l'aéroport a accueilli 17,3 millions de passagers en 2017 et prévoit d'en accueillir 25 millions en 2025 pour répondre à la demande. Des questions de transport terrestre se posent. L'accent devrait être mis sur les transports publics et la mobilité douce. Il existe des projets comme l'extension d'une ligne de tram. Il demande s'il est envisageable que l'aéroport participe financièrement à un bout d'infrastructure ou d'exploitation de transports collectifs vers l'aéroport.

M. Schneider répond qu'ils participent déjà, car ils payent un ticket TPG pour tous les passagers qui arrivent de l'aéroport. Ils participent aussi car ils payent des navettes pour leurs employés lorsqu'il n'y a pas de bus durant la nuit. Genève Aéroport doit se concentrer sur ce type d'actions. Ce n'est pas son rôle d'être investisseur ou exploitant de transports publics. Ils représentent 15% du trafic sur la plateforme autour de l'aéroport. Il existe des projets de densification et de développement. On a tous un vrai défi sur les prochaines années qui est de gérer la situation des transports publics sur cette plateforme. Il rappelle l'existence du PSIA. L'aéroport a déjà mis en place aujourd'hui un plan de mobilité qui touche tous les employés sur le site. Il n'existe aucune possibilité d'augmenter les places de parking pour les employés. Le nombre de places sera plutôt réduit. Genève Aéroport paye pour des contributions pour soutenir ces mesures. Il préfère le faire en mettant aussi par exemple à disposition des infrastructures pour les voitures électriques. Dans les prochaines années, il faudra augmenter le taux d'employés qui ne pourront plus venir en transport personnalisé sur le site. Ils ont besoin des CFF et des lignes de bus, dont l'offre s'est réduite. Ces défis ne concernent de loin pas que l'aéroport. Il est difficile de trouver un train venant de Sion et permettant de prendre le premier avion qui décolle à 6h de Genève. Ils discutent avec certaines compagnies aériennes pour voir si elles n'auraient pas intérêt à créer leur propre service de bus. Ils sont convaincus qu'ils doivent faciliter l'utilisation des transports publics, mais il faut que ceux-ci suivent. Il ne voit pas l'aéroport comme contributeur pour ces infrastructures au-delà des 50% des bénéfices qu'ils reversent à l'Etat.

Un ou une député-e S demande s'il croit à la mise en place d'un téléphérique urbain desservant l'aéroport.

M. Schneider répond que, intellectuellement, tout est possible. Il n'a pas vu les plans et ne peut donc pas répondre. Il se demande où les stations seront mises. Tout ce qui permettra d'améliorer la capacité de transport public sans perturber le fonctionnement de l'aéroport est positif. Genève Aéroport collabore avec le DETA.

Un ou une député-e des Verts s'interroge sur les biocarburants. L'OACI prévoit 5 millions de tonnes en 2025, ce qui correspond à un tiers de la Suisse en surfaces agricoles. Elle demande si trouver de pareilles quantités en déchets est une perspective réelle.

M. Schneider répond que non en l'état actuel. Des recherches se font pour transformer le CO₂ en biocarburant. Genève Aéroport est assuré qu'il dispose du biocarburant qui répond à ses besoins avec un fournisseur qui peut le lui garantir. Ils pourraient répondre aux besoins du CORSIA sur la plateforme de Genève. Il est évident que l'aéroport de Genève ne pourrait pas fournir ce type de niveau si, demain, chaque aéroport faisait de même. Il rappelle que Genève Aéroport définit le niveau beaucoup plus strictement que ce que l'OACI demande. Le biocarburant n'est pas la solution à tous les problèmes. Il est une possible solution pour Genève Aéroport et il faudra en développer d'autres. Il faudra voir quelles sont les évolutions futures de production de biocarburants. Si on est limité aux sources qui existent aujourd'hui, soit on empiètera sur la production d'alimentation (ce que Genève Aéroport ne veut pas), soit on en aura plus. Quelques producteurs sont engagés aux Etats-Unis sur des projets de transformation de déchets solides urbains en biocarburant. Genève Aéroport estime avoir l'opportunité de montrer un chemin qui reste à compléter avec de nouvelles méthodes. Il existe aux Etats-Unis (pas en Suisse) des entreprises qui peuvent livrer du biocarburant basé sur la gazéification de déchets solides urbains.

Un ou une député-e des Verts remarque que deux éléments ont trait à la question plus globale de la protection de l'environnement : l'effet du biocarburant et le bruit des avions. La volonté existe, mais il s'agit de d'abord convaincre pour ensuite contraindre.

M. Schneider répond que, dans le cadre du PSIA, ils prennent un engagement avec le canton qui est que la courbe de bruit sera atteinte. Maintenant, en bon voisin, il essaye de convaincre avant de contraindre.

Un ou une député-e des Verts se demande si l'ensemble des propos du PSIA n'est pas hors réalité dès le moment où la question du climat est absente. Parler de la croissance de manière générale de l'aéroport est une

chose. Le climat ne fait pas partie du PSIA car il s'agit d'une question internationale ou nationale. Or, la nuisance est essentiellement locale, sachant que l'aéroport de Genève est urbain et que 100 000 habitants sont directement liés à celui-ci de par la configuration de Genève. La question du climat et des nuisances liées à la qualité de l'air et au bruit sont réelles. Elles le seront d'autant plus avec l'aéroport de 2030 qui prévoit une croissance. Le fait que ces éléments ne figurent pas dans le plan PSIA fait qu'il manque une information pour être dans une vraie perspective réelle.

M. Schneider répond que le PSIA est avant tout un outil de planification territoriale. Il répond à certaines questions qui sont aussi liées à la croissance, mais qui sont essentiellement liées au développement territorial. Des chapitres dans le PSIA traitent de la qualité de l'air. Ce qu'il a décrit est plutôt les mesures que Genève Aéroport prend ou envisage pour y arriver. Ils ne sont pas contraints que par le PSIA, mais aussi par l'OPB et d'autres lois.

M. Mounier explique que le PSIA répond aux enjeux locaux. Comme l'a dit M. Schneider, il contient des éléments substantiels sur le bruit et la qualité de l'air au niveau local. La question climatique n'est pas un enjeu local. La volonté du canton et de l'aéroport est de contribuer dans ce domaine-là. Du fait que la question climatique n'est pas un enjeu local et que les compétences sont différentes dans ce domaine, elle ne figure pas dans le PSIA.

Un ou une député-e des Verts s'interroge sur la qualité de l'air. Aujourd'hui, il n'existe pas de station de mesure de la qualité de l'air au niveau de l'aéroport. Il est vrai qu'il y a peu de stations de mesure sur l'ensemble canton (4 ou 5). On aurait intérêt à avoir des capteurs plus sensibles pour obtenir le détail de la qualité de l'air. Elle demande ce qu'il pense de placer une station au niveau de l'aéroport et de l'environnement proche.

M. Schneider répond qu'il a cru comprendre que le SABRA envisage tout à fait de mettre à disposition des stations de contrôle de plus. Genève Aéroport ne peut qu'y être favorable.

M. Mounier explique qu'il y a quelques années, la volonté était de diminuer le nombre de stations. Maintenant, la volonté est de l'augmenter de nouveau. M. Barthassat a très clairement exprimé la volonté d'avoir dans un premier temps des stations mobiles pour pouvoir les positionner. Autour de l'aéroport, il existe des instruments de mesure. Ce réseau existe en plus de celui du canton. Genève Aéroport a mis ces instruments spécifiquement dans les endroits susceptibles d'être impactés par la pollution du trafic aérien et

ces données sont intégrées à celles du canton et publiées sur TransAlp'Air. Ces valeurs sont réglementées par l'OPair.

M. Flaks leur demande de préciser la relation entre le service cantonal du développement durable et la nouvelle sous-commission de la commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien. Il trouve enthousiasmant d'entendre une évolution positive et transparente.

M. Mounier explique qu'il a été décidé en plénière, lors d'une séance de la commission, que M. Zinder interviendrait en tant qu'expert au sein de la sous-commission, ce qui permet d'avoir un lien.

Séance du 8 février 2018 : Audition de M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat (DETA), accompagné de MM. Alexandre Prina, directeur de la planification, et Daniel Chambaz, directeur général de l'environnement

La présidente explique que la commission souhaitait avoir plus de détails concernant le rapport sur la stratégie mobilité et son adéquation avec le concept du développement durable et les axes prévus, ainsi que, plus généralement, sur les questions environnementales.

M. Barthassat répond que ce rapport est conduit par la présidence. Le DETA en est le moteur et est impacté par beaucoup d'éléments, entre autres tout ce qui concerne la stratégie de l'électromobilité. Il cite aussi la stratégie de la diversité (nature en ville, préservation de la diversité de la faune et des espèces, meilleur équilibre pour tout ce qui touche à la nature, etc.). Il rappelle aussi les aspects concernant la protection de la santé et la stratégie sur la protection de l'air. Au niveau de la gouvernance, l'Etat collabore avec ses voisins français et vaudois en s'échangeant leurs données afin de savoir d'où provient exactement la pollution. L'Etat change ses chaudières. Les assises européennes de la transition énergétique ont été un succès, notamment avec la signature de PACT'Air. Concernant l'électromobilité, Genève a la volonté de devenir un hub des nouvelles technologies. Le bus TOSA a été mis en place. Par rapport à la création de nouvelles infrastructures, les travaux à la route des Nations ont démarré avec l'élargissement de l'autoroute de contournement. Des voitures en libre-service ont été mises en place. D'après une étude de l'EPFL, une voiture en libre-service fait disparaître quatre véhicules privés. Bientôt, des scooters électriques seront disponibles en libre-service. La semi-gratuité des TPG est prévue pendant les pics de pollution. Ils ont décidé de limiter la vitesse sur l'autoroute. La pollution est en baisse sur le canton de Genève depuis trois ans. Au niveau des contrôles de la qualité de l'air, il a demandé à avoir plus de stations de contrôle de manière plus étalée sur le canton. Il faut des mesures de contrôle

pour mieux se rendre compte des taux de pollution. La vallée de l'Arve est très polluée. Il rappelle le projet des macarons sur les véhicules pour lutter contre la pollution et dit qu'il faut être en cohérence avec ce qui se fait au niveau de la région.

La présidente explique que les commissaires avaient une question en lien avec la stratégie générale liée à mobilité et les axes fixés dans le concept du développement durable. Ils voulaient savoir comment ces objectifs sont concrétisés dans les planifications actuelles.

M. Prina répond que la stratégie de mobilité sur le canton de Genève est déclinée dans la stratégie mobilités 2030 du Conseil d'Etat (disponible ici : http://ge.ch/mobilite/media/mobilite/files/fichiers/documents/publications/MOB2030_doc-version2-BD.pdf) qui fixe des objectifs très concrets pour chaque mode de transport. Cette stratégie a été développée de façon transversale avec les services de l'environnement et du développement durable pour satisfaire les exigences en matière de qualité de l'air et de bruit. Elle est aussi en lien avec les objectifs fixés par le plan climat cantonal : une partie des objectifs fixés par ce plan, notamment concernant la mobilité douce, pourra être atteinte, même si ces derniers n'étaient pas connus à l'époque de la rédaction de la stratégie Mobilités 2030. Dans ce document, les objectifs de mobilité douce sont relativement importants au centre de l'agglomération et peut-être moins ambitieux en périphérie. Dès lors, la stratégie Mobilités 2030 pourrait être mise à jour afin qu'elle soit adaptée aux parts modales telles que voulues par le plan climat cantonal. Cette stratégie commence à être déclinée, notamment avec la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée (LMCE), qui répartit le trafic par zone et priorise la mobilité des transports publics dans les zones 1 et 2.

M. Barthassat remarque que tout ce qu'il a cité est neuf. Avant son arrivée au Conseil d'Etat, ces projets n'existaient pas.

M. Chambaz dit qu'autant « Environnement 2030 » que « Mobilités 2030 », le concept cantonal du développement durable 2030, le plan climat cantonal et la stratégie de protection de l'air 2030 ont été élaborés en concertation avec tous les services impliqués (aménagement du territoire, environnement, économie, etc.). Le dispositif est donc cohérent.

Un ou une député-e socialiste dit qu'il est vrai que le plan climat cantonal constitue un catalogue de bonnes intentions. Dans la réalité, elle ne voit cependant aucun changement. La preuve en est que le Grand Conseil devra voter sur la demande de payer 122 millions pour les liaisons L1 et 2. Elle voit tous les jours des milliers de voitures immatriculées avec des plaques françaises. Ce problème n'est pas réglé en signant PACT'Air. Chaque matin,

les bus sont coincés par les automobilistes. Elle ne voit pas quelle est la cohérence entre les liaisons L1 et L2 et le plan climat cantonal. Elle ne voit pas la réalité changer. La situation s'empire.

M. Barthassat répond que la situation ne s'empire pas, puisque la pollution baisse dans le canton de Genève. Il souhaite connaître les chiffres précis pour pouvoir intervenir. PACT'Air est un engagement et non pas une intention. Les assises européennes de la transition énergétique ont eu lieu à Genève, car des projets se concrétisent dans cette ville. Des essais de covoiturage ont été faits afin que ceux qui sont plusieurs dans une voiture passent devant ceux qui sont seuls à la douane. Il rappelle le projet des macarons et de la gratuité des TPG en cas de pic de pollution. Genève, Lyon et Annecy agissent ensemble, c'est du concret. Les engagements sont fermes. Genève est devenu un exemple. La Confédération a dit que nous sommes le premier canton à avoir adopté une stratégie de lutte contre la pollution avec des actions concrètes. Beaucoup de choses bougent. Il y a des petites mesures, des moyennes et des grandes. Avec M^{me} Künzler et M. Cramer, ils ont mis en place le changement des chaudières. Les Français ont maintenant envie de suivre le même système que nous. Cela fait 14 ans qu'on n'a pas construit de route à Genève. La traversée du lac aidera à décharger le centre-ville et à réduire la pollution. Il rappelle que la population a soutenu ce projet à 63%. Ils essaient de responsabiliser la population. La petite poubelle verte est un exemple concret.

Un ou une député-e socialiste explique que ces propos ne sont pas une attaque contre M. Barthassat. Elle constate que les normes OPB ont été votées au niveau fédéral en 1986 et qu'elles sont entrées en vigueur au niveau cantonal en 1996. En 2018, elles ne sont toujours pas respectées sur la majeure partie des axes de ce canton. La Ville de Genève est loin du compte.

M. Barthassat répond que l'Etat ne peut pas agir sur un territoire qui n'est pas le sien. Il travaille très bien avec la Ville de Genève. Il rappelle qu'ils ont posé des détecteurs pour le bruit. A travers la LMCE, un plan est mis œuvre pour limiter la circulation dans certaines rues à 30 km/h. La responsabilisation se fait. Se critiquer les uns et les autres ne fera que ralentir les travaux. Le PL sur les macarons est en traitement à la Commission des transports. Toute la région est en train de bouger (Lyon, Grenoble, Annecy). Il faut qu'on avance tous ensemble. Il y a quatre ans, ces mesures n'existaient pas. Il a réussi à faire voter le PLR sur le sujet de la mobilité douce, alors que le PLR ne l'aurait peut-être pas fait avant. Les choses sont en train de bouger, ce qui crée des agacements car on fait ce qui ne se faisait pas avant. Il faut travailler tous ensemble.

Un ou une député-e MCG lui demande de revenir sur le système TOSA et son extension qui est prévue.

M. Barthassat répond avoir dit dans la conférence de presse et le rapport que la période d'essai va de décembre 2017 au 15 mars 2018. Ils utilisent la technologie TOSA avec des batteries de dernière génération. Au bout de quelques jours, ces batteries ont rencontré un problème de surchauffe. Il était prévu d'arrêter les bus TOSA entre Noël et Nouvel An, car, en cette période, la charge sur les transports publics est moins grande, vu que les gens s'en vont. Ils ont jusqu'au 15 mars pour faire les essais. Oui, il y a eu des problèmes avec les batteries, mais il a bon espoir que cela fonctionne. Les bus TOSA sont une première mondiale.

M. Chambaz explique que des gens viennent les voir à Genève et trouvent leurs projets formidables, comme celui de GeniLac. Avec son côté international, Genève est connu partout. Il y a aussi la qualité suisse. L'idée est que, si un projet innovant se fait à Genève, il soit appliqué partout dans le monde. Le problème est que chacun s'oppose, plutôt que de voir l'image d'ensemble.

Un ou une député-e MCG explique que sa question était juste sur le bus TOSA. L'Etat a acheté un prototype qui n'est pas abouti et sert de laboratoire de test.

M. Barthassat répond qu'ils ont choisi ce système, car c'est le meilleur au monde et qu'il est fait chez nous. Même si les monteurs de batteries partent en Pologne, la technologie et la recherche restent chez nous. On arrive à faire la promotion ici. Ils ont jusqu'au 15 mars pour faire des essais.

M. Chambaz explique que des personnes innovantes ont inventé des installations à Genève. Il est assez logique que, puisque cette technologie a été inventée et développée ici, ce soit nous qui l'achetons et prenons le risque. Une dynamique a été lancée avec un partenariat public-privé entre les SIG, l'Etat et ABB Sécheron SA. Ce modèle a été construit très rapidement et est très performant. Lors des assises européennes de la transition énergétique la semaine passée, ils ont lancé le hub mobilité. Ce sera un forum pour les entreprises qui sera dédié à tout type de projet novateur en matière de mobilité. Il s'agit d'un sous-produit de l'affaire TOSA. Il était bien que ce soit le canton de Genève qui prenne en premier le risque. Une deuxième collectivité en France achète la technologie TOSA. Il y a plein de projets. Toute une dynamique est enclenchée.

Un ou une député-e MCG explique qu'il ne faisait pas non plus une attaque personnelle. Il était surpris qu'on achète un produit en phase de test,

mais M. Barthassat a parfaitement répondu à sa question et il l'encourage à poursuivre dans cette voie.

Un ou une député-e socialiste rappelle que le Grand Conseil a voté à l'unanimité le PL 11720 ouvrant un crédit d'investissements de 15 millions de francs. Le soutien du Grand Conseil était unanime, ce qui est assez rare. L'enthousiasme et l'adhésion à ce projet étaient évidents pour tout le monde et étaient aussi en lien avec la présence d'ABB Sécheron à Genève et le fait qu'il existe un lien avec les activités industrielles. Il est intéressant de pouvoir faire travailler les entreprises régionales et locales. Ce sont des emplois en plus et une plus-value particulière. Cette industrie mérite d'être soutenue quand elle est présente à Genève. Si l'entreprise n'est plus ici, pourquoi Genève devrait-il être un élève modèle pour lancer des prototypes ? Ce projet a un sens quand l'emploi est local. Il rappelle que l'argent mis dans la technologie TOSA est de l'argent qui n'est pas mis dans un autre projet. S'agissant la mise en service, il entend le fait qu'ils ont jusqu'au mois de mars pour faire des essais. La communication précédente de cette mise en service n'a cependant pas été faite sous cette forme. Il explique avoir discuté avec M. Favre. Il était clair pour ce dernier que la mise en service de TOSA devait se faire en mars 2018 et non pas en décembre. Ainsi, s'il avait été clairement communiqué que décembre était une phase d'expérimentation, les commissaires n'auraient pas été choqués. Il a l'impression qu'on cumule des projets, comme celui du bus électrique, mais s'interroge sur leur cohérence puisqu'en même temps des routes sont créées. Si on fait un bus électrique, mais qu'on n'enlève pas de voiture, cela ne va pas dans le bon sens. Si la pollution diminue, car les voitures sont moins polluantes, il n'est pas sûr qu'on y gagne vraiment, car la situation reste problématique pour la fluidité des transports publics et les déplacements en vélo. Les doutes exprimés sont liés à l'idée que certaines mesures semblent aller dans le mauvais sens.

M. Barthassat rappelle que le libre choix des transports à Genève est inscrit dans la Constitution. Il existe la LMCE. Le bus TOSA devait démarrer le 15 mars, mais il voulait que des essais soient faits avant. Les problèmes sont dus à la batterie qui est de dernière génération et surchauffe un peu. TOSA sera donc lancé le 15 mars 2018. Il se souvient avoir notifié à plusieurs reprises qu'ils avaient jusqu'au 15 mars pour peaufiner le système. Concernant le Vélib', s'ils gagent au niveau fédéral, ils seront bientôt disponibles à Genève sur la base du système proposé par M^{me} Künzler. Il faut regarder le tout dans son ensemble et être optimiste.

M. Prina explique que, en matière de transports publics, ils sont contraints par les changements des horaires en décembre. Il était important de profiter du changement des horaires pour mettre en place la ligne 23 dans son tracé.

La problématique du TOSA est un problème de véhicules. Il est logique est responsable de procéder à des tests en situation réelle avant de lancer la mise en production. Concernant le Vélib', des changements sont intervenus par rapport à leur conception initiale prévue. A l'époque, il n'était pas imaginable que ce système puisse fonctionner sans subvention publique. Aujourd'hui, des entreprises sont prêtes à mettre sur le marché des vélos en libre-service sans intervention de l'Etat.

M. Chambaz répond sur la question de la compatibilité entre la création de routes et le concept du développement durable. Il explique que Genève est un centre économique très attractif. De ce fait, la région est en croissance et donc accueille de plus en plus de monde. En termes de géographie, le lac empêche de tourner autour de la ville. Les liaisons L1 et L2 et la traversée du lac sont faites pour compléter un contournement circulaire de la ville. En créant une route autour de la ville, le centre-ville peut être libéré, ce qui engendre moins de pollution au centre et laisse la route plus libre pour les transports publics. A partir du moment où il est envisagé de faire une route et revoir la circulation au centre-ville, leur projet est compatible avec le concept du développement durable. Il faudra faire des études d'impact approfondies quand le Grand Conseil aura voté les crédits pour étudier le projet de traversée du lac. Sur la base d'une étude faite en 2010, globalement, la pollution n'augmente pas avec la création de nouvelles routes, mais elle est mieux répartie. Le point noir est le centre-ville. Construire des routes n'est pas forcément incompatible avec le concept du développement durable, tout dépend où, à quoi elles servent et quelles sont les mesures prises en parallèle.

Un ou une député-e socialiste se rappelle de circulation 2000. Toute une réflexion s'était tenue sur l'autoroute de contournement et les mesures de compensation, dans le même registre que ce qu'il entend aujourd'hui comme discours pour la traversée du lac. Dans circulation 2000, il était prévu de rendre piétonne la Place de Neuve au moment de l'ouverture de l'autoroute de contournement. En réalité, les routes se font et les mesures de compensation se font à moitié ou pas du tout. Il pourrait adhérer aux propos de M. Chambaz si le nombre total de véhicules était constant. Le problème est que tel n'est pas le cas puisqu'il continue de croître. Reporter le problème pose problème.

M. Chambaz dit que, lors de l'octroi des crédits, les députés peuvent demander à ce qu'un catalogue complet des mesures qui doivent être prises en parallèle soit fait. Des mesures serviront à modérer l'augmentation des voitures. Avant de voter les crédits, il faudra que le Grand Conseil soit convaincu par leurs promesses.

M. Prina explique que Mobilités 2030 prévoit le déploiement d'un arsenal de mesures par étape. La traversée du lac est la dernière pierre angulaire pour la mise en place du concept concret. Avant, il y a d'autres étapes, comme la mise en place de la LMCE qui prévoit une centaine de mesures, dont la mise en place de zones où la mobilité douce et les transports publics sont prioritaires. Aujourd'hui, en 8 ou 10 mois, plus du quart des mesures ont été réalisées (27 réalisées sur les 102 prévues). L'article constitutionnel sur la traversée du lac prévoit des mesures d'accompagnement. La réalisation de la traversée du lac permettra de fluidifier le trafic. En lisant l'ensemble des éléments, leurs plans s'inscrivent pleinement dans le concept du développement durable.

Un ou une député-e socialiste dit qu'ils noient les commissaires sous un flot continu de paroles et sautent du coq à l'âne. Il se concentre sur les faits. Dans ce concept cantonal du développement durable, un certain nombre d'axes stratégiques sont inscrits. L'axe 2 dit qu'il faut favoriser une mobilité sobre en carbone. Hors trafic aérien, la mobilité représente 20% des gaz à effets (GES). Afin de diminuer ces émissions, il s'agit notamment, selon l'axe 2, de développer la mobilité douce et de poursuivre le développement des transports publics. Il revient sur les faits. Aujourd'hui, le DETA prévoit d'élargir l'autoroute de contournement et la traversée du lac. Concernant la traversée du lac, un ou une député-e socialiste se réjouit de voir les mesures d'accompagnement et comment elles seront financées. Certaines voies au centre-ville seront fermées pour mettre de la mobilité douce et des transports en commun. On sait très bien qu'avec une telle infrastructure autoroutière dans l'ensemble de l'agglomération, le trafic motorisé augmentera dans l'ensemble de la région. Le DETA prévoit de construire la route des Nations. Un ou une député-e socialiste apprend aujourd'hui que l'extension du tram, qui était légalement la compensation de la route des Nations, serait remise en question pour des questions de financement. Le DETA prévoit la construire des liaisons L1 et L2 qui permettront aux frontaliers de se rendre dans l'agglomération. Il teste aussi l'ouverture des voies de bus aux deux-roues. Il demande ce que le DETA a fait par rapport à l'axe 2. A-t-il développé la mobilité douce et les transports publics ? Depuis 3 ans, l'offre des transports publics est réduite de 2%. Heureusement qu'un PL émanant du PS oblige le Conseil d'Etat à compenser la réduction des tarifs. Certes, le Conseil d'Etat a obtenu 2 millions par année pour la mobilité douce afin d'appliquer l'initiative votée par la population en 2011. Il faudrait cependant beaucoup plus de moyens. Le vélo en libre-service n'existe toujours pas, même si ce n'est en partie pas de la faute du Conseil d'Etat. Il demande si vraiment ce concept cantonal du développement durable et l'axe 2 qui demande de

favoriser la mobilité douce sont en adéquation avec la politique du DETA sur les faits. Si sa réponse est de dire qu'il faut quand même construire des routes pour favoriser la fluidité, ce qui entraînera une diminution du trafic et de la pollution, il demande s'il a un amendement à proposer (par exemple un axe 2bis qui vise à « favoriser la construction de routes et le développement du trafic motorisé individuel »).

M. Barthassat répond que le ou la député-e socialiste ne veut pas entendre la réponse qui a déjà été donnée. Tout est lié et a une incidence. Concernant la baisse des tarifs des TPG, il a dit que ce qu'il n'obtiendra pas devant le peuple, c'est le Grand Conseil qui le lui donnera. Concernant le projet de la plage, il faut répondre aux recours, qui ont fait perdre quatre ans et des millions de francs à l'Etat. M. Barthassat a dit à ses services qu'il faut faire avec l'argent donné. Aujourd'hui, s'il fait le calcul après avoir mis la pression sur ses services et l'Etat tout entier afin qu'ils soient plus efficaces, il ne manquerait plus 3,5 millions de francs. Les toilettes doivent pouvoir fonctionner toute l'année. Elles pourraient servir aux SDF. Pour le moment, les services du DETA doivent faire avec ce qu'ils ont et renégocier les contrats pour arriver au minimum, ce qui prend du temps. Il explique venir du privé et que c'est de cette manière-là qu'on travaille. Cette façon de fonctionner est nouvelle pour le Conseil d'Etat. S'agissant de la gare, il a gagné plus de 200 millions avec M. Pagani. Ils ont beaucoup négocié avec tous les cantons dans le cadre de PRODES. Le canton de Genève ne négocie pas mal, mais, le jour où la Confédération veut donner 130 millions de plus, elle doit rembourser 500 millions à la Ville de Genève et l'Etat. Le problème est là. Les autres cantons s'insurgent, car ils sont en concurrence. Quelque part, on nous fait croire qu'on n'est pas prêt, alors qu'on est le canton le plus prêt de tous. Il parle de ceci car, sur tous les autres sujets, il en est de même.

Un ou une député-e socialiste explique qu'il lui pose des questions sur les projets de route. Il n'est pas sûr que les toilettes de la plage publique favorisent une mobilité sobre en carbone. Concernant le projet d'agglomération, M^{me} Leuthard a dit que les projets genevois ne sont pas mûrs et que c'est pour cette raison que l'argent n'est pas attribué à Genève.

M. Barthassat répond que les projets d'agglomération un et deux datent de 2001 et 2012. Il parle maintenant du tram du Grand-Saconnex et rappelle que M. Cramer avait laissé tomber ce projet en 2009, alors que le canton avait l'autorisation de la part de la Confédération. Pourquoi a-t-il fait ceci ? M. Cramer avait trois projets. Il en a stratégiquement retiré un pour que les deux autres puissent se faire. Quand M. Barthassat est arrivé, le Conseil d'Etat a décidé de repousser le projet du tram de deux ans. Il ne pouvait pas faire des études sur un projet qui était repoussé. Maintenant, les études sont

en marche. Ce projet vient du Conseil d'Etat, sur idée de M. Barthassat. Il explique que la Confédération n'a pas été correcte. Les Zurichoïses sont en pourparlers pour remettre en état leur contrat de prestations avec les CFF et CarPostal. La pression des autres cantons est énorme. Il rappelle que c'est lui qui a lancé l'initiative « vache à lait ». Le PS de Zurich a fait une demande pour une traversée du lac. M. Barthassat est content car, quand les Zurichoïses demanderont de l'argent à la Confédération, les Genevoïses, qui ont fait la demande avant, l'obtiendront en priorité.

Un ou une député-e socialiste dit que la plupart des études montrent que, plus on construit de routes et d'autoroutes, plus le trafic augmente. Une étude du Credit Suisse prend l'exemple du tunnel du Baregg. On connaît les chiffres proches de chez nous sur la construction de l'autoroute d'Annecy, qui a augmenté le trafic de manière générale entre Annecy et Genève. Il demande pourquoi la plupart des études disent que, plus on construit de routes, plus on récolte du trafic, mais qu'il n'y a qu'à Genève qu'on pense que, en construisant des routes, on réussira à diminuer le trafic et la pollution.

M. Barthassat répond qu'il n'y a pas qu'à Genève qu'on construit des routes (Zurich, Fribourg, etc.). Il va falloir trouver des solutions pour éviter que les voitures entrent dans le centre-ville. Les problèmes sont surtout dans l'hypercentre et le centre. Heureusement qu'il existe une autoroute de contournement. La Suisse est le 54^e pays qui a le plus de trafic. Le canton interdit maintenant aux habitants de sous-louer leurs places de parking à travers les macarons. On est malheureusement dans une époque de transition où il n'est pas possible de faire tout blanc ou noir, mais il y a des étapes. Des éléments sont incontournables, comme avoir ce périphérique pour pouvoir ensuite dire « stop ».

Un ou une député-e socialiste demande s'il peut lui envoyer le nom des socialistes zurichoïses et leur projet de traversée du lac.

M. Barthassat répond qu'il le fera.

MM. Barthassat, Prina et Chambaz se retirent.

Discussion sur la R 834

Un ou une député-e socialiste dit que le PS votera la résolution en espérant et souhaitant que le concept cantonal de développement durable 2030 ne soit pas seulement un catalogue de bonnes intentions, mais suivi d'effets et que certains projets soient réalisés en priorité. Il faudra, en plus du catalogue, établir un plan d'actions avec une chronologie. De manière générale, le PS ne peut qu'adhérer aux objectifs visés.

Un ou une député-e socialiste dit qu'il en a déjà été assez entendu sur l'inadéquation de la politique de mobilité du DETA avec ce concept, mais qu'il le votera néanmoins.

Un ou une député-e PDC votera cette résolution.

Un ou une député-e PLR informe que le PLR soutiendra également le rapport et la résolution, bien que l'application dans le concret reste tout de même assez incertaine dans les critères et les grilles d'évaluation. Il serait souhaitable que cette grille d'évaluation soit présentée aux députés afin qu'ils puissent participer à la mise en place de ces critères. Il espère que ces critères supplémentaires permettront d'obtenir l'équilibre souhaité entre l'économie, le social et l'environnement, qui sont les piliers du développement durable.

Un ou une député-e UDC informe que l'UDC votera cette résolution. Il est pour le développement équilibré. Gouverner, c'est prévoir et il faut aller de l'avant.

Un ou une député-e MCG dit que le son groupe soutiendra ces deux objectifs, bien qu'il s'agisse plus d'une intention que d'une réalisation concrète. On arrive à un tournant de législature et on ne sait pas qui sera en charge du DETA, ni quelles seront ses priorités. Effectivement, rien ne se fait facilement à Genève. Les intentions donnent au moins une direction à suivre. Pour cette raison, il soutiendra cette résolution.

Un ou une député-e EAG dit qu'il a une position analogue à celles de ses collègues. La présidente a dit que la commission devait prendre acte du rapport et voter ensuite la résolution. Or, la résolution est la forme à travers laquelle le Grand Conseil, et préalablement cette commission, doit se prononcer sur le rapport. En fait, il faut juste voter la résolution et ne pas prendre acte du rapport. Il n'a pas d'amendement à présenter, mais fera une proposition en plénière qui vise à assurer que le concept de développement durable se réalise.

Un ou une député-e PLR dit que des rapports seront publiés à brève échéance.

M. Zinder répond que le rapport sur le concept sera publié en 2030. Un plan d'actions découlant de ce concept devra être adopté à la fin de cette année. L'évaluation se fera à la fin de la législature.

La présidente rappelle l'art. 5 al. 3 LDD : « Le Conseil d'Etat publie, en fin de législature, un rapport d'évaluation sur la mise en œuvre du plan d'actions ».

Un ou une député-e EAG demande quel est le calendrier prévu du plan d'actions.

M. Zinder répond que le plan d'actions sera présenté au Conseil d'Etat lors de la prochaine législature. Il aura une durée de validité de 5 ans.

Un ou une député-e PLR remarque que présenter un amendement à la résolution fait qu'il y aura un débat en plénière, alors que cet objet aurait pu rester aux extraits.

Un ou une député-e EAG pense qu'il est bien que les uns et autres reviennent avec des positions, plutôt que cet objet passe aux extraits.

La présidente remarque que la commission doit formellement approuver le concept. Selon l'art. 5 al. 1 LDD, « au début de chaque législature, le Conseil d'Etat définit et publie un plan d'actions à mettre en œuvre en vue d'atteindre les objectifs stratégiques définis dans le concept cantonal du développement durable ». A ce moment, il est toujours possible pour le Grand Conseil d'estimer que les priorités mises dans le plan d'actions ne sont pas en adéquation. En l'état, les députés peuvent difficilement modifier le contenu du concept.

Un ou une député-e EAG dit qu'un amendement qui pourrait faire un consensus serait que le Conseil d'Etat soumette son plan d'actions au Grand Conseil au début de la prochaine législature, même s'il n'a pas d'obligation légale de le faire. Si les députés veulent demander ceci, il faut amender le texte de la résolution.

M. Zinder remarque que ce plan d'actions remplace l'ancien calendrier de législature.

Un ou une député-e EAG demande si le calendrier de législature faisait l'objet d'une information au Grand Conseil.

M. Zinder répond qu'il était transmis pour information au Grand Conseil.

Un ou une député-e socialiste dit que les extraits n'empêchent pas les prises de parole et permettent même un temps de parole plus long. Il ne pense pas que mettre cet objet aux extraits éludera le débat. Ce n'est qu'une prise de parole par groupe, mais qui peut être assez conséquente. Il serait plus intéressant de faire le débat aux extraits. La déclinaison du programme de législature aurait intérêt à passer devant le Grand Conseil pour des questions de financement de certaines mesures. Il a l'impression que, typiquement, la planification pénitentiaire 2011-2022 souffre de ce défaut. Elle est adoptée par le Conseil d'Etat, mais pas du tout validée par le Grand Conseil. Les financements sont parfois conséquents sur certains projets.

La présidente met aux voix la R 834 :

Pour : 13 (1 EAG, 3 S, 1 PDC, 3 PLR, 2 UDC, 3 MCG)

Contre : –

Abstention : –

Catégorie de débat préavisée : extraits

Le « Concept cantonal du développement durable 2030 » est consultable à l'adresse : <http://ge.ch/grandconseil/data/texte/RD01193.pdf>

Proposition de résolution (834-A)

approuvant le concept cantonal du développement durable 2030

LE GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,

- vu l'article 4, alinéa 4, de la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable, du 12 mai 2016;
- vu le RD 1193 présentant le concept cantonal du développement durable 2030,

approuve le concept cantonal du développement durable 2030.

Concept cantonal du développement durable 2030

Commission de l'environnement et de l'agriculture

19 octobre 2017



Département présidentiel
Service cantonal du développement durable (SCDD)

20/10/2017 - Page 1

Contexte

Réflexions dans le cadre de la 4^{ème} révision de la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda 21) (LDD; A 2 60) du 12 mai 2016

- Constat d'un manque de vision globale et de cohérence de l'action publique en matière de développement durable
- Souhait d'ancrer le développement durable comme principe directeur de l'action publique sur le long terme (au niveau du Canton et du Grand Genève)
- Pertinence de rattacher le service cantonal du développement durable au département présidentiel

Nouveau dispositif prévu par la LDD adoptée en mai 2016

Art. 4 Concept cantonal du développement durable

Projet

¹ Le Conseil d'Etat élabore un projet de concept cantonal du développement durable.

² Ce concept définit les objectifs stratégiques permettant d'atteindre, respectivement de mettre en œuvre, les buts et principes énoncés aux articles 1 et 2.

³ Le concept cantonal du développement durable traite, notamment, des thématiques suivantes : changement climatique, modes de consommation et de production durables, promotion de la santé et prévention des maladies, formation et innovation, cohésion sociale, développement territorial, ressources naturelles, système économique et financier.

Approbation

⁴ Le Conseil d'Etat adresse au Grand Conseil, en vue de son approbation, le projet de concept cantonal du développement durable. Le Grand Conseil se prononce sous forme de résolution dans un délai de 6 mois dès réception du projet. Le concept fait ensuite l'objet d'une large information du public.

Adaptation

⁵ Le concept cantonal du développement durable est revu tous les 10 ans.

20/10/2017 - Page 3

Nouveau dispositif prévu par la LDD adoptée en mai 2016

Art. 5 Plan d'actions

¹ Au début de chaque législature, le Conseil d'Etat définit et publie un plan d'actions à mettre en œuvre en vue d'atteindre les objectifs stratégiques définis dans le concept cantonal du développement durable.

² Ledit plan peut être modifié par le Conseil d'Etat en cours de législature. Les mises à jour font l'objet d'une publication.

Evaluation

³ Le Conseil d'Etat publie, en fin de législature, un rapport d'évaluation sur la mise en œuvre du plan d'actions.

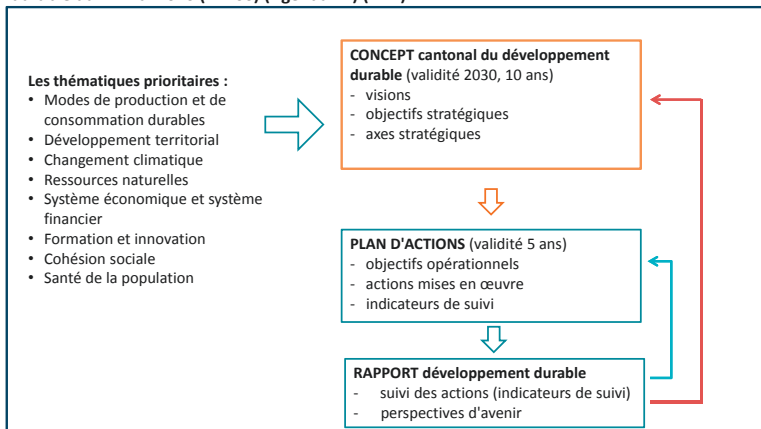
Moyens financiers

⁴ Les moyens financiers alloués par l'Etat au plan d'actions s'inscrivent dans le cadre des lignes budgétaires des politiques publiques et des programmes de l'Etat concernés.

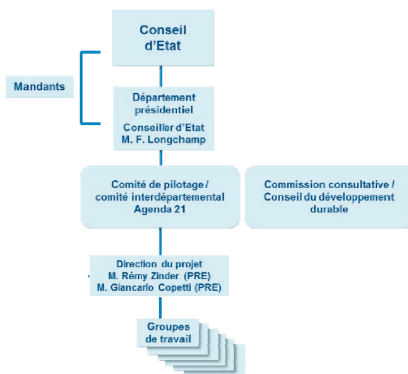
20/10/2017 - Page 4

Nouveau dispositif prévu par la LDD adoptée en mai 2016

Dispositif de mise en œuvre de l'article 4 de la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable du 12 mai 2016 (A 2 60) (Agenda 21) (LDD)



Organisation du projet



Comité interdépartemental Agenda 21

Liste des membres du comité interdépartemental Agenda 21

Nom et prénom	Département	Fonction
M. Bongard Nicolas	Département de la sécurité et de l'économie	Invité
Mme Calpe Alicia	Département des finances	Membre
M. Castella André	Département de la sécurité et de l'économie	Membre
M. Chambaz Daniel	Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture	Membre jusqu'au 22 mars 2017
Mme Dayer Fournet Claudine	Département de l'instruction publique, de la culture et du sport	Membre
M. Epelly Olivier	Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie	Membre
Mme Garbely Myriam	Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie	Invitée remplaçant M. Olivier Epelly
Mme Girault Isabel	Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie	Membre jusqu'au 31 décembre 2015
M. Haefliger Pascal	Département de l'emploi, des affaires sociales et de la santé	Membre
M. Leutenegger Bernard	Département de l'aménagement, du logement et de l'énergie	Invité remplaçant Mme Isabel Girault
M. Rietschin Roland	Département présidentiel	Membre
Mme Villarrubia Olga	Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture	Membre dès le 22 mars 2017

20/10/2017 - Page 7

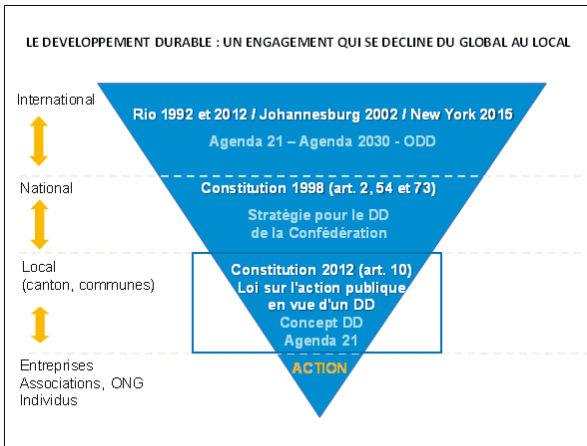
Conseil du développement durable

Liste et représentation des membres du Conseil du développement durable 2014-2018

Nom et prénom	Représentant/e	Proposé/e par
Mme Bänziger Ruth	des communes	Association des communes genevoises (ACG)
M. Bolle Alain	en matière de lutte contre l'exclusion	Centre social protestant (CSP)
M. Cattani Daniel	des milieux syndicaux	Communauté genevoise d'action syndicale (CGAS)
Mme de Candolle Beatriz	des communes	Association des communes genevoises (ACG)
M. Greiner Ernest	des milieux des locataires	Rassemblement pour une politique sociale du logement (RPSL)
Mme Hardyn Nathalie	des milieux du commerce	Union des associations patronales genevoises (UAPG)
M. Lachavanne Jean-Bernard	en matière d'eau	Association pour la sauvegarde du Léman (ASL)
M. Maunoir Alain	de milieu naturel	Pro Natura Genève
M. Millo Charles	en matière d'agriculture	AgriGenève
M. Plancherel Jean-Daniel	des milieux immobiliers	Union des associations patronales genevoises (UAPG)
Mme Schum Caroline	en matière de protection de l'environnement	Equiterre
M. Walder Nicolas	des communes	Association des communes genevoises (ACG)

20/10/2017 - Page 8

Contexte général



zur10/2017 - Page 9

Contexte international



20/10/2017 - Page 10

Contexte national

- Stratégie pour le développement durable 2016-2019

(27 janvier 2016)

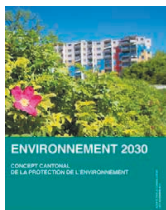
- 9 champs d'action prioritaires
 - Consommation et production
 - Développement urbain, mobilité et infrastructures
 - Energie et Climat
 - Ressources naturelles
 - Système économique et financier
 - Formation, recherche, innovation
 - Sécurité sociale
 - Cohésion sociale
 - Santé
- Soucis de cohérence avec les ODD



20/10/2017 - Page 11

Contexte cantonal

Environnement



Ressources
naturelles
locales

Economie
verte

Développement territorial



Agglomération
compacte,
multipolaire
et verte

Economie



Genève met
en œuvre la
durabilité

Economie
verte

Climat



Diminution de
40% des GES
à l'horizon
2030
Adaptation

Santé



Vision OMS:
agir sur les
déterminants
de la santé

20/10/2017 - Page 12

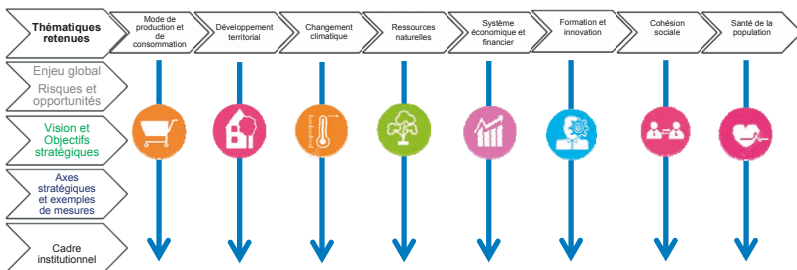
Solutions retenues pour l'élaboration du concept

- Articuler le concept autour de champs thématiques similaires à ceux de la Confédération
- Veiller à ce que le concept soit cohérent avec la stratégie de la Confédération et les ODD (+ les 169 cibles)
- Se baser sur les stratégies et concepts cantonaux à l'horizon 2030 existants

20/10/2017 - Page 13

Structure du concept

PARTIE I

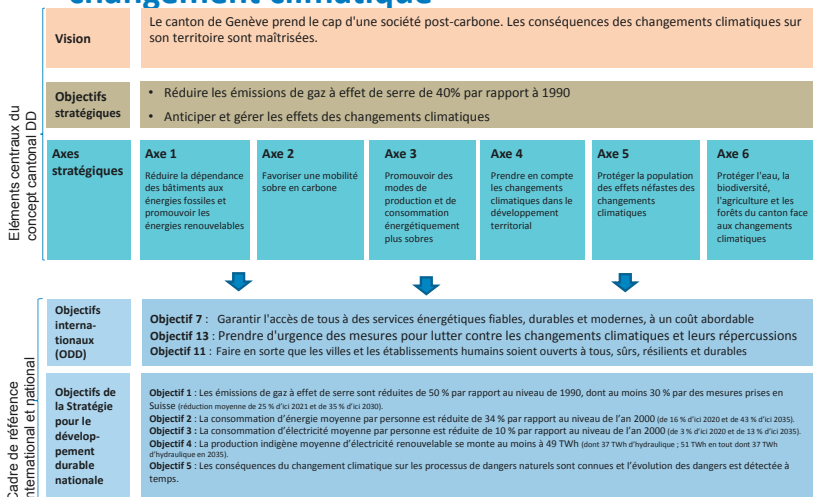


PARTIE II

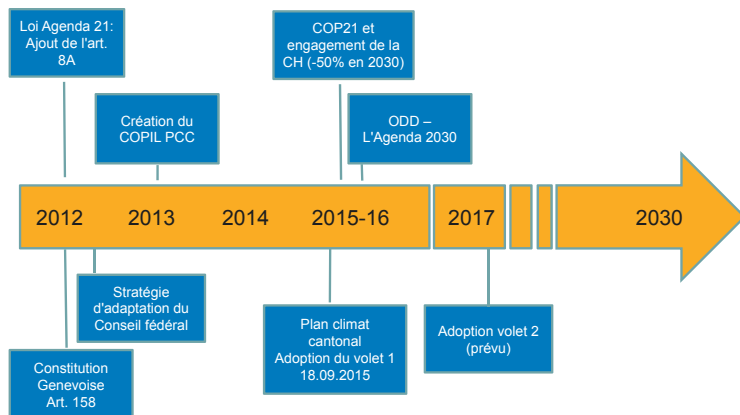
- Collaboration avec les communes
- Grand Genève
- Solidarité internationale
- Gouvernance

20/10/2017 - Page 14

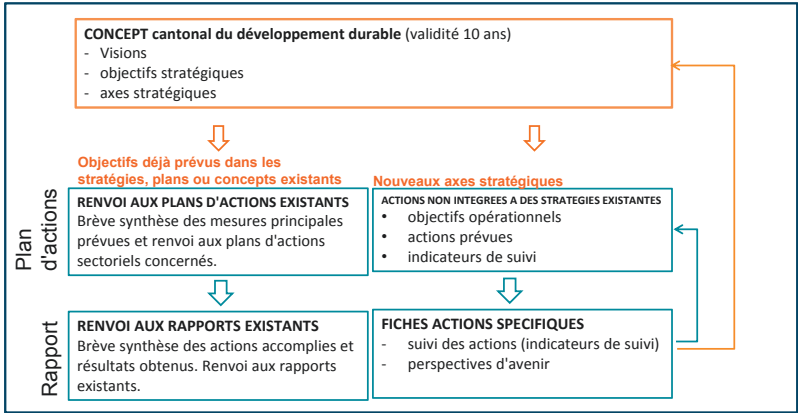
Exemple du champ thématique "changement climatique"



Plan climat cantonal – points de repère et cadre légal



Articulation entre concept DD, plan d'actions et rapport – proposition générale



20/10/2017 - Page 17

Liens entre le concept DD et les 17 objectifs de développement durable de l'Agenda 2030

Champs thématiques	ODD en lien avec les champs thématiques																
Mode de production et de consommation	2	6	7	8	9	11	12										
Développement territorial	2	4	8	9	11	15											
Changement climatique	2	3	7	8	9	11	12	13	15								
Ressources naturelles	2	3	6	7	8	11	12	15									
Système économique et financier	1	4	7	8	9	10	12										
Formation et innovation	1	4	7	8	9	10	12	13									
Cohésion sociale	1	2	4	5	8	10	11	16									
Santé de la population	1	2	3	5	8	11											

Les ODD qui revêtent une importance particulière par rapport au champ thématique concerné sont encadrés en noir.



DTU/EDD 31.1.2018

Contributions de Genève Aéroport au Concept cantonal du développement durable 2030

Stratégie en matière de développement durable

La volonté de développement durable fait partie des objectifs stratégiques de Genève Aéroport et s'applique à l'ensemble de ses activités (objectif transversal). Genève Aéroport est porteur de valeurs de responsabilités économique, sociale et environnementale qu'il s'attache à faire incarner par son personnel, à partager avec ses partenaires et ses parties prenantes, et qu'il décline de manière cohérente dans toutes ses actions à court, moyen et long terme.

Genève Aéroport collabore étroitement avec les autorités fédérales et cantonales dans la définition de ses objectifs environnementaux et sociaux, développe des plans d'actions et œuvre à l'amélioration continue de sa performance en matière de développement durable.

La réalisation des objectifs se fait en concertation avec les différents départements et services de Genève Aéroport. Son service environnement et développement durable assure la transversalité et la cohérence des actions. Genève Aéroport consulte ses parties prenantes (clients, partenaires, autorités, société civile) afin de prioriser ses actions dans le domaine du développement durable et d'améliorer sa communication.

Genève Aéroport fait état de sa performance en matière de développement durable dans un rapport publié tous les deux ans depuis 2014.

Les projets et bonnes pratiques mis en œuvre par Genève Aéroport contribuent significativement à l'atteinte de 9¹ des 17 objectifs de développement durable adoptés par l'ONU et contribuent également aux champs d'action thématiques du Concept cantonal du développement durable 2030. Le chapitre ci-après en dresse une liste non exhaustive.

¹ Bonne santé et bien-être, Egalité entre les sexes, Eau propre et assainissement, Énergie propre et d'un coût abordable, Industrie, innovation et infrastructure, Villes et communautés durables, Consommation et production responsables, Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques, Partenariats pour la réalisation des objectifs.

Contributions aux champs d'actions thématiques



Mode de production et de consommation

Les activités de production et de consommation du canton de Genève sont fondées sur une utilisation efficace des ressources naturelles dans le respect des êtres humains, de la nature et des limites de notre planète. Elles contribuent au développement social et économique à Genève et dans le monde.

- Réaliser une transition vers une économie verte, post-carbone et socialement responsable
- Instaurer des modes de consommation et des styles de vie durables

- Achats responsables : critères de durabilité intégrés dans les appels d'offre et contrats (marché de services, fournitures et construction, concessions commerciales et aéronautiques) ;
- Offre de produits certifiés Genève Région Terre Avenir dans certains points de restauration

Contributions de Genève Aéroport

- Politique de gestion des déchets ayant pour but de réduire les déchets à la source et de favoriser leur tri ;
- Utilisation rationnelle des ressources naturelles : incitation à l'utilisation de matériaux recyclés notamment graves et béton dans la construction, mesures d'économie d'eau (sanitaire, climatisation) et récupération de l'eau de pluie sur les nouveaux bâtiments ;



Développement territorial

Le développement territorial du canton de Genève et de son agglomération transfrontalière contribue à améliorer la qualité du cadre de vie, à répondre aux besoins en logements, à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à stimuler l'économie locale tout en préservant les ressources naturelles et les paysages.

- Garantir un aménagement du territoire qui respecte les principes d'une agglomération compacte, multipolaire et verte
- Répondre aux besoins présents et futurs en logements, en équipements et en surfaces d'accueil pour les activités économiques
- Mener une politique d'aménagement conjuguant urbanisation et mobilité en s'appuyant sur une conception multimodale des déplacements permettant un meilleur fonctionnement urbain, améliorant la qualité de l'air, réduisant les nuisances sonores et diminuant les émissions de CO₂
- Garantir une utilisation optimale du sol et valoriser la qualité et la richesse de l'espace rural et des paysages

Contributions de Genève Aéroport

- Engagement à plafonner puis diminuer le bruit à l'horizon 2030 ;
- Encouragement à l'utilisation des transports publics et la mobilité douce pour les passagers et les employés (plan de mobilité) ;
- Application d'un manuel d'aménagement et de gestion paysagers visant à maintenir la biodiversité et la valeur paysagère sur et aux alentours de l'enceinte aéroportuaire.



Changement climatique

Le canton de Genève prend le cap d'une société post-carbone. Les conséquences des changements climatiques sur son territoire sont maîtrisées.

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% par rapport à 1990
- Anticiper et gérer les effets des changements climatiques

Contributions de Genève Aéroport

- Mise en place de nombreuses mesures afin de limiter les émissions gazeuses liées aux avions, aux infrastructures, aux véhicules et au trafic induit ;
- Systèmes fixes de fourniture d'énergie aux avions en escale ;
- Gestion collaborative du trafic aérien permettant de diminuer le temps de roulage des avions au sol (processus A-CDM) ;
- Projet d'inclure 1% de biofuel durable

dans le kérosène distribué à l'aéroport ;

- Électrification du parc de véhicule de Genève Aéroport et de ses partenaires (objectif 2020 : 40% véhicules électriques et hybrides) ;
- Suivi des émissions de CO2 et compensation des émissions sous le contrôle de Genève Aéroport (Airport Carbon Accreditation niveau 3+).



Ressources naturelles

Le canton de Genève opère une transition environnementale qui préserve la quantité et renforce la qualité des ressources naturelles locales.

- Conserver et développer les ressources naturelles locales
- Augmenter l'efficacité et la durabilité énergétique du canton

Contributions de Genève Aéroport

- Politique énergétique ambitieuse basé sur les principes négawatt (sobriété, efficacité, renouvelable)
- Participation au groupe Exemplarité énergétique de la Confédération (poursuite d'objectifs en matière d'énergie renouvelable et d'efficacité énergétique) ;
- Consommation électricité 100% renouvelable (dont 12% naturemade star) ;

- Production d'énergie solaire sur le site aéroportuaire (10'000m²) ;
- Affranchissement des énergies fossiles pour la production de chaleur et de froid d'ici 2025 grâce à la géothermie et Genilac.



Cohésion sociale

Toute personne ou groupe de personnes résidant à Genève bénéficie de l'égalité des chances, de l'accès aux droits fondamentaux ainsi qu'au bien-être économique, social et culturel. Chacun et chacune peut participer activement à la vie sociale et y être reconnu quel que soit son statut social, son niveau socio-économique, son origine nationale ou ethnique, son appartenance culturelle ou religieuse, son âge, son sexe, son orientation sexuelle, son identité de genre, son état de santé ou son handicap.

→ Garantir à la population genevoise un cadre de vie social, économique et environnemental de qualité sur l'ensemble du territoire cantonal

Contributions de Genève Aéroport

- Égalité des salaires entre hommes et femmes à Genève Aéroport
- Égalité des salaires entre hommes et femmes exigé chez les fournisseurs
- Collaboration avec l'Office cantonal de l'emploi afin d'agir en faveur de l'insertion professionnelle (label 1+ pour tous)
- Pratiques de recrutement garantissant l'égalité des chances ;
- Contribution à la vie associative, sportive, culturelle et sociale de la région par le biais de la politique de sponsoring ;



Système économique et financier

Le canton de Genève est dynamique et prospère. Il est doté d'une économie génératrice d'emplois diversifiés et de bien-être pour tous, conjuguant ouverture et proximité, diversité et préservation des ressources.

→ Adapter l'économie genevoise aux défis économiques, environnementaux et sociaux
 → Gérer efficacement les finances publiques de sorte à ne pas prêter les capacités futures

Contributions de Genève Aéroport

- 11'000 emplois directs sur le site aéroportuaire et 36'000 emplois indirects liés au trafic aérien ;
- Formation de nombreuses personnes aux métiers spécifiques de l'aéroport ;
- Investissement important en faveur de la formation continue des collaborateurs ;
- Collaboration avec les SIG pour la revalorisation des produits de dégivrage en biogaz ;
- Partenariats avec des associations de l'économie sociale et solidaire ;
- Partenariats avec le Cern et les hautes-écoles dans l'étude et la mise en place d'innovations ;
- Engagement des partenaires et fournisseurs dans l'atteinte des objectifs de développement durable ;
- Application de redevances incitatives sur le bruit et les émissions gazeuses des aéronefs ;
- Application d'une taxe sur les déchets incinérables pour les locataires et concessionnaires.



Santé de la population

Le canton de Genève se situe à l'avant-garde en matière d'espérance de vie en bonne santé et de bien-être physique, mental et social. Il adapte son système de santé aux besoins de la population et garantit un accès aux soins à tous.

- Mettre en œuvre une politique de promotion de la santé et de prévention visant à permettre à chacun de vivre en bonne santé le plus longtemps possible, en prévenant les maladies et accidents ainsi que les décès prématurés
- Répondre aux besoins de santé de la population genevoise à toutes les phases de la vie en agissant de manière durable sur les facteurs environnementaux, socio-économiques et comportementaux qui influencent la santé

Contributions de Genève Aéroport

- Gestion systématique de la santé, sécurité et du bien-être au travail (Label Friendly Workplace, vaste programme de sensibilisation des employés et partenaires) ;
 - Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs ;
 - Base pour l'hélicoptère des HUG
 - Infirmerie ouverte 7 jours sur 7 ;
 - Installations de nombreux défibrillateurs sur le site aéroportuaire ;
 - Brigade sanitaire régulièrement présente en soutien d'événements sportifs ou festifs de la région ;
 - Campagne de don du sang annuel à l'aéroport ;
- Lutte contre le bruit et les pollutions (air, eau, sols) à la source ;
 - Programme d'insonorisation des logements riverains.