



Date de dépôt : 8 janvier 2024

Rapport

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

- a) PL 13000-A** **Projet de loi constitutionnelle de Pierre Vanek, Jean Batou, Jean Burgermeister, Salika Wenger, Pablo Cruchon, Jocelyne Haller, Rémy Pagani, Olivier Baud, Pierre Bayenet, Emmanuel Deonna, Grégoire Carasso, Nicole Valiquer Grecuccio modifiant la constitution de la République et canton de Genève (Cst-GE) (A 2 00) (*Genève renouvelable : pour un plan climat cantonal fondé sur un mandat populaire allant vers un approvisionnement énergétique sûr, propre et abordable*)**
- b) PL 13225-A** **Projet de loi du Conseil d'Etat sur le climat (LClim)**

Rapport de majorité de Geoffray Sirolli (page 20)

Rapport de première minorité de Léna Strasser (page 96)

Rapport de seconde minorité de Philippe de Rougemont (page 163)

Projet de loi constitutionnelle (13000-A)

**modifiant la constitution de la République et canton de Genève (Cst-GE)
(A 2 00)** (*Genève renouvelable : pour un plan climat cantonal fondé sur un mandat populaire allant vers un approvisionnement énergétique sûr, propre et abordable*)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
décrète ce qui suit :

Art. unique Modification

La constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, est
modifiée comme suit :

Art. 158, al. 2 (nouveau)

Objectifs climatiques cantonaux

² A partir de 2050, la consommation énergétique du canton de Genève sera
entièrement couverte sur la base d'énergies renouvelables. Une réduction de
60% des émissions de gaz à effet de serre est fixée à l'horizon 2030. La
législation prévoit des incitations et des mesures pour impulser et garantir ce
changement, qui doit être supportable aux plans social, environnemental et
économique. Des exceptions sont possibles lorsque cela est nécessaire pour
des raisons impérieuses.

Art. 235A Disposition transitoire ad art. 158, al. 2 (nouveau) (Objectifs climatiques cantonaux)

Le Grand Conseil adopte les principales dispositions d'application de
l'art. 158, al. 2, dans un délai maximum d'un an dès son entrée en vigueur.

Projet de loi (13225-A) sur le climat (LClim)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu la convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, du 9 mai 1992, ratifiée par la Suisse le 10 décembre 1993 ;
vu le programme de développement durable à l'horizon 2030 (Agenda 2030), adopté par l'assemblée générale des Nations Unies le 25 septembre 2015 ;
vu l'accord de Paris, du 12 décembre 2015, ratifié par la Suisse le 6 octobre 2017 ;
vu les articles 2, alinéa 2, 73 à 75, 78 et 89 de la Constitution fédérale, du 18 avril 1999 ;
vu la loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂, du 23 décembre 2011 ;
vu les articles 10, 145, 146, 157 à 161, 163, 165, 167 à 169, 172, 187 et 190 à 191A de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012 ;
vu la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda 21), du 12 mai 2016 ;
vu la déclaration d'urgence climatique formulée par le Conseil d'Etat le 4 décembre 2019,
décrète ce qui suit :

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 Buts

¹ La présente loi a pour buts de lutter contre le dérèglement climatique, de protéger les êtres humains, les animaux, les plantes et leurs biotopes contre les effets nuisibles de ce dérèglement et de préserver les ressources naturelles que sont l'eau, l'air, le sol et le sous-sol.

² A cet effet, le canton met en œuvre une politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre qui contribue activement à limiter la hausse de la température moyenne de la planète en dessous de 1,5 °C par rapport au niveau préindustriel.

³ Le canton prend également des mesures d'adaptation de manière à prévenir et à maîtriser les dommages aux organismes, à leurs habitats associés et aux

ressources visés à l'alinéa 1, ainsi qu'aux infrastructures et au patrimoine naturel et bâti.

⁴ Il veille à ce que ces mesures soient économiquement efficaces et socialement équitables.

Art. 2 Définitions

¹ Par émission de gaz à effet de serre directe, on entend toute émission anthropique générée sur le territoire cantonal.

² Par émission de gaz à effet de serre indirecte, on entend toute émission anthropique générée hors du territoire cantonal par l'approvisionnement énergétique du territoire ainsi que par les biens, les matières premières et les services importés.

³ Par neutralité carbone, on entend l'équilibre entre les émissions de gaz à effet de serre anthropiques et les capacités d'absorption des puits de carbone.

⁴ Par effet de puits de carbone, on entend toute extraction de CO₂ de l'atmosphère pouvant être prise en compte, avec fixation durable de CO₂ dans un réservoir de carbone.

⁵ Par îlot de chaleur, on entend l'effet de réchauffement localisé de l'espace urbain par rapport aux zones rurales avoisinantes, cet effet étant particulièrement perceptible durant la nuit.

⁶ Par infrastructure écologique, on entend un réseau cohérent et efficace de surfaces en quantité et en qualité suffisantes pour maintenir la biodiversité et assurer les services écosystémiques qu'elle délivre.

⁷ Par agriculture de conservation, on entend un système de cultures qui favorise une perturbation mécanique minimale des sols, le maintien d'une couverture maximale du sol et la diversification des espèces végétales.

⁸ Par canopée, on entend l'étendue du couvert végétal formé par les arbres.

⁹ Par toiture plate biosolaire, on entend une toiture plate végétalisée équipée de panneaux solaires.

¹⁰ Par mobilité sobre en carbone, on entend une mobilité limitant à son strict minimum le recours à des infrastructures et des moyens de déplacement consommateurs d'énergie fossile, principaux émetteurs de gaz à effet de serre, sur l'ensemble de leur cycle de vie.

¹¹ Par économie circulaire, on entend un système économique de production, d'échange et de consommation qui, de la conception d'un produit ou d'un service à sa fin de vie, vise à optimiser l'utilisation des ressources et à diminuer l'impact de l'activité économique sur l'environnement.

¹² Par écologie industrielle, on entend la prise en compte des synergies possibles entre activités économiques en termes de flux énergétiques et de matières en vue de minimiser leur impact sur l'environnement.

¹³ Par finance durable, on entend toute forme d'activité financière qui intègre les critères environnementaux, sociaux et de gouvernance dans les décisions commerciales ou d'investissement dans le secteur financier, conduisant à des investissements à plus long terme dans les activités et des projets économiques durables.

¹⁴ Par transition écologique, on entend le processus de changement profond appelant à agir sans délai pour transformer le modèle socio-économique actuel, construit sur la croissance continue de l'utilisation des ressources, vers un modèle économique et social qui tienne compte des limites planétaires.

Chapitre II Objectifs et mesures

Art. 3 Objectifs généraux

¹ D'ici à 2030, les émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes sont réduites d'au moins 60% par rapport à 1990.

² D'ici à 2050, la neutralité carbone doit être atteinte.

³ Le canton renforce les capacités en matière de lutte contre le dérèglement climatique et d'adaptation à ses effets.

⁴ Ces objectifs sont déclinés en principes et mesures dans chacune des politiques publiques décrites dans les articles 4 à 9.

Art. 4 Principes et mesures en matière d'aménagement, de ressources naturelles et de biodiversité

¹ Le canton favorise un aménagement et une gestion du territoire qui tendent vers la neutralité carbone et qui renforcent la capacité d'adaptation du territoire aux effets du dérèglement climatique.

² Tout projet influençant l'espace public doit être élaboré de manière à ménager les ressources naturelles, à prévenir et minimiser les impacts du dérèglement climatique, notamment en promouvant les services écosystémiques, en limitant les îlots de chaleur, en favorisant la perméabilité des sols et en gérant autant que possible les eaux de pluie en surface.

³ Le canton élabore et met en œuvre des stratégies d'arborisation et de gestion des eaux en milieu urbain, qui vise un taux de canopée de 30% d'ici à 2070. Ces stratégies visent à assurer en priorité le confort thermique des zones urbaines les plus denses, l'infiltration naturelle des eaux et le fonctionnement des services écosystémiques.

- ⁴ Le canton prend des mesures permettant :
- a) de préserver les ressources naturelles et la biodiversité ;
 - b) de développer l'infrastructure écologique ;
 - c) de promouvoir l'agriculture de conservation, ainsi que les autres pratiques agricoles bénéfiques à la qualité des sols et permettant de stocker du carbone dans les sols ;
 - d) de préserver et d'étendre les surfaces perméables du sol, notamment en préservant les espaces de pleine terre ;
 - e) d'augmenter les surfaces de toitures plates biosolaires ;
 - f) de promouvoir les comportements favorables à la préservation de la biodiversité et des ressources naturelles.

Art. 5 Principes et mesures en matière d'énergie

¹ Le canton met en œuvre une politique d'économie d'énergie et de valorisation des ressources renouvelables locales.

² D'ici à 2030, la consommation d'énergie finale du canton, tous domaines confondus, est réduite de 20% par rapport à 2018. Dans le même délai, la valorisation des ressources renouvelables locales et de récupération thermique est développée pour atteindre au minimum 25% de la demande cantonale en énergie finale et la production d'énergie solaire photovoltaïque est multipliée par 7 par rapport à 2018.

³ L'installation, le remplacement ou la transformation de systèmes de production de chaleur à énergie fossile est interdit, sous réserve d'infaisabilité technique ou de disproportion économique.

- ⁴ Le canton prend des mesures permettant :
- a) d'accélérer la rénovation énergétique de qualité du parc bâti genevois ;
 - b) de favoriser la construction et la rénovation bas carbone des bâtiments ;
 - c) de promouvoir les comportements ainsi que les actions individuelles et collectives favorables à la sobriété énergétique ;
 - d) de développer les réseaux thermiques alimentés par des ressources renouvelables locales ;
 - e) d'accélérer le développement de l'infrastructure de production d'énergies renouvelables.

Art. 6 Principes et mesures en matière de mobilité

¹ Le canton met en œuvre une politique de mobilité sobre en carbone.

² Le canton développe la ville des courtes distances, s'appuie sur les nouvelles technologies numériques et offre des alternatives pour inciter au report modal en développant principalement des aménagements en faveur des modes doux

et des transports collectifs en vue de réduire les distances de déplacements et atteindre l'objectif de -40% de transports individuels motorisés d'ici 2030.

³ Le canton s'engage à électrifier le parc des transports collectifs à hauteur de 100% d'ici 2030.

⁴ Le canton prend des mesures pour faciliter l'électrification du parc des véhicules privés à hauteur de 40% d'ici 2030.

⁵ Le canton favorise la réduction des émissions liées aux transports des marchandises notamment en les optimisant, en collaboration avec les milieux concernés.

Art. 7 Principes et mesures en matière économique

¹ Le canton promeut les modes de production, d'approvisionnement, de distribution et de consommation de biens et services à faible émission de gaz à effet de serre.

² Il met en œuvre une politique basée sur les principes de l'économie circulaire et de l'écologie industrielle en promouvant notamment l'écoconception et la réduction des émissions de gaz à effet de serre tout au long des chaînes de valeur.

³ Le canton prend des mesures permettant :

- a) d'encourager les circuits courts ;
- b) de favoriser la production, la transformation et la distribution de produits agricoles locaux et de saison et préservant l'environnement ;
- c) d'encourager la responsabilité numérique des entreprises ;
- d) de favoriser l'innovation permettant d'atteindre les objectifs climatiques ;
- e) de promouvoir une finance durable compatible avec la protection du climat.

⁴ Le canton soutient les entreprises dans le cadre de la transformation et de l'adaptation de leur modèle d'affaires vers des modes de production, de distribution, d'approvisionnement et de consommation durables.

Art. 8 Principes et mesures en matière d'information, de recherche et de formation

¹ Le canton prend des mesures pour soutenir l'éducation, la formation, la recherche, le conseil, la sensibilisation et l'accès à l'information de la population en lien avec les enjeux climatiques ainsi qu'en matière de sobriété énergétique et de transition écologique.

² En collaboration avec les partenaires concernés, le canton prend des mesures afin d'anticiper les besoins du marché du travail et de soutenir la formation

professionnelle initiale et la formation continue, ainsi que la reconversion vers des métiers en lien avec la transition écologique.

Art. 9 Principes et mesures en faveur de la santé

¹ Le canton renforce les moyens de lutte et d'adaptation aux effets nuisibles directs et indirects du dérèglement climatique sur la santé, en prenant en considération les inégalités des effets auprès de la population.

² Le canton prend des mesures permettant :

- a) de limiter les effets sur la santé des conditions climatiques extrêmes ;
- b) de combattre les vecteurs de maladies ;
- c) de maintenir une bonne qualité de l'eau, de la nourriture, de l'air et du sol ;
- d) de préserver la santé mentale.

Art. 10 Compensation

¹ Le canton prend les mesures nécessaires afin de favoriser la réduction des émissions indirectes, ainsi que celles du trafic aérien, en tenant compte des programmes de réduction au niveau national et international.

² Les émissions indirectes, ainsi que celles du trafic aérien ne pouvant être réduites, peuvent être compensées par un financement du canton de projets permettant des réductions d'émissions de gaz à effet de serre hors du territoire cantonal.

³ Les émissions issues du trafic aérien sont prises en compte proportionnellement à la part de voyageurs résidant sur le canton.

⁴ Les modalités de compensation sont précisées par voie réglementaire.

Chapitre III Instruments de planification et gouvernance

Art. 11 Plan climat cantonal

¹ Le Conseil d'Etat élabore un plan climat cantonal qui fait l'objet d'une large information du public.

² Ce plan définit les objectifs et les mesures permettant d'atteindre, respectivement de mettre en œuvre, les buts énoncés dans la présente loi, tant en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre que d'adaptation au dérèglement climatique.

³ Dans le cadre de l'application de la présente loi, le canton collabore étroitement avec les communes, la société civile et les milieux concernés en vue de concrétiser les mesures prévues dans le plan climat cantonal.

⁴ Ce plan prévoit également l'accompagnement aux changements nécessaires ainsi que le soutien des actrices et acteurs impliqués.

⁵ Les mesures du plan climat cantonal sont réexaminées tous les 5 ans.

Art. 12 Convergence des politiques publiques

Dans les domaines de l'action publique, le canton veille à la cohérence et à la mise en œuvre des objectifs poursuivis par la présente loi.

Art. 13 Communes et institutions de droit public

¹ Les communes intègrent les enjeux climatiques dans leurs politiques et leurs stratégies afin de contribuer, dans leurs domaines de compétence, à la réalisation des objectifs poursuivis par la présente loi. Elles sont responsables de la mise en œuvre des mesures nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés par la présente loi dans leurs domaines de compétence et sur leur patrimoine.

² Les institutions de droit public sont tenues d'intégrer les enjeux climatiques dans leurs politiques et leurs stratégies afin de contribuer à la réalisation des objectifs prévus par la présente loi.

³ A cet effet, des objectifs spécifiques sont intégrés dans les conventions d'objectifs et les contrats de prestations conclus avec les institutions de droit public au minimum à chaque législature.

Art. 14 Evaluation

¹ Dans le cadre de la mise en œuvre de la politique climatique, le Conseil d'Etat évalue périodiquement la pertinence, l'efficacité et l'efficience du plan climat cantonal et établit des indicateurs relatifs au climat, permettant des comparaisons dans le temps.

² Ces indicateurs sont régulièrement actualisés et diffusés largement.

Art. 15 Gouvernance

¹ Le Conseil d'Etat nomme par voie réglementaire un comité interdépartemental responsable de l'application de la présente loi et désigne le département chargé de la coordination.

² Dans le cadre de ses politiques publiques, chaque département est tenu d'appliquer le plan climat cantonal et est responsable de la mise en œuvre des mesures lui incombant directement en vertu de ce plan.

Art. 16 Conseil du climat et de la durabilité

¹ Un conseil du climat et de la durabilité (ci-après : conseil), composé de 12 à 15 membres, est institué en tant qu'instance consultative représentative des milieux concernés.

² Le conseil dispose notamment des attributions suivantes :

- a) il est associé à l'élaboration du plan climat cantonal et à ses mises à jour ;
- b) il est consulté lors du réexamen des mesures liées au plan climat cantonal ;
- c) il est consulté par le Conseil d'Etat avant le dépôt d'un projet de loi modifiant la présente loi ;
- d) il peut faire toute proposition qu'il juge utile en matière de politique climatique et environnementale à l'intention du Conseil d'Etat.

³ La composition, le mode de fonctionnement et les compétences détaillées du conseil, notamment en matière de développement durable et d'environnement, sont définis par voie réglementaire.

Art. 17 Concertation et coopération

¹ Le canton est chargé de favoriser la participation citoyenne et la concertation avec l'ensemble de la société civile dans la perspective d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'une adaptation aux effets du dérèglement climatique.

² Pour concevoir et mettre en œuvre son action, le canton coopère en matière d'objectifs climatiques avec la Confédération, les communes, le Grand Genève, la Genève internationale, les institutions de droit public, le conseil du climat et de la durabilité, les entreprises et la société civile.

Chapitre IV Financement

Art. 18 Programme d'investissement pour la transition écologique

¹ Le financement des projets contribuant à l'atteinte des objectifs énoncés au chapitre II de la présente loi fait principalement l'objet de lois d'investissement.

² Ces lois d'investissement ont pour but de financer des projets contribuant à la transition écologique, à la réduction des gaz à effet de serre et à l'adaptation au dérèglement climatique.

³ Les destinataires des ressources prévues par ces lois d'investissement sont le canton, des personnes physiques, des personnes morales de droit privé, des institutions cantonales de droit public et des entités subventionnées par le

canton. Sont réservées les subventions aux communes prévues dans d'autres lois.

⁴ Le Conseil d'Etat présente au Grand Conseil, à la fin de chaque législature, un rapport sur l'utilisation des lois d'investissement au sens de l'alinéa 2.

Chapitre V Dispositions finales et transitoires

Art. 19 Exécution

Le Conseil d'Etat est chargé d'édicter les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente loi.

Art. 20 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Art. 21 Modifications à d'autres lois

¹ La loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda 21), du 12 mai 2016 (LDD – A 2 60), est modifiée comme suit :

Art. 8, al. 1 et 2, phrase introductive (nouvelle teneur), al. 4 (nouveau)

¹ Le conseil du climat et de la durabilité, tel qu'institué par la loi sur le climat, du ... (*à compléter*), est chargé de favoriser la concertation, la motivation et la participation de la société civile dans la perspective d'un développement durable.

² A cette fin, le conseil du climat et de la durabilité dispose notamment des attributions suivantes en matière de développement durable :

⁴ Les compétences du conseil du climat et de la durabilité en matière climatique sont réservées, en tant qu'elles sont définies par la loi sur le climat, du ... (*à compléter*).

Art. 9, al. 1, lettres b et d (nouvelle teneur)

¹ Le Conseil d'Etat institue, au sein de l'administration cantonale, un comité de pilotage interdépartemental. Ce comité a pour missions :

- b) de faciliter l'exercice des attributions du conseil du climat et de la durabilité ;
- d) de faire toute proposition qu'il jugerait utile en la matière à l'intention du Conseil d'Etat et du conseil du climat et de la durabilité ;

² La loi relative à la politique de cohésion sociale en milieu urbain, du 19 avril 2012 (LCSMU – A 2 70), est modifiée comme suit :

Art. 4 (nouvelle teneur)

Le service cantonal du développement durable et le conseil du climat et de la durabilité sont chargés de la mise en œuvre de la présente loi.

* * *

³ La loi d'application du code civil suisse et d'autres lois fédérales en matière civile, du 11 octobre 2012 (LaCC – E 1 05), est modifiée comme suit :

Art. 129, al. 2 à 4 (nouvelle teneur), al. 5 (nouveau, l'al. 5 ancien devenant l'al. 6), al. 6 (nouvelle teneur)

Principes

² La hauteur des arbres est libre.

³ Entre la limite de propriété et 2 mètres de celle-ci, les haies ne peuvent dépasser la hauteur de 2 mètres.

⁴ A partir de 2 mètres de la limite de propriété, la hauteur des haies ne doit pas dépasser :

- a) 6 mètres, si la haie pousse entre 2 et 5 mètres de la limite parcellaire ;
- b) 12 mètres, si la haie pousse entre 5 et 10 mètres de cette limite.

Exceptions

⁵ Les conventions contraires, ainsi que les dispositions relatives à la protection du patrimoine, dont font notamment partie la loi sur la protection des monuments, de la nature et des sites, du 4 juin 1976, et le règlement sur la conservation de la végétation arborée, du 27 octobre 1999, sont réservées.

⁶ En zone agricole, les prescriptions résultant des articles 129 à 134 ne s'appliquent pas si celui qui procède à des plantations obtient l'accord de tous les propriétaires des parcelles limitrophes.

Art. 252, al. 3 et 4 (nouveaux)

Modification du... (à compléter)

³ Les alinéas 2 à 4 de l'article 129 dans leur teneur issue de la modification du ... (*à compléter*) sont applicables aux nouvelles plantations effectuées dès l'entrée en vigueur de ladite modification.

⁴ La distance et la hauteur des plantations existantes demeurent régies par le droit antérieur.

* * *

⁴ La loi sur la mobilité, du 23 septembre 2016 (LMob – H 1 20), est modifiée comme suit :

Art. 3, al. 2 (nouvelle teneur)

² Le système de transport est organisé de sorte à répondre aux objectifs de réduction de gaz à effet de serre tels que définis dans la loi sur le climat, du ... (*à compléter*), de répondre aux besoins en déplacements, à garantir la sécurité de tous les modes de déplacement, à préserver l'environnement, à favoriser les économies d'énergie et l'usage des énergies renouvelables, et à assurer l'attractivité économique du canton.

Art. 4, al. 2 (nouvelle teneur)

² Elle vise, d'une part, à réduire les distances parcourues et, d'autre part, à favoriser l'usage des transports collectifs et de la mobilité douce, tout en proposant une offre de mobilité pour le transport professionnel répondant à ses besoins en déplacement.

Art. 7, al. 3 (nouvelle teneur)

³ Les principes fédéraux et cantonaux de la protection de la nature, du paysage, de l'agriculture, des sols et des eaux, ainsi que le plan climat cantonal, doivent être pris en compte dans la politique globale de la mobilité.

* * *

⁵ La loi en faveur du développement de l'économie et de l'emploi, du 20 janvier 2000 (LDévEco – I 1 36), est modifiée comme suit :

Chapitre III Transition vers une économie durable (nouveau)

Art. 8 Promotion d'une économie durable (nouveau)

¹ L'Etat promeut la transition vers une économie durable, fondée sur les objectifs de développement durable des Nations Unies et sur les principes de l'écologie industrielle et de l'économie circulaire.

² Il promeut notamment :

- a) l'orientation des modèles d'affaires vers la transition écologique et l'économie durable ;

- b) l'écoconception, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de l'empreinte matière tout au long des chaînes de valeur ;
- c) la responsabilité sociale des entreprises ;
- d) la responsabilité numérique des entreprises ;
- e) une finance durable.

³ L'Etat soutient les entreprises dans le cadre de la transformation et l'adaptation de leur modèle d'affaires vers des modes de production, de distribution, d'approvisionnement et de consommation durables.

Art. 9 Soutien aux entreprises en matière d'économie durable (nouveau)

¹ Le canton peut allouer des aides aux entreprises sous forme de contributions à fonds perdus, de prêts sans intérêt ou à des conditions favorables, de cautionnements ou d'investissements. A cet effet, le canton peut s'appuyer sur le dispositif de soutien existant ou le compléter. Au besoin, il peut recourir à des tiers.

² Le soutien aux entreprises dédié à la transition vers une économie durable poursuit 3 objectifs principaux :

- a) former et informer sur les enjeux, les risques et les opportunités d'une économie durable ;
- b) stimuler et accompagner la transition des entreprises vers une économie durable ;
- c) promouvoir les projets favorisant la transition vers une économie durable et renforcer l'attractivité du canton de Genève en la matière.

³ Il n'existe pas de droit à l'octroi des aides prévues à l'alinéa 1.

⁴ L'Etat veille au suivi et à l'évaluation de l'atteinte des objectifs formulés lors de l'octroi de l'aide.

⁵ Les dispositions et critères relatifs à ces aides financières sont précisés par voie réglementaire.

* * *

⁶ La loi d'application de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, du 2 octobre 1997 (LaLPE – K 1 70), est modifiée comme suit :

Art. 3, al. 3 (nouvelle teneur), al. 4 (nouveau)

³ A cette fin, le canton s'appuie sur le conseil du climat et de la durabilité, tel qu'institué par la loi sur le climat, du ... (à compléter).

⁴ En particulier, le conseil du climat et de la durabilité assiste le Conseil d'Etat dans l'élaboration, la définition et la mise en œuvre du concept cantonal de la protection de l'environnement, donne des avis et formule des propositions sur toutes les questions générales relatives à la politique cantonale environnementale.

Art. 3A Evaluations environnementales (nouveau)

¹ Les incidences environnementales des plans, programmes ou projets doivent être évaluées le plus tôt possible.

² Elles sont évaluées à l'aide de l'évaluation environnementale stratégique, de l'étude de l'impact sur l'environnement, de la notice d'impact sur l'environnement, ainsi que par le suivi environnemental de la phase de réalisation.

³ Les atteintes à l'environnement doivent être évitées. Si elles ne sont pas évitables, il convient de veiller autant que possible à les réduire. Si des atteintes subsistent, les effets doivent en être compensés par des mesures spécifiques au plan, programme ou projet.

⁴ Dans la mesure du possible, les plans, programmes ou projets doivent améliorer et développer les effets bénéfiques pour l'environnement.

⁵ Le Conseil d'Etat adopte les dispositions d'exécution.

* * *

⁷ La loi générale sur les zones de développement, du 29 juin 1957 (LGZD – L 1 35), est modifiée comme suit :

Art. 3, al. 1, lettre h (nouvelle)

¹ Les plans localisés de quartier prévoient notamment :

- h) les surfaces en pleine terre à créer ou à préserver, à savoir dénuées de toute construction en surface ou en sous-sol et non revêtues.

Art. 12, al. 10 (nouveau)

Modification du ... (à compléter)

¹⁰ L'article 3, alinéa 1, lettre h, n'est pas applicable aux plans localisés de quartier adoptés avant son entrée en vigueur, ni aux projets de plans localisés de quartier mis à l'enquête publique avant cette date.

* * *

⁸ La loi sur l'extension des voies de communication et l'aménagement des quartiers ou localités, du 9 mars 1929 (LExt – L 1 40), est modifiée comme suit :

Art. 3, al. 1, lettre h (nouvelle)

¹ Les plans localisés de quartier prévoient notamment :

- h) les surfaces en pleine terre à créer ou à préserver, à savoir dénuées de toute construction en surface ou en sous-sol et non revêtues.

Art. 35, al. 5 (nouveau)

Modification du ... (à compléter)

⁵ L'article 3, alinéa 1, lettre h, n'est pas applicable aux plans localisés de quartier adoptés avant son entrée en vigueur, ni aux projets de plans localisés de quartier mis à l'enquête publique avant cette date.

* * *

⁹ La loi générale sur les zones de développement industriel ou d'activités mixtes, du 13 décembre 1984 (LZIAM – L 1 45), est modifiée comme suit :

Art. 2, al. 1, lettre f (nouvelle teneur)

¹ Les plans directeurs des zones de développement industriel ou d'activités mixtes prévoient notamment :

- f) les aires et écrans de verdure propres à masquer la zone et à en assurer l'intégration au site environnant, ainsi que les surfaces en pleine terre à créer ou à préserver, à savoir dénuées de toute construction en surface ou en sous-sol et non revêtues ;

Art. 20, al. 7 (nouveau)

Modification du ... (à compléter)

⁷ L'article 2, alinéa 1, lettre f, dans sa teneur issue de la modification du ... (à compléter) n'est pas applicable aux plans et règlements directeurs et aux plans localisés de quartier adoptés avant l'entrée en vigueur de ladite modification ni aux projets de plans et règlements directeurs et aux projets de plans localisés de quartier mis à l'enquête publique avant cette date.

* * *

¹⁰ La loi sur les eaux, du 5 juillet 1961 (LEaux-GE – L 2 05), est modifiée comme suit :

Art. 7, al. 3 (nouveau, les al. 3 à 5 anciens devenant les al. 4 à 6)

³ En cas de circonstances climatiques particulières, le Conseil d'Etat peut édicter des mesures de restriction concernant certains usages.

Art. 35, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ En application de l'article 7, alinéa 3, le Conseil d'Etat peut suspendre ou même modifier l'utilisation de l'eau, en totalité ou en partie, pour une durée limitée, et sans indemnité.

Art. 54 (nouvelle teneur)

Les systèmes d'assainissement doivent notamment répondre aux objectifs suivants :

- a) protéger la population et le milieu naturel contre les risques sanitaires liés aux eaux polluées ;
- b) diminuer les rejets anthropiques dans le milieu naturel ;
- c) conserver ou rétablir un régime hydrologique des cours d'eau aussi naturel que possible ;
- d) obtenir une valorisation optimale des eaux pluviales, en tant que ressource et élément du paysage, tant sur le domaine privé que sur le domaine public, en vue d'offrir plus de résilience et de protection face aux événements climatiques exceptionnels (sécheresses, pluies intenses, canicules) et de tendre vers un cycle de l'eau aussi naturel que possible.

Art. 64, al. 1 (nouveau, les al. 1 à 3 anciens devenant les al. 2 à 4), al. 2 (nouvelle teneur)

¹ Les eaux non polluées doivent être évacuées par infiltration, sauf si les conditions locales ne le permettent pas, conformément à la loi fédérale sur la protection des eaux, du 24 janvier 1991.

² Le département peut imposer aux particuliers d'autres mesures contraignantes de gestion des eaux pluviales à la parcelle lorsque les circonstances l'exigent. Les zones concernées et la nature des mesures figurent au plan général d'évacuation des eaux.

Art. 65, al. 1 (nouvelle teneur)

¹ Les propriétaires sont tenus de raccorder les canalisations d'eaux à évacuer de leur immeuble au réseau public d'assainissement. L'article 64 demeure réservé en ce qui concerne l'évacuation des eaux non polluées.

* * *

¹¹ La loi sur l'énergie, du 18 septembre 1986 (LEn – L 2 30) est modifiée comme suit :

Art. 21 (nouvelle teneur)

Couple chaleur-force

¹ Afin d'éviter le gaspillage d'énergie lors de la production de chaleur, l'autorité compétente encourage les systèmes chaleur-force, lorsque les conditions techniques et économiques sont réunies.

Installation productrice de chaleur

² Lors de la mise en place, du remplacement ou de la transformation d'une installation productrice de chaleur, celle-ci doit être alimentée par des énergies renouvelables ou des rejets de chaleur. Le raccordement à un réseau thermique à distance, dont la part d'énergies non fossiles et locales est d'au moins 80% à l'horizon 2030, doit être privilégié.

³ Le règlement peut prévoir des exceptions à l'alinéa 2, notamment en cas d'infaisabilité technique ou de disproportion économique.

⁴ La personne propriétaire de l'installation remet à l'autorité compétente avant le début des travaux une déclaration attestant sa conformité aux prescriptions fixées par le règlement dans les domaines régis par l'article 14, alinéa 1.

* * *

¹² La loi sur la biodiversité, du 14 septembre 2012 (LBio – M 5 15), est modifiée comme suit :

Art. 6, al. 4 (nouvelle teneur)

⁴ Elle se présente sous forme d'un rapport analysant l'état et l'évolution de la biodiversité et exposant les objectifs quantitatifs et qualitatifs à court, moyen et long terme en la matière. Elle identifie les moyens nécessaires à sa mise en œuvre. Le plan d'actions qui découle de la stratégie cantonale de la biodiversité en est le volet opérationnel. Il est mis à jour à mi-législature.

Art. 17A Végétalisation des toitures plates (nouveau)

Bâtiments neufs

¹ Les toitures de tout nouveau bâtiment ou de toute extension d'un bâtiment existant de moins de 15 mètres de hauteur sont végétalisées. Elles le sont en principe sur 75% de leur surface disponible au minimum.

² Les toitures de bâtiments de 15 mètres ou plus sont végétalisées dans toute la mesure du possible en tenant compte des autres usages de la toiture, en particulier de sa valeur énergétique.

Rénovation de bâtiments

³ Lors de la rénovation de bâtiments à toitures de moins de 15 mètres de hauteur, et en fonction de la capacité de portance du bâtiment, les toitures sont végétalisées. Elles le sont en principe sur 75% de leur surface disponible.

⁴ Les toitures de bâtiments de 15 mètres ou plus sont végétalisées en tenant compte de la valeur énergétique potentielle issues des panneaux solaires.

⁵ Le Conseil d'Etat précise par voie réglementaire les exceptions aux alinéas 3 et 4, notamment lorsque la végétalisation est financièrement disproportionnée en raison des caractéristiques de l'immeuble ou en regard de sa valeur patrimoniale.

Dispositions réservées

⁶ Les dispositions en matière de prescriptions énergétiques définies dans la loi sur l'énergie, du 18 septembre 1986, notamment les articles 14 et 15, alinéas 1 à 6, et les dispositions en matière patrimoniale en zone protégée ou pour les bâtiments protégés sont réservées.

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Geoffray Sirolli

La commission de l'environnement et de l'agriculture a traité les projets de lois 13000 et 13225 lors de ses séances des 16 juin 2022, 25 mai 2023, 15 juin 2023, 24 août 2023, 14 septembre 2023, 28 septembre 2023, 5 octobre 2023, 19 octobre 2023 et 7 décembre 2023 sur deux législatures sous les présidences de M. Philippe Poget et M. Raphaël Dunand.

Ont notamment assisté à tout ou en partie des travaux : M^{me} Karine Salibian Kolly, secrétaire générale adjointe (DT), M^{me} Christine Hislair, secrétaire générale adjointe (DT), M. Jérôme Savary, secrétaire général adjoint (DT), M. Rémy Zinder, directeur du service cantonal du développement durable (SCDD) (DT), et M. Damien Gummy, adjoint scientifique au SCDD (DT).

Les procès-verbaux ont été tenus par M^{me} Elise Cairus, M^{me} Alice Venuti, M^{me} Mathilde Parisi et M^{me} Clara Veuthey.

La commission les remercie du travail effectué.

La commission a procédé à de nombreuses auditions pour ces deux projets de lois, à savoir :

1. M. Pierre Vanek, premier signataire du PL 13000.
2. Le département du territoire (DT), soit pour lui son secrétaire général adjoint et sa secrétaire générale adjointe en charge de l'environnement, respectivement M. Jérôme Savary et M^{me} Christine Hislair, ainsi que son directeur et son adjoint scientifique du service cantonal du développement durable, respectivement M. Rémy Zinder et M. Damien Gummy.
3. WWF Genève et Pro Natura section Genève, soit respectivement pour elles son secrétaire régional, M. Jean-Pascal Gillig, et son responsable Nature et territoire, M. Fiore Suter.
4. Jardin Suisse, soit pour elle son président, son vice-président et sa secrétaire générale, respectivement M. Vincent Compagnon, M. Jonas Baugartner et M^{me} Flore Teysseire.
5. La Communauté genevoise d'action syndicale (CGAS), soit pour elle son président et sa représentante, respectivement M. Davide De Filippo et M^{me} Manuela Cattani.
6. Le mouvement de la Grève du climat, soit pour lui ses représentants, M^{me} Elodie Hefti, M. Noé Dene et M^{me} Marion Lanci.

7. Noé21, soit pour elle son membre du comité, M. Jérôme Strobel.
8. La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), soit pour elle sa directrice et son responsable de projet au département politique, respectivement M^{me} Nathalie Hardyn et M. Mario Marchesini.
9. L'Association suisse des transporteurs routiers, section Genève (ASTAG), soit pour elle son vice-président et son secrétaire patronal, soit M. Andrea Genecand et M. Milos Blagojevic.
10. La Fédération genevoise des fournisseurs de la construction (FGFC), soit pour elle son président, son membre du comité et son secrétaire patronal, respectivement M. Frédéric Plojoux, M. Richard Maury et M. Milos Blagojevic.
11. La Fédération genevoise des métiers du bâtiment (FMB), soit pour elle son secrétaire général et son secrétaire général adjoint, respectivement M. Nicolas Rüfener et M. Marc Rädler.
12. La Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE), soit pour elle son vice-président et sa trésorière, respectivement M. Jean-François Bouvier et M^{me} Yvonne Winteler.
13. L'Union des associations patronales genevoises (UAPG), soit pour elle son président et sa secrétaire patronale, respectivement M. Pierre Alain L'Hôte et M^{me} Stéphanie Ruegsegger.
14. La Coordination transports et déplacements (CTD), soit pour elle son vice-président et son membre, respectivement M. Thibault Schneeberger et M. Marco Ziegler.
15. La Nouvelle organisation des entrepreneurs (NODE), soit pour elle son président et son secrétaire patronal, respectivement M. Stéphane Oberson et M. Yves Menoud.

Audition de M. Pierre Vanek, premier signataire du PL 13000, le 16 juin 2022

Le premier signataire présente le projet de loi en disant qu'il y a actuellement un large consensus sur la question climatique. Il faut noter le plan climat cantonal du Conseil d'Etat. Le motif qui appelle cette action énergique est la crise climatique qui est une réalité indéniable et qui va beaucoup plus vite que ce qui était annoncé. Le Conseil d'Etat a pris des mesures, donc il est légitime de se demander pourquoi proposer un nouveau projet de loi constitutionnelle. Simplement parce que c'est lié à la propre expérience politique du premier signataire, en lien avec la bataille nucléaire à Genève. Il

est nécessaire, selon lui, de s'appuyer sur l'art. 158 de la constitution, à savoir : « L'Etat met en œuvre des politiques propres à réduire les gaz à effet de serre. »

En démocratie, il faut un mandat et un engagement collectif et cela passe par le fait de donner la possibilité aux citoyens de se prononcer.

La volonté n'est pas d'aller plus loin que le Conseil d'Etat, mais le but est que ce soit inscrit dans la constitution et de prendre le risque de la démocratie.

La formulation est inspirée d'une proposition de modification de la constitution bernoise. Il faut un cadre et un débat populaire sur cette question si on veut prendre au sérieux le plan climatique.

Le président revient sur la prise de conscience du président Carter en 1977, il fut le premier à soulever ces questions-là et il a initialisé des panneaux solaires sur la Maison-Blanche. Il souligne aussi que le principal agent pollueur sur la planète est la démographie et la densité de population. Dès lors, il faut aussi approcher ces problèmes-là, c'est le principal risque auquel on est confronté. En cas de fin du Gulf Stream, ce sera vraiment la catastrophe.

Une députée (PLR) fait remarquer qu'on a payé cher une Constituante pour refaire un texte chargé par des initiatives populaires. Il faut un mandat constitutionnel pour atteindre ces objectifs-là, donc le plan cantonal du climat est illégal. Elle estime que le plan climat peut être mené à bien sans modification constitutionnelle, pourquoi pas en envisageant des dispositions transitoires durant une année. Il convient de directement s'intéresser aux mesures pour atteindre ces objectifs plutôt que de demander au peuple, selon elle.

Le premier signataire estime que les citoyens ont le droit de modifier la constitution, par voie d'initiative populaire ou par un projet de loi. Mais ce que dit la constitution actuelle du climat s'arrête à la limitation des gaz à effet de serre. C'est une boussole. Quant à dire que le plan climat est illégal, c'est une déclaration d'intention, il n'y a rien d'illégal.

Une députée (PLR) est moins attachée à la modification de la constitution que sur le fond, soit de concrétiser les objectifs face aux émissions des gaz à effet de serre. Ce qui la dérange, c'est la partie mentionnant le recouvrement total de la consommation énergétique sur la base d'énergies renouvelables, ce qui ne se trouve pas dans les objectifs du Conseil d'Etat. Elle aimerait que l'auditionné cite ses sources concernant les 100% d'énergies renouvelables. De plus, elle a l'impression que le fond repose plus sur la volonté du Conseil d'Etat. Elle se demande si la volonté d'atteindre le peuple ne serait pas plus facile par une initiative populaire qu'à travers un projet de loi.

Le premier signataire indique que le texte dit que des exceptions sont possibles pour des raisons impérieuses. Selon le communiqué de presse du

Conseil d'Etat, le plan climat cantonal vise des objectifs. Ce sont des seuils. Il déclare qu'une initiative populaire serait plus facile et ce serait encore plus facile de ne rien faire du tout, mais ce n'est pas tout à fait la même chose, car il s'agit de donner un cadre juridique pour un objectif général.

Suite à cette audition, le président récapitule en disant que le Conseil d'Etat est en train d'élaborer une loi. M^{me} Salibian Kolly (DT) propose de geler ce projet de loi en attendant celui du Conseil d'Etat.

Le PL 13000 est gelé jusqu'au traitement du projet de loi climat du Conseil d'Etat.

Audition du département du territoire (DT), soit pour lui son secrétaire général adjoint et sa secrétaire générale adjointe en charge de l'environnement, respectivement M. Jérôme Savary et M^{me} Christine Hilaire, ainsi que son directeur et son adjoint scientifique du service cantonal du développement durable, respectivement M. Rémy Zinder et M. Damien Gumy, le 25 mai 2023

La commission de l'environnement et de l'agriculture reçoit le département du territoire pour la présentation du PL 13225 (LClim).

Les auditionnés expliquent que la politique climatique est une priorité du Conseil d'Etat, mais également du Grand Conseil qui a voté l'urgence climatique.

M. Gumy commence par quelques éléments de contextualisation expliquant les diverses problématiques liées au climat et à son réchauffement.

En étudiant l'évolution des émissions de gaz à effet de serre à Genève, on constate une tendance baissière entre 1990 et 2018. La diminution des émissions par habitant est importante et avoisine les -30% en 30 ans. Tous les cantons romands ont adopté des plans climat et Genève a été le premier. Les objectifs à 2030 et 2050 sont similaires en Romandie : l'on vise une neutralité idéalement entre 2040 et 2050. Ces objectifs sont conformes aux recommandations du GIEC.

M. Zinder revient ensuite sur l'élaboration de la stratégie climat. Il y a eu en 2012 une modification de la loi Agenda21 ainsi qu'un article sur le climat dans la constitution, puis la création d'un comité de pilotage en 2013 qui a abouti aux deux premiers volets du plan climat adopté par le Conseil d'Etat en 2015 et 2017. En 2019, la motion M 2520 demandant au Conseil d'Etat de déclarer l'urgence climatique a été votée par le Grand Conseil à une large majorité.

Le plan climat est basé sur sept axes stratégiques : énergie et bâtiments, mobilité, biens de consommation, aménagement du territoire, santé et eau, espaces naturels/biodiversité et implication des acteurs du territoire. Ces axes contiennent des mesures pour réduire les émissions de GES de 60% en 2030, mais également anticiper et gérer les effets du changement climatique sur le territoire cantonal. Près de 41 fiches-mesures ont été élaborées à cet effet. Plusieurs démarches stratégiques et plans d'actions ont été considérés dans une idée de transversalité et de convergence, et il faut voir le plan climat comme un document stratégique d'orientation. La gouvernance du plan se fait par de multiples structures impliquant bon nombre d'acteurs internes et externes.

Le PCC prend en compte les émissions directes et indirectes (dites extraterritoriales). Cette inclusion des émissions indirectes s'inscrit dans une logique de responsabilisation et dans une idée de renforcement de la résilience du territoire.

M. Gumy revient plus en détail sur le projet de loi sur le climat. Le PL est porté par les offices du département du territoire en collaboration avec tous les autres départements. Une première version a été présentée au Conseil d'Etat le 31 août 2022, puis a été envoyée en consultation externe. Plusieurs entités ont été contactées : le CDD, l'ACG et le Conseil pour le climat. Il y a ensuite eu une transmission au Grand Conseil par un renvoi en commission de l'environnement le 15 décembre.

Le PCC est défini en plusieurs chapitres :

- I- Dispositions générales
- II- Objectifs généraux et principes
- III- Planification et gouvernance, processus de suivi
- IV- Financement, description d'un programme d'investissement
- V- Modifications portées à d'autres lois

M. Gumy détaille enfin le rôle de plusieurs articles issus du PL.

Une députée (PLR) note que seuls trois organismes ont été consultés, même si de nombreux secteurs de la société civile sont représentés dans le Conseil pour le climat. Elle souhaiterait la liste des acteurs concernés, afin de prévoir de futures auditions. Elle note que l'article 1 vise en dessous de 1,5 degré de réduction afin d'être en phase avec l'Accord de Paris. Elle demande si l'objectif est réaliste et à quoi ressemblerait la vie en 2050 avec une neutralité carbone.

M. Gumy explique que l'objectif de 1,5 degré est intimement lié aux objectifs de réduction de GES. L'objectif ne sera probablement pas atteint, mais reste celui visé par la Confédération. Il serait également possible de redescendre à l'objectif après l'avoir dépassé. Si l'on réduit ces émissions à

–60%, on peut arriver à ce 1,5 degré, malgré les nombreux autres facteurs. Les ambitions à 2030 et 2050 sont élevées mais cohérentes avec les recommandations du GIEC. Il faut faire le maximum pour s'en rapprocher.

Un député (MCG) remarque beaucoup d'abattage d'arbres dans le canton et questionne la position de l'Etat sur le sujet, la protection de la canopée étant centrale. Des PLQ demandent des abattages, et il faut voir si l'on peut les abroger. De plus, il demande si passer par la voie électrique pour la mobilité est une vraie solution. Cela demande la production d'électricité que l'on ne maîtrise pas, et pose la question de la destruction de tous les véhicules motorisés.

M. Gumy répond en expliquant que le SABRA est chargé de la politique d'électrification. On ne peut certes pas tout miser dessus et d'autres types de motorisations peuvent être intéressantes. Dans beaucoup de domaines, les véhicules électriques ont un meilleur bilan carbone.

Un député (S) remarque l'absence du volet social dans la loi. Cette transition doit se faire dans le cadre d'un accompagnement social ne mettant pas en situation compliquée les défavorisés et l'axe lui paraît absent. Il demande s'il y aura des indicateurs d'inégalités pouvant découler du projet.

M. Gumy note que l'article 1 alinéa 4 stipule que le canton veille à des mesures socialement équitables. D'une manière générale, cette loi s'inscrit dans le concept du développement durable du canton. Le PCC associé vise à ce que les impacts sociaux soient pris en compte. Le projet fait fréquemment référence à d'autres lois qui permettent d'encadrer cela.

M. Zinder rajoute que le volet « santé » porte également une dimension sociale. On y parle des inégalités des effets du changement climatique sur la population. Cela sera opérationnalisé par des actions concrètes.

Un député (PLR) demande quels objectifs sont fixés en Suisse alémanique.

M. Gumy répond que la plupart des cantons ont adopté des plans climat. Il y a cependant moins de lois climat et les cantons romands sont plutôt en avance sur la question.

Un député (PLR) revient sur les émissions en Suisse et le changement de température. Les émissions ont baissé en Suisse mais augmenté sur le plan mondial ces deux dernières années. Il demande si la Suisse pourrait avoir à elle seule un effet sur son changement de température.

M. Gumy concède que la Suisse émet des proportions d'émissions faibles par rapport à la population mondiale et que son impact ne peut qu'être minime.

Un député (MCG) soulève la question de la France voisine. Leur politique diffère de la Suisse et la problématique climatique est régionale notamment

avec 100 000 véhicules qui transitent dans le canton. Il demande si cette loi sert de socle pour entamer un dialogue.

M. Savary répond qu'il n'y a pas de divergences de vues marquées.

M. Gumy répond que, dans le Grand Genève, il y a un travail sur la vision territoriale transfrontalière. La composante mobilité est importante et l'on décrit au niveau genevois les flux transfrontaliers. Il y a des logiques et problématiques différentes, mais la stratégie est en place. Certains projets visent à substituer les projets individuels.

Audition de WWF Genève et de Pro Natura section Genève, soit respectivement pour elles son secrétaire régional, M. Jean-Pascal Gillig, et son responsable Nature et territoire, M. Fiore Suter, le 15 juin 2023

M. Gillig et M. Suter commencent par rappeler les problèmes liés à l'augmentation des températures et l'effet sur l'aménagement du territoire.

WWF Suisse et ProNatura soutiennent le plan climat, mais souhaitent proposer plusieurs amendements.

Ceux-ci viennent inscrire plusieurs définitions dans la loi, notamment celle de pleine terre, mais également proposer de nouveaux objectifs généraux. En effet, il est possible d'estimer le budget exact de CO₂ restant à la Suisse pour respecter les accords internationaux. Il en resterait alors près d'un quart. En suivant une progression linéaire, la limite serait atteinte en 2040, alors que la loi prévoit une neutralité en 2050. Les amendements proposent donc une neutralité plus ambitieuse, dès 2040.

En plus de revoir ces objectifs à la hausse, il convient également de mettre en place des objectifs intermédiaires, ainsi qu'une révision régulière de la loi en fonction de leur atteinte ou non.

Enfin, les auditionnés proposent de créer un article dédié à la justice sociale, assurant que le canton applique les mesures citées de façon équitable.

Un député (PLR) revient sur la mention faite de finance durable. Il demande s'ils souhaitent sortir ou encourager les démarches d'investissement à impact social. Il demande également si le patrimoine devrait avoir un droit de recours, notamment dans la question d'installations sur le territoire.

M. Gillig répond que les entreprises s'adapteront et que c'est au canton d'inciter à consommer moins de CO₂ dans la construction. Les caisses de pension d'Etat doivent montrer l'exemple, même au détriment des rentes. Concernant la question sur le patrimoine, il déclare que celui-ci n'est pas considéré comme une priorité. Le solaire a un gros potentiel malgré des limites

en termes de stockage. Il faut le développer là où il n'a pas d'impact, et l'objectif n'est pas de recouvrir les champs.

Un député (PLR) demande aux auditionnés s'ils sont favorables à lever les recours pour les constructions d'éoliennes.

M. Gillig ajoute qu'ils ne sont pas contre l'éolien. Il est important de ne pas construire n'importe où, par exemple dans un courant migratoire. Le droit de recours doit avoir lieu pour que des associations puissent évaluer les projets. L'éolien n'est de plus qu'un potentiel plutôt faible pour Genève.

Un député (UDC) demande pourquoi ne pas proposer d'utiliser les nouvelles technologies nucléaires.

M. Gillig répond que le WWF n'est pas aligné en faveur d'un développement du nucléaire.

Une députée (S) note qu'inscrire dans un PL la définition de la pleine terre n'est peut-être pas pertinent, et que cela pourrait se déplacer dans une feuille de route.

M. Suter répond qu'il y a déjà plusieurs définitions dans la loi. Celles-ci peuvent toutefois être déplacées si le législateur le souhaite.

Un député (Ve) note l'idée d'objectifs intermédiaires. Il demande comment cela se mesure, et s'il faudrait mandater des auditeurs tels que Maneco.

M. Suter répond que ces réflexions doivent être entreprises par l'Etat. Il faut donner les moyens à l'administration de développer ces indicateurs et leurs suivis.

Un député (LC) trouve le PL actuel déjà très ambitieux. Il rappelle que le canton est petit et demande si les mêmes objectifs sont portés dans les autres cantons.

M. Gillig répond que le même discours est porté dans tous les cantons, mais que c'est le parlement qui a le mot final.

Audition de Jardin Suisse, soit pour elle son président, son vice-président et sa secrétaire générale, respectivement M. Vincent Compagnon, M. Jonas Baugartner et M^{me} Flore Teyssiere, le 15 juin 2023

Les auditionnés commencent par rappeler que Jardin Suisse est une association patronale qui regroupe les principales entreprises genevoises de paysagisme, ainsi que des pépiniéristes et des floriculteurs.

Ces derniers apprécient l'intérêt porté à la question de la canopée et l'idée de planter 150 000 nouveaux arbres. Il rappelle toutefois que les zones de développement (la strate brune) des racines sont à Genève plutôt restreintes.

Plusieurs acteurs sont impliqués dans cette question (SIG, réseaux TPG), ce qui demande de nombreux compromis. Par ailleurs, il est important de faire travailler les pépiniéristes ou horticulteurs genevois par le biais de contrats de culture, ce qui privilégie des circuits courts.

Enfin, pour arborer plus abondamment, il faut réviser certains critères de plantation dans les zones « villas ».

Un député (Ve) demande si les SIG saisissent l'occasion de l'extension du réseau de conduites de chaleur pour en faire un potentiel de plantation future d'arbres ou de végétalisation.

M. Compagnon répond qu'il y a un travail de préservation des zones, même si les plantations peuvent entrer en conflit avec les installations existantes.

M. Baumgartner ajoute qu'il y a une volonté d'amélioration, mais qu'au sein des SIG, plusieurs divergences et un manque de communication existent.

Un député (PLR) demande s'il est facile de planter un arbre en ville.

M. Compagnon répond que cela demande un montant très élevé. Le trou peut coûter entre 1000 et 100 000 francs, soit bien plus que l'arbre en lui-même. Cela est dû au travail de génie civil pour adapter les installations.

Un député (MCG) déplore le retranchement du département derrière des PLQ, et l'abattage d'arbres colossaux. Il demande s'il y a une consultation des pépiniéristes, et s'ils essaient de contourner ces abattages.

M. Compagnon répond que l'Etat a les prérogatives nécessaires. Les professionnels n'ont pas le droit d'avis. Depuis deux ans, la valeur de replantation des arbres a doublé. Afin d'éviter de payer ces sommes de plus en plus élevées, les promoteurs organisent les chantiers différemment, par exemple en construisant autour des arbres.

Un député (PLR) demande si l'objectif de plantation de 150 000 arbres est réalisable.

M. Compagnon répond qu'il est important d'être ambitieux, bien que cela soit difficile. Des communes subventionnent par ailleurs les plantations dans le privé, qui ne seront toutefois pas décomptées des 150 000.

M. Baumgartner rajoute qu'il est important de planter mieux, plutôt que beaucoup. Un mauvais suivi peut provoquer la mort d'arbres de façon précoce. Après un entretien de qualité, l'arbre devient pérenne, ce qui crée une rentabilité sur le long terme.

Un député (LC) demande quelles sont les capacités de production d'arbres à Genève, afin d'éviter des imports.

M. Compagnon répond que les pépinières sont limitées en termes d'espace. Il faudrait environ 75 hectares pour produire ces arbres, et les producteurs ne sont que peu protégés.

Un député (Ve) mentionne la création de pergolas couplées à des plantes grimpantes. Il demande si cela peut participer à l'objectif d'ombrage par canopée.

M. Compagnon répond que ce sont des options éphémères, même si cela participe à diminuer la température.

Audition de la Communauté genevoise d'action syndicale (CGAS), soit pour elle son président et sa représentante, respectivement M. Davide De Filippo et M^{me} Manuela Cattani, le 24 août 2023

Les auditionnés présentent la CGAS. Ils relèvent que la CGAS salue le principe d'inscrire dans un corpus législatif des objectifs cantonaux en matière de lutte contre le réchauffement climatique et des moyens pour parvenir à les atteindre en appui du plan climat cantonal. Toutefois, cette dernière juge le PL 13225 largement insuffisant dès lors qu'il n'intègre aucune mesure de protection des travailleurs en termes d'emploi, de revenu et de santé au travail. Ce projet de loi ne prend donc pas en compte la dimension sociale, qui doit accompagner la transition énergétique.

Ils précisent que, pour la CGAS, il s'agit d'un « green new deal » unilatéral, qu'il convient de corriger par des mesures en faveur des travailleurs et des travailleuses, telles que préconisées par la CGAS, et dans les propositions d'amendements qu'ils développeront par la suite. A noter que les observations de la CGAS relatives aux projets de lois 13221, 13222 et 13223 ont déjà fait l'objet d'une audition par la commission des travaux du Grand Conseil.

La CGAS a à cœur la protection de l'emploi, et la création d'emploi dans le domaine de la transition écologique, ainsi que la possibilité (qui n'existe actuellement pas) pour les salariés de transitionner d'un secteur à l'autre en conservant leur revenu, lors d'une reconversion professionnelle. Dans le PL 13225, il y a une absence complète de mesures de protection des salariés en ce qui concerne les effets du réchauffement climatique. La CGAS évoque des activités dont l'OCIRT a recommandé l'arrêt en fonction d'un certain nombre de critères. Toutefois, on constate malheureusement beaucoup de poursuites de travaux qui mettent clairement en danger la vie des travailleurs, en les exposant à un stress technique. Ils soulignent qu'il y a clairement une dimension d'inégalité sociale dans la dimension climatique et c'est pour cette raison que la CGAS estime que la transition doit être corrigée par des mesures de justice sociale dans la transition climatique.

Pour la CGAS, ce projet de loi n'est pas acceptable en l'état, car il doit être renforcé sur les aspects sociaux.

Ces derniers relèvent que ce projet de loi comporte de fortes faiblesses. Toutefois, la CGAS a fait l'effort de formuler des propositions pour l'améliorer à travers 17 amendements.

Amendement n° 1

Article 1 (insérer un nouvel alinéa 3 à la teneur suivante) :

« Il veille à la protection de la santé de la population et prend des mesures favorisant la protection de la santé au travail face aux effets du réchauffement climatique. »

Selon la CGAS, des mesures d'adaptation spécifiques pour protéger la santé de la population et la santé au travail sont, en effet, nécessaires et méritent de figurer d'emblée dans les buts de la loi.

Amendement n° 2

Article 1, alinéa 4 (nouvelle teneur) :

« Il veille à ce que ces mesures soient économiquement efficaces et socialement équitables. »

La CGAS précise que cet article vise à reprendre la question de la justice climatique, qui est un des axes importants de l'Accord de Paris, cité dans les considérants. Elle propose de valoriser cet axe et estime qu'il n'y a pas lieu de l'accompagner par d'autres considérations d'efficacité économique. Pour rappel l'Accord de Paris stipule que les mesures pour lutter contre le réchauffement climatique respectent *« les impératifs d'une transition juste pour la population active et la création d'emplois décents et de qualité »* (source : Paris Agreement French – unfccc.int).

Amendement n° 3

Article 2, alinéa 14 (nouvelle teneur) :

« Par transition écologique, on entend le processus de changement profond appelant à agir sans délai pour transformer le modèle socio-économique actuel, construit sur la croissance continue de l'utilisation des ressources, vers un modèle économique et social qui tienne compte des limites planétaires. La transition écologique vise à trouver de nouveaux équilibres et à engendrer une nouvelle façon de produire, de commercer, de consommer, de travailler et de vivre ensemble. Elle vise à assurer la résilience de notre système planétaire et

à aboutir à une société garantissant de manière durable, équitable et sûre les ressources vitales, la justice sociale, le progrès social et une qualité de vie. »

La CGAS estime que le chapitre « définitions » sera cohérent et complet en ajoutant un article sur la transition socialement juste, afin d'être en cohérence avec les buts énoncés à l'art. 1. La CGAS propose de reprendre la définition déjà utilisée par le canton, figurant sur le site de l'Etat. (Source : <https://www.ge.ch/dossier/reussir-transition-ecologique/cap-garantir-conditions-essentielles-vie/transition-ecologique-qu-est-ce-que-c-est>)

Amendement n° 4

Article 5, alinéa 3 (nouvelle teneur) :

« L'installation, le remplacement ou la transformation de systèmes de production de chaleur à énergie fossile est interdit, sous réserve d'infaisabilité technique ou de disproportion économique. »

Selon la CGAS, la notion de disproportion économique est floue et contraire à l'objectif climatique visé, et mériterait au minimum d'être déjà précisée dans la loi.

Amendement n° 5

Article 5, alinéa 4 (nouvelle teneur) :

« Le canton prend des mesures permettant :

- a) d'accélérer la rénovation énergétique de qualité du parc bâti genevois ;
- b) de favoriser la construction et la rénovation bas carbone des bâtiments ;
- c) de promouvoir les comportements ainsi que les actions individuelles et collectives favorables à la sobriété énergétique ;
- d) de développer les réseaux thermiques alimentés par des ressources renouvelables locales ;
- e) d'accélérer le développement de l'infrastructure de production d'énergies renouvelables ;
- f) *de garantir la protection des locataires contre des hausses de loyers et de charges en lien avec les mesures de transition énergétique ;*
- g) *de créer les emplois nécessaires à la mise en œuvre de ces mesures de transition énergétique. Il garantit également l'accès aux formations menant aux métiers de la transition énergétique afin de disposer de personnel en suffisance pour atteindre la transition dans les délais prévus. »*

La CGAS propose l'ajout des lettres f et g. Les propriétaires d'immeubles pourraient bénéficier de subventions fédérales et cantonales pour procéder à la transition. La protection des locataires ne doit pas être oubliée et le canton doit veiller à interdire les hausses de loyers et de charges pouvant découler de la mise en œuvre des mesures contre le réchauffement climatique. Par ailleurs, afin de respecter les délais de réduction des GES prévus, elle estime que le canton doit se doter d'une politique pro-active en matière d'emploi et de formation. Il lui incombe de s'assurer que les délais de réductions soient respectés, et de créer les emplois nécessaires à la mise en œuvre de ces mesures, ainsi que de développer et garantir l'accès aux formations qui mènent aux métiers de la transition énergétique.

Amendement n° 6

Article 6, alinéa 4 (biffer éventuellement) :

« Le canton prend des mesures pour faciliter l'électrification du parc des véhicules privés à hauteur de 40% d'ici 2030. »

La CGAS privilégie le transport public. Faciliter l'électrification du transport privé n'est pas une priorité, car les voitures électriques ne sont pas un mode de transport véritablement durable et leur production, notamment celle des batteries, émet beaucoup de CO₂.

Amendement n° 7

Article 6 (insérer un nouvel alinéa 6 à la teneur suivante) :

« Le canton crée les emplois nécessaires à la mise en œuvre des mesures en matière de mobilité. Il garantit l'accès aux formations menant aux métiers de la mobilité afin de disposer de personnel en suffisance pour atteindre la transition dans les délais prévus. »

La CGAS formule la même remarque que l'amendement n° 5 sur la proactivité de l'Etat, afin de respecter les délais prévus.

Amendement n° 8

Article 6 (insérer un nouvel alinéa 7 à la teneur suivante) :

« Les entreprises publiques et privées sont tenues de mettre sur pied des plans de mobilité collective pour leur personnel entre le domicile et le lieu de travail. »

La CGAS estime qu'il est essentiel de responsabiliser les entreprises. Ces plans de mobilité peuvent prendre plusieurs formes : collaborer au niveau de

la branche, du quartier, etc. Il peut s'agir de la prise en charge de l'abonnement des transports publics, d'organiser le transport collectif lorsque la desserte publique n'est pas encore suffisante ou pas en adéquation avec les horaires de travail (cf. aéroport : des entreprises de l'aéroport ont organisé un partenariat public-privé pour la collecte des employés, y compris de ceux habitant en France voisine).

Amendement n° 9

Article 7, alinéa 3 (nouvelle teneur) :

« Le canton prend des mesures permettant :

- a) d'encourager les circuits courts ;
- b) de favoriser la production, la transformation et la distribution de produits agricoles locaux et de saison et préservant l'environnement ;
- c) d'encourager la responsabilité numérique des entreprises ;
- d) de favoriser l'innovation permettant d'atteindre les objectifs climatiques ;
- e) de promouvoir une finance durable compatible avec la protection du climat ;
- f) *de créer les emplois décents et de qualité permettant la mise en œuvre des mesures prévues par la loi ;*
- g) *de favoriser la reconversion professionnelle, la formation continue et la formation initiale dans les services publics et les entreprises privées, pour les travailleuses et les travailleurs et les sans-emploi, sans perte de revenu et au minimum avec un revenu équivalent au salaire minimum cantonal ;*
- h) *les entreprises sont tenues de prendre les mesures adéquates pour créer et développer des emplois décents et de qualité ; réduire la durée du travail sans perte de salaire, en tant que mesure de partage de l'emploi et des gains de productivité ; préserver l'emploi de leur personnel au sein de leur entreprise ou sur le marché du travail par des mesures de formation ou de reconversion professionnelle ; créer des places d'apprentissage ; en cas de réduction inévitable des effectifs, négocier un plan social ; adopter des mesures de protection de la santé au travail ; consulter le personnel sur l'ensemble de ces mesures.*

La CGAS propose la création des lettres f, g et h. Elle constate que les mesures prévues à cet article négligent le monde du travail et le soutien aux salariés. De plus, un grand nombre d'entre eux verront leur emploi disparaître ou devront s'adapter rapidement à un métier transformé par les mesures de

lutte contre le réchauffement climatique. Pour la CGAS, il n'est ni approprié ni acceptable d'accompagner et soutenir financièrement des entreprises souvent polluantes. Elle estime qu'il n'est pas non plus acceptable de se doter d'une loi climat dépourvue de mesures sociales en faveur des salariés, des bas revenus et des locataires. Les entreprises doivent également être responsabilisées.

Amendement n° 10

Article 7, alinéa 4 (nouvelle teneur) :

« Le canton soutient les entreprises qui en ont besoin dans le cadre de la transformation et de l'adaptation de leur modèle d'affaires vers des modes de production, de distribution, d'approvisionnement et de consommation durables. »

La CGAS souligne que la plupart des entreprises n'ont pas besoin d'un soutien financier du canton pour mettre en œuvre les mesures préconisées. Pour rappel, les aides covid aux entreprises étaient réservées à celles qui étaient en mesure de prouver une diminution du chiffre d'affaires en raison de la situation. La CGAS estime qu'une méthode analogue devrait être envisagée afin de réserver le soutien financier de l'Etat aux entreprises dont l'existence est mise en difficulté par le coût de la mise en œuvre des mesures de transition.

Amendement n° 11

Article 9, alinéa 2 (nouvelle teneur) :

« Le canton prend des mesures permettant :

- a) de limiter les effets sur la santé des conditions climatiques extrêmes ;
- b) de combattre les vecteurs de maladies ;
- c) de maintenir une bonne qualité de l'eau, de la nourriture, de l'air et du sol ;
- d) de préserver la santé mentale ;
- e) *de protéger la santé au travail contre les conditions climatiques extrêmes ;*
- f) *d'interdire le travail pour certaines branches et métiers à partir d'une certaine température. »*

La CGAS propose l'ajout des lettres e et f. Les impacts croissants des dérèglements climatiques sur les conditions de travail, tels les risques d'accident et de maladie accrus, imposent au canton de prévoir des mesures spécifiques, non seulement pour protéger la population en général tel que prévu par la lettre a, mais également la population au travail. La CGAS a mis en

évidence l'importance du contrôle des mesures de protection de la santé au travail. Elle propose de renforcer le dispositif de contrôle des entreprises, en modifiant la LIRT (cf. Art. 21 Modifications d'autres lois).

Commentaire

Article 16, alinéa 3 :

Sur la composition de ce conseil mentionnée à l'alinéa 3, la CGAS demande :

- à disposer de deux représentant-e-s, afin d'être à égalité avec le nombre de représentant-e-s des milieux patronaux, qui est de deux dans l'actuel Conseil du développement durable ;
- à réserver un siège aux mouvements pour le climat apparus ces dernières années et dont l'action de sensibilisation à l'urgence climatique est d'importance. Il paraît essentiel d'intégrer et d'écouter les jeunes issus de ces mouvements dans ce type d'institution.

Amendement n° 12

Article 17, alinéa 2 (nouvelle teneur) :

« Pour concevoir et mettre en œuvre son action, le canton coopère en matière d'objectifs climatiques avec la Confédération, les communes, le Grand Genève, la Genève internationale, les institutions de droit public, le conseil du climat et de la durabilité, les entreprises, les partenaires sociaux et la société civile. »

Il est mentionné que le canton coopère avec les entreprises, toutefois il apparaît indispensable pour la CGAS que ce dernier coopère également avec les partenaires sociaux.

Amendement n° 13

Article 18, alinéa 1 (nouvelle teneur) :

« Le financement des projets contribuant à l'atteinte des objectifs énoncés au chapitre II de la présente loi fait principalement l'objet de lois d'investissement, de subventions, de prestations publiques ordinaires, de prestations publiques extraordinaires. »

La CGAS propose de compléter cet alinéa par d'autres sources de financement. Cela implique également de changer le titre l'article 18 en le renommant « Financement de la transition écologique ».

Amendement n° 14

Article 18 (insérer un nouvel alinéa 2 à la teneur suivante) :

« Un fonds cantonal dédié à la lutte contre le réchauffement climatique, à la transition énergétique, aux politiques climatiques socialement acceptables est institué. »

Selon des spécialistes, le financement de la transition peut représenter, sur le court terme, une fois à une fois et demie le PIB d'un pays. La création d'un fonds cantonal dédié à la lutte contre le réchauffement climatique et aux politiques climatiques socialement équitables, sur le modèle de l'initiative populaire fédérale des socialistes et des Verts, est une proposition à reprendre au niveau cantonal, selon la CGAS.

Amendement n° 15

Article 21 (insérer un nouvel alinéa à la teneur suivante) :

« La Loi sur l'inspection et les relations du travail, du 12 mars 2004 (LIRT – J 1 05), est modifiée comme suit :

Art. 2, al. 5 (nouvelle teneur)

« L'office est suffisamment doté en personnel. Pour les tâches prévues aux chapitres II, IV, IVB et VI, il bénéficie d'au moins 1 poste d'inspecteur pour 7 500 salariés en se basant sur le répertoire des entreprises du canton de Genève visé à l'article 40, sous déduction des emplois publics. »

Afin de tenir compte de la protection de la santé au travail et compte tenu des contrôles à effectuer en matière de respect des mesures de protection de la santé (notamment durant la période de plus en plus longue de canicules), la CGAS propose d'augmenter le nombre d'inspecteurs et inspectrices OCIRT et IPE. Pour ce faire il s'agit de modifier la LIRT et modifier la ratio nombre d'emplois/nombre d'inspecteurs et inspectrices, aujourd'hui d'un pour 10 000 emplois, à un pour 7500 emplois.

Amendement n° 16

Article 21, alinéa 5 (modification de la LDévEco) (nouvelle teneur)

L'alinéa 3 de l'article 8 (nouveau) devrait être complété comme suit :

« L'Etat soutient les entreprises dans le cadre de la transformation et l'adaptation de leur modèle d'affaires vers des modes de production, de distribution, d'approvisionnement et de consommation durables et socialement acceptables. »

Pour la CGAS, il s'agit de modifier cet article en cohérence avec les articles du projet de loi sur le climat faisant référence à cette notion.

Amendement n° 17

Article 21, alinéa 5 (modification de la LDévEco) (nouvelle teneur)

L'alinéa 1 de l'article 9 (nouveau) devrait être complété comme suit :

« Le canton peut allouer des aides aux entreprises qui en ont besoin et sous les conditions énumérées à l'article 7, alinéa 4, lettre h, de la loi sur le climat sous forme de contributions à fonds perdu, de prêts sans intérêt ou à des conditions favorables, de cautionnements ou d'investissements. A cet effet, le canton peut s'appuyer sur le dispositif de soutien existant ou le compléter. Au besoin, il peut recourir à des tiers. »

Pour la CGAS, il s'agit de modifier cet article en cohérence avec les propositions d'amendements n^{os} 9 et 10.

Un député (PLR) revient sur l'amendement n° 3, qui porte sur l'article 2 alinéa 14. Il relève que l'on parle de deux volets distincts, l'économie et le social. Il se demande s'il n'y a pas une logique et si l'amendement n° 2 n'aborde pas justement ces deux mêmes volets.

M. De Filippo répond qu'il y a évidemment une imbrication des deux éléments. Toutefois, la CGAS souligne que la transition écologique doit répondre à d'autres impératifs que l'efficacité économique.

Un député (LC) souligne qu'il s'agit d'une loi climat. Il est interpellé par le souhait de la CGAS d'intégrer un grand nombre d'éléments dans cette loi, qui découlent déjà d'autres lois. Par exemple, de nombreuses législations prévoient d'ores et déjà la protection des travailleurs et travailleuses. Il émet une crainte quant au fait que la loi climat devienne une législation fourre-tout. Il souligne que l'article 1 alinéa 1 tient compte de l'être humain. Concernant la question des emplois, il pense qu'il faut laisser faire les communiers. Des emplois seront certes nécessaires dans le domaine de la transition énergétique, mais il estime qu'il est inutile de légiférer dans le domaine, car cela se fera tout seul.

M^{me} Cattani relève que, selon la CGAS, la loi qui a été présentée néglige clairement la dimension de la justice sociale. Comme la crise climatique va accentuer les inégalités sociales, il faut une loi équilibrée entre les intérêts économiques du marché et les intérêts sociaux, à savoir protéger la santé au travail, l'expliciter mieux, et prendre des mesures pour corriger les inégalités sociales, qui vont encore s'accroître. Elle souligne ensuite que les résultats ne sont pas bons et, selon la CGAS, le marché n'est pas capable d'amener des

solutions rapides et à la hauteur. La puissance du public est donc nécessaire pour apporter des solutions et venir créer des emplois, afin que les mesures soient appliquées rapidement. Il y a un intérêt supérieur général public à lutter contre le réchauffement climatique. L'Etat doit donc venir prendre la place du marché, pour faire en sorte que les mesures proposées par la loi soient véritablement appliquées.

Un député (Ve) demande si les membres de la CGAS ont été consultés, concernant la position de la CGAS sur le climat et les mesures adéquates à mettre en œuvre. Il demande ensuite si la CGAS est d'accord avec les objectifs de -60% de CO_2 en 2030 et les objectifs en 2050.

Les auditionnés répondent favorablement, concernant la question de la consultation des membres. Il y a plusieurs composantes de la CGAS qui réfléchissent sur les questionnements climatiques. Ils relèvent ensuite qu'il pourrait y avoir des objectifs plus ambitieux, cependant, la CGAS estime qu'il faut déjà faire en sorte que ce que prévoit la loi permette d'atteindre ces objectifs.

Le mouvement de la Grève du climat, soit pour lui ses représentants, M^{me} Elodie Hefti, M. Noé Dene et M^{me} Marion Lanci, le 24 août 2023

Les auditionnés expliquent brièvement « Grève du climat » Genève, en soulignant qu'il s'agit d'un mouvement de jeunes pour la lutte écologiste, climatique et la démocratie directe. Leurs quatre revendications sont : la déclaration de l'urgence climatique, des émissions neutres de gaz à effet de serre en Suisse d'ici 2030, la justice climatique – à savoir ne pas davantage accabler les personnes socialement, matériellement et financièrement défavorisées – et un changement de système, si ces revendications ne peuvent pas être atteintes avec le système actuel.

Une auditionnée cite ensuite un extrait, situé dans l'exposé des motifs en page 25 du PL 13223, qui précise que « *Selon le dernier rapport du GIEC (2021), à moins de réductions immédiates, rapides et massives des émissions de GES, la limitation du réchauffement autour de 1,5 °C ou même à 2 °C sera hors de portée* ». Le 9 mars dernier, Grève du climat a pris position concernant la politique climatique du canton de Genève, lors d'une conférence de presse. Les représentants de Grève du climat sont heureux et heureuses d'être présents pour présenter leurs propositions et leurs critiques aux membres de la commission de l'environnement et de l'agriculture.

Art. 1 Buts

En ce qui concerne l'article 1, Grève du climat déplore l'absence de mention de la transition écologique, qui figure pourtant à l'article 2, alinéa 14.

Grève du climat propose donc d'ajouter l'amendement suivant à l'alinéa 1 : *« La présente loi a pour buts de lutter contre le dérèglement climatique, de protéger les êtres humains, les animaux, les plantes et leurs biotopes contre les effets nuisibles de ce dérèglement, de préserver les ressources naturelles que sont l'eau, l'air, le sol et le sous-sol et de réaliser la transition écologique requise par l'urgence climatique en prenant en compte les limites planétaires »*. La proposition est également de modifier l'alinéa 4 de la manière suivante : *« Il veille à ce que ces mesures soient socialement équitables. Dans la mesure du possible, elles sont économiquement efficaces »*.

Art. 2 Définitions

Grève du climat propose d'ajouter deux définitions dans cet article. La première est « socialement équitable » à l'alinéa 15, et la seconde est « sobriété », à l'alinéa 16. Ils formulent une proposition pour l'alinéa 16, qui se base sur la définition de la sobriété du GIEC et qui est la suivante : *« Par sobriété, on entend un ensemble de mesures et de pratiques quotidiennes qui permettent d'éviter la demande d'énergie, de matériaux, de terres et d'eau tout en assurant le bien-être de tous les êtres humains dans les limites de la planète »*. Cette définition permet d'impliquer des mesures politiques.

Art. 3 Objectifs généraux

Grève du climat trouve que l'objectif de neutralité carbone en 2050 est très faible et souligne que d'autres cantons suisses l'ont fixé à une échéance plus proche. Ils estiment que le canton de Genève doit prendre ses responsabilités. Ils proposent donc de modifier l'alinéa 2 de la manière suivante : *« D'ici à 2040, la neutralité carbone doit être atteinte »*. Ils proposent également de modifier l'alinéa 1 de la manière suivante : *« D'ici à 2030, les émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes sont réduites d'au moins 60% par rapport à 1990 et d'au moins 90% d'ici à 2050 »*.

Art. 4 Principes et mesures en matière d'aménagement, de ressources naturelles et de biodiversité

Grève du climat ne comprend pas pourquoi, à l'alinéa 2, seul l'espace public est mentionné. En effet, cela ne devrait pas être le seul à se soumettre aux changements pour la transition écologique. Ils proposent donc de modifier l'alinéa 2 de la manière suivante : *« Tout projet sur le territoire doit être élaboré de manière à ménager les ressources naturelles, à prévenir et minimiser les impacts du dérèglement climatique, notamment en promouvant les services écosystémiques, en limitant les îlots de chaleur, en favorisant la perméabilité des sols et en gérant autant que possible les eaux de pluie en surface »*. Il est important de ne pas agir uniquement sur les parcelles

publiques, et d'impliquer également les parcelles privées. Un élan collectif est nécessaire et indispensable.

Grève du climat propose également de réduire la temporalité mentionnée à l'alinéa 3 : « *Le canton élabore et met en œuvre des stratégies d'arborisation et de gestion des eaux en milieu urbain, qui vise un taux de canopée de 30% d'ici à 2050. Ces stratégies visent à assurer en priorité le confort thermique des zones urbaines les plus denses, l'infiltration naturelle des eaux et le fonctionnement des services écosystémiques* ». En effet, les éléments climatiques extrêmes nécessitent une transformation radicale et rapide de nos espaces de vie.

Ensuite, Grève du climat a fait une critique générale sur plusieurs projets de lois, qui porte sur la place trop importante de la technologie et de l'innovation. Augmenter la dépendance au numérique et aux technologies ne semble pas être une solution adéquate, étant donné que cela implique une augmentation de la dépendance à l'énergie. Le PL 13223 parle de smart agriculture, toutefois il existe d'autres méthodes pouvant être beaucoup plus efficaces en termes de réduction de gaz à effet de serre.

Art. 6 Principes et mesures en matière de mobilité

Grève du climat dénonce le soutien à la mobilité sobre en carbone, car cela augmente la demande en énergie. Il paraît absurde d'accorder de l'argent public à l'électrification du parc automobile des privés. Il faudrait plutôt investir dans la mobilité douce et les transports publics, afin de réduire au maximum l'usage de la voiture. Certaines personnes ont besoin de leur voiture, toutefois certaines populations pourront s'en défaire plus facilement et il faut qu'il y ait des alternatives pour ces dernières. Il faut donc notamment investir de l'argent public dans la mobilité douce. La proposition est de modifier l'alinéa 2 de la manière suivante : « *Le canton développe la ville des courtes distances, s'appuie sur les nouvelles technologies numériques et offre des alternatives pour inciter au report modal en développant principalement des aménagements en faveur des modes doux et des transports collectifs en vue de réduire les distances de déplacements et atteindre l'objectif de -40% de transports individuels motorisés d'ici 2030 et -80% d'ici 2040* ». Ensuite, ils proposent d'ajouter deux alinéas, l'alinéa 2bis : « *Le canton prend des mesures pour faciliter et sécuriser la mobilité douce en réalisant des pistes cyclables sur les axes routiers existants, en favorisant les zones 30, les zones de rencontre* » et l'alinéa 3bis : « *Le canton prend des mesures pour favoriser l'accès aux transports publics* ». De manière générale, l'idée est d'offrir des alternatives viables au transport individuel motorisé, par exemple les transports publics (diminuer les tarifs, augmenter la desserte, augmenter la vitesse commerciale, etc.).

Art. 7 Principes et mesures en matière économique

Grève du climat estime qu'il est pertinent d'octroyer des aides ciblées aux entreprises et propose donc de modifier l'alinéa 4 de la manière suivante : « *Le canton soutient les entreprises en fonction de leurs moyens dans le cadre de la transformation et de l'adaptation de leur modèle d'affaires vers des modes de production, de distribution, d'approvisionnement et de consommation durables* ».

Art. 8 Principes et mesures en matière d'information, de recherche et de formation

Grève du climat estime que la formation est un enjeu extrêmement important. Actuellement, il y a des besoins en formation auxquels les entreprises n'arrivent pas forcément à répondre. Le rôle de l'Etat dans cette transition est de se placer dans un rôle moteur afin de démultiplier les capacités de transition, en offrant des places de formation, notamment dans le domaine de la transition écologique. La proposition de modification de l'alinéa 2 est la suivante : « *Le canton s'assure de la mise en place de cursus complet de formation pertinent pour répondre aux enjeux climatiques et de transition écologique au sein des lieux de formation pour les étudiant.es comme pour les enseignant.es* ».

Art. 9 Principes et mesures en faveur de la santé

Selon Grève du climat, il est important d'accorder une attention spécifique aux personnes vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes souffrant de handicap, etc.). Ils proposent d'ajouter cela à l'alinéa 1 : « *Le canton renforce les moyens de lutte et d'adaptation aux effets nuisibles directs et indirects du dérèglement climatique sur la santé, en prenant en considération les inégalités des effets auprès de la population. Il établit une liste des catégories de personnes particulièrement vulnérables* ».

Art. 10 Emissions indirectes

Grève du climat considère que l'approche n'est pas pertinente. Selon eux, la bonne approche serait d'arrêter de polluer et d'importer des éléments qui polluent. Inscrire le mécanisme de compensation à la base du processus diminuerait l'efficacité. La compensation carbone n'est pas une bonne stratégie pour réellement agir sur les émissions de gaz à effet de serre. L'Etat peut faire beaucoup de choses pour agir sur les émissions indirectes. Ils proposent donc la suppression de l'alinéa 2 : « ~~Les émissions indirectes, ainsi que celles du trafic aérien ne pouvant être réduites, peuvent être compensées par un financement du canton de projets permettant des réductions d'émissions de gaz à effet de serre hors du territoire cantonal~~ » et de l'alinéa 4 : « ~~Les modalités de compensation sont précisées par voie réglementaire~~ ».

Art. 11 Plan climat cantonal

Grève du climat n'a pas vraiment compris pourquoi la révision du plan climat cantonal est fixée à tous les 5 ans. Ils estiment qu'il est plus intéressant d'avoir un suivi, afin d'être plus proche du terrain et de la réalité, et proposent la modification suivante : *« Les mesures du plan climat cantonal sont réexaminées tous les 3 ans »*.

Art. 13 Communes et institutions de droit public

Grève du climat propose de modifier l'alinéa 2 de la manière suivante : *« Les institutions de droit public et les entités bénéficiaires de contrat de prestations avec l'Etat sont tenues d'intégrer les enjeux climatiques dans leurs politiques et leurs stratégies afin de contribuer à la réalisation des objectifs prévus par la présente loi »*.

Art. 14 Evaluation

Grève du climat trouve que l'évaluation proposée est insuffisante, et propose la nomination d'un conseil scientifique, afin d'avoir un suivi et de fournir des indicateurs pertinents et suffisants, notamment sur les mesures prises. L'alinéa 2 est modifié de la manière suivante : *« Il nomme un conseil scientifique qui assure le suivi en continu de la mise en œuvre de la politique climatique »*.

Art. 16 Conseil du climat et de la durabilité

Grève du climat relève que tout le monde est concerné par le climat et souligne qu'il faut qu'il y ait une représentation de la population au sein du conseil du climat et de la durabilité. Ils proposent donc de mettre 25 membres, dont la moitié de représentants des milieux concernés, composée de jeunes, et l'autre moitié de citoyens et citoyennes, tirés au sort. L'alinéa 1 est donc modifié de la manière suivante : *« Un conseil du climat et de la durabilité (ci-après : conseil), composé de 25 membres, est institué en tant qu'instance consultative. Il se compose pour moitié de représentants des milieux concernés, dont des jeunes, et pour moitié de citoyens tirés au sort »*.

Art. 17 Concertation et coopération

Grève du climat souligne que la crise climatique réveille beaucoup d'injustices. Ce sont les personnes du Sud global qui sont le plus touchées par des événements extrêmes et ce sont les personnes qui ont le moins émis de CO₂ qui en pâtissent actuellement, ce qui est injuste. Genève doit prendre ses responsabilités et soutenir les populations du Sud. La proposition est donc d'ajouter un alinéa 3 : *« Le canton met en place un fonds de réparation dans l'objectif de réparer les conséquences sociales et climatiques issues des activités du canton dans les pays du Sud »*. A l'échelle locale, il est important

de rappeler qu'il y a 11 à 13 tonnes d'émissions de CO₂ en moyenne par an par habitant à Genève. La tonne de CO₂ émise est liée au revenu, qu'on le veuille ou non. Il est donc important de ne pas faire porter la transition sur toute la population de manière similaire et qu'il y ait une prise de responsabilité par les populations les plus riches du canton. Grève du climat propose notamment de financer, avec cet argent, des mesures de justice sociale. Ils citent une étude exploratoire du centre de compétences en durabilité de l'UNIL, mandatée par le canton, portant sur les scénarios de neutralité carbone à Genève.

Un député (UDC) relève que Grève du climat a dénoté un manque de l'aspect de la formation et de la production indigène, nécessaires à la transition énergétique. Il cite l'article 8 alinéa 1, ainsi que l'article 8 alinéa 3. Il leur demande si cet article est insuffisant pour eux. Il estime que cela couvre l'aspect que Grève du climat a dénoncé comme manquant.

Les auditionnés trouvent la remarque pertinente. Grève du climat estime que le canton peut déjà prendre des mesures, toutefois il ne le fait pas. En ajoutant des compétences au canton dans ce projet de loi, cela ne va pas forcément conduire le canton à agir davantage. Grève du climat trouve qu'il faut mettre l'accent tant sur la formation que sur la santé des personnes vulnérables à travers ce projet de loi.

Une députée (S) demande ce qu'ils entendent, concernant la participation des jeunes au conseil du climat et de la durabilité (nombre de jeunes, lesquels, etc.). Elle demande si Grève du climat souhaiterait en faire partie ainsi que de préciser le terme « jeune ».

Les auditionnés expliquent que ce que Grève du climat entend par « avoir des jeunes dans ce conseil », c'est d'avoir une population de jeunes qui pèse dans la balance par rapport aux autres personnes. Ensuite, Grève du climat estime qu'il est important que ces jeunes soient engagés sur les thématiques climatique et environnementale. Actuellement, énormément de jeunes sont au courant et connaissent l'ampleur de ce problème. Concernant le terme « jeune », il souligne que lorsqu'on ne mentionne pas les jeunes, ils ne sont souvent pas là. Par exemple, la tranche 18-25 ans est numériquement relativement faible, participe peu et est donc une tranche d'âge sous-représentée. Il est nécessaire de les intégrer, car ils font aussi partie de la société et sont légitimes à prendre part aux activités de cette dernière.

Audition de Noé21, soit pour elle son membre du comité, M. Jérôme Strobel, 14 septembre 2023

M. Strobel remercie la commission de l'accueillir. Il débute par une brève présentation de Noé21, en expliquant qu'il s'agit d'un centre de compétences

spécialisé sur le climat, fondé en 2003. Il présente ensuite les dangers liés à l'augmentation des températures en Suisse.

M. Strobel passe à la position de Noé21, en ce qui concerne les objectifs globaux. Il souligne que la trajectoire de baisse des émissions à Genève est largement insuffisante et que la loi climat est nécessaire pour agir collectivement au bon niveau et de manière coordonnée dans toutes les politiques publiques. Ensuite, il relève que la neutralité carbone doit être visée pour 2040 et non 2050. Noé21 estime que des objectifs intermédiaires doivent être établis tous les 5 ans, comme au niveau fédéral, et qu'un renforcement des moyens est nécessaire, s'ils ne sont pas atteints.

Les propositions d'amendements de Noé21 sont donc les suivantes :

Art. 3 Objectifs généraux

¹ *D'ici à 2030, les émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes sont réduites d'au moins 60% par rapport à 1990 et, d'ici 2035, elles sont réduites d'au moins 80%.*

² *D'ici à 2040, la neutralité carbone doit être atteinte.*

⁵ *(nouveau) Si les objectifs des al. 1 et 2 ne sont pas atteints, la LClim est révisée en vue du renforcement de ses moyens et de ses effets.*

M. Strobel aborde ensuite la partie sur l'énergie. Le projet de loi comporte à la fois des objectifs en termes de demande énergétique et des objectifs sur la production locale d'énergie renouvelable. Il faut se demander quels objectifs énergétiques sont atteignables, et comment.

Concernant la position de Noé21 en termes d'énergie, il explique qu'il s'agit de maintenir les efforts d'économie d'énergie et renforcer les objectifs proposés dans le projet de loi.

Les propositions d'amendements de Noé21 sont donc les suivantes :

Art. 5 Principes et mesures en matière d'énergie

² *D'ici à 2030, la consommation d'énergie finale du canton, tous domaines confondus, est réduite de 20%, par rapport à 2018, de 25% en 2030, de 35% en 2035 et de 45% en 2040. Dans le même délai, la valorisation des ressources renouvelables locales et de récupération thermique est développée pour atteindre au minimum 25% 30% de la demande cantonale en énergie finale en 2030, 53% en 2035 et 75% en 2040, et la production d'énergie solaire photovoltaïque est multipliée par 7 par rapport à 2018 atteint 350 GWh en 2030, 700 GWh en 2035 et 1000 GWh en 2040.*

M. Strobel aborde la partie sur la mobilité. Il relève qu'une question importante se pose, à savoir si le basculement suffira.

La position de Noé21 en termes de mobilité propose la mise en œuvre de mesures, en parallèle, portant sur : l'électrification du parc de véhicules, alléger les véhicules et les doter majoritairement de batterie de faible capacité, réduire très significativement le trafic individuel motorisé, au profit de la mobilité douce et des transports publics.

Les propositions d'amendements de Noé21 sont donc les suivantes :

Art. 6 Principes et mesures en matière de mobilité

² *Le canton développe la ville des courtes distances, s'appuie sur les nouvelles technologies numériques et offre des alternatives pour inciter au report modal en développant principalement des aménagements en faveur des modes doux et des transports collectifs en vue de réduire les distances de déplacements et atteindre l'objectif de -40% de transports individuels motorisés d'ici 2030, de -60% d'ici 2035 et de -80% d'ici 2040.*

⁴ *Le canton prend des mesures pour faciliter l'électrification du parc des véhicules privés à hauteur de 40% d'ici 2030, de 70% d'ici 2035 et de 100% d'ici 2040.*

⁶(nouveau) *Le canton prévoit la réduction des infrastructures routières. En particulier, il ne construit plus de route, sauf exception pour la desserte de nouveaux quartiers.*

M. Strobel aborde la partie sur le trafic aérien. En ce qui concerne le trafic aérien, Noé21 propose de réduire les émissions du trafic aérien dans les mêmes proportions que les autres secteurs (et pas de les compenser), de développer les liaisons internationales en train comme alternatives aux vols courts et moyens courriers, d'entrer dans la gestion de la demande et non de la promouvoir. Pour le trafic restant, il s'agit de favoriser les avions efficaces et les carburants durables.

Art. 6 Mobilité

⁷(nouveau) *Le canton prend les mesures nécessaires afin de réduire les émissions du trafic aérien d'au moins 60% par rapport à 1990 en 2030, d'au moins 80% en 2035 et de 100% d'ici 2040. Il favorise les déplacements en train comme alternative aux vols courts et moyens courriers. Il ne participe pas à la promotion de la demande en trafic aérien et, dans la mesure de ses compétences, il s'engage pour la gestion de cette demande. Dans la mesure de ses compétences, il s'assure de la mise en place d'incitations fortes pour*

l'utilisation d'avions efficaces et de carburants durables à l'aéroport de Genève.

Art. 10 Compensation

² Les émissions indirectes, ainsi que celles du trafic aérien ne pouvant être réduites, peuvent être compensées par un financement du canton de projets permettant des réductions d'émissions de gaz à effet de serre hors du territoire cantonal.

M. Strobel aborde la partie sur la sobriété. Noé21 estime que la sobriété est un maillon indispensable de notre action sur le climat. Aujourd'hui, la sobriété est considérée uniquement comme un axe du plan directeur de l'énergie (PDE) alors qu'elle concerne les différentes politiques publiques de manière transversale. Noé21 propose donc la création d'un article pour une stratégie globale de sobriété.

Art. 3bis (nouveau)

¹ En concertation avec les différents milieux, le Conseil d'Etat établit une stratégie de sobriété sur 10 ans. Elle contient des objectifs chiffrés et progressifs.

² Pour sa mise en œuvre, en chaque début de législature, il élabore un plan d'action sobriété portant sur 5 ans. Il contient des indicateurs de suivi appropriés et mesurables.

³ Pour leur première réalisation, la stratégie et le plan d'action sont élaborés conjointement.

⁴ La stratégie et le plan d'action visent à faire évoluer les modes de production et de consommation des particuliers, des entreprises, des entités publiques et de tout autre acteur concerné, vers une réduction des besoins en prestations énergétiques et impactant l'environnement et le climat.

⁵ Pour atteindre leurs objectifs, la stratégie et le plan d'action privilégient l'incitation et la réorganisation des modes d'organisation collectifs.

⁶ La stratégie et le plan d'action concernent l'ensemble des départements et des politiques publiques du canton.

M. Strobel aborde la partie sur le financement, en donnant la position de Noé21 à ce sujet. Noé21 estime que les financements permettant la réalisation des actions sont significatifs. Ils doivent être sanctuarisés dans un fonds dédié. Par exemple, la rénovation des bâtiments (part énergétique), représente entre 30 et 50 milliards de francs à Genève, soit 1,5 à 3 milliards/an d'ici 2040.

Actuellement, on dépense près de 4 milliards par an pour les bâtiments, dont 1,5 pour la rénovation (tous travaux confondus).

Art. 18bis (nouveau) Fonds climat cantonal

A créer

En conclusion, selon Noé21, une loi est nécessaire pour que Genève adopte collectivement une trajectoire d'émissions compatible avec le climat. En ce qui concerne les objectifs énergétiques et climatiques, ils sont ambitieux mais atteignables et doivent même être renforcés pour viser +1,5 °C. Noé21 estime que le recours à la seule technologie ne suffit pas : il faut aussi agir sur la demande. La baisse du trafic individuel motorisé TIM doit être conduite en parallèle d'une électrification du parc vers des véhicules légers. Le trafic aérien doit être inclus dans la loi comme les autres secteurs : s'il n'est pas maîtrisé, son développement menace les progrès des autres secteurs. L'activation des gisements de sobriété est un maillon indispensable pour répondre au défi de la transition écologique. Finalement, des financements dédiés doivent pouvoir être sécurisés.

Un député (UDC) est interpellé par le fait que M. Strobel n'ait pas abordé le transport maritime dans sa présentation et il demande quelle en est la cause.

M. Strobel répond qu'il s'est concentré sur les émissions directes dans sa présentation, car ce sont celles sur lesquelles il est possible d'agir à Genève. Toutefois, il y a effectivement de nombreux autres problèmes qui peuvent être additionnés, tels que celui des bateaux.

Un député (UDC) pense que, dans l'équation via le CO₂, il manque une variable importante, celle du nombre d'individus et de la croissance démographique.

M. Strobel souligne qu'en étant moins nombreux, il y aurait effectivement moins de problèmes. Le scénario présenté est à population constante. A Genève, la principale progression au niveau de l'agglomération sera hors des frontières cantonales, car c'est là qu'il y a le plus de réservoirs. Ensuite, il relève que l'on est dans une société libérale, qui décide ensemble de son destin, et du sens dans lequel on va.

Un député (PLR) perçoit Noé21 comme une association antinucléaire. Il relève que de plus en plus de pays reviennent dessus. Il demande si, pour Noé21, le nucléaire est une option ou s'il restera toujours impossible à envisager.

M. Strobel répond que le nucléaire comporte beaucoup d'inconvénients, en dehors de ses avantages. Parmi les inconvénients, il évoque les questions des

déchets et des risques, qui ne sont actuellement pas maîtrisées. La solution nucléaire pourrait faire partie du panel, toutefois cela impliquerait des investissements lourds, qui ne seraient pas mis à disposition pour le développement d'autres sources d'énergie. Relancer le nucléaire en Suisse n'aurait pas d'effet avant une échéance de 20 à 25 ans. Le défi est de répondre au besoin ces vingt prochaines années et il est important d'utiliser les technologies disponibles, telles que le solaire. Il faut donc mettre les efforts sur ces sujets.

Un député (LC) a une réflexion générale. La Suisse est responsable d'entre 1 et 2% des émissions totales de CO₂ au niveau mondial. Un catalogue de mesures est proposé, toutefois, il relève que cela coûtera cher et ne résoudra pas forcément le problème, tant que des pays tels que les USA et la Chine n'agissent pas.

Audition de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG), soit pour elle sa directrice et son responsable de projet au département politique, respectivement M^{me} Nathalie Hardyn et M. Mario Marchesini, le 28 septembre 2023

Les auditionnés expliquent que la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) siège au Conseil du développement durable pour le compte de l'UAPG depuis la création de ce conseil. Ils rappellent que la CCIG avait été consultée sur l'avant-projet de la loi sur le climat, qui avait suscité beaucoup de commentaires. Ils estiment qu'une partie de ces commentaires et observations qui avaient été formulés par les membres du comité ont été écoutés, mais, selon la CCIG, le projet de loi reste problématique. Ils expliquent que tel est le cas, car de nombreux objectifs leur semblent irréalistes. Tel est le cas notamment d'avoir, à l'horizon 2030, 40% de véhicules privés électriques. Ils affirment qu'il est important d'atteindre la neutralité carbone en 2050, conformément aux engagements pris par la Confédération. Ils déclarent que les entreprises veulent agir en faveur du climat et qu'il faut être ambitieux, mais qu'il faut aussi être réaliste. Or, ce projet de loi, en fixant des objectifs qui semblent inatteignables, risque d'être contre-productif, car cela risque de discréditer le projet dans sa globalité et les acteurs de bonne volonté risquent de se démobiliser. La CCIG estime qu'il est nécessaire d'avoir une certaine harmonisation au niveau méthodologique sur le plan national. En effet, elle constate que, bien que chaque canton dispose d'une marge de manœuvre, il est important que la loi genevoise s'inscrive dans un cadre législatif et normatif fédéral quand il existe. Elle conclut son exposé en exprimant que la CCIG considère qu'il faut revoir substantiellement ce projet de loi, afin qu'il soit cohérent et crédible. Elle précise que la CCIG est

tout à fait disposée à apporter sa contribution dans l'élaboration de ce projet de loi, si ce dernier devrait être retravaillé.

Ils rajoutent que la CCIG, afin d'être force de proposition, a dressé une liste des articles qui leur semble être les plus problématiques et souhaite proposer devant la commission quelques améliorations ponctuelles sur ces articles.

Ils commencent en mentionnant la notion de disproportion économique. Cette notion intervient à l'art. 5, al. 3 LCLim et à l'art. 21 LEn (nouvelle teneur). Cette notion leur semble problématique, car, en l'état actuel, elle n'est pas définie. Ceci crée une incertitude importante pour les propriétaires, qui ont de la peine à savoir dans quelle proportion cette disproportion économique sera prise en compte. Cette notion doit être précisée sachant que, à l'heure actuelle, cette notion n'est pas définie clairement, l'administration se retrouvera juge et partie, car elle devra statuer sur cette notion une fois qu'elle recevra les premières propositions.

Les auditionnés poursuivent leur exposé en passant à l'article suivant qui concerne la mobilité, à savoir l'art. 6 LCLim. Ils commencent par expliquer que l'art. 6, al. 2 LCLim fixe un objectif de réduction de -40% des transports individuels et motorisés d'ici 2030. Selon la CCIG, cet objectif est extrêmement ambitieux, voire irréaliste. De plus, beaucoup de mesures qui visent à réduire le transport individuel affectent également le transport professionnel. En effet, dès que l'on ralentit la circulation, on engendre un problème pour les transporteurs professionnels. La Chambre de commerce aimerait qu'on puisse garantir la mobilité des transporteurs autant que possible, et ce notamment en les épargnant explicitement dans la loi. Il rappelle ensuite que l'Office fédéral des routes estime que le coût des bouchons en Suisse s'élève à plus d'un milliard, dans le cadre des ralentissements occasionnés.

Il est mentionné ensuite l'art. 6, al. 4 LCLim et l'objectif d'électrification du parc des véhicules privés à hauteur de 40% d'ici 2030. La Chambre de commerce considère que cet objectif est irréaliste, précisant qu'en 2021, il y avait 1,2% d'électrification dans le parc automobile genevois. Sachant que le taux de renouvellement du parc est de 8 à 10 ans à Genève, l'objectif d'atteindre 40% semble particulièrement ambitieux au sens de la CCIG. Le canton se fixe un objectif alors qu'il ne se donne pas les moyens de le faire. Selon la Chambre, il n'y a pas une politique visant à aider l'électrification des parcs, avec un réseau de bornes de recharge, par exemple. De plus, il faut tenir compte du fait que 40% de la population est locataire, ce qui implique que peu de personnes ont une place de parking attitrée ou l'autorisation d'installer une borne de recharge. Selon la chambre, il y a donc un problème d'application de cet objectif.

La Chambre poursuit en s'attardant sur l'art. 6, al. 5 LClim qui prévoit que le canton optimise le transport de marchandises. Elle fait part des inquiétudes de la CCIG, qui ne comprend pas dans quelle mesure le canton souhaite optimiser ce transport. Elle se demande si le canton souhaite donner la priorité aux transports professionnels, ou alors si le canton envisage ici une mesure telle que le report modal sur le rail. Elle précise qu'à l'heure actuelle, les trains de marchandises sont déjà saturés quand il s'agit de livrer Genève.

De manière générale sur l'art. 6 LClim, la CCIG estime qu'il n'a pas sa place dans une loi-cadre, mais qu'il devrait avoir une place dans une loi plus spécifique sur la mobilité. La CCIG explique qu'ils ont comparé ce PL avec des projets de lois sur le climat d'autres cantons suisses, tels que Fribourg et le Valais et ils expliquent avoir pu constater que ces projets de lois n'allaient jamais autant dans le détail par rapport aux projets spécifiques en matière de mobilité. Ces projets se contentent d'avoir des objectifs de réduction de CO₂ pour 2050 ainsi que des objectifs intermédiaires pour 2030, conformément au droit fédéral. Ils soulèvent un potentiel problème de hiérarchie des normes.

Ensuite, M. Marchesini pour la Chambre traite de l'art. 2, al. 1, let. f LZIAM. Il soulève que l'art. 2, al. 1, let. g LZIAM prévoit des espaces libres dans les zones industrielles, sur lesquels il ne peut être construit. Il ajoute qu'il y a un manque crucial de place dans les zones industrielles. Il estime qu'il n'est pas clair si cette nouvelle teneur de l'art. 2, al. 1, let. f se substitue aux espaces libres au sens de la let. g.

M. Marchesini passe ensuite au prochain article, à savoir l'art. 2 LClim, qui prévoit qu'il faut tendre vers un modèle économique et social qui tienne compte des limites planétaires. Selon la CCIG, il manque, dans cet article, une notion liée à la prospérité durable et la qualité de vie de la population.

Selon M. Marchesini, l'art. 4, al. 3 LClim qui mentionne un objectif concernant le taux de canopée est irréaliste. Il explique qu'un taux de 30% de canopée en zone urbaine d'ici 2070 est inatteignable, au vu du taux actuel, dans le canton de Genève, hors lac, qui est estimé à 21,1%. Il explique que, si on veut atteindre 30%, il faudrait créer 20 km² de surfaces supplémentaires de canopée. Au-delà de la question de la canopée qu'il faudrait rajouter en zone urbaine, il soulève qu'il y a la problématique du sous-sol. Il explique qu'en zone urbaine, le sous-sol est extrêmement dense et chargé. Il ajoute qu'il estime qu'il y a un problème de hiérarchie de la norme et il s'étonne de voir, dans une loi-cadre, des objectifs aussi précis sur ce sujet.

Le dernier article que M. Marchesini mentionne est l'art. 16 LClim qui concerne le conseil du climat et de la durabilité. Il rappelle que la CCIG est représentée au nom de l'UAPG sein du Conseil du développement durable. Il

exprime l'une des inquiétudes de la Chambre qui est celle de voir les milieux économiques sous-représentés dans ce nouveau conseil, tant au niveau du nombre de membres qu'au niveau de leurs expertises respectives. En effet, il explique que la loi climat concerne de nombreux domaines et que donc l'expertise devrait être plus exhaustive. Il estime également qu'il faudrait augmenter la représentation des milieux économiques.

M^{me} Hardyn reprend en saluant le travail qui a été fait lors de l'élaboration de ce projet de loi par les différents acteurs. Cela étant, elle estime tout de même que ce projet de loi devrait être revu substantiellement afin de rester une loi-cadre, conformément au droit fédéral. Selon elle, ce projet de loi ressemble davantage à un patchwork qui va parfois trop dans le détail et en fixant des objectifs extrêmement précis, qui auraient plutôt leur place dans des lois spécifiques.

Un député (Ve) soulève le fait que la CCIG doute que l'objectif de -40% de transports individuels motorisés soit atteint, sans porter préjudice aux transports professionnels. Il demande aux auditionnés s'il serait possible d'atteindre cet objectif au bénéfice des transports professionnels. Il estime qu'aujourd'hui, on met tous les usages dans le même panier. Selon lui, le plus important, ce sont ceux qui en ont vraiment besoin, à savoir les transports professionnels, les personnes à mobilité réduite ou les services de secours. Il estime que ces derniers pourraient se déplacer bien mieux s'il y avait 40% de trafic en moins. Il demande donc si la CCIG a réfléchi à la manière dont on pourrait amender ce projet de loi pour qu'il engendre tant la réduction de 40% que la fluidification du transport professionnel.

M^{me} Hardyn revient sur cet objectif de -40% qui figure dans le plan climat. Elle rappelle que, quand la Chambre a étudié le plan climat, elle avait dit que cet objectif semblait irréaliste, mais elle ne s'est jamais opposée à cet objectif. D'une manière générale, elle explique que, pour la Chambre de commerce, ce qui doit être réduit, ce sont les déplacements pendulaires, par des moyens adéquats qui permettent que les pendulaires se garent ailleurs que dans l'agglomération ou qu'ils utilisent les transports publics, si ceux-ci offrent une cadence suffisante. Elle donne l'exemple du Léman Express qui a connu un grand succès. Elle estime qu'à partir du moment où il y a des transports publics qui sont rapides et fréquents, les personnes les empruntent.

Le même député reprend et questionne les auditionnés sur le type de vérification de baisse d'émission qu'on pourrait mettre en place et la fréquence de ces vérifications. Il demande également si les auditionnés partagent les objectifs chiffrés, par exemple les -60% en 2030 et la neutralité carbone en 2050.

M^{me} Hardyn répond que la Chambre partage les objectifs de la Confédération. En ce qui concerne le reporting, elle explique qu'elle ne peut pas répondre, car cela dépasse ses compétences scientifiques. Elle estime toutefois que, si le reporting existe au niveau fédéral, ce serait bien que le canton de Genève utilise le même système. Il lui semble avoir vu dans le projet de loi valaisan ou fribourgeois qu'il était prévu de faire, à intervalle régulier, une mesure réelle de l'empreinte carbone du canton.

Un député (S) pose une question sur l'art. 16 LClim. Il revient sur la suggestion de la Chambre d'augmenter la représentation des milieux économiques au sein du conseil. Il se pose la question de savoir s'il y a une différence entre les milieux de l'UAPG et les milieux économiques. Il demande ensuite aux auditionnés quels sont les milieux économiques qui manqueraient dans cette représentation.

M^{me} Hardyn répond que c'est une question de nombre. Elle explique que la Chambre n'est pas membre de l'UAPG, car elle n'est pas une association patronale, mais une association économique. Puis elle précise que, historiquement, la CCIG représente l'UAPG dans cette commission. Elle poursuit en relevant qu'à l'heure actuelle, il y a deux représentants des milieux économiques dans le conseil. Elle ajoute qu'au vu de la généralité et de la largeur du projet de loi, deux personnes ne suffiraient plus pour représenter les milieux économiques, car elles n'auraient pas toutes les compétences pour traiter des multiples domaines mentionnés dans cette loi.

Une députée (PLR) revient sur la remarque des auditionnés qui mettait le doigt sur le caractère hybride et très large du projet de loi et leur appel à retravailler le projet. Elle leur demande dans quel sens ils voudraient voir ce projet de loi modifié.

M^{me} Hardyn répond qu'une loi-cadre doit fixer un cadre général et se baser sur le cadre fédéral. Elle estime qu'elle doit être suffisamment générale pour ne pas devoir être révisée chaque fois que le Grand Conseil vote sur quelque chose. Selon elle, la loi devrait dire qu'il faut tendre vers certains objectifs, sans fixer des objectifs précis, afin de donner une impulsion aux citoyens et aux entreprises. Elle estime que certains objectifs seront atteints avant la loi si les entreprises ont les moyens.

Suite au départ des auditionnés, une réflexion générale est commencée. M. Zinder (DT) remarque que le **PL 13225**, en l'état, a ses qualités et ses défauts. Selon lui, il est parfois trop détaillé et parfois pas assez. Il estime que ce PL va plus loin que les lois valaisanne et fribourgeoise, qui sont tellement générales, selon lui, que cela ne va pas mener à quelque chose. Il relève que, dans le **PL 13225**, il y a effectivement certains objectifs quantitatifs fixés. Il

trouve que les commissaires peuvent se demander pourquoi, à certains endroits, on trouve des objectifs fixés et pourquoi à d'autres endroits tel n'est pas le cas.

Audition de l'association suisse des transporteurs routiers, section Genève (ASTAG), soit pour elle son vice-président et son secrétaire patronal, soit M. Andrea Genecand et M. Milos Blagojevic, le 28 septembre 2023

M. Genecand présente brièvement l'ASTAG, qui représente les entreprises de transport suisses. Il précise que la section genevoise de cette association compte 83 entreprises membres sur le canton, employant 1000 employés et représentant environ 900 véhicules qui sillonnent le canton au quotidien pour assurer l'approvisionnement du territoire en marchandises. Il rappelle que leurs entreprises assurent, au niveau national, 75% des importations et 63% des exportations. Il ajoute également que le 100% du « dernier km » est assuré par les entreprises de transport.

Il poursuit en rappelant le cadre légal dans lequel les entreprises de transport évoluent au niveau fédéral. Il cite notamment l'art. 102 de la Constitution fédérale ainsi que les art. 3 et 4 de la loi fédérale sur l'approvisionnement économique du pays (LAP). Il explique que leurs activités font partie des cinq services vitaux au sens de l'art. 4 LAP.

Concernant la LClim, de nombreux articles sont problématiques. Il commence en mentionnant l'art. 6, al. 2 LClim. Selon l'ASTAG, cet article contrevient à l'art. 190, al. 3 de la constitution genevoise, qui garantit la liberté de choix du transport. Il explique qu'il est impossible de réduire de 40% le trafic individuel motorisé sans qu'il n'y ait un impact sur l'accessibilité des personnes à utiliser ce genre de transport. De plus, il explique que, si on réduit les voiries de 40%, il y aura un problème dans l'approvisionnement même du canton, car les voiries ne sont pas divisibles. Concernant cet art. 6, al. 2 LClim, il annonce que l'ASTAG recommande la suppression de cette disposition.

Il poursuit en s'attardant sur l'art. 6, al. 4 LClim. Il constate que cet article fait uniquement référence à l'électrification du parc des véhicules. Selon l'ASTAG, il est important d'inclure d'autres modes de propulsion respectueux de l'environnement, car actuellement, dans le trafic lourd, il est impossible de dire s'ils vont privilégier l'électrique, l'hydrogène, les carburants synthétiques ou toute autre forme de modes de propulsion, d'ici 2030. L'ASTAG propose donc un amendement pour cet art. 6, al. 4 LClim : « *La canton prend des mesures pour faciliter la transition vers des modes de propulsion respectueux de l'environnement du parc des véhicules privés à hauteur de 40% d'ici 2030* ».

M. Genecand passe ensuite à l'art. 6, al. 5 LCLim. Il tient à préciser aux commissaires que les milieux du transport n'ont pas attendu l'intervention de l'Etat pour optimiser au mieux leurs chargements et leurs transports. Il rappelle également à la commission que le canton n'a légalement pas les compétences d'intervenir dans la manière dont l'ASTAG réalise ses transports. Sur ce point, il explique que, selon l'art. 3 LAP, il s'agit d'une responsabilité qui est détenue par la Confédération, mais qui est déléguée aux milieux économiques. Selon l'ASTAG, cet article devrait être supprimé, afin qu'il ne contrevienne pas à l'art. 102 de la Constitution fédérale et à l'art. 3 LAP.

Il poursuit son exposé en se concentrant sur l'art. 16 LCLim qui soulève plusieurs problèmes à ses yeux. Premièrement, il se demande qui sera représenté dans ce Conseil du climat, et notamment si les milieux économiques seront représentés. Il se questionne également sur les prérogatives de ce conseil. Il affirme que les lois sont censées protéger les citoyens contre l'Etat. Il estime que faire une loi qui donnerait à un conseil des prérogatives relativement larges sans avoir un contre-pouvoir pour contrôler ce conseil et les éventuelles décisions qui seraient prises et mises en application pose un problème au niveau démocratique. Par rapport à cet article 16 LCLim, l'ASTAG recommande sa suppression, car il laisse beaucoup trop de latitude à l'administration et à l'Etat, dans la nomination des membres et en termes de pouvoir décisionnel.

M. Genecand mentionne ensuite la modification de l'art. 4, al. 2 de la loi sur la mobilité. L'ASTAG propose un amendement : « *Elle vise d'une part à réduire les distances parcourues (...) tout en proposant une offre de mobilité douce, tout en proposant une offre pour le transport professionnel répondant à ses besoins en déplacement et aux besoins d'approvisionnement du canton* ». L'ASTAG estime qu'il est important d'ancrer, dans la loi, la nécessité que le canton soit approvisionné de manière adéquate.

Il poursuit en présentant art. 2, al. 1, let. f LZIAM qui propose d'avoir des surfaces en pleine terre dans les zones industrielles. Selon M. Genecand, actuellement, à Genève, il y a un manque accru de surfaces industrielles et les entreprises de transport en sont victimes, car elles requièrent des surfaces importantes pour pouvoir garer leurs véhicules et accomplir leurs activités logistiques. Sur ce point notamment, l'ASTAG ne souhaite pas qu'une contrainte légale supplémentaire soit ajoutée.

Un député (LC) a une question d'ordre technique. Il estime que l'on parle beaucoup de l'électrification du parc automobile, et il se demande ce qu'il en est des camions. Il se demande s'il y a des 40 tonnes électriques, par exemple. Il se questionne également sur le poids des batteries pour faire bouger un camion et ce qu'on arrive à transporter, en enlevant le poids des batteries.

M. Genecand répond qu'il y a des camions électriques qui commencent à arriver sur le marché, qui sont, en termes de coûts, relativement chers. Il explique que les batteries sont actuellement très lourdes, mais, avec la technologie, le poids tend à s'abaisser et l'autonomie tend à s'allonger. Il espère que, dans les prochaines années, ces batteries pourront être plus viables en termes de poids et de charge utile à leur disposition, mais également en termes d'autonomie. Il affirme que la Confédération est actuellement en pourparlers pour augmenter le poids total des véhicules, afin que la perte de charge utile que créent ces batteries puisse être absorbée par une augmentation du poids total. Il estime toutefois qu'on ne peut pas à l'heure actuelle, avec les technologies à disposition, assurer un approvisionnement avec du trafic lourd avec ce type de 40 tonnes.

Un député (Ve) comprend que la réduction de -40% du trafic individuel motorisé pose un problème à l'ASTAG, mais il estime pourtant que cela concerne les pendulaires, et non les transports de marchandises. Il demande aux auditionnés s'ils ne pensent pas qu'ils pourraient être gagnants avec une telle réduction, car ils auraient plus de place sur la route et ils pourraient plus facilement faire leurs livraisons.

M. Genecand répond que si l'on pense en théorie, certainement. Toutefois, il a des doutes sur cette mise en place dans les faits. Il explique que ces dernières années, ils ont assisté à une réduction des flux sur la voirie à Genève. Il affirme que leurs entreprises sont prises dans les mêmes flux, car le transport n'est pas différencié, étant donné qu'ils utilisent les mêmes voiries que les transports individuels. Il estime que les mesures qui vont être prises pour réduire le transport individuel vont avoir un effet ricochet sur les transports professionnels. Il mentionne qu'une potentielle solution de mise en place de caméras qui permettraient de reconnaître les plaques est extrêmement complexe.

Le député (Ve) revient sur la remarque que M. Genecand a faite sur le Conseil du climat et de la durabilité. Il précise que ce conseil remplacerait l'actuel Conseil sur le développement durable. Il demande donc aux auditionnés de revenir sur leurs craintes sur ce sujet.

M. Genecand explique que leurs craintes résident justement dans le manque d'information sur le sujet. L'ASTAG se demande quel est le pouvoir exécutif de cette commission. L'association ne parvient pas à comprendre qui limite le pouvoir d'action de ce conseil.

Un député (S) ajoute que le règlement prévoit que le conseil soit composé par des membres du milieu économique et que, par conséquent, le milieu des transports sera représenté.

M. Genecand entend, mais soulève que cet aspect n'est pas précisé dans le PL.

Un député (UDC) demande si ce serait possible de mettre des camions sur des trains, comme c'est le cas dans d'autres pays européens.

M. Genecand répond qu'il s'agit d'une excellente idée. Il affirme que le réseau ferroviaire pour le transport de marchandises en Suisse est saturé. Il explique que, si on veut mettre en place un nouveau convoi ferroviaire pour éviter des camions de la Suisse alémanique à Genève, on se heurtera à un problème technique majeur, qui est la disponibilité des wagons sur les terminaux ferroviaires. En effet, selon lui, les terminaux ne sont pas assez longs pour accueillir assez de wagons pour les charger. Selon lui, il faudrait dédoubler les réseaux ferroviaires. Toutefois, il explique que c'est de la compétence de la Confédération et qu'il faudrait trouver de la place.

Un député (PLR) estime qu'un des éléments de ce PL apporte la possibilité d'améliorer la situation, notamment avec des sas de marchandises. Il demande aux auditionnés comment ils visualisent le last mile. Il constate qu'il y a souvent des camions qui viennent en plein centre-ville, avec des remorques. Il demande si le projet de loi ne donne pas une opportunité d'imaginer un autre modèle pour les livraisons.

M. Genecand estime qu'un chauffeur routier qui s'aventure avec un semi-remorque à Genève, c'est quelqu'un qui est perdu. Selon lui, les chauffeurs routiers transbordent, c'est-à-dire qu'ils vont dans des plateformes de transbordement à La Praille ou à Satigny, ils déchargent la marchandise ou déconnectent leur remorque, pour pouvoir aller décharger avec un camion solo. Il est toutefois conscient qu'il est possible de se retrouver avec des colis qui font une à deux tonnes. Il explique qu'on ne peut pas exclure l'utilisation d'engins lourds pour la livraison de ce type de véhicules. M. Genecand estime qu'il n'y a pas d'autres solutions que celles utilisées actuellement.

Un député (S) a une question concernant l'art. 6, al. 2 LClim et la proposition de l'ASTAG de le supprimer. Il ne comprend pas en quoi cet article contreviendrait à l'art. 190 de la constitution genevoise.

M. Genecand répond qu'en droit, il y a la notion de proportionnalité qui est très importante. Il estime que si on réduit les voiries d'une manière telle qu'il devient absolument impossible pour la population d'utiliser un mode de transport par rapport à un autre, cela pourrait violer l'art. 190 de la constitution genevoise. Il estime que c'est tout à fait plaidable devant un tribunal.

En conclusion, M. Genecand tient à faire part de la vision de l'ASTAG de manière générale. Il explique qu'actuellement, à Genève, l'ASTAG a beaucoup de craintes en matière d'aménagement de la voirie. Il estime qu'il

devient de plus en plus compliqué d'approvisionner le canton. Il affirme qu'il y a plein d'endroits où il n'est plus possible de s'arrêter sur la chaussée pour décharger les marchandises. De plus, il explique que les conditions de travail des collaborateurs sont largement diminuées. Il donne l'exemple d'un collaborateur qui ne peut plus s'arrêter devant un restaurant pour livrer de la marchandise et qui doit marcher 100 à 200 mètres avec des palettes qui pèsent 500 kg. Il affirme que le patronat constate qu'il y a des collaborateurs qui sont de plus en plus fatigués par ces conditions de travail.

Audition de la Fédération genevoise des fournisseurs de la construction (FGFC), soit pour elle son président, son membre du comité et son secrétaire patronal, respectivement M. Frédéric Plojoux, M. Richard Maury et M. Milos Blagojevic, le 28 septembre 2023

M. Plojoux commence en présentant la fédération. Il explique que cette dernière existe depuis 2013 et qu'elle regroupe plusieurs autres associations professionnelles, comme l'AGEP, l'ASTAG, les Fustiers de Genève, le GEGB, les Recycleurs de Genève et l'Association des quincailliers suisses. Il affirme que leur fédération représente plus de 160 entreprises genevoises et plus de 2600 emplois sur le canton. Il précise que leurs entreprises couvrent un large spectre d'activités qui sont aujourd'hui touchées par les enjeux climatiques. Il explique que toutes les entreprises représentées ont commencé depuis longtemps leur mue environnementale et qu'elles n'ont pas attendu ce PL pour prendre des mesures et entreprendre des changements. Il annonce qu'ils ont consenti par exemple à de nombreux investissements écoresponsables, à l'installation de sources énergiques dites propres, ou encore au remplacement de la flotte de véhicules.

M. Plojoux affirme que l'article qui les préoccupe le plus est l'art. 6 LClim. Selon eux, cet article contrevient à l'art. 190, al. 3 de la constitution genevoise dans laquelle est garantie la liberté individuelle du choix du mode de transport. Il estime qu'il est impossible de réduire le transport motorisé de 40% sans violer cette liberté individuelle. Par ailleurs, il explique que, pour des besoins de clarté, afin d'éviter des encombres au transport professionnel de marchandises, la fédération sollicite que le transport professionnel soit expressément exclu des objectifs de réduction du transport individuel motorisé. M. Plojoux poursuit en affirmant que, de manière plus générale, selon eux, le projet de loi n'est pas très clair. L'objectif de réduction de 40% du trafic motorisé est difficilement compréhensible pour eux. Par conséquent, la fédération demande que le transport professionnel soit exclu de cette LClim, afin de réduire la marge de manœuvre laissée au Conseil d'Etat. Il précise toutefois que la fédération n'est en revanche pas opposée au développement

des courtes distances. Il poursuit en expliquant que certains des membres de la fédération ont activement milité pour que la nouvelle loi sur les déchets intègre une taxe à l'excavation qui aurait favorisé les circuits courts en décourageant l'exportation des matériaux d'excavation. Il regrette que la loi ait été adoptée sans cette taxe, ce qui implique que des milliers de camions parcourent environ 20 millions de km par années pour le transport de granulats, en traversant nos frontières.

M. Maury ajoute qu'à Genève, on ne se donne même pas les moyens de gérer nos propres déchets.

M. Plojoux reprend en rappelant que la fédération est favorable aux circuits courts, mais que la situation actuelle nous montre que, depuis plusieurs années, on a procédé à une forme de désindustrialisation, notamment dans les activités dites lourdes. Il donne l'exemple de la rive gauche de notre canton qui ne contient aucun espace de récupération.

Il se concentre ensuite sur l'art. 6, al. 4 LClim et annonce que la fédération est interpellée par le libellé de cet article, car il se focalise uniquement sur l'électrification du parc de véhicules, sans tenir compte des modes alternatifs de propulsion de véhicule, l'hydrogène et les carburants synthétiques par exemple. Dès lors, ils suggèrent d'intégrer ces modes alternatifs dans le projet de loi afin que les entreprises de transport puissent moderniser leurs flottes, en fonction de l'évolution de l'état de la technique et des connaissances et de leurs besoins spécifiques. Concernant l'art. 6, al. 4 LClim, il explique que la fédération est consciente que cet article ne concerne pas les véhicules professionnels. Toutefois, il rappelle qu'en 2021, le taux de véhicules électriques s'élevait à 1,2%. Il estime donc que cet objectif est difficilement atteignable. Il relève aussi que le PL parle uniquement de véhicules électriques, alors que, selon lui, l'ensemble de la communauté industrielle s'intéresse depuis longtemps à l'utilisation de sources d'énergies durables. Il donne ensuite l'exemple d'un cas exemplatif d'un de leurs membres qui a pris la décision de changer tout son parc de véhicules pour de l'électrique. Il explique que ce membre s'est vu, à la suite de cette décision, attribué le statut de grand consommateur. En étant un gros consommateur, les SIG lui ont adressé un courrier en lui expliquant qu'il devait se soumettre au plan OSTRAL et qu'il était soumis à 4 niveaux de mesures différentes : (1) réduction volontaire de la consommation, (2) limitation et interdiction des appareils et installations non essentiels, (3) obligation de diminuer sa consommation d'électricité (mesure de contingentement), (4) coupure d'électricité planifiée sur une zone définie pour quelques heures pour l'ensemble des consommateurs. M. Plojoux lit la suite de la lettre adressée à ce membre, signé par les SIG (annexe).

Après avoir présenté cet exemple, M. Plojoux affirme que ce projet de loi met clairement la charrue avant les bœufs. Il estime qu'il est évident qu'il faut améliorer les infrastructures de manière à permettre aux industries de travailler de manière écoresponsable, mais sans en subir les effets négatifs indirects, tels que des coupures, qui pourraient péjorer leurs activités.

M. Plojoux reprend sa présentation, en s'attardant sur l'art. 6, al. 5 LClim. Il explique que la marge de manœuvre pour le transport de marchandises est extrêmement réduite et que le report modal sur le rail est limité par les infrastructures actuelles. Il estime qu'un dédoublement des lignes CFF prendrait probablement des décennies et sera en priorité dévolu au trafic des voyageurs. Par ailleurs, il affirme que le financement du rail dépend de la Confédération, ce qui ne permet pas au canton de prendre des décisions sur le sujet. Quant aux vélos cargo, il rappelle que leurs membres travaillent avec des unités qui sont de l'ordre de mesure de la tonne.

Pour terminer, M. Plojoux se concentre sur l'art. 16 LClim. Il affirme que la fédération a envie de connaître la composition, le mode de fonctionnement ainsi que les compétences détaillées de ce conseil. Il affirme qu'il est important de veiller à ce que les milieux économiques soient représentés en nombre suffisant, en tenant compte de leurs expertises respectives.

Un député (UDC) pose ensuite une question concernant les camions électriques, qui représentent un gros investissement. Il demande ce qu'il en est de la RPLP avec les camions électriques.

M. Maury explique qu'un camion électrique vaut trois fois le prix d'un camion normal. Il précise que le camion électrique passe de 40 tonnes, étant la limite maximale en Suisse, à 44 tonnes, car on autorise 4 tonnes de plus, ce qui représente le poids des batteries. Selon lui, la RPLP, pour l'instant, n'est pas facturée aux camions électriques.

Un député (PLR) demande aux auditionnés ce qu'il se passerait si ce PL, tel qu'il est rédigé aujourd'hui, était approuvé par le Grand Conseil. Il leur demande quelles seraient les conséquences pour leurs entreprises et leurs collaborateurs.

M. Plojoux répond qu'en tant qu'entrepreneurs, ils vivent des années complexes, ce qui implique qu'ils mettent beaucoup d'énergie dans la défense de leurs entreprises. Il affirme qu'ils s'investissent beaucoup dans les fédérations et dans les associations. Il estime que ce PL aura des conséquences sur leurs installations et leur compétitivité. Il explique que, tous les jours, ils doivent lutter contre des entreprises extracantonales qui viennent sur le territoire genevois, qui sont soumises à des simplifications de passages en douanes et qui n'ont certainement pas les mêmes règles auxquelles ils sont déjà

astreints aujourd'hui. Avec une loi encore plus restrictive, il est certain qu'ils auront des problèmes encore plus importants. Il affirme que, pour des entreprises comme les leurs, ce PL va leur demander des investissements qui sont considérables. Il va de soi qu'ils ne sont pas contre le fait de réfléchir sur l'environnement. Il rappelle qu'ils le font d'ailleurs déjà, et ce, avant la LCLim. Toutefois, il estime qu'il faut juste leur laisser le temps d'avancer et le faire d'une manière intelligente et digeste.

M. Maury rajoute qu'ils sont tous sensibles à l'aspect environnemental, qu'ils essaient, autant qu'ils le peuvent, d'investir dans des produits nouveaux, respectueux de l'environnement. Il estime toutefois que mettre une loi avant que l'industrie ne fonctionne de manière relativement harmonieuse, c'est dangereux, car on bloque les capacités novatrices. C'est le cas de l'art. 6, al. 4 LCLim de ce projet de loi qui parle de l'électrification du parc de véhicules. En effet, il rappelle qu'aujourd'hui, pour les poids lourds, on sait qu'on se dirige plutôt vers l'hydrogène.

Un député (PLR) leur demande s'ils pensent que la temporalité prévue dans cette loi est irréaliste.

M. Maury affirme que, s'il pouvait proposer de supprimer complètement le PL, il le ferait.

M. Plojoux estime que ce PL doit être complètement réétudié, afin de prendre en considération la réalité des entreprises. Il estime qu'il y a une bonne idée de fond, mais la loi ne lui paraît pas applicable.

M. Maury rajoute que l'idée d'une loi, c'est qu'elle ait une utilité. A son avis, celle-ci n'en a aucune.

Le député (PLR) leur demande si, à leur sens, une loi n'est pas nécessaire pour qu'ils agissent de manière respectueuse de l'environnement.

M. Maury estime que l'économie va déjà dans ce sens-là.

M. Blagojevic explique que, dans les appels d'offres, les entreprises sont de plus en plus soumises à des obligations de durabilité et de matériaux écoresponsables.

M. Plojoux ajoute que, déjà aujourd'hui, il y a des projets sur Genève qui sont soumis à de nouvelles normes environnementales, qui sont déjà restrictives. Il pense que ce projet de loi rate sa cible. Il estime que l'industrie est en train de se réinventer. Tel est le cas notamment, selon lui, de l'industrie du ciment, qui est en train de faire une révolution.

Un auditionné rajoute que, selon lui, si on veut diminuer le transport, il faut avoir des conditions-cadres qui permettent de le faire. Il affirme être totalement pour les circuits courts et estime qu'il s'agit de la meilleure solution si on veut

diminuer les émissions polluantes. Toutefois, il relève que, pour développer les circuits courts, il faut avoir des zones industrielles et zones d'apports pour réceptionner les matériaux. Il estime qu'il s'agit d'une condition-cadre qui leur permettrait de développer des circuits courts.

Un député (Ve) revient sur le plan OSTRAL de la Confédération et se demande s'il n'y a pas une incompréhension sur le sujet. Il ajoute ensuite que peut-être que les transports professionnels pourraient profiter des -40% des transports individuels motorisés. Enfin, il affirme qu'on entend souvent qu'il y a un grand besoin de matériaux de construction, notamment pour les rénovations. Il estime qu'il y aura beaucoup de rénovations à l'avenir. Il se demande si on aura des problèmes, au niveau mondial, à approvisionner en ciment, en acier, etc.

M. Plojoux répond que, pendant le covid, ils ont eu une période difficile en matière d'approvisionnement, avec des ruptures de chaînes d'approvisionnement dans les matériaux de construction, au niveau planétaire. Il explique que, tout de suite après, un conflit aux portes de l'Europe a fait que les coûts énergétiques pour produire ces matériaux ont explosé, donc les prix des matériaux ont également augmenté. Il affirme qu'aujourd'hui, il n'y a presque plus de pénurie et qu'il y a des matériaux en suffisance, mais qu'on n'est pas à l'abri d'avoir une pénurie sur un composant, sur un article, etc. Selon lui, la plus grosse crainte que l'industrie a en ce moment, c'est plutôt une explosion des coûts de l'énergie. Il explique qu'ils essaient aujourd'hui, auprès de leurs membres, d'avoir des infrastructures qui puissent répondre et stocker en suffisance pour approvisionner et qu'ils puissent, eux-mêmes, assurer le dernier km.

Le député (Ve) demande aux auditionnés s'ils ne sont pas en train d'interpréter ce PL, de manière pessimiste.

M. Maury estime que c'était leur rôle de regarder le côté pessimiste et les dangers que ce PL pourrait engendrer, pour essayer de s'en prémunir.

M. Blagojevic rajoute qu'ils n'ont pas envie d'avoir une loi trop vague qui laisserait trop de pouvoir au Conseil d'Etat.

Un député (LC) est très sensible à ces notions de distorsion de concurrence. Il estime que, dans ce PL, on ne parle jamais de cet aspect-là. Il estime qu'il faut bien écouter les préoccupations qui ont été exposées par les auditionnés. Il revient ensuite sur le problème de la rive gauche. Il estime que c'est parfois impossible d'arrêter de prendre sa voiture pour certaines personnes qui habitent à la campagne. Il pense qu'il faut se donner des moyens, en créant des infrastructures efficaces qui feront que la population estimera que c'est plus simple de prendre le tram ou le bus, et donc laisseront leurs voitures.

Un député (MCG) affirme que, si on voulait électrifier l'ensemble du parc français de poids lourds, il faudrait construire 60 centrales nucléaires. Il estime qu'il faut vraiment essayer de voir les choses avec pondération et de faire attention à ce qui est proposé.

Un député (S) revient sur la volonté des auditionnés de supprimer l'art. 16 LCLim et demande plus de précisions sur ceci.

M. Plojoux répond qu'ils ne comprennent pas comment ce conseil sera constitué. Il exprime leur crainte que ce conseil prenne des dispositions extrêmement contraignantes pour les entreprises, en méconnaissant leurs activités et leur réalité de travail. Il rappelle donc la nécessité qu'il y ait une représentativité suffisante des milieux économiques, dont la fédération fait partie.

Audition de la Fédération genevoise des métiers du bâtiment (FMB), soit pour elle son secrétaire général et son secrétaire général adjoint, respectivement M. Nicolas Rüfener et M. Marc Rädler, le 5 octobre 2023

M. Rüdener commence en rappelant que la Fédération genevoise des métiers du bâtiment (FMB) regroupe l'essentiel de l'industrie de la construction dans le canton de Genève, à savoir les entreprises qui construisent (PME et artisans). Il relève que la FMB encadre 1000 apprentis et qu'ils sont le premier secteur homogène du canton. Il constate qu'il y a une tendance à la croissance du nombre d'apprentis et au nombre de places offertes par les entreprises. Il poursuit en définissant leur secteur comme étant une myriade de petites entreprises et d'artisans locaux. Il relève qu'en leur sein, il existe encore beaucoup d'entreprises « traditionnelles », composées d'un entrepreneur, de quelques travailleurs, d'un apprenti et de quelques personnes à l'administration. Il affirme que les PME et les artisans locaux ont besoin de prévisibilité, de fluidité dans la demande, de régularité, et ont une capacité d'adaptation qui n'est pas absolue. Il exprime également que ces corps de métiers ont des conditions de travail exemplaires. En effet, il annonce qu'il existe des conventions collectives de travail qui offrent des conditions de travail généreuses, qui prennent largement en compte la pénibilité et qui sont un gage d'attractivité pour l'avenir. Il estime qu'on gagne plus à être formé dans le secteur du bâtiment que dans tout le reste du secteur secondaire. Il donne l'exemple d'une personne qui terminerait sa formation à 19 ans avec un CFC et qui, dans le secteur du bâtiment, serait engagée à 6000 francs par mois.

M. Rüdener estime que, dans le cadre de la transition énergétique, environnementale et sociale, le secteur du bâtiment fait largement sa part. Il rappelle que les entreprises n'ont pas attendu la déclaration politique d'urgence

climatique en 2019 pour fournir des efforts accrus en matière d'assainissement énergétique des bâtiments. Il rappelle sur ce sujet la période d'assainissement des fenêtres et les embrasures en façade. Il estime qu'à ce moment déjà, soit dès 1996, les entreprises du bâtiment réclamaient une vision aussi holistique que possible. Il ajoute que les entreprises du bâtiment ont eu des réflexions importantes avec les différents départements, notamment sur l'IDC. Il rappelle que ces dernières ont fait des propositions innovantes pour le recyclage des matériaux. Sur ce point, il pense qu'à Genève, il serait possible de faire beaucoup mieux.

S'agissant du **PL 13225**, de leur point de vue, la loi manque d'une nécessaire légitimité, étant issue de la législature précédente. Il précise qu'elle n'a été discutée qu'au sein du Conseil du développement durable, qui n'est, selon eux, pas représentatif de la société civile. Il estime qu'au vu de l'importance de ce PL, il aurait été plus judicieux de procéder à une véritable consultation en amont. Ceci aurait permis d'éviter d'arriver à ce texte, qui est à son sens, plein de bons sentiments, mais dépourvu de logique. Il trouve que fixer des objectifs qui ne sont pas ceux de la Confédération n'a pas de sens et que cela peut paraître prétentieux. De plus, il estime que la loi fixe des objectifs qui ne seront pas atteints. Enfin, il ne comprend pas la volonté de faire de cette loi une « super loi » et estime que c'est contraire à la hiérarchie des normes. Il pense que tout le processus a été fait à l'envers et il rappelle que, d'habitude, on adopte des lois qui prévoient des plans et que, ensuite, on adopte des plans.

M. Rüfener pense que Genève va rater le virage climatique si on continue à fonctionner comme aujourd'hui. Il revient sur l'abandon de l'IDC, et explique avoir été frappé par l'incapacité gouvernementale à trouver des solutions qui répondent réellement à l'urgence climatique. La FMB pense que, face au dérèglement climatique, il n'y a pas beaucoup d'alternatives : soit on détermine qu'il y a réellement une urgence et, par conséquent, on assainit massivement, soit on ne fait rien, soit on emprunte la voie de la décroissance. Selon M. Rüfener, la voie de la décroissance implique des conséquences, notamment sur les accès à la santé, les accès à l'éducation, les accès à la mobilité et les accès aux loisirs. Il poursuit en expliquant que la FMB ne cherche à nier ni l'urgence climatique ni le rôle de leur industrie dans l'émission de gaz à effet de serre, dans l'empreinte carbone et dans la production de déchets. Il estime que les entreprises représentées par la FMB et l'économie font partie de la solution. Il conçoit qu'il existe d'autres solutions, mais leur inacceptabilité populaire rend leur probabilité de réalisation extrêmement faible.

Il rappelle que l'activité humaine a un impact CO₂, et donc ce qu'il faut viser ce n'est pas la nullité, mais la neutralité. Du point de vue de la FMB, la

stratégie doit se traduire par des priorités. Premièrement, en matière d'aménagement du territoire, ils sont convaincus que la population va continuer à croître à Genève et pensent que la seule façon d'accueillir la population dans de bonnes conditions, sans être trop polluant, c'est de continuer avec un aménagement du territoire basé sur la densité et la proximité. Ils sont confiants dans le concept de ville des 15 minutes, mais sont toutefois conscients que cela nécessitera probablement de créer des déplacements supplémentaires dans le futur. Deuxièmement, il estime que la sobriété énergétique des bâtiments doit être atteinte. Pour ce faire, il pense que les choses doivent être entreprises de manière plus massive et que les arbitrages doivent être faits de manière plus claire. Il estime qu'il existe énormément de projets qui traînent, qui s'enlisent, voire qui n'atteignent pas les objectifs climatiques, car on fait primer d'autres objectifs. A ce sujet, il trouve que l'arbitrage entre l'urgence climatique et l'urgence patrimoniale n'est pas fait correctement aujourd'hui. Troisièmement, s'agissant de l'énergie, il est conscient que l'industrie du bâtiment est gourmande en énergie et qu'il y a des progrès à faire. Il affirme toutefois que les entreprises du bâtiment tentent de proposer des solutions en la matière. Il estime, par exemple, qu'en matière de marchés publics, il faudrait plus travailler avec des acteurs locaux. Quatrièmement, s'agissant des matériaux, il rappelle que l'opposition des matériaux ne fonctionne pas. Il donne l'exemple de l'idée de remplacer le béton par le bois, qui engendre inévitablement une déforestation pour arriver à produire la même quantité de bois que de béton. Il estime qu'on doit trouver des équilibres et des solutions, comme notamment celle de réintégrer certaines filières industrielles qui ont été exportées, mais qui ont leur pertinence dans le tissu économique local. Finalement, en matière de mobilité, ils sont conscients qu'un certain nombre de déplacements problématiques sont liés aux trafics des pendulaires. Toutefois, il affirme qu'il est très compliqué de dire à un travailleur de ne pas venir en voiture alors que certains habitent à 15 ou 20 km de leur lieu de travail ou encore que les transports publics pour aller sur leur lieu de travail ne sont pas adaptés. Selon la FMB, le trafic professionnel doit être favorisé et, pour se faire, il faut libérer de l'espace sur la voirie.

Pour conclure son propos, M. Rüfener affirme que le **PL 13225** mérite d'exister, mais doit être revu de fond en comble. La FMB suggère un renvoi au Conseil d'Etat, ou une motion qui contiendrait des invites qui pousseraient le Conseil d'Etat à revenir avec un projet qui soit, cette fois, issu d'une véritable consultation avec les instances représentatives.

M. Rädler poursuit en faisant des observations générales sur le **PL 13225**. Il explique que la FMB estime que le PL est trop vague et semble être une

déclaration d'intention plus qu'une loi. La FMB a ainsi l'impression qu'il s'agit du plan climat, rédigé autrement.

M. Rädler précise que les obligations du PL sont trop vagues et laissent une marge de manœuvre gigantesque au Conseil d'Etat pour agir ensuite par voie réglementaire. Il informe que, dans ces conditions, il est très difficile pour la FMB de soutenir ce PL, dans sa forme actuelle. Il explique qu'à leur sens, ce PL s'inscrit dans une tendance à voter sans sourciller les projets qui flattent la bonne conscience et paraissent s'inscrire dans l'air du temps. Il constate que plusieurs éléments du PL diffèrent de la législation et des règlements en la matière, qui ont d'ailleurs été, pour certains, très récemment modifiés, comme le règlement sur l'énergie. Il rappelle que les modifications de ce règlement ont fait l'objet d'un travail de fond pendant des années. Dès lors, le **PL 13225** engendre, selon lui, des problèmes de prévisibilité, de réalisme et d'opportunité des mesures prévues. M. Rädler estime que ce PL est un exercice bâclé et qu'il semble avoir été rédigé à la hâte avant les élections cantonales. Il ajoute que ce projet est un fourre-tout, car il contient notamment des éléments concernant des domaines qui n'ont rien à voir avec la problématique climatique. Sur le fond, la FMB peine à voir l'utilité du canton de se prévaloir d'une loi climat. Il rappelle que les objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre sont de rang fédéral et que la législation fédérale pose le cadre des tâches qui incombent aux cantons. De leur point de vue, il aurait été préférable de travailler sur des lois d'application du cadre légal fédéral efficaces plutôt que de rédiger une loi-cadre aux objectifs idéalistes. Il donne à titre d'exemple la lenteur des procédures d'autorisation de construction sur le canton de Genève. Il affirme qu'en moyenne, une procédure dure 500 jours et qu'il s'agit de la plus longue du pays. Selon lui, un PL qui veut réellement faire la différence en termes de rénovation et d'assainissement des bâtiments devrait contenir quelque part des éléments qui permettent d'accélérer et de simplifier les procédures. Il regrette que le **PL 13255** ne le fasse pas.

S'agissant de l'art. 3 LClim, il rappelle que la Confédération prévoit des objectifs moindres. Il ne comprend pas pourquoi Genève souhaite aller plus loin que la Confédération et la FMB propose de s'en tenir aux objectifs fédéraux.

M. Rädler s'attarde ensuite sur l'art. 4 LClim. Il soulève que cet article insiste sur les espaces de pleine terre et le ménagement des ressources naturelles. Il estime que, dans les faits, dans un canton comme Genève, cela va donner lieu à une plus faible densité dans les plans d'aménagement et dans les zones de construction ainsi qu'à une lutte dans les projets qui prévoient une excavation. Selon lui, il s'agit d'un article extrêmement général qui se contente

de mentionner des objectifs, mais qui ne prend pas en compte des effets concrets sur l'aménagement à Genève.

Puis, concernant l'art. 5 LCLim, la FMB peine à voir concrètement sa mise en œuvre. Cet article pose des objectifs de baisse de consommation d'énergie finale qui, à leur sens, sont irréalistes. Il précise qu'en 2018, la consommation des livraisons finales d'énergie à Genève atteignait 37 000 térajoules et en 2021, elle atteignait 33 000 térajoules. Il constate un grand décalage entre les objectifs prévus dans le PL et ceux contenus dans le plan directeur sur l'énergie, ce qui leur semble problématique. Il explique qu'historiquement, en termes de livraison d'énergie finale, on remarque que le chiffre stagne, voire baisse tendanciellement. Il affirme que la consommation n'a jamais dépassé 42 000 térajoules et qu'elle n'est jamais descendue en dessous de 33 000 térajoules, alors même que la population augmente fortement. Il précise également que la seule source d'énergie qui augmente depuis les années 1980 c'est l'électricité. Il ajoute que toutes les autres sources, telles que le mazout et le carburant par exemple, sont en baisse drastique.

S'agissant des principes et des mesures en matière de mobilité (art. 6 LCLim), M. Rädler constate qu'il est prévu des choses intéressantes, notamment l'électrification accrue du parc de véhicules privés. Il regrette toutefois que la loi ne prévoie pas la manière dont on va parvenir à cette électrification. Cet article est une occasion manquée selon lui. Concernant la baisse des 40% du trafic individuel motorisé, il estime que l'opportunité et le réalisme de cette mesure peuvent être débattus. Il estime également que le simple fait de poser une telle mesure dans une loi, sans que la loi prévoie des mesures de substitution, est voué à l'échec. Il estime que ce type d'objectif n'a souvent comme résultante que de décourager la population ou de faire naître au sein de la population une opposition politique.

M. Rädler se concentre ensuite sur l'art. 7 LCLim. Il explique qu'il s'agit de mesures qui ont déjà été annoncées dans de multiples plans d'action. La FMB estime que l'insistance sur la responsabilité numérique ne fait aucun sens, car elle n'a aucun lien avec la thématique du climat. De plus, la FMB ne comprend pas comment l'Etat souhaiterait mettre en œuvre les mesures prévues à cet article.

L'art. 8 LCLim ne suscite pas de commentaire particulier de la FMB, car ils sont favorables au principe d'encouragement de la formation professionnelle, notamment la formation par apprentissage. Il soulève toutefois qu'il s'agit, de nouveau, d'une déclaration de principe. Il salue les efforts qui ont déjà été entrepris à Genève pour augmenter les places d'apprentissage et promouvoir la formation professionnelle. Toutefois, des éléments concrets dans la loi auraient été appréciés par la FMB. Il affirme que la FMB souhaiterait plus

d'implication de l'Etat dans la promotion de l'apprentissage, notamment par le biais de la Cité des Métiers.

M. Rädler passe ensuite à l'art. 9 LClim qu'il estime être inutile, car le sujet est très souvent couvert par d'autres lois et le cadre légal est déjà exhaustif en la matière. Il ne comprend pas la plus-value de mettre ceci dans une loi sur le climat. De plus, il fait part des inquiétudes de la FMB, par rapport à cet article. La fédération craint que, sur la base d'un article aussi vague, le canton puisse prendre des mesures beaucoup plus incisives qui pourraient affecter le marché du travail. Il donne comme exemple les mesures canicules de cet été et estime qu'ils ont été victimes d'une administration qui a fait preuve de militantisme dans son rôle et n'a pas suffisamment pris en compte les éléments présents dans les lois fédérales. Dès lors, la FMB propose de supprimer cet article.

L'art. 10 LClim relatif à la compensation suscite l'incompréhension de la FMB. M. Rädler se demande si le Conseil d'Etat souhaite lui-même financer des projets de compensation de CO₂.

Concernant l'art. 11 LClim, la FMB regrette que l'Etat souhaite réaliser un énième plan directeur. De plus, il affirme que ce document présente des chevauchements avec d'autres documents de ce type. La FMB rappelle l'importance de l'harmonisation de ces divers plans et estime qu'il serait peut-être opportun de renoncer à certains plans afin d'en privilégier d'autres.

M. Rädler affirme que l'art. 12 LClim entraîne un problème en termes de systématique légale, car il place cette loi en dessus d'autres lois.

M. Rädler passe ensuite aux modifications de la loi sur la mobilité. Il constate que le PL prévoit des changements importants, notamment à l'art. 3, al. 2, qui place la nouvelle loi climat au-dessus de la loi sur la mobilité. Il rappelle que Genève connaît déjà plusieurs lois sur la mobilité, ce qui complexifie la systématique légale sur ce sujet. De plus, il relève que la loi climat supprime un élément important, à savoir les besoins du trafic individuel motorisé. Il rappelle les obligations fédérales en la matière.

Il se concentre ensuite sur la modification de la loi en faveur du développement de l'économie et de l'emploi. Il estime qu'il s'agit également de déclarations d'intention. Il fait part des inquiétudes de la FMB, notamment celle de voir qu'il est prévu que l'Etat promeut l'orientation des modèles d'affaires, la responsabilité sociale et la responsabilité numériques des entreprises. Il estime que ces sujets n'ont aucun lien avec le climat et ne sont pas du ressort de l'Etat. Concernant la promotion d'une finance durable (art. 8, al. 2, let. e nouveau LClim), M. Rädler rappelle que les investissements dans des secteurs polluants restent malheureusement nécessaires. Il explique que la

FMB souhaite éviter que l'Etat de Genève prévoie des mesures qui nuisent à la place économique genevoise de cette manière.

Concernant les modifications de la LGZD et la LZIAM, la FMB s'inquiète de voir qu'il faudrait prévoir des surfaces en pleine terre supplémentaires. M. Rädler estime que Genève n'arrivera pas à résoudre sa transition écologique s'il n'y a pas des choix clairs faits en termes d'aménagement du territoire. Au vu de la situation critique que subit actuellement Genève au niveau de la disponibilité d'espace dans les zones industrielles, la FMB estime qu'il n'est pas opportun de prévoir des mesures de préservation ou de création de surfaces de pleine terre. En effet, il pense que ces mesures empêcheraient la validation des projets concernés ou en réduiraient la portée. Dès lors, la FMB propose de supprimer les modifications qui prévoient ce type de mesures.

M. Rädler conclut sur la modification de la loi sur l'énergie et la nouvelle teneur de l'art. 21. Il estime que ce nouvel article est contradictoire, à plusieurs égards, par rapport à la loi sur l'énergie actuelle, le plan directeur de l'énergie et la modification du règlement sur l'énergie. La FMB souhaite que ce nouvel article 21 ne soit pas retenu dans le projet de loi.

Un député (MCG) revient sur l'intervention des auditionnés qui reprochait à l'Etat de ne pas avoir été assez proche des entreprises dans l'élaboration de ce PL. Il reconnaît qu'il s'agit d'un réel problème lorsque le législateur n'est pas capable d'être proche des personnes auxquelles il destine une loi. Il demande aux auditionnés s'ils imaginent une solution à cette problématique.

M. Rüfener répond que la solution consiste à réunir les différents partenaires représentatifs des différents intérêts en jeu et à les mettre autour de la table, afin d'arriver à quelque chose qui soit le fruit d'une réelle concertation. Il regrette que cet exercice n'ait pas eu lieu dans le cadre de l'élaboration de ce PL.

Un député (S) demande aux auditionnés s'il a bien compris leur point de vue sur le **PL 13225**. Il demande s'ils trouvent cette loi trop ambitieuse.

M. Rüfener pense que c'est l'inverse et que cette loi porte les germes de l'échec de la réponse climatique. Selon lui, Genève n'est pas ambitieuse, mais essaie de se donner bonne conscience avec cette loi. Il revient sur ce qu'il s'est fait au moment des pistes cyclables covid. Il rappelle qu'il y a eu un recours de la part des associations économiques contre la piste cyclable de Georges-Favon. Il explique qu'en parallèle, l'étude Teampulse, qui est beaucoup plus ambitieuse que tout ce que le canton a fait en matière de piste cyclable et propose de nombreuses mesures sur le sujet, a été envoyée à M. Dal Busco. Il regrette que ce dernier ainsi que le Conseil d'Etat n'en aient jamais fait usage. La FMB estime qu'en matière de mobilité douce, il ne faut pas faire des pistes

cyclables contre les voitures, mais qu'il faut faire des pistes cyclables pour les cyclistes. Selon M. Rüfener, les pistes cyclables actuelles ne sont pas faites pour les vélos. Il pense que la loi climat est programmatique et ne propose pas d'alternatives crédibles. Il ajoute qu'il se demande si le Conseil d'Etat a réellement pris conscience de l'urgence climatique et des capacités de l'économie et des entreprises à répondre au défi que cela représente.

Le député (S) constate que les auditionnés trouvent que le **PL 13225** propose une loi trop vague. Il leur demande s'ils auraient plutôt souhaité une loi extrêmement détaillée, à l'image presque d'un règlement, qui contient l'ensemble des mesures détaillées.

M. Rüfener pense que le Conseil d'Etat ne s'est pas posé la question de savoir s'il était plus opportun de créer une loi très détaillée avec une multitude de mesures précises ou alors une sorte de loi-cadre. Il pense qu'il faut commencer par se poser cette question. Il est convaincu que, concernant la problématique du climat, il est possible de modifier les réglementations actuelles et que ces modifications seraient des leviers bien plus puissants qu'une loi-cadre, telle qu'elle a été rédigée. Selon lui, cette loi-cadre n'a pas de portée intéressante. Il trouve dérangentant que toute l'action étatique soit aujourd'hui passée au crible de l'urgence climatique, mais que, dans la pratique, rien ne soit fait allant dans ce sens.

Audition de la Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE), soit pour elle son vice-président et sa trésorière, respectivement M. Jean-François Bouvier et M^{me} Yvonne Winterler, le 5 octobre 2023

M^{me} Winterler commence en expliquant que la question clé est de savoir si l'aviation peut être verte. Elle présente les différents impacts de l'aviation. Elle explique que les impacts se décomposent en plusieurs éléments. Il s'agit notamment du CO₂ qui provient de la combustion de kérosène. Elle ajoute qu'il existe également des effets indirects. Elle se réjouit d'une réduction du méthane, qui diminue le réchauffement climatique. Elle ajoute que, globalement, les émissions équivalentes de l'aviation sont trois fois celles du kérosène tout seul. Elle affirme qu'on appelle cela le facteur radiatif.

Elle rajoute que, si on regarde l'inventaire des gaz à effet de serre au niveau suisse, on constate qu'un certain nombre d'éléments descendent, mais un élément augmente depuis 1990 : l'aviation. Elle constate que l'aviation occupe une grande place dans les émissions de gaz à effet de serre nationales et genevoises. Elle précise que cette augmentation annule toutes les économies et tous les efforts qui sont entrepris ailleurs. Elle annonce qu'en tenant compte

du facteur radiatif, l'aviation représente 27% des émissions suisses. Selon elle, ce chiffre démontre que l'aviation est un réel problème pour le climat.

M. Bouvier prend la parole et rappelle que la CARPE avait déposé une initiative en 2019, qui a été acceptée par la population genevoise à 56,3% des voix. S'agissant des émissions de CO₂, il explique que l'aéroport crée le 23% du total cantonal des émissions de CO₂. Il s'étonne que, en parallèle, on demande aux milieux immobiliers et à l'ensemble des entreprises d'investir des centaines de milliers de francs pour réduire leurs émissions. Au nom de l'équité ou de l'égalité, il constate un déséquilibre patent puisque l'aéroport est libre d'émettre du CO₂ et du NO_x. Il estime que le **PL 13255** doit absolument prendre en compte l'aviation de manière plus importante. Il est conscient que l'aviation est régie par l'Office fédéral de l'aviation civile et par des accords européens et internationaux. Toutefois, il estime que l'on peut s'occuper de faire le maximum qu'on puisse faire dans le cadre des compétences cantonales. Selon la CARPE, ce projet de loi est une version allégée de ce qu'il devrait être idéalement.

Il explique ensuite que le domaine de l'aviation est très sensible au principe d'élasticité des prix. Il estime que, si l'on augmente le prix du billet de 20%, il y a une grande probabilité que le nombre de billets vendus diminue de 10% voire 15%. Il pense qu'au vu du système low cost actuel, une légère augmentation des prix aurait déjà un effet sur la réduction des nombres de vols. De plus, il ajoute que l'Aéroport de Genève prévoit 230 000 mouvements et environ 25 millions de passagers d'ici 2030, alors que nous sommes à 180 000 mouvements et environ 17 millions de passagers aujourd'hui. Il rappelle également que l'aéroport investit dans des sorties de pistes rapides, afin que les avions puissent quitter le tarmac le plus rapidement possible. Selon la CARPE, l'idée finale de l'aéroport est d'aller vers une augmentation de ce trafic.

M^{me} Winteler constate que, dans le **PL 13225**, on parle d'un objectif de neutralité carbone en 2050. Elle veut expliquer aux commissaires ce que cela implique pour l'aviation. Elle remarque que les bâtiments et les transports vont réduire leurs émissions à 0 et que l'aviation va réduire ses émissions à 1,6 par rapport à 9,3. Finalement, elle explique qu'il est prévu que ces éléments résiduels (1,6) seront compensés par des puits de carbone, pour arriver à un total de 0. Toutefois, elle précise qu'il ne faut pas oublier que le chiffre de 6,2 ainsi que le bilan total de 50 millions de tonnes de CO₂ correspondent à l'année 2020, année influencée par le covid-19. Elle affirme que, si on prend les chiffres de 2019, le chiffre pour l'aviation s'élève à 17,2 et le bilan total s'élève à 61 millions de tonnes de CO₂. Elle regrette de constater qu'à cause de l'aviation, les émissions totales de CO₂ ne diminuent pas.

Concernant les puits de carbone, M^{me} Winteler précise qu'il ne s'agit pas d'achats ou de projets financiers à l'étranger que l'on retrouve dans l'article sur la compensation de la LClim. En effet, elle explique qu'il s'agit de puits de carbone qui sont des mécanismes pour fixer le CO₂ dans le sol. Elle affirme que ces mécanismes ont un coût non négligeable et que, dès lors, ils ne pourront pas être faits à grande échelle.

Elle s'attarde ensuite sur la loi climat fédérale, ayant été acceptée à Genève à 74,5%. Elle explique que cette loi veut dire que les émissions de l'aviation doivent drastiquement diminuer, à savoir de 91%. Elle est consciente que cela implique des changements technologiques, mais, à son avis, cela ne suffira pas. Selon elle, il n'y a pas de solution miracle et il faut absolument réduire le nombre de vols.

M^{me} Winteler présente le scénario de l'Agence internationale de l'énergie. Elle explique que, selon ce scénario, il faut une diminution de 20% des vols en 2050. Elle précise que cette diminution peut être faite en premier lieu dans les pays développés. L'Agence internationale de l'énergie estime qu'il faut cinq fois plus d'adaptation de comportement dans les pays développés qu'ailleurs.

Elle termine sa présentation en affirmant que la CARPE propose un amendement de l'art. 6 LClim. Selon la CARPE, sachant que la situation est claire au niveau scientifique, la loi doit prévoir un objectif de réduction de l'aviation. La CARPE propose donc une réduction des émissions du trafic aérien de 60% par rapport à 1990. Elle précise qu'ils ont décidé de garder la formulation de « favoriser », car l'aviation est une compétence fédérale. Elle annonce toutefois que la CARPE encourage le canton à discuter avec l'aéroport et les autres acteurs concernés, afin de diminuer les émissions du trafic aérien et de faire tout ce qui est possible au niveau cantonal.

M. Bouvier souhaite rajouter que tous les chiffres qu'ils ont mentionnés lors de cette présentation se retrouvent dans le plan climat 2030. Par rapport aux nouvelles technologies, notamment le captage de CO₂, il précise que c'est faisable théoriquement, mais dans des ordres de grandeur qui sont beaucoup plus petits que nos besoins. Selon lui, il existe des possibilités techniques et il est important de continuer la recherche. Toutefois, il n'est pas convaincu qu'il soit opportun de dire que l'aviation ne fera plus d'émissions grâce aux technologies, alors qu'on est parvenu à ne faire que 0,1% de l'effort actuellement. Il estime que dire que l'aviation n'émettra plus de CO₂, c'est utopique et mensonger. Il termine en expliquant aux commissaires que, si on ne fait rien aujourd'hui, l'Aéroport de Genève produira le 40% des émissions de CO₂ et qu'il faut, par conséquent, être beaucoup plus incisif dans ce projet de loi.

Un député (UDC) constate que le transport maritime mondial émet 940 millions de tonnes par an, alors que l'aviation n'est qu'à 918 millions de tonnes par an. Il se demande si on ne devrait pas plutôt préconiser d'arrêter de consommer, au lieu de préconiser d'arrêter de voyager. Il estime que se focaliser uniquement sur l'aviation et le voyage n'est pas tout à fait correct.

M^{me} Winteler répond que, en effet, le transfert de marchandises à outrance, notamment les allers-retours que peuvent avoir les manufactures, c'est aussi un problème. Elle estime qu'il faut que, petit à petit, on ait une économie plus locale. Elle explique que le transport maritime a aussi des problèmes à résoudre. Elle affirme que les solutions techniques sont plus faciles à trouver pour le transport maritime que pour l'aviation. Elle explique que les batteries électriques ne fonctionnent pas dans le contexte de l'aviation, par exemple. Elle estime qu'une des seules solutions pour l'aviation est de diminuer le nombre de vols. Elle ajoute que la Suisse n'a pas de flotte maritime, à part à Bâle.

M. Bouvier rajoute qu'il est entièrement d'accord et qu'il faut se battre pour les deux. Il estime toutefois que les problématiques liées au transport maritime, notamment liées aux énormes containers qui viennent de pays asiatiques, ne concernent pas la CARPE. Il tient à préciser également qu'il ne pense pas qu'il ne faut plus voler. Il pense qu'il faut voler moins et mieux. Il rappelle qu'il y a des compagnies qui ont 80% de leur flotte avec des avions de nouvelle génération et qu'il faudrait les privilégier. S'agissant de la consommation, il est d'accord avec le député (UDC) et pense également qu'il faut consommer moins et mieux. Il relève toutefois qu'il est évident que les produits manufacturés en Asie coûtent sensiblement moins cher que les produits locaux.

Un député (S comprend, de la présentation des auditionnés, que la CARPE veut que le canton fasse tout ce qu'il est possible de faire pour réduire les émissions produites par l'aviation, malgré le fait que la marge de manœuvre cantonale soit faible. Il demande aux auditionnés ce qu'ils souhaiteraient voir figurer dans la loi climat, au niveau cantonal, pour pouvoir agir de manière efficiente.

M^{me} Winteler explique que la CARPE a longuement réfléchi à cette question. Ils ont fini par proposer un amendement. Elle explique qu'ils avaient une envie d'inscrire une disposition qui permettrait d'augmenter les taxes d'aéroport. Malheureusement, elle explique que la question des taxes d'aéroport est une question complexe, car il n'est pas possible d'augmenter les coûts parce qu'on en a envie. De plus, la question des taxes est régie par le droit fédéral. Elle estime pourtant qu'instaurer des taxes serait la manière la plus efficiente pour changer les choses, notamment en diminuant les vols low

cost. Elle explique que la CARPE s'est rabattue sur cet amendement qui semble constitutionnellement plus correct et qui annonce une intention. Elle précise que l'amendement porte sur l'art. 6 LClim, qui ne contient rien sur l'aviation. Elle affirme que, dans le PL, l'aviation est uniquement mentionnée dans l'article sur la compensation, qui ne résout rien.

M. Bouvier ajoute que la CARPE a le sentiment que ce projet de loi est une version trop *light*. Il explique que la CARPE a la même conviction s'agissant de la politique du conseil d'administration de l'aéroport, qui n'a pas pris de bras-le-corps ces problèmes de bruit et d'émission de CO₂. Il soulève que l'aéroport annonce qu'ils recyclent le pet à 85% pour se donner bonne conscience, alors que ce n'est pas de ça dont il est question. Il ajoute que, quand l'aéroport se félicite d'accueillir une nouvelle compagnie américaine qui viendra tous les jours avec des avions qui datent des années 1985 et qui sont parmi les plus bruyants et les plus polluants du monde, cela nous montre que l'aéroport n'a pas encore compris l'ampleur du problème. Il est, selon lui, important de mettre certaines contraintes aux personnes qui dirigent l'aéroport, afin de leur faire comprendre qu'il est possible de faire différemment et d'agir de manière plus respectueuse de l'environnement, notamment en demandant à cette compagnie américaine d'utiliser des avions moins polluants lorsqu'ils viennent à Genève.

Un député (MCG) demande aux auditionnés quelle est la marge de manœuvre de l'aéroport pour mettre des limites aux avions qui opèrent à Genève. Il se demande si ce n'est pas plutôt une compétence de la législation fédérale.

M. Bouvier répond, qu'effectivement, l'aéroport ne peut pas décider de modifier son règlement et d'introduire une taxe ou une redevance quelconque, car tout doit être approuvé par l'Office fédéral de l'aviation civile. Il explique qu'il existe un fonds de l'aéroport qui est destiné notamment à l'isolation des bâtiments qui sont dans le périmètre. Il précise que ce fonds est approvisionné par des taxes qui sont imposées aux compagnies aériennes en fonction de la vétusté de leur flotte. Il affirme que ces taxes ont été supprimées, depuis 3 ans, par l'aéroport, parce que ce fonds était inutilisé ou très peu utilisé. Il s'agit d'une erreur de management, selon la CARPE. Selon eux, si l'aéroport avait conscience des problèmes climatiques, ils devraient utiliser cette somme, car en supprimant cette taxe, cela favorise les compagnies low cost et, de manière générale, les compagnies qui utilisent des avions polluants.

Un député (S) entend que les auditionnés trouvent que la loi proposée est trop *light*. Il soulève toutefois que la CARPE a uniquement proposé un amendement de l'art. 6. Il leur demande ce qu'ils pensent du reste de la loi.

M^{me} Winteler explique qu'aujourd'hui, ils n'ont parlé que de la partie qui concerne l'aviation. Elle explique que, dans une optique plus globale, ils aimeraient bien que la loi vise la neutralité carbone en 2040 déjà.

Un député (MCG) tient à préciser qu'il ne faut pas oublier le caractère international de Genève. Il rappelle que les organisations internationales font, à elles seules, que Genève a un trafic important. Il faut laisser le trafic se faire selon les besoins de la Genève internationale, qui est fondamentale et que beaucoup regretteraient si elle n'existait plus.

M. Bouvier affirme que la CARPE regretterait également que la Genève internationale disparaisse. Il précise toutefois que, quand les organisations internationales se réunissent à Genève, les dates des séances ne se décident pas le lundi matin pour une session le mercredi après-midi. Il conteste donc la nécessité d'avoir 45 vols par jour pour Paris au nom de la Genève internationale. Il rappelle que le nombre moyen de nuitées dans les hôtels à Genève s'élève à 1,7 nuit en moyenne.

Audition de l'Union des associations patronales genevoises (UAPG), soit pour elle son président et sa secrétaire patronale, respectivement M. Pierre Alain L'Hôte et M^{me} Stéphanie Ruegsegger, le 5 octobre 2023

M^{me} Ruegsegger commence par faire une présentation générale du contexte. Elle explique que l'UAPG est une association qui a six membres et représente plus de 80% de l'emploi privé des entreprises genevoises, dans tous les secteurs hormis l'agriculture et l'immobilier.

Elle rappelle que l'UAPG a déjà eu l'occasion de s'exprimer sur ce sujet à travers l'avant-projet de la loi climat, par le biais des membres de la Commission consultative sur le développement durable. Elle explique qu'à cette occasion, l'UAPG avait souligné qu'il était indispensable de rassembler l'ensemble des acteurs concernés, en premier les entreprises, pour que le projet puisse prendre en compte les intérêts et les possibilités de tous. Dans le cadre de cet avant-projet de loi, elle affirme que l'UAPG avait déploré la formulation très générale du projet, qui laissait une grande marge d'appréciation au Conseil d'Etat, qui disposait d'une forte latitude pour régler les détails par voie réglementaire. C'est dans ce cadre qu'elle rappelle qu'il leur avait semblé indispensable qu'une consultation soit faite, d'autant plus qu'à l'époque, aucune évaluation des impacts des mesures sur l'économie genevoise n'avait été proposée. L'UAPG avait aussi rappelé les trois grands principes du développement durable, à savoir le pilier social, le pilier environnemental et le pilier économique. Elle informe que l'UAPG avait souligné l'importance de prendre en compte les intérêts économiques et avait également souligné que la

notion de disproportion économique devait faire l'objet d'une consultation étroite. Elle regrette que l'on puisse toujours faire cette remarque aujourd'hui à la lecture du **PL 13255**. Selon l'UAPG, le projet de loi, sur lequel ils sont amenés à se prononcer aujourd'hui, contient encore les germes de cet ancien avant-projet.

M^{me} Rueggsegger poursuit en affirmant que l'UAPG comprend pleinement la nécessité de réduire son empreinte carbone et a conscience de sa responsabilité dans la lutte climatique. Elle mentionne que l'UAPG participe activement à des groupes de travail, notamment la task force énergie. L'UAPG aimerait rappeler que Genève est un canton suisse et que la Confédération, qui est compétente en matière climatique, dispose d'une stratégie énergétique. Toutefois, elle s'étonne de voir que la proposition genevoise va plus loin que cette stratégie. Elle estime qu'il n'est pas utile d'être en décalage. De plus, elle pense que les objectifs prévus dans ce PL sont irréalistes. L'UAPG estime qu'il s'agit d'un programme politique et un programme d'intention, mais qu'il ne s'agit pas d'un programme qui permet d'atteindre les buts. De plus, elle relève la problématique de l'implication de l'économie dans l'élaboration de ce PL. Elle estime que l'UAPG aurait souhaité que le volet économie soit pris en compte et que les entreprises aient été considérées comme des partenaires qui ont un rôle à jouer pour atteindre les objectifs, et ce dès le début. Elle partage le sentiment ressenti par l'UAPG que les entreprises sont vues comme des pollueurs potentiels. Elle rappelle que, bien que les entreprises polluent, elles sont aussi des acteurs du changement et qu'il faut donc discuter avec elles des mesures à mettre en place. Elle ajoute également que les entreprises sont des acteurs de la cité extrêmement importants, car les entreprises forment, innovent, emploient, permettent la redistribution, participent au bien-vivre. Dès lors, l'UAPG en appelle à une collaboration renforcée avec les entreprises.

Elle affirme également que l'UAPG a l'impression qu'il manque, dans ce projet de loi, un volet sur les évolutions technologiques. Elle estime que c'est un projet de loi non moderne, qui ne prend pas en compte les potentielles évolutions technologiques à venir. Or, elle affirme que, d'ici 2050, on peut espérer que les progrès permettront aussi de faire des économies d'énergie. Elle relève également que les hautes écoles et les universités sont des acteurs qui peuvent participer à la discussion sur cette thématique.

Elle ajoute que l'UAPG se questionne sur le fait que cette loi a l'air d'être conçue comme une super loi. Elle estime que cela pose un problème dans une démocratie. Elle pense qu'il serait nécessaire de mettre tous les actes normatifs sur le même rang. Elle affirme également que cette loi donne également une dimension législative au plan climat, qui est un programme et qui n'a jamais été traité en tant que loi.

M. L'Hôte reprend la parole. Il explique qu'ils sont favorables à la prise de conscience climatique et au fait de décliner, dans les lois, toutes les dispositions qui prévoient une diminution de l'empreinte carbone. Il rappelle que l'UAPG est d'ailleurs hyperactive sur le sujet et travaille beaucoup sur ces questions. Toutefois, il explique qu'ils sont plus à l'aise avec des lois spécifiques que dans des lois-cadres, comme ce projet de loi.

Il explique qu'il va passer en revue les articles de ce projet de loi et faire des remarques sur les aspects qui leur semblent problématiques.

Il commence par l'art. 3 LClim et rappelle l'incompréhension de l'UAPG face au décalage avec la stratégie 2050 de la Confédération. Il estime qu'aller plus loin ne semble pas opportun et que Genève a déjà passablement produit d'efforts pour réduire la pollution et l'émission de gaz à effet de serre. Il note qu'au regard des efforts à faire, la population a augmenté de plus de 35% entre 1990 et 2022.

Puis, il passe à l'art. 4 LClim. Il estime que les points sur l'arborisation et sur le taux de canopée sont ambitieux, voire utopiques. Il pense que ceci mérite une analyse plus approfondie. Il se demande de quelle manière le législateur entend mettre en œuvre ces objectifs. Il se questionne également sur les impacts que ces mesures pourraient avoir sur l'aménagement du territoire.

Concernant l'art. 5 LClim, l'UAPG ne comprend pas la référence à l'année 2018 avec de nouveaux taux de réduction de 25% par rapport à une année de référence, notamment par rapport à la production de l'énergie solaire.

M. L'Hôte poursuit avec l'art. 6 LClim et constate que la question du transport professionnel est peu évoquée. Cette question doit être reprise dans ce cadre. Il estime que ce serait pertinent d'avoir des informations sur la manière dont on entend atteindre l'objectif de -40% du trafic individuel.

S'agissant de l'art. 7 LClim, l'UPAG se demande si l'Etat comptait donner des leçons aux entreprises, alors qu'elles sont plutôt en avance dans ce domaine. Il explique qu'ils ne sont pas convaincus que la responsabilité numérique et la promotion de la finance durable aient un lien avec la problématique climatique. Il se demande quels seraient les impacts auprès des entreprises concernées.

Il poursuit en expliquant qu'ils se sont posé la question des compétences fédérales, notamment concernant l'art. 9 LClim. Il ajoute qu'ils se demandent de quelle manière il faut interpréter l'art. 9, let. a LClim. Il affirme que l'UAPG a besoin de précisions et d'informations sur le sujet. Il estime que tel est également le cas pour l'art. 10 LClim.

M. L'Hôte poursuit en se concentrant sur l'art. 15 LClim. L'UAPG salue la volonté d'avoir une gouvernance. Toutefois, il affirme qu'il ne comprend pas pourquoi il est fait référence au plan climat cantonal à l'art. 15, al. 2 LClim.

Concernant l'art. 16 LClim, il salue également la volonté d'avoir une commission ad hoc. Toutefois, il estime qu'il serait intéressant d'avoir plus de précisions sur la composition, le mode de désignation et le mode de fonctionnement de cette commission. L'UAPG veut s'assurer qu'il s'agit d'une instance véritablement représentative de concertation. Elle souhaite aussi pouvoir déterminer si les préavis rendus par cette commission ont une valeur de préavis ou une valeur de recommandation.

M. L'Hôte affirme que l'art. 17 LClim ne fait pas saliver. L'UAPG a des questions sur la gouvernance et le Conseil du climat. Ils ne comprennent pas la notion de concertation avec l'ensemble de la société civile. Ils se demandent de qui on parle ici et quel est le rôle dévolu à cet ensemble.

S'agissant de l'art. 18 LClim, M. L'Hôte relève des références à des lois d'investissements. Il affirme que l'UAPG n'est pas sûr que cela ne concerne que des lois d'investissements.

Il passe ensuite à l'art. 21 LClim et aux modifications à d'autres lois. L'UAPG a des questions concernant plusieurs de ces modifications. Tout d'abord, concernant la loi sur la mobilité, il rappelle les interrogations concernant le transport individuel motorisé et la place qui serait laissée au transport professionnel, qui, selon eux, devrait être en dehors du champ de ce projet de loi. Ensuite, concernant la loi en faveur du développement, de l'économie et de l'emploi, il relève des sujets qui leur semblent devoir être sortis de la loi climat, comme la responsabilité sociale des entreprises, la responsabilité numérique et la finance durable. Puis, concernant les modifications de la LGZD et la LZIAM, il estime que les articles sur la préservation et la création des surfaces de pleine terre engendrent des confusions. En effet, il explique qu'il existe déjà, dans la LGZD et la LZIAM, des dispositions sur ce sujet. Il ajoute qu'au vu des contraintes foncières de notre canton, particulièrement dans les zones industrielles, il est compliqué de penser que la vocation première d'une zone industrielle est de créer des surfaces de pleine terre. Il s'agit plutôt, selon lui, d'héberger des entreprises et de les libérer du foncier nécessaire.

Il poursuit en rappelant que la notion de disproportion économique, présente dans le PL, mériterait, selon lui, d'être précisée. Il ajoute que l'UAPG a également des questions concernant la légitimation des toitures plates. L'UAPG est plutôt favorable aux toitures plates, car elles sont un gage d'activité et d'emploi. Toutefois, il explique qu'il va falloir trancher entre la

végétalisation et les enjeux liés à l'électrification, à savoir choisir entre des panneaux photovoltaïques ou la végétalisation. Il précise que les deux ne sont pas forcément contradictoires.

Pour résumer, M. L'Hôte affirme que l'Union est réservée concernant ce PL qui paraît décousu. Il estime qu'il s'agit d'une synthèse mal exécutée de l'avant-projet. Il pense que le dogmatisme semble l'emporter sur le pragmatisme, la réalité et les besoins de l'économie. Il termine en affirmant que les entreprises sont la clé du succès de cette transition et doivent être clairement intégrées. Dès lors, il annonce que l'UAPG est d'avis de suspendre les travaux sur le projet et de reprendre des discussions de manière plus sérieuse sur le sujet, avec tous les acteurs concernés.

Un député (Ve) revient sur la réaction des auditionnés par rapport au Conseil du climat et de la durabilité. Il rassure les auditionnés en les informant du fait qu'il s'agit d'une instance consultative. Il précise qu'au niveau de la représentativité, jusqu'à présent, ce sont les employeurs, les employés et les milieux spécialisés qui y siègent. Il ne comprend pas l'inquiétude par rapport à la création de conseil. Il explique que l'idée est d'adjoindre le climat à la durabilité et de continuer comme avant. De façon générale, il aimerait que l'on se souvienne que le parlement a décidé que le climat était une urgence. Il affirme que, quand on est dans l'urgence, il y a des lois spéciales qui ont une importance et bousculent d'autres lois. Il se demande s'il est opportun de montrer que, dès qu'il s'agit de se mettre d'accord sur la manière dont on va parvenir à nos objectifs, on repousse et on renvoie le travail au gouvernement. Il estime qu'il s'agit potentiellement d'une perte de temps. Il demande aux auditionnés s'ils sont d'accord avec ce propos.

M. L'Hôte affirme que l'urgence climatique n'est, effectivement, pas contestée. Il constate qu'ils sont justement en train d'œuvrer sur un modèle d'affaires qui est adapté à cette nouvelle réalité. Il affirme que leurs clients, leurs donneurs d'ordre, mais aussi leurs enfants les attendent là-dessus. Toutefois, il estime que la méthode n'est pas la bonne. Le Conseil d'Etat, selon lui, ne pourra pas leur reprocher ceci, faute de les avoir consultés sur le sujet. Selon lui, le défaut de concertation n'a jamais aidé à des décisions applicables performantes. Il estime qu'il y a des sujets où on peut aller plus loin et faire mieux. M. L'Hôte prend l'exemple des pistes cyclables covid et rappelle que les entreprises avaient fait des propositions sur le sujet, afin de prolonger pour avoir un réseau beaucoup plus dense que celui qui a été finalement retenu. Concernant la première question, M. L'Hôte répond que, quand le Conseil d'Etat, dans le PL, utilise le terme « milieux concernés », cela lui permet de mettre qui il veut autour de la table. Il explique qu'ils l'ont d'ailleurs vécu dans la commission de l'urbanisme. Il affirme que l'UAPG apprécierait que la

commission officielle dise de quelle manière elle sera organisée et composée. Ils ont besoin de vrais experts représentatifs qui parlent au nom d'un collectif et non pas d'un intérêt particulier. De plus, par rapport au rôle des commissions officielles, il estime que, bien que certaines commissions aient beau n'avoir qu'un avis consultatif, dans la réalité, c'est différent. Il affirme que certains préavis de commission sont considérés comme des décisions.

M^{me} Ruegsegger estime que le fait qu'il y ait des problèmes avec la société civile ou ces questions de représentativité, c'est malheureusement une dérive que l'on constate aujourd'hui. Elle rappelle qu'au début de la précédente législature, le Conseil d'Etat avait eu la velléité de supprimer un certain nombre de commissions officielles. Or, selon elle, une commission officielle a un rôle central dans le processus de décision démocratique, car elle met les acteurs concernés autour de la table. Il est, selon elle, essentiel de préparer dès le départ une décision la plus consensuelle possible. Or, selon elle, il est évident que les formulations vagues, telles que « la société civile » ou les « milieux concernés » permettent de mettre qui on souhaite autour de la table et de se débarrasser des autres. Elle pense que, quand on souhaite imposer des décisions qui n'ont pas été discutées et préparées avec les acteurs, en amont, on fait face à des oppositions et des recours, a posteriori. Elle souhaite également souligner que les chefs d'entreprises sont des citoyens et que beaucoup d'entre eux sont conscients et sensibles aux questions écologiques. Elle affirme que ce ne sont pas que des personnes qui ne pensent qu'à l'argent et qui ne sont pas préoccupées par la planète.

Le député (Ve) demande ce que les auditionnés pensent de la réduction du transport individuel motorisé de -40%. Il leur demande s'ils pensent que cela pourrait bénéficier aux transports professionnels, aux personnes à mobilité réduite, soit aux personnes qui ont vraiment besoin de la voirie.

M^{me} Ruegsegger estime que diminuer le transport individuel motorisé, c'est une chose. Elle estime toutefois que cela ne bénéficierait pas au transport professionnel, qui subit actuellement de réelles difficultés. Elle affirme qu'il y a des entreprises qui ne veulent plus servir des prestations en ville de Genève, car elles n'y arrivent plus. Elle estime qu'au vu des différents projets, notamment le projet de piétonnisation d'une partie de la rue de Carouge, il y a une méconnaissance totale de la réalité du transport professionnel.

M. L'Hôte est en accord avec la remarque du député. Il est conscient qu'il va falloir faire des arbitrages et qu'il va falloir réduire les transports individuels motorisés au profit des services d'urgence, du transport professionnel et des personnes à mobilité réduite. Il affirme que l'UAPG n'est pas pour le « tout voiture » partout et qu'ils sont conscients qu'il y aura des décisions difficiles à

prendre. Toutefois, il attire l'attention sur le fait que le transport professionnel a une vraie utilité.

La Coordination transports et déplacements (CTD), soit pour elle son vice-président et son membre, respectivement M. Thibault Schneeberger et M. Marco Ziegler, le 19 octobre 2023

M. Schneeberger explique que la Coordination transports et déplacements (CTD) regroupe les associations actives dans le domaine de la mobilité durable (actif-trafiC, ARAG, ATE, CFR-Ge, Pro Vélo, WWF).

Il commence par faire un rappel sur la question climatique. Il affirme qu'il ne faut pas sous-estimer la gravité extrême de la situation climatique actuelle.

Il poursuit en revenant sur la votation de la loi sur la protection du climat du 18 juin 2023. Il affirme que la Suisse est le premier pays du monde à avoir fait un vote populaire sur la question de la neutralité carbone. Il rappelle que cette loi a particulièrement été acceptée à Genève. S'agissant de la loi fédérale, il affirme qu'elle fixe des objectifs qui, au regard de ce qu'il vient d'expliquer, sont insuffisants et trop tardifs, mais qui pointent dans la bonne direction. Il explique que, dans le secteur des transports et de la mobilité, l'objectif de neutralité carbone est de réduire de 100%. Il déclare qu'il existe des secteurs industriels dans lesquels on ne sait pas technologiquement faire avec zéro CO₂. Il explique que c'est pour ces secteurs qu'il faut garder les actions de compensation. Toutefois, selon lui, il est possible de faire sans CO₂ pour les transports. Il explique que, dans le domaine des transports, on ne cherche pas une neutralité carbone au sens d'un zéro net, mais au sens d'un zéro brut.

S'agissant de la LClim genevoise, il affirme que la CTD souhaite qu'elle soit conforme aux dernières connaissances scientifiques de l'Agence internationale de l'énergie. Il explique que ceci implique de prévoir une neutralité carbone en 2040 et non en 2050 et de fixer des objectifs intermédiaires, afin de pouvoir, si besoin, corriger le tir. A ce propos, il présente les amendements à l'art. 3 PLCLim. Il affirme que ceci implique que le domaine de la mobilité doit également corriger ses objectifs. Il présente les amendements à l'art. 6 PLCLim. Il ajoute que, comme il ne sera pas possible d'atteindre ces objectifs en continuant sur la trajectoire actuelle d'augmentation du trafic, le canton doit renoncer à toute extension de capacité du trafic routier. Il précise que ceci n'exclut pas de construire une nouvelle route, mais ceci implique que la surface de route qui a été ajoutée doit être soustraite ailleurs.

M. Schneeberger présente ensuite en quoi, selon lui, la décarbonisation de la mobilité implique une réduction du trafic motorisé.

M. Schneeberger a conscience de l'effort considérable qui est demandé à la population et, pour bien accompagner cette forte transformation, il propose trois axes d'actions : rééquilibrer l'espace, réduire la puissance et développer des alternatives. S'agissant du rééquilibrage de l'espace, il affirme que $\frac{2}{3}$ de l'espace public genevois est réservé au trafic motorisé. Il développe ensuite l'importance d'un territoire des courtes distances et l'importance d'avoir une ville au quart d'heure. Il affirme qu'on ne peut pas demander à la population de renoncer au trafic motorisé, s'il n'existe pas un territoire qui permet d'accéder facilement à des services. Il pense qu'il faut travailler sur un aménagement du territoire qui permet aux personnes d'avoir des commerces et des lieux de service à proximité. Il ajoute qu'il faut également réduire les vitesses, réduire le poids des véhicules et développer les véhicules intermédiaires. Selon lui, le trafic individuel motorisé ne va pas disparaître, mais doit s'alléger et réduire sa place. Il affirme également qu'il faut développer des alternatives, que sont le ferroviaire et les transports publics.

Il termine sa présentation en se questionnant sur la manière de parvenir à ces objectifs sans braquer la population. Selon lui, cette question est cruciale. Il évoque trois pistes à ce sujet. Premièrement, il estime qu'il faut une certaine cohérence des décisions politiques. En effet, il pense qu'il faut éviter les signaux contradictoires, assumer une orientation claire et s'y tenir et ne pas sous-estimer la population. Sur ce dernier point, il pense que la population a compris qu'elle doit faire des efforts et est prête à aller de l'avant. Selon lui, la population attend des actions et des décisions cohérentes des politiques. Deuxièmement, il déclare qu'il faut donner des contreparties à la population. Il pense que l'on peut notamment jouer sur les tarifs des transports publics. Il donne l'exemple d'une ville du canton de Saint-Gall qui a décidé d'offrir des abonnements Mobility gratuits, pendant une année, à quiconque est domicilié dans cette ville et en fait la demande. Troisièmement, il affirme qu'il faut accompagner au changement. Il pense qu'il faut remettre de l'humain au centre de la problématique et aider les personnes à changer. Selon lui, il est important de faire des études et des sondages pour savoir quel type de populations utilisent la voiture, afin de pouvoir aider cette partie de la population à l'acquisition de compétences. Il donne à titre d'exemple le prêt ou la location de vélos électriques, qui peuvent engendrer un renoncement ultérieur à l'achat d'un véhicule.

M. Ziegler complète et souhaite présenter les avantages que le **PL 13255** engendrera pour le travail de la CTD, dans le domaine de la mobilité. Il commence par affirmer que les piétons sont intéressés à la réduction des gaz à effet de serre. Il souligne que les piétons ont relativement bonne conscience,

car ils sont du côté de la solution. Concernant le **PL 13255**, dans l'état existant, il a quatre qualités essentielles qui vont renforcer le travail de la CTD.

Premièrement, il annonce que le PL confirme l'obligation de résultat. Cette obligation de résultat découle du droit international, notamment de l'Accord de Paris qui est contraignant et définit les objectifs qui doivent être tenus. L'obligation de résultat a été reprise dans la loi fédérale, qui a été votée en juin.

Sur ce point, M. Ziegler affirme que le canton de Genève n'a pas de marge de manœuvre et doit reprendre cet objectif, afin de respecter ses obligations. En matière de réduction de gaz à effet de serre, il affirme qu'il y a un point de référence qui est le taux d'émissions en 1990 et un pourcentage de réduction. Il ajoute que les objectifs mesurables ne sont pas seulement inscrits dans le but de faire un contrôle des effets des mesures qui seront adoptées par chaque pays, mais ils sont aussi là pour débattre collectivement, à l'échelle internationale, du respect des engagements pris, avec le but de corriger et de renforcer les mesures en cas d'échec. Il déclare que l'organe de la Conférence des parties doit examiner périodiquement le bilan des réductions. Il annonce que le premier bilan intermédiaire aura lieu en 2023 et qu'ensuite, il y aura un bilan tous les cinq ans. Selon lui, la Suisse ne peut pas se payer la honte de ne pas y arriver. S'il y a un retard dans l'atteinte des objectifs, il affirme qu'il faudra le justifier et présenter des mesures supplémentaires, qui permettront de rattraper le retard. Selon lui, on doit, au moins, tenir les engagements pris, c'est-à-dire une réduction de 50% des émissions d'ici 2030. A son sens, cet objectif pour 2030 est déjà un sacré défi.

Il poursuit en exposant la deuxième qualité du **PL 13255** qui est que les délais sont contraignants, et ce, dans le droit international, dans la loi fédérale et dans le PL cantonal. Selon lui, les délais intermédiaires sont une aide à la décision. Toutefois, les délais arrivant à échéance en 2030 pour le -50% et en 2050 pour le zéro net sont contraignants.

Puis, il passe à la troisième qualité de cette réglementation. Il affirme qu'elle instaure une responsabilité solidaire de parvenir au résultat. Il estime que chacun sait exactement quel est son taux d'émission actuel, connaît l'objectif et doit se donner la responsabilité d'y arriver. Il précise que les chiffres dans le PL sont le seuil plancher minimal et que des réductions supplémentaires sont les bienvenues.

Enfin, il affirme que la dernière qualité de ce PL est qu'il renforce l'ensemble des outils de la politique cantonale sur la mobilité, qui n'était pas, jusqu'alors, soumise à une telle rapidité. Il explique que ceci oblige à revisiter complètement les dispositions du droit cantonal et l'organisation de la politique en matière de mobilité, en instaurant une nouvelle hiérarchie des

normes. Il pense qu'il y a un droit supérieur qui va contraindre les acteurs à agir et que ceci implique que la Confédération pourrait rappeler à l'ordre les cantons qui ne respectent pas leurs obligations. Selon lui, une telle hiérarchie des normes est la bienvenue. Il ajoute que cela va aussi permettre de reformuler tout le dispositif légal, notamment d'interpréter certaines normes différemment, à la lumière de ce nouveau droit supérieur contraignant. A ce sujet, il donne l'exemple de la liberté de choix du mode de transport. Il estime que cette liberté va continuer d'exister, pour autant qu'elle respecte les objectifs de réduction des gaz à effet de serre.

Un député (MCG) partage leurs préoccupations sur la situation climatique. Il aimerait savoir comment ils se déterminent, en sachant que le plus gros flux de trafic automobile n'est pas genevois, mais français ou vaudois. Il leur demande comment ils pensent régler la question du flux étranger. Il affirme qu'à Genève, on a une donnée particulière, en raison des frontières. Il estime qu'il s'agit d'une grande partie de la problématique. Il mentionne également les personnes qui viennent de la rive gauche et qui vont travailler sur la rive droite. Il rappelle qu'ils ont investi 2,2 milliards de francs pour le Léman Express. Or, selon lui, les Français ne sont pas de grands utilisateurs du Léman Express.

M. Schneeberger rejoint le député sur l'importance de cette question. Il estime qu'elle soulève une difficulté de gouvernance. Il pense qu'il n'y a pas de solution miracle et qu'il ne sera pas possible, du jour au lendemain, d'enlever toutes les voitures qui passent par des frontières. Il affirme qu'il va falloir une multitude de solutions, telles que les voies vertes et les P+R. Selon lui, la grande solution, c'est le développement des transports publics, à savoir un transport public lourd. Il ne partage pas l'avis concernant le Léman Express. Il estime qu'il a un succès phénoménal.

M. Ziegler ajoute que le Grand Conseil est tenu, autant que la CTD, de trouver une solution sur le problème. Il annonce que cette question a été évoquée aux récents Etats généraux, durant lesquels il y avait une représentation transfrontalière dans les groupes de travail. Il affirme que les représentants français sont intéressés à trouver une solution. Selon lui, il y a un problème de différentiel de rythme. Il estime que les équipements lourds, qui sont la bonne réponse, ont un rythme de financement, de planification et de réalisation qui excède les échéances temporelles auxquelles nous sommes soumis. Selon lui, à court terme, les P+R font défaut et sont nécessaires. Il pense qu'il faut rapidement les créer et aller chercher les personnes aux P+R avec des navettes bus, qui réduisent massivement le nombre de véhicules motorisés individuels. Il rappelle que la diminution souhaitée de -40% représente la distance parcourue en véhicule individuel motorisé.

Un député (PLR) revient sur le propos de M. Ziegler attestant que le PL était compatible avec le respect d'autres lois. Il affirme que, lors de précédentes auditions au sujet de ce PL, la commission a plutôt entendu un discours contraire. Il explique que les précédents auditionnés étaient d'avis que ce PL était en contradiction avec certaines lois cantonales et fédérales. Il demande s'il a fait l'exercice d'évaluation de la comptabilité de ce PL avec d'autres réglementations.

M. Ziegler répond que, selon lui, il est évident que le PL est compatible avec la réglementation en vigueur. Il affirme que l'objectif de réduction de 50% est un objectif incontournable.

Le député (PLR) précise qu'il ne parle pas uniquement des objectifs. Il parle d'éventuelles incompatibilités avec des lois ou avec la constitution.

M. Ziegler répond que la Chambre administrative vient de rendre une décision qui pose un principe intéressant. Il explique le principe qui prévoit que c'est la loi la plus récente qui doit faire foi, lorsque le système de mise en route d'une nouvelle législation implique certaines contradictions. Il affirme que, s'il y a une contradiction, cela ne permet pas d'affaiblir la loi récente, mais, au contraire, la disposition précédente doit être adaptée et interprétée dans le sens de la législation la plus récente. Selon lui, dans le cas de la loi cantonale sur le climat, ce principe s'applique et cette loi va rénover les dispositions précédentes. Il affirme que celles qui seront en contradiction avec la loi cantonale devront être abolies.

Un député (LC) revient sur le propos de M. Schneeberger concernant la diminution brute de gaz à effet de serre s'agissant de l'objectif 2025. Il affirme que l'Accord de Paris, à son article 4, parle d'une diminution nette. Il ajoute qu'il faut tenir compte d'une capacité de stockage carbone. Il demande des précisions sur ce point.

M. Schneeberger explique que ce qu'on vise, c'est le zéro net, c'est-à-dire prévoir de n'émettre pas plus que ce que l'on peut absorber par année. Il affirme que, comme on sait que certains secteurs, notamment l'industrie lourde, sont très difficiles à décarboner, et qu'on veut quand même maintenir une partie de cette industrie, l'idée est de prévoir que ces secteurs aient la priorité pour continuer à émettre des émissions, qu'on compensera. Toutefois, il déclare que, pour le domaine de la mobilité, on vise un zéro brut, c'est-à-dire que le domaine de la mobilité n'émette plus rien du tout.

S'agissant des transports, le député (LC) demande la position des auditionnés sur l'aéroport. Il se demande comment ils pensent agir sur le tourisme aérien.

M. Schneeberger répond que la CTD contient des associations qui s'occupent du trafic aérien. Il annonce à la commission qu'elle peut se référer à l'audition de Noé21. Il affirme que la CTD partage son opinion.

La Nouvelle organisation des entrepreneurs (NODE), soit pour elle son président-boulangier et son secrétaire patronal, respectivement M. Stéphane Oberson et M. Yves Menoud, le 19 octobre 2023

Les auditionnés expliquent que leur organisation, qui compte près de 1000 PME genevoises majoritairement actives dans le commerce de détail, adhère à la mise en œuvre de mesures favorables au climat, soyons clair tout de suite. Il est bon de rappeler qu'une PME ne peut pas du jour au lendemain, sur un claquement de doigts, changer l'ensemble de son fonctionnement et de ses infrastructures. La nouvelle loi doit tenir compte d'une réalité économique volontaire, mais tributaire de ses capacités de changement.

A la lecture du projet de loi, il en ressort beaucoup d'interrogations et de réserves sur certains points. Les auditionnées ont voulu se présenter face à la commission pour sensibiliser la classe politique sur le fait que le fonctionnement de l'économie, génératrice d'emplois et de revenus fiscaux, doit être pris en compte pour atteindre les critères d'émission de gaz à effet de serre.

Les auditionnés exposent des exemples de leur incompréhension face à la LClim.

Article 1 Buts : sur les 4 alinéas, il déclare qu'il n'y a qu'une petite mention de l'économie, citée conjointement aux mesures sociales à l'alinéa 4. Ces derniers rappellent que, sans la création de richesse par l'économie, il y a peu de prestations sociales.

Article 2 Définitions, alinéa 2, « *Par émission de gaz à effet de serre indirecte, on entend toute émission anthropique générée hors du territoire cantonal par l'approvisionnement énergétique du territoire ainsi que par les biens, les matières premières et les services importés* ». Ils se posent des questions sur la capacité de mesurer ces données et sur la façon dont cette information sera traitée.

Selon eux, il n'y a qu'un seul passage dans la loi qui parle de nouvelles technologies et uniquement de technologies numériques. L'accent sur les solutions qu'apportent les nouvelles technologies devrait être plus soutenu.

Article 3 Objectifs généraux, passer de 14 tonnes de CO₂ par habitant aujourd'hui à 1 tonne de CO₂ semble difficilement réalisable sans penser à la décroissance. Si cela devait être le cas, il faut comprendre que cela

provoquerait la disparition d'un grand nombre de PME, spécialement dans le commerce de détail. En effet, pour ne prendre qu'un exemple, le salaire minimum ne va que vers le haut ; sans chiffre d'affaires supplémentaire, il sera impossible de le respecter.

Un dernier exemple est présenté dans la loi sur les eaux avec l'article 35 alinéa 1, qu'ils citent : « *Le Conseil d'Etat peut suspendre ou même modifier l'utilisation de l'eau, en totalité ou en partie, pour une durée limitée, et sans indemnité* ». Ils signalent que, sans indemnité, c'est la mort d'une entreprise. C'est notamment grâce aux aides que les PME ont pu survivre aux restrictions covid.

En conclusion, la NODE déclare comprendre et ne pas remettre en cause la volonté d'avoir une loi sur le climat, mais toute la question est de savoir comment. Selon eux, un mélange des sujets des critères ESG (Environnemental, Social et Gouvernance) présente un risque de dérapage sur les objectifs de la loi, pouvant dès lors devenir un grand fourre-tout.

Leurs membres sont notamment extrêmement inquiets que le commerce de détail soit un des secteurs les plus pénalisés par des mesures qui mettraient leur pérennité économique en danger, et que les concurrents tels que la France voisine ou l'achat sur internet ne soient sûrement pas soumis aux mêmes critères, ce qui renforce l'inégalité de traitement et une concurrence déloyale.

Ils recommandent à la commission que la loi garde un focus maximal sur son objectif qui est le climat, et que l'on rajoute un garde-fou sur l'aspect économique afin de ne pas tomber dans des dérives qui mèneraient à mettre à mal le socle économique et social de Genève. Ils demandent également à la commission de tenir compte de la réalité, d'être pragmatique et non dogmatique.

Un député (Ve) relève de leur prise de position deux points : le respect de l'égalité de traitement et le besoin d'accompagnement. Il leur demande si cela est exact.

M. Menoud répond que les deux points sont des exemples. S'agissant de l'égalité de traitement, il affirme que, sur le plan cantonal, les entreprises sont soumises à des règles, mais qu'il existe des concurrents qui attaquent le commerce genevois depuis des années, à savoir l'achat transfrontalier et l'achat sur internet. Il affirme que ces deux concurrents ne seront pas soumis aux mêmes règles. Il pense qu'il faut trouver un équilibre sur ce sujet. Il donne l'exemple d'un boulanger genevois qui devrait réduire la consommation de ses fours. Il affirme que celui-ci serait contraint de vendre du pain réchauffé, ce qui implique d'acheter du pain congelé qui provient majoritairement de Pologne.

Le député (Ve) demande si c'est pour cette raison que les auditionnés demandent un accompagnement.

M. Menoud précise que, quand il a parlé d'accompagnement, il parlait des mesures de l'évolution des technologies. Selon lui, les objectifs dans le PL sont ambitieux et modernes. Il affirme qu'on ne sait pas ce que les nouvelles technologies vont pouvoir apporter à la problématique climatique, dans le futur. Il déclare que le PL ne mentionne que les technologies sous la forme numérique, alors que d'autres types de technologies pourraient être mises en place. Il ne souhaite pas que la loi soit restrictive sur ce sujet.

Un député (S) revient sur le propos de la NODE concernant un risque de dérapage découlant de la mise ensemble du social, de l'environnement et de la gouvernance. Il leur demande quel serait ce risque.

M. Oberson pense que, s'il y a des restrictions écologiques trop restrictives, l'économie va en pâtir. Il affirme que le social, qui bénéficie de l'économie pour pouvoir s'épanouir, en pâtira également. Il donne l'exemple de la loi sur la gestion des déchets, qui a amené beaucoup de dérives. Selon lui, Genève veut toujours être le premier de classe. Il rappelle qu'à Genève, les personnes sont en 5 minutes en France. Il annonce qu'il vit cette réalité au quotidien. Selon lui, les personnes ne réfléchissent pas avec leur cerveau, mais avec leur porte-monnaie. Il donne l'exemple de la période de la fermeture des frontières françaises suite aux attentats de Charlie Hebdo. Il affirme qu'à cette période, sa boulangerie a fait 50% de chiffre d'affaires en plus. Il déclare qu'aujourd'hui aucune entreprise n'a envie de gaspiller l'eau ou l'énergie, mais qu'il ne faut pas que les lois soient trop restrictives et qu'elles favorisent un panel de l'économie et pas l'autre.

M. Menoud complète en affirmant que la loi, dans son état actuel, ouvre la porte à un certain nombre de choses qui ne correspondent pas aux objectifs finaux. Il rappelle que l'objectif final est la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il affirme qu'il s'agit d'une loi sur le climat et non d'une loi sur la promotion sociale.

M. Oberson ajoute que cela ne sert à rien de dire qu'un citoyen n'a le droit qu'à une tonne par année, alors qu'un téléphone en consomme trois fois plus à sa production. Il ajoute qu'il souhaite faire installer une climatisation dans son entreprise pour pouvoir travailler le chocolat. Il explique avoir demandé une autorisation pour sa climatisation il y a six mois, mais qu'il n'a toujours pas de réponse à ce sujet. Pourtant, il s'étonne de constater que n'importe qui peut acheter une climatisation, sans restriction, pour son domicile privé.

Un député (PLR) rappelle que le peuple suisse vient de voter une loi climat sur le plan fédéral, qui prévoit des objectifs clairs et un cadre précis. Il demande

aux auditionnés si cette loi se doit d'exister et, si elle se doit d'exister, ce qu'il faudrait rajouter à cette loi climat.

M. Menoud répond qu'ils ne maîtrisent pas vraiment la loi fédérale, car ils sont une organisation cantonale. Il affirme que, s'il fallait rajouter quelque chose à cette loi, c'est de prévoir un garde-fou économique qui fasse en sorte de ne pas mettre en péril les PME genevoises.

M. Oberson ajoute qu'aujourd'hui, si la Suisse a une aussi belle prospérité, c'est premièrement grâce à l'économie. Il regrette qu'aujourd'hui on mette le social sur la première marche du podium, car on a carrément poussé l'économie hors du podium. Selon lui, on aura toujours besoin de l'économie qui est le vecteur des ressources financières et se passer de l'économie impliquerait d'aller droit dans le mur.

Un député (UDC) demande aux auditionnés s'ils pensent que les ambitions de ce PL sont réalisables par les entreprises genevoises.

M. Oberson pense que cela va être compliqué. Il rappelle que les entreprises sortent de la crise covid, sont en plein dans la crise énergétique, sont victimes des tensions géopolitiques actuelles, qui créent une inflation en Suisse. Il pense que, si en plus de tous ces éléments, des charges sont rajoutées aux entreprises, cela va être difficilement faisable.

M. Menoud ajoute qu'ils ne sont pas suffisamment experts pour déterminer si un niveau zéro de carbone est atteignable ou non. Selon lui, peu importe l'objectif, les contraintes qui vont être demandées aux PME sont fondamentales.

Le député (UDC) demande aux auditionnés si cette loi, telle qu'elle est présentée aujourd'hui, est clairement « péjorative » pour l'économie genevoise.

M. Menoud n'utiliserait pas le terme « péjorative ». Selon lui, il est clair qu'il faut faire quelque chose. Toutefois, il explique que les entreprises ont déjà commencé à faire une transition écologique. Il pense qu'il faut y aller petit à petit et ne pas mettre tout le monde dans le même panier.

Un député (Ve) ne trouve pas que l'Etat, avec ce projet de loi, veuille faire du tort à l'économie. Selon lui, l'économie produit des richesses, car l'Etat lui permet de produire des richesses. Il s'agit d'un cercle vertueux à son sens. Il pose ensuite une question concernant la crainte des auditionnés que le PL nuise à l'économie. Il demande si, ce qui compte pour eux, c'est de ne pas créer une inégalité de traitement qui ferait que les consommateurs aillent acheter de l'autre côté de la frontière et de prévoir un accompagnement, à savoir une aide de l'Etat qui permettrait une facilitation administrative pour atteindre leurs objectifs. Il demande si c'est à travers ce prisme que les auditionnés souhaiteraient que le PL soit revu.

M. Oberson répond que la situation est plus compliquée que ce que le député semble dire. Selon lui, l'Etat est chronophage et chronovore. Il ne pense pas que l'Etat soit un facilitateur d'entreprises.

M. Menoud ajoute qu'à la lecture du projet de loi, il a l'impression que le moteur économique que représentent les PME peut pâtir d'une application un peu stricte voire extrême de ce PL.

Un député (MCG) pense que, si le PL est accepté, les entreprises mondialisées seront favorisées, car elles n'auront aucune peine à répondre aux exigences du PL. Il estime qu'il y aura donc une forme de mondialisation, soit le contraire que ce qui est préconisé par les auteurs du PL. Il demande si les auditionnés ont la même impression.

M. Menoud ne peut clairement pas affirmer que la loi va dans ce sens-là. Il affirme néanmoins que ce qui est sûr, c'est que, quand les PME genevoises doivent réinvestir pour leurs outils de travail, elles n'obtiennent pas facilement des financements. Selon lui, plus la compagnie est grande, plus elle a la capacité de s'adapter à une nouvelle réglementation. Il ajoute que la concurrence entre les grands groupes et les petits groupes n'a jamais été simple. Il pense que, comme il s'agit d'une loi cantonale, elle doit tenir compte de cette spécificité et de ces petites PME cantonales.

M. Oberson pense que si le modèle d'affaires d'une grande entreprise ne correspond plus à son *business model*, elle va partir de Genève. Il rappelle qu'à Genève, il y a déjà de grandes entreprises qui partent.

Un député (Ve) pense qu'il faut essayer d'imaginer un canton qui peut respecter ses objectifs internationaux, dans l'avantage des entreprises des cantons. Selon lui, si on part d'emblée du principe qu'un projet de loi va nuire à l'économie, cela ne mène à rien. Il pense qu'il faut y croire.

M. Oberson rappelle que l'Union européenne a émis des réglementations drastiques au niveau d'émission de CO₂ sur les voitures. Il déclare que les contraintes étaient tellement élevées et impossibles à atteindre que tous les constructeurs ont triché. Il se demande si c'est réellement cela que l'on veut.

Discussions et votes, le 7 décembre 2023

Le président rappelle que tous les commissaires ont reçu l'ensemble des documents concernant toutes des auditions ainsi que les nombreuses propositions d'amendements. Il souhaite faire un état de la situation.

Une députée (PLR) déclare que le groupe PLR a étudié les différents amendements. Elle dit que plus les députés PLR ont travaillé sur ce projet de loi et sur ses amendements, plus ils ont eu la conviction que ce projet de loi

n'était pas la bonne base de travail pour avancer. Elle considère que le plan climat qui est déjà en place est ambitieux. Elle ajoute que le groupe PLR n'a pas envie, à travers cette loi, de mettre le plan climat au niveau législatif, car il s'agit d'un plan réglementaire qui est fait par le Conseil d'Etat. Elle déclare qu'il semble au groupe PLR, notamment au vu de la situation climatique actuelle, qu'il ne faut plus fixer des objectifs, mais qu'il faut désormais fixer des mesures. Elle affirme que les députés PLR ne souhaitent pas continuer à élaborer des objectifs, car on ne sait pas comment ces derniers seront mis en œuvre. Elle ajoute qu'ils préféreraient que le Conseil d'Etat travaille sur des propositions de mesures. Sur ce point, elle mentionne l'exemple d'un amendement de Noé21 qui proposait de favoriser le train pour remplacer les vols courts. Le groupe PLR veut aller maintenant dans le concret et dans la mise en œuvre de ces objectifs. Dès lors, le groupe PLR propose non pas de renvoyer le travail sur cette loi au Conseil d'Etat, mais de leur dire que cette loi n'est pas nécessaire, que le plan climat est suffisant, et qu'il faut désormais travailler de manière sectorielle, sur des mesures. Elle propose donc de refuser l'entrée en matière sur cette loi.

Un député (UDC) dit qu'à la relecture de ces plus de 100 amendements, le groupe UDC a la conviction que cette loi ne plait, en fait, à personne, tant à gauche qu'à droite, et ce, dans tous les milieux concernés et auditionnés. Il rejoint les propos déclarés et déclare que le groupe UDC attend plus d'actions concrètes du Conseil d'Etat, plutôt qu'une loi faite à la va-vite, en fin de législature. Il termine en déclarant que le groupe UDC se ralliera à l'avis du groupe PLR.

Une députée (S) n'est pas d'accord avec ses deux préopinants. Elle explique que le groupe socialiste pense également qu'il est important d'entrer dans des mesures concrètes. Toutefois, elle estime que cette loi va plus loin que juste des mesures au niveau de l'Etat. Elle affirme que la loi pose des bases pour d'autres secteurs, en élargissant le travail. Le groupe socialiste estime qu'il est important de laisser le temps au Conseil d'Etat de revoir cette loi et de regarder ce qu'on peut faire, en remettant les personnes concernées autour de la table et en reprenant les discussions qui ont, par ailleurs, déjà eu lieu. Elle rejoint ses préopinants sur le fait que l'on constate des mécontentements de part et d'autre, car, pour certains, on ne va pas assez loin et, pour d'autres, on va trop loin. Elle pense que la mise en œuvre de mesures nous ferait aller encore moins loin que ce qui est proposé dans la loi. Dès lors, le groupe socialiste souhaite entrer en matière sur la proposition du Conseil d'Etat et leur laisser du temps, pour reprendre le travail sur ce sujet.

Un député (LC) déclare que le groupe Le Centre est persuadé qu'afin d'être efficace sur le sujet, il faut travailler sur des mesures concrètes et non pas sur

une grande loi déclamatoire avec de grands objectifs, qui vont être complexes à mettre en œuvre. Il affirme que les députés de son groupe observent, à la lecture des amendements, que la loi est une loi fourre-tout. Il revient sur les propositions de la CGAS, qui visaient à introduire une notion de protection des travailleurs qui doit se trouver dans d'autres législations et non dans cette loi climat. Il termine en déclarant que le groupe Le Centre se ralliera à la proposition de ses préopinants du groupe PLR et du groupe UDC.

Un député (MCG) déclare que le groupe MCG refusera l'entrée en matière.

Un député (Ve) déclare que le groupe Les Verts souhaite donner un « oui » pragmatique pour permettre au département de travailler sur le sujet. Il ajoute que ceci donne l'occasion de prendre du recul sur le travail déjà effectué et de faire le constat du retard dramatique actuel. Il précise que ce n'est pas pour rien que la loi est, selon les propos précédents, un « fourre-tout ». Il explique que ceci est dû au fait que tous les secteurs d'activités de la société sont concernés. Il affirme qu'il est le moment de faire ce constat du retard dramatique, qui s'explique d'ailleurs par le temps nécessaire à la démocratie, qui n'est pas prévue pour répondre à une telle urgence. Il termine en déclarant que le groupe Les Verts accepte l'entrée en matière de ce PL de manière pragmatique, tout en constatant un retard grave, en la matière.

Le président et son groupe LJS sont d'avis qu'il s'agit d'une loi qui est trop généraliste et peu compréhensible. Il affirme qu'il aurait aimé un principe de traitement par politique publique, avec des mesures simples et réalisables dans le temps donné. Il pense que ceci serait peut-être plus efficace que cette loi, telle qu'elle est proposée actuellement. Il revient sur la proposition de laisser le temps au Conseil d'Etat et de faire un nouveau tour de table avec les auditionnés. Sur ce point, il affirme qu'il n'est pas sûr que ceci apporterait une solution plus concrète. Il affirme que le principe de fond est soutenu, mais que l'actuel **PL 13225** ne correspond pas à la réalité du terrain et qu'il ne va pas réellement faire avancer les objectifs du plan climat cantonal. Pour donner suite à ces travaux, le président propose de voter sur l'entrée en matière de cette loi.

Vote sur la proposition de vote sur l'entrée en matière du PL 13225

Oui : 10 (4 PLR, 2 UDC, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS)

Non : 5 (3 S, 2 Ve)

Abstentions : –

La proposition du vote sur l'entrée en matière du PL 13225 est acceptée.

Le président met ensuite au vote l'entrée en matière sur le PL 13225.

Vote sur l'entrée en matière du PL 13225

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)
Non : 10 (4 PLR, 2 UDC, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS)
Abstentions : –

L'entrée en matière du PL 13225 est refusée.

Maintenant que l'entrée en matière du PL 13225 a été décidée par la majorité de la commission, le président propose de réouvrir la discussion sur le **PL 13000**. Suite à une discussion concernant la volonté de la commission d'auditionner de nouveaux acteurs concernant ce projet de loi, le président met au vote des demandes d'auditions supplémentaires.

Vote sur les demandes d'auditions de qui de droit s'agissant du PL 13000

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)
Non : 8 (1 MCG, 1 LC, 4 PLR, 2 UDC)
Abstentions : 2 (1 MCG, 1 LJS)

Les auditions s'agissant du PL 13000 sont refusées.

Une députée (PLR) propose de lier le **PL 13000** avec le **PL 13225**.

Le président met au vote la proposition de lier les **PL 13225** et **PL 13000**.

Vote sur la liaison du PL 13225 et du PL 13000

Oui : 10 (1 LJS, 2 MCG, 2 UDC, 4 PLR, 1 LC)
Non : 5 (3 S, 2 Ve)
Abstentions : –

La liaison du PL 13225 et du PL 13000 est acceptée.

Le président met au vote l'entrée en matière sur le PL 13000 :

Vote sur l'entrée en matière du PL 13000

Oui : 5 (3 S, 2 Ve)
Non : 10 (4 PLR, 2 UDC, 1 LC, 2 MCG, 1 LJS)
Abstentions : –

L'entrée en matière du PL 13000 est refusée.

Mesdames et Messieurs les députés,

La majorité de la commission de l'environnement et de l'agriculture vous invite à refuser l'entrée en matière de ces projets de lois.



Reçu le
20 JUN 2023

Référence

Genève, le 15 juin 2023

Vos coordonnées de contact en cas de pénurie d'électricité (plan OSTRAL) dans le cadre de la préparation à un éventuel contingentement.

Madame, Monsieur,

La situation tendue sur les marchés de l'énergie a provoqué un risque de pénurie d'électricité et de gaz dans notre pays l'hiver dernier, et ce risque pourrait se répéter.

En cas de contingentement ordonné par le Conseil fédéral, et du fait de votre statut de « gros consommateurs », vous serez directement concernés par cette mesure. En effet, votre installation, dont les coordonnées figurent en référence, est raccordée au réseau de distribution de SIG et sera appelée à réduire sa consommation d'électricité.

Services Industriels
de Genève
Ch. du Château-Bloch 2
Le Lignon

Correspondance
SIG Services Clients
Case postale 2777
1211 Genève 2

Par anticipation, nous vous sollicitons afin d'obtenir les coordonnées complètes d'un interlocuteur principal ainsi que celles de son suppléant au sein de votre entreprise pour pouvoir vous communiquer, en temps opportun, toutes les informations nécessaires liées à une éventuelle pénurie d'électricité.

SIG n'utilisera les données transmises par vos soins que dans le cadre de la gestion d'une situation de pénurie communiquée par la Confédération.

Ces informations peuvent nous être transmises soit en complétant le formulaire au moyen du **QR code** ci-dessous

sig-ge.ch



ou via notre site Internet : www.sig-ge.ch/formulaire-electricite

Le Conseil fédéral et les nombreux acteurs concernés, comme les gestionnaires de réseaux, travaillent depuis plusieurs mois pour préparer cette situation

d'éventuelle pénurie et surtout en limiter les impacts.

La Confédération prévoit, dans son plan OSTRAL, 4 niveaux de mesures concernant l'électricité qui peuvent être déclenchées de manière séparée ou cumulée :

1. Appel à réduire volontairement la consommation.
2. Limitation ou interdiction des appareils et installations non essentiels.
3. Obligation pour les « gros consommateurs » consommant plus de 100'000 kWh/an de diminuer leur consommation d'électricité (mesure de contingentement).
4. Coupures d'électricité planifiées sur une zone définie pour quelques heures pour l'ensemble des consommateurs (mesure de délestage).

En ce qui concerne le **contingentement**, pour lequel vous serez averti environ 10 jours à l'avance, la quantité d'électricité à économiser est fixée par la Confédération sur une durée d'un mois. Vous aurez par conséquent ce laps de temps pour réaliser vos économies d'électricité de la façon la plus appropriée au bon fonctionnement de votre entreprise.

Toutefois, un contingentement immédiat pourrait être également ordonné. Vous serez alors averti 2 à 3 jours à l'avance pour un contingentement d'une durée de 24 heures, et dans ce cas, vous devrez vous-même calculer votre contingentement.

Nous nous permettons de vous recommander fortement de créer ou de mettre à jour un plan de continuité d'activités (PCA) afin d'anticiper l'impact éventuel de ces mesures sur vos activités.

En vous remerciant vivement de l'attention portée à notre courrier, nous vous prions d'agréer Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Vincent Collignon
Directeur exécutif Relations Clients



Stéphane Bourquin
Directeur Gestion et Service Clients

Vous trouverez toutes les informations relatives à la pénurie sur notre site : www.siq-ge.ch/penurie-electricite.

Date de dépôt : 8 janvier 2024

RAPPORT DE LA PREMIÈRE MINORITÉ

Rapport de Léna Strasser

PL 13000

Ce projet de loi, traité en commission durant 2 séances, a été gelé après la première séance dans l'attente du projet de loi sur le climat.

Résultat ? Ce dernier une fois déposé a été balayé rapidement par la majorité de la commission.

Dans la foulée, le projet de loi 13000 a eu le même traitement : éjecté de commission par une majorité qui bâcle le travail. Pas une seule audition, mise à part celle du premier signataire. Pas une seule !

Dans la rue, ils et elles étaient des milliers à crier à l'urgence climatique, à attendre de notre part des mesures fortes et rapides, un changement visible et ambitieux. Ils et elles sont toujours là, moins visibles peut-être ou différemment. Pour rappel, plus de 74% (!) de la population genevoise a voté le 18 juin 2023 en faveur de la loi fédérale du 30 septembre 2022 sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI).

Le projet de loi 13000 propose d'ancrer les objectifs de réduction des gaz à effet de serre dans la constitution. Son auteur mentionnait le but visé : « En démocratie, il faut un mandat et un engagement collectif et cela passe par le fait de donner la possibilité aux citoyens de se prononcer à ce sujet. La volonté n'est pas d'aller plus loin que le Conseil d'Etat, mais le but est que ce soit inscrit dans la constitution », l'objectif étant aussi de « prendre le risque de la démocratie ».

Une cause d'une telle envergure aurait mérité un traitement adéquat et un vote populaire.

La minorité vous demande donc d'accepter ce projet de loi.

PL 13225

Le 18 juin 2023, le peuple suisse a voté sur la loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de

la sécurité énergétique (contreprojet indirect à l'initiative pour les glaciers). Le peuple suisse a accepté cette loi à 59,1%, les citoyens et citoyennes de Genève à plus de 74% !

En Suisse, 2023 a été la deuxième année la plus chaude depuis le début des mesures.

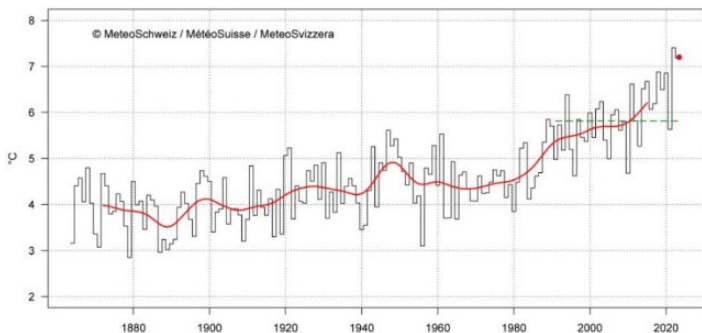
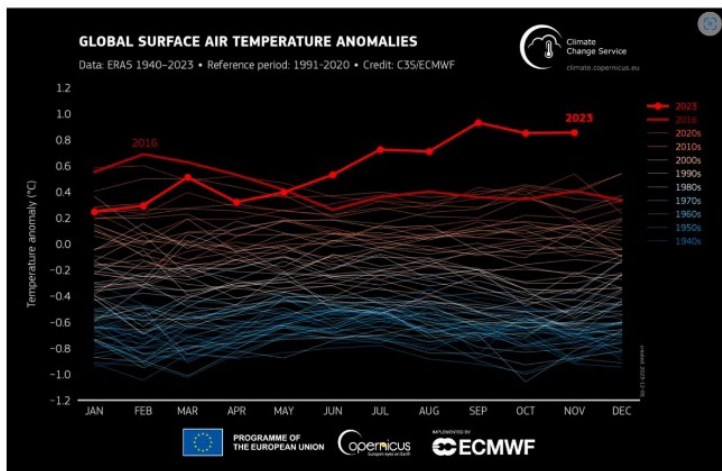


Figure 2. Température moyenne annuelle (janvier à décembre) en Suisse depuis le début des mesures en 1864. L'année 2023 (point rouge) devrait atteindre 7,2 °C, soit 1,4 °C de plus que la norme 1991-2020 (ligne verte traitillée). La ligne rouge indique la moyenne glissante sur 20 ans. (MétéoSuisse)

Au niveau mondial, elle pourrait être la plus chaude depuis 1864, selon l'agence européenne Copernicus.



November 2023 was the warmest November on record with an average surface temperature of 14.22°C, 0.85°C above the 1991-2020 average for November and 0.32°C warmer than the previous warmest October, in 2020.

Pourtant, en décembre 2023, une majorité de droite, de LJS à l'UDC, a enterré en commission le projet de loi-cadre sur le climat. Pour la minorité, il s'agit là d'un très mauvais signal politique.

Le projet de loi traité à la commission de l'environnement et de l'agriculture permettait de débattre de la ligne stratégique souhaitée par notre parlement en termes de lutte contre les changements climatiques. Il proposait une vision transversale pour soutenir la réalisation du plan climat cantonal¹. Ce dernier est constitué de 7 axes (énergie et bâtiments, mobilité, biens de consommation, aménagement du territoire, santé, espaces naturels et biodiversité, accompagnement au changement) qui sont déclinés en 41 mesures pour atteindre les objectifs climatiques du canton. Et alors que notre parlement demande à tout bout de champ à l'administration d'arrêter le travail en silo et d'ouvrir des espaces transversaux, lorsque c'est le cas, comme ici, la majorité crie au « fourre-tout » !

Pourtant ce projet de loi, loin d'être un fourre-tout, permet d'empoigner la problématique en posant une base légale cadre et en faisant évoluer d'autres lois connexes. Il donne une légitimité aux actions concrètes pour atténuer les changements climatiques, et qui dit légitimité dit priorité lors de pesée des intérêts.

Pour la minorité, les raisons invoquées par la majorité pour refuser l'entrée en matière ne tiennent pas la route. Oui, un plan climat existe et est mis en œuvre petit à petit, mais ce plan climat cantonal est une déclaration d'intention du Conseil d'Etat et nécessite un soutien politique fort et des modifications légales. La majorité le sait, le plan climat cantonal n'a pas de portée légale.

Le projet de loi sur le climat permet ces modifications, ouvre le débat sur le fond et nous donnait la possibilité à nous, commissaires de la commission de l'environnement et de l'agriculture, de nous saisir de ces questions, de les travailler en profondeur, voire de nous accorder sur un texte cohérent pour concrétiser les objectifs climatiques du canton.

Les auditions effectuées avant l'entrée en matière ont permis à notre commission de percevoir d'un côté les attentes fortes d'une part des personnes auditionnées, souhaitant des actions ambitieuses face à l'urgence climatique et un renforcement du texte proposé pour faire de notre canton un pionnier autour de la problématique du réchauffement climatique en prenant en compte plus fortement notamment la question sociale.

De l'autre, nous avons entendu certains milieux économiques, craignant un changement trop brusque, un cadre trop contraignant.

¹ <https://www.ge.ch/dossier/durabilite-climat/climat/plan-climat-cantonal-2030>

Nous aurions pu travailler autour de ces constats. Nous aurions pu, mais c'était sans compter sur une majorité frileuse, préférant le passage en force à la discussion.

En effet, la majorité n'a pas voulu entrer dans le fond du débat, elle n'a pas voulu effectuer ce travail en profondeur. Dans les discussions en commission autour de l'entrée en matière, il s'est avéré que les préoccupations de la majorité se sont cristallisées autour des coûts et de l'ambition. Combien ? Quel coût ? Trop ambitieux ! Impossible dans le temps imparti !

Pourtant, au vu de l'urgence, il faudra bien des moyens et de l'ambition. Ce qui préoccupe la minorité ce n'est pas le coût financier, mais bien le coût en termes de qualité de vie dans notre canton pour toutes et tous. Ce qui préoccupe la minorité, ce sont les actions concrètes à mettre en œuvre et les impacts importants de notre inaction. Et sans une discussion de fond, il sera difficile voire impossible d'y arriver.

La majorité en refusant l'entrée en matière n'a pas souhaité débattre. Elle laissera donc à la commission des travaux et à celle des finances l'opportunité de discuter des mesures de lutte contre les changements climatiques. Car, sauf à de rares exceptions, les projets de lois d'investissement ne seront pas traités par les députés et députées siégeant dans la commission de l'environnement et de l'agriculture.

La minorité est inquiète, car notre inaction a un coût environnemental et un coût social. Notre inaction nous fait perdre le temps précieux qu'il nous reste, non pas pour inverser la tendance, selon les experts il est déjà trop tard, mais pour minimiser les effets. Et des moyens seront nécessaires, moyens que, nous l'avons vu dernièrement avec le budget autour de la rénovation énergétique des bâtiments, la majorité du parlement n'est pas prête à mettre.

Dans l'optique de reprendre les débats et de retravailler le projet de loi, la minorité souhaite que celui-ci soit renvoyé en commission.



PL CLIMAT

Présentation à la Commission de
l'environnement et de l'agriculture
25.05.2023



www.geneve.ch

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

Département du territoire
Secrétariat général & Service cantonal du développement durable

26/05/2023 - Page 1



CONTENU

1. Contexte
2. Stratégie climatique GE
3. Projet de loi sur le climat (PL 13225)

1. Contexte

26/05/2023 - Page 3

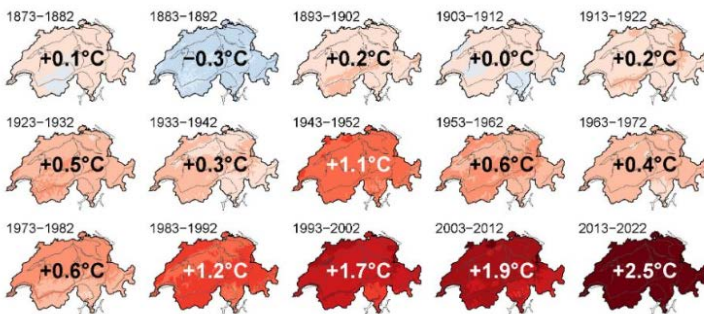
Evolution du climat en Suisse déjà observée

Temperatur in der Schweiz
Température en Suisse
Temperatura in Svizzera
Temperature in Switzerland

Abweichung / déviation / deviazione / deviation 1871 - 1900 [°C]



© MeteoSchweiz / © MétéoSuisse / © MeteoSvizzera / © MeteoSwiss

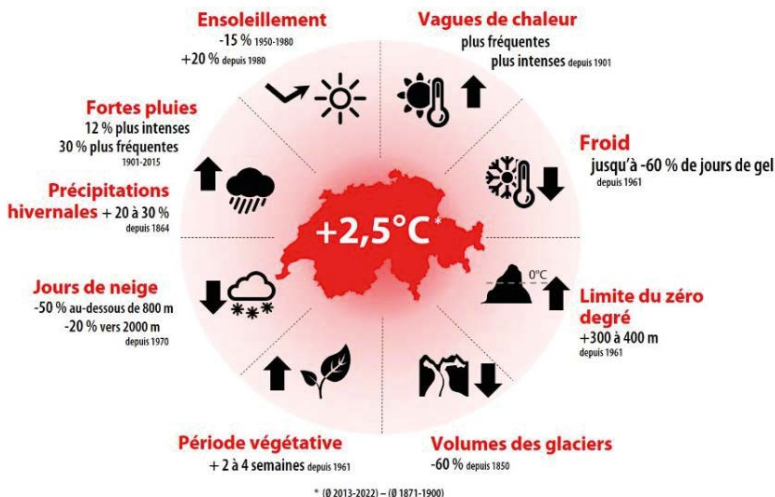


Source: OFEV / MétéoSuisse, 2023

Augmentation de +2,5°C en Suisse, soit le double de la moyenne mondiale

26/05/2023 - Page 4

Evolution du climat en Suisse déjà observée



Source: OFEV / MétéoSuisse, 2023

26/05/2023 - Page 5

En Europe et en Suisse, été 2021...



Source: Tribune de Genève 01.03.22

Evènements climatiques extrêmes, à Keuzberg (All.), (20.07.2021)

Inondation, lac des Quatre-Cantons, à Alpnachstad (OW), (13.07.2021)



Source: OFEV, juillet 2021

26/05/2023 - Page 6

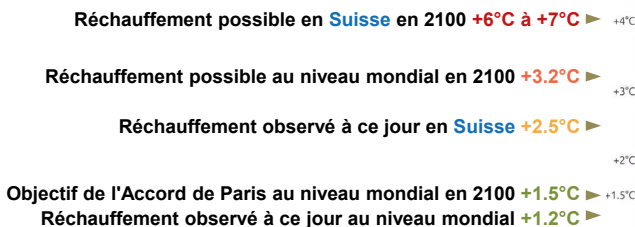
En Suisse, été 2022...



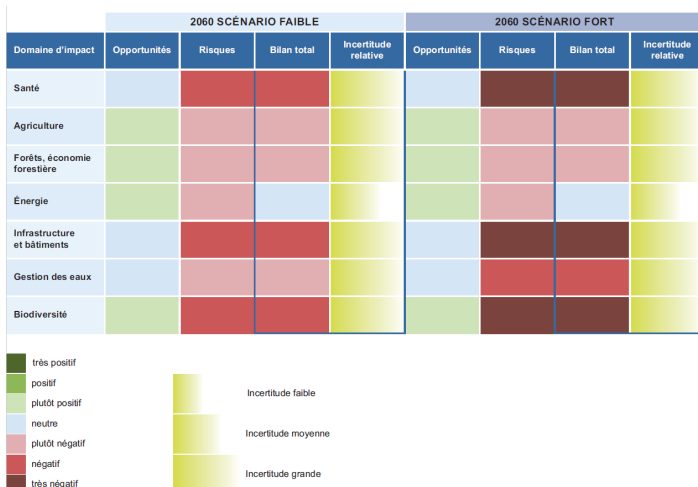
Source: *Le Temps* - Le 10 août 2022 à Charmey, un hélicoptère Super Puma de l'armée ravitaille en eau l'alpage de Tissiniva

26/05/2023 - Page 7

Augmentation des températures observées et projetées depuis l'ère préindustrielle



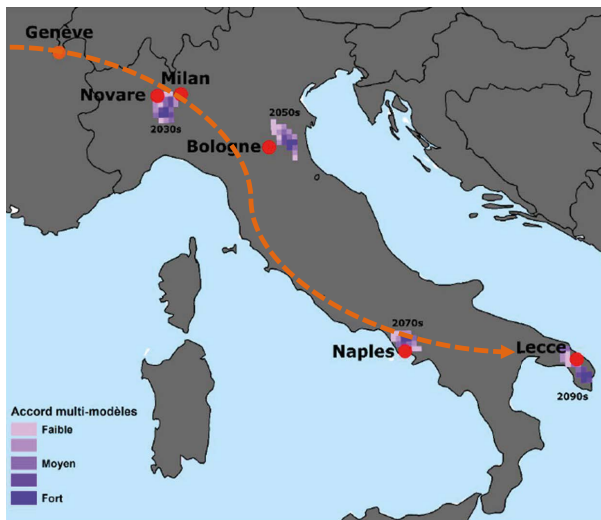
Changements climatiques à Genève



Etude de risques et opportunités Genève et Grand Genève, 2015

Changements climatiques à Genève

Augmentation de la température moyenne globale de +6 à 7°C d'ici la fin du siècle

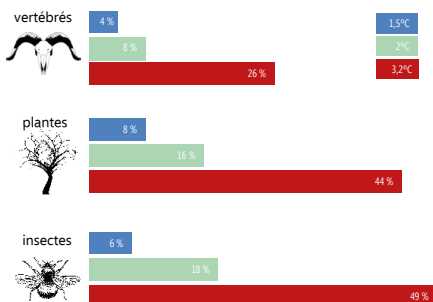


Source: Les jumeaux climatiques, UNIGE - Juin 2019

Impacts mondiaux

DIFFÉRENCES D'IMPACTS: EXTINCTION DES ESPÈCES

POURCENTAGE D'ESPÈCES MENACÉES D'EXTINCTION
D'ICI 2100

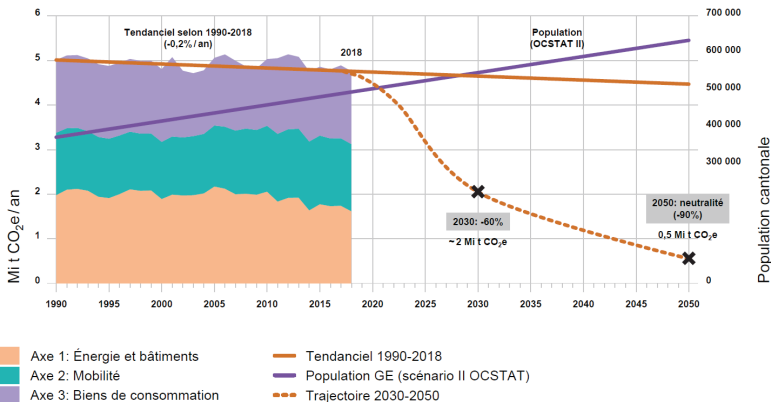


1,5° vs 2°
ou plus
de réchauffement

Présentation de J. Steinberger (2022) et Warren et al, 2018, Science

26/05/2023 - Page 11

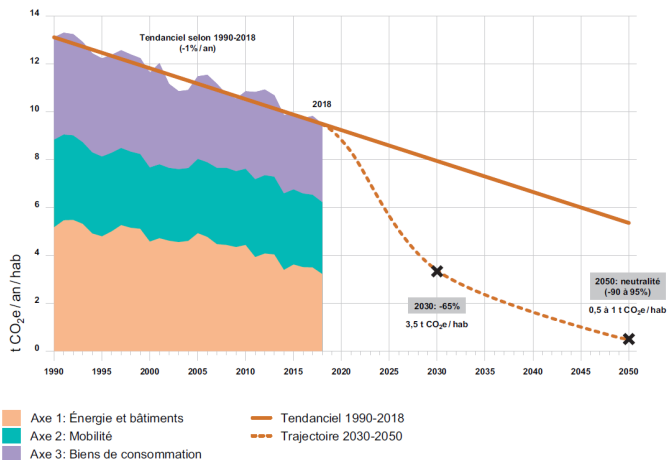
Evolution émissions GES - Genève



- **3 principaux postes d'émission: Bâtiments, Mobilité et Consommation-Production**
- **Diminution des émissions globales: env. -5% depuis 1990**

26/05/2023 - Page 12

Evolution émissions par habitant-e



- Diminution importante des émissions par habitant-e: env. -28% en 30 ans

Comparatif Plans climat & PL cantonaux

NE	Plan climat	Objectifs		Loi climat
	Oui 2023	2030	Neutralité 2040	-
		-60%		

JU	Plan climat	Objectifs		Loi climat
	Oui 2022	2030	Neutralité 2050	-
		-		

VD	Plan climat	Objectifs		Loi climat
	Oui 2020	2030	Neutralité 2050	-
		-50 à 60%		

FR	Plan climat	Objectifs		Loi climat
	Oui 2021	2030	Neutralité 2050	PL renvoyé par le GC au CE
		-50%		

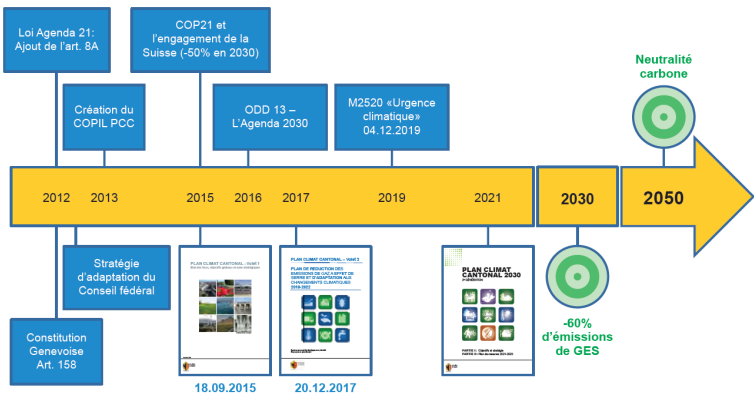
GE	Plan climat	Objectifs		Loi climat
	Oui 2015 & 2021	2030	Neutralité 2050	PL déposé au GC
		-60%		

VS	Plan climat	Objectifs		Loi climat
	Oui 2022	2030	Neutralité 2040	Votée par le GC
		-60%		

2. Stratégie climatique GE

26/05/2023 - Page 15

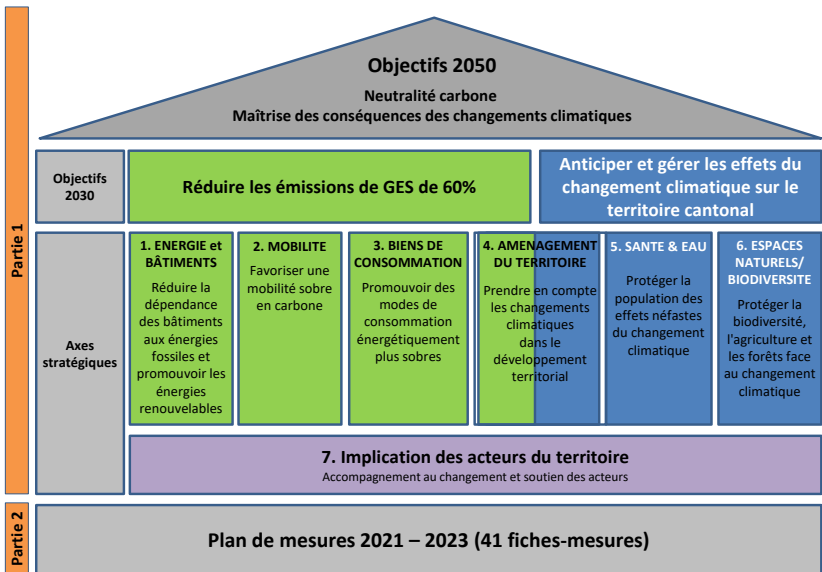
Stratégie climatique - Historique



- PCC 1^{ère} génération (2015): objectif de **-40%** à 2030
- M2520 "Urgence climatique" votée par le GC le **18.10.2019** (par 60 oui, 1 non et 4 abstentions)
- PCC 2^{ème} génération (2021): objectif de **-60%** à 2030 et **zéro-net** en 2050

26/05/2023 - Page 16

PCC 2030 – Objectifs et stratégie



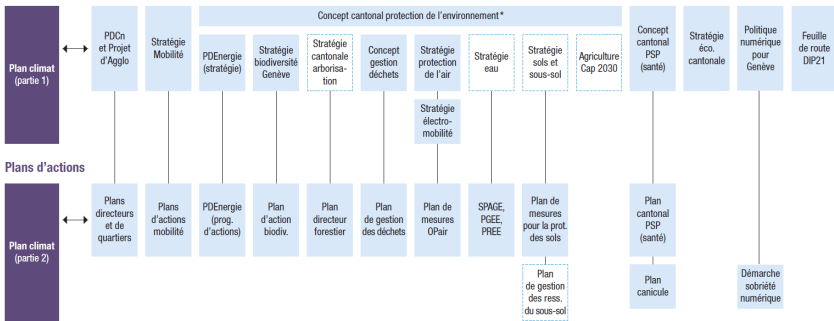
PCC 2030 – liens avec les PP



Concept cantonal du développement durable

ODD 13 : Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions

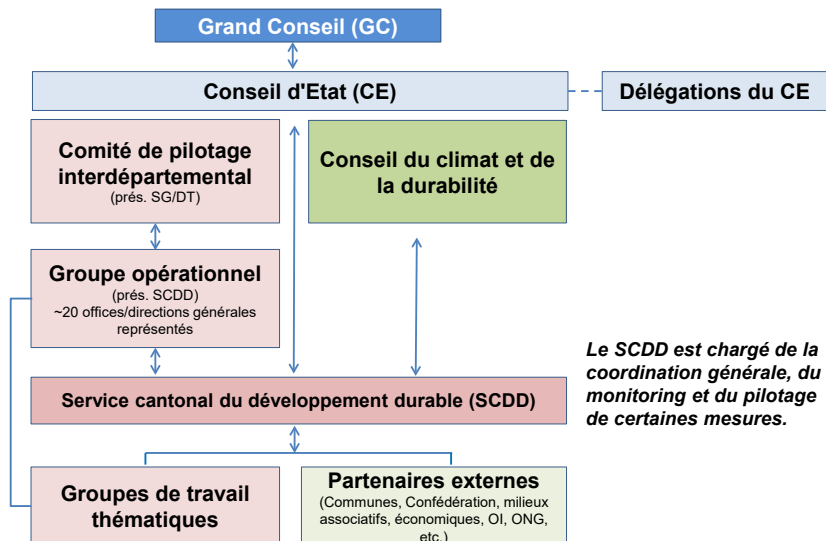
Démarches stratégiques



Démarches prospectives:
PACTE, GENEVE 2050

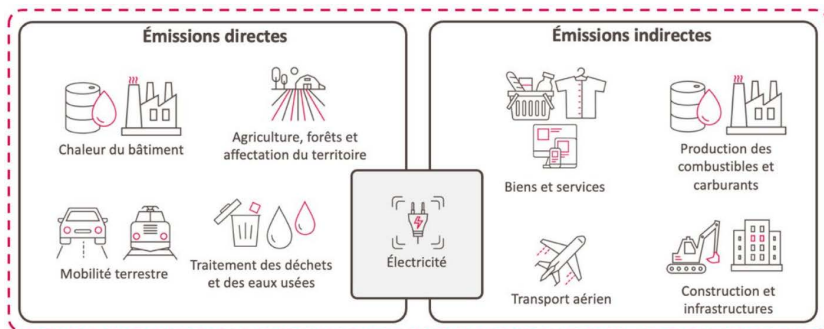
- Le PCC est un document d'orientation qui fait référence aux stratégies, concepts et plans d'actions existants ou en cours de révision.
- La mise en œuvre et le financement des mesures à la charge des offices pilotes des mesures.

Gouvernance – PCC et PL Climat



26/05/2023 - Page 19

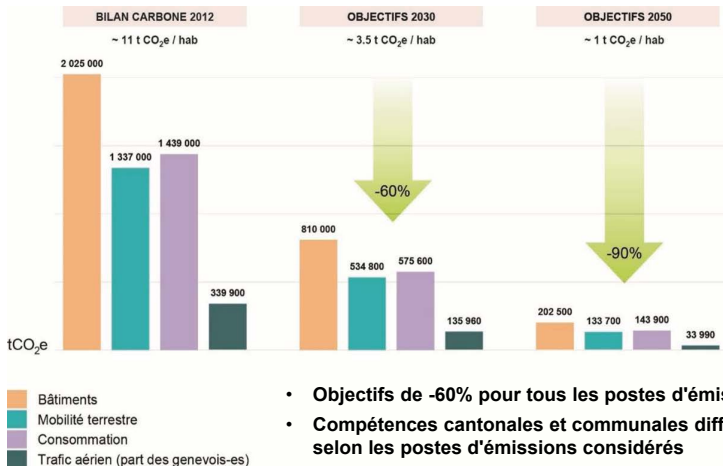
Périmètre des émissions de GES



- **Directes:** Emissions territoriales, par ex. mazout ou essence consommée sur place
- **Indirectes:** Emissions extraterritoriales liées aux importations (énergie, biens et services) et au transport aérien

26/05/2023 - Page 20

Objectifs de réduction à 2030 et 2050



- Objectifs de -60% pour tous les postes d'émissions
- Compétences cantonales et communales différents selon les postes d'émissions considérés
- Prise en compte des émissions indirectes:
 - Logique de responsabilité
 - Favorise le renforcement de la résilience du territoire

26/05/2023 - Page 21

De 11 à 1 tonne de CO₂ par personne

En 2012, le total des émissions de GES émises par Genève a été de **5'141'000 tCO₂e**, soit environ **11 tCO₂e / personne**



1 tonne de CO₂, c'est:

- 2 vols aller/retour classe économique, Genève – Porto
- 7'000 km (5l/100km essence)
- 300 aller/retour en TGV, Genève - Paris

26/05/2023 - Page 22

3. PL Climat

26/05/2023 - Page 23

Projet de loi Climat - Processus

- PL élaboré par les offices du DT en étroite collaboration avec tous les autres départements via le COPIL PCC
- Présentation du PL au Conseil d'Etat le 31 août 2022
- Consultations externes sur le PL climat du 1 septembre au 9 oct. 2022:
(a) Conseil du Développement Durable (représentants des communes et des domaines de l'environnement, économique et social), (b) ACG et (c) Conseil pour le climat
- Adoption du PL par le CE le 7 décembre 2022
- Objet renvoyé en commission de l'Environnement et de l'agriculture du Grand Conseil le 15 décembre 2022

[PL 13225 - sur le climat \(LClim\) \(ge.ch\)](#)

26/05/2023 - Page 24

Projet de loi Climat - Contenu

- Ch. I – Dispositions générales: Buts en matière de réduction et d'adaptation
- Ch. II - Objectifs généraux et principes et mesures par domaine:
 - *Aménagement, ressources naturelles et biodiversité*
 - *Energie*
 - *Mobilité*
 - *Economie*
 - *Information, recherche et formation*
 - *Santé*
- Ch. III - Planification et gouvernance: PCC, communes, institutions de droit public, commission consultative, ...
- Ch. IV - Financement: "*Programme d'investissement pour la transition écologique*"
 - Investissements de l'Etat et subventions dans différents domaines: rénovations énergétiques, mobilité, entreprises, agriculture, végétalisation (arborisation) et biodiversité
- Ch. V - Dispositions finales et transitoires: Modifications à d'autres lois

26/05/2023 - Page 25

Objectifs principaux de la loi sur le climat

Objectifs généraux:

- **Renforcer et légitimer les objectifs climatiques du canton (art. 1 et 3), ainsi que les principes et mesures par domaine de mise en œuvre (art. 4 à 10)**
- **Favoriser le débat démocratique sur les enjeux climatiques**
- **Inscrire le PCC dans une loi au sens formel et dans la durée (art. 11)**
- Renforcer au sein de l'Etat la prise en compte des enjeux climatiques à tous niveaux (art. 12, 14 et 15)
- Lancer un programme d'investissements dédié à la transition écologique (art. 18)

26/05/2023 - Page 26

Principes et mesures par domaine (I)

Aménagement, de ressources naturelles et de biodiversité (art. 4 et modification des LaCC, LaLPE, LGZD, LExt, LZIAM, LEaux-GE et LBio):

- Favoriser un aménagement et une gestion du territoire qui tendent vers la neutralité carbone et qui minimisent les impacts du dérèglement climatique
- Mettre en œuvre une stratégies d'arborisation et de gestion des eaux en milieu urbain (taux de canopée de 30% d'ici 2070)
- Préserver les ressources naturelles et la biodiversité
- Développer l'infrastructure écologique
- Préserver et étendre les surfaces perméables du sol, notamment en préservant les espaces de pleine terre
- Promouvoir l'agriculture de conservation

Energie (art 5 et modification de la LEn):

- Interdire tout système de production de chaleur alimenté en énergies fossiles
- Fixer des objectifs en matière de consommation et de développement des énergies renouvelables locales, notamment le solaire
- Développer les réseaux thermiques
- Accélérer la rénovation du parc bâti
- Favoriser la construction et la rénovation bas carbone des bâtiments

26/05/2023 - Page 27

Principes et mesures par domaine (II)

Mobilité (art. 6 et modification de la LMob)

- Mettre en œuvre une politique de mobilité sobre en carbone
- Développer la ville des courtes distances en s'appuyant sur les nouvelles technologies numériques et offre des alternatives
- Inciter au report modal en développant des aménagements en faveur des MD et des TC
- Réduire les déplacements en TIM (-40% en terme de distances parcourues)
- Electrifier à 100% le parc TPG d'ici 2030
- Faciliter l'électrification du parc des véhicules privés (40% d'ici 2030)
- Favoriser la réduction des émissions liées aux transports des marchandises

Economie (art. 7 et modification de la LDévEco):

- Promouvoir l'économie circulaire et l'écologie industrielle
- Encourager les circuits-courts
- Favoriser les produits agricoles locaux et de saison
- Encourager la responsabilité numérique des entreprises
- Favoriser l'innovation
- Promouvoir une finance durable
- Soutenir les entreprises dans le cadre de la transformation et de l'adaptation de leur modèle d'affaires

26/05/2023 - Page 28

Principes et mesures par domaine (III)

Santé (art. 9)

- Limiter les effets sur la santé des conditions climatiques extrêmes
- Combattre les vecteurs de maladies
- Maintenir une bonne qualité de l'eau, de la nourriture, de l'air et du sol
- Préserver la santé mentale

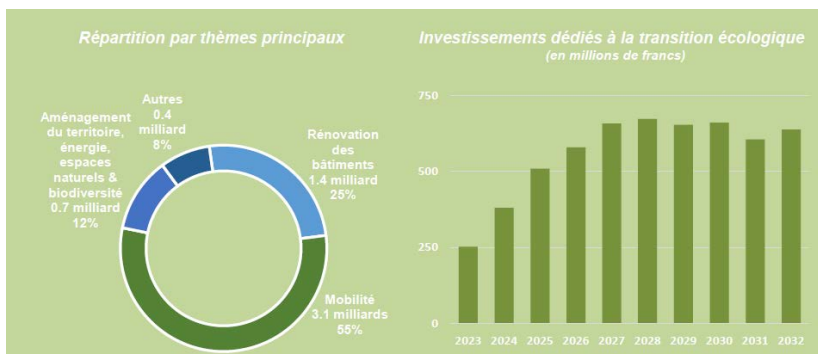
Accompagnements des acteurs du territoire (art. 8, 13 et 17)

- Informer et sensibiliser le public en matière climatique (art. 8)
- Soutenir l'éducation, la formation et la recherche en lien avec les enjeux climatiques (art. 8)
- Encourager et soutenir les entreprises dans la transition écologique (art. 7 et 8)
- Généraliser l'intégration des enjeux climatiques par les communes et les institutions de droit public (art. 13)
- Favoriser la participation citoyenne (art. 17)

26/05/2023 - Page 29

Investissements Transition écologique (TE)

Plan Investissements 2023-2032: **5,6 milliards d'investissements** prévus pour la TE, soit ~3 milliards en + depuis l'adoption du PCC 2030



+ 1,5 milliards d'investissements par les SIG pour les réseaux thermiques

26/05/2023 - Page 30

PL Investissement connexes (art. 18 du PL)

- Loi sur la **transition écologique des bâtiments de l'Etat** votée par le GC le 24 mars 2023 (Loi 13210 – 1'000 millions)
- PL sur l'**assainissement énergétique des bâtiments privés** adopté par le CE le 7 décembre 2022 (PL 13222 – 200 millions de subventions – *commission des Travaux*)
- Loi sur l'**électrification de la flotte TPG** votée par le GC le 14 octobre 2022 (L 13059 – 350 millions)
- Loi sur les **axes forts vélos** votée par le GC le 24 novembre 2022 (Loi 13061 – crédit d'étude de 20 millions)
- Loi sur la **diamétrale ferroviaire** votée par le GC le 27 janvier 2023 (Loi 13176 - crédit d'étude de 30 millions)
- Loi sur le **développement du réseau TC** votée par le GC le 24 mars 2023 (Loi 13192 – crédit d'étude de 25 millions)
- PL sur l'**électrification de la flotte de véhicules de l'Etat** adopté par le CE le 7 décembre 2022 (PL 13224 -14 millions – *commission des Travaux*)
- Loi pour la **mise en œuvre du PA4** (2 voies vertes et 2 nouveaux trams) votée par le GC le 23 mars 2023 (Loi 13182 – 267 millions)
- Loi pour le projet **d'adaptation climatique** du CO de Sécheron votée par le GC le 2 septembre 2022 (L 13074 – 5,7 millions)
- PL pour la **transition de l'économie** vers la durabilité adopté par le CE le 7 décembre 2022 (PL 13221 – 66 millions de subventions – *commission des Travaux*)
- PL en matière **d'infrastructures agricoles durables** adopté par le CE le 7 décembre 2022 (PL 13221 – 19 millions de subventions – *commission des Travaux*)

26/05/2023 - Page 31

Merci de votre attention



Grève du climat Genève
Prise de position

“Selon le dernier rapport du GIEC (2021), à moins de réductions immédiates, rapides et massives des émissions de GES, la limitation du réchauffement autour de 1,5 °C ou même à 2°C sera hors de portée.” Extrait de l'exposé des motifs du PL13223

Le Conseil d'Etat a déposé le 7 décembre 2022 au Grand Conseil une série de cinq projets de loi déclinant sa vision et ses moyens en matière de politique climatique (PL 13221 à 13225). La Grève du Climat a pris connaissance de ces projets avec intérêt. Elle souhaite saluer l'évolution des mentalités mais elle tient à formuler des critiques majeures et à proposer des améliorations afin que la stratégie adoptée corresponde à l'urgence climatique.

Alors que les événements climatiques extrêmes liés au dérèglement climatique sont de plus en plus fréquents, le Canton de Genève refuse de développer une politique climatique ambitieuse, à la hauteur des crises actuelles et à venir. L'utopisme du PL 13225 (PLClim), et des projets de loi d'investissement associés est flagrant : sans remettre en question les logiques et le fonctionnement du système actuel, le Canton souhaite atteindre - 60% d'émissions GES d'ici 2030.

Certaines mesures présentes dans le PLClim comme l'accélération de la rénovation thermique des bâtiments, la réduction de l'usage des transports individuels motorisés et le développement des transports publics sont nécessaires pour réduire les émissions de GES du Canton. Cependant, d'autres mesures nous laissent perplexes et méfiante·x·s quant aux réels objectifs et priorités du Conseil d'Etat.

Absence de toute mesure de justice sociale et climatique

La crise climatique révèle plusieurs injustices et creuse les inégalités sociales. Au niveau mondial, ce sont les pays du Nord qui sont responsables de l'écrasante majorité des émissions de GES. Pourtant, ce sont les pays du Sud, qui y ont le moins contribué, qui souffrent le plus des conséquences du réchauffement climatique. Selon nous, une politique climatique doit intégrer pleinement l'objectif de réduction des inégalités, à l'échelle globale et locale. Genève est, par ailleurs, l'un des pôles les plus importants pour le négoce de matières premières. On pense par exemple au négoce de pétrole, de charbon ou de gaz, les sources d'énergies fossiles à l'origine du réchauffement climatique. Genève a une forte responsabilité dans la crise climatique et doit agir en conséquence.

Ce projet de loi détonne également par l'absence de mesure socialement juste à l'échelle locale. Le nombre de 11t d'émission de CO2 en moyenne par an par habitant·e·x sur lequel se base les objectifs de réduction d'émissions de GES homogénéise et individualise la responsabilité de la transition¹. En réalité, les émissions de GES sont fortement liées au revenu des individus. Faire porter la transition de la même manière par tout·e·x·s est injuste et inefficace. Les populations les plus précaires et vulnérables sont les plus affectées par les événements climatiques extrêmes. Mettre en place des mesures de redistribution afin de garantir un accès aux services et aux biens de base est urgent. Cela peut passer par le renforcement des systèmes de santé, par l'anticipation des conséquences de ces événements climatiques extrêmes, par la gratuité des transports publics ainsi que par la mise en place de politique de subvention de l'agriculture écologique locale afin que ces aliments soient accessibles. Ces mesures indispensables nécessitent des financements qui sont absents des projets de loi.

De l'argent pour les entreprises...

Le PL 13221 débloque 66 millions sur 10 ans pour aider les entreprises à changer leurs équipements de production. Ce projet de loi s'inscrit dans une logique incitative : ce n'est pas une solution réaliste. Cet argent ne peut pas être distribué sans condition alors que de nombreux acteurs économiques continuent à contribuer à la crise climatique par leurs activités. On conçoit que dans une moindre mesure, cela aurait un impact sur l'empreinte carbone des entreprises mais comment exactement cela permettrait-il d'amorcer la transition écologique ? Elle est définie dans le PLClim comme « la transformation du

¹ <https://www.ge.ch/document/plan-climat-cantonal-2030-2e-generation-0> (p.22)

Grève du climat Genève
Prise de position



modèle socio-économique actuel, construit sur la croissance continue de l'utilisation des ressources, vers un modèle économique et social qui tienne compte des limites planétaires » (Art. 2 al. 14). Un « changement de modèle socio-économique », mentionné dans les PL 13225 et PL 13221, est indispensable pour réduire les émissions de GES et nous ne sommes pas convaincu·e·x·s que donner de l'argent public à Migros, à Gunvor ou à MSC pour changer de machine à café permette de se rapprocher de cette transformation... Il est temps de prendre des mesures contraignantes afin d'opérer ce changement de modèle socio-économique rapidement. Ce plan d'investissement nous semble complètement raté son (soi-disant) objectif de changement de modèle socio-économique.

... et pour des solutions techno-optimistes !

La place de la technologie et de l'innovation dans ce projet de loi et ces plans d'investissement est trop importante. Augmenter notre dépendance au numérique et aux technologies alors que l'on connaît leur impact désastreux en termes d'émissions et de destruction du vivant nous semble être une mauvaise direction à prendre. Les ressources et matériaux nécessaires au développement de ces techniques ne sont-ils pas limités ? Cela ne participerait-il pas à augmenter la consommation énergétique du Canton ? Qu'en est-il des émissions indirectes qui seront causées par le développement de ces technologies ?

Dans le PL 13223, la *smart agriculture* est perçue comme une solution permettant de répondre aux enjeux d'une agriculture durable alors que d'autres méthodes comme l'agroécologie, aux multiples impacts positifs, ne sont pas mentionnées. Concernant la mobilité, nous dénonçons le soutien à "la mobilité sobre en carbone" qui passe entre autres par de l'argent public pour l'électrification du parc automobile des privés et la volonté de développer une mobilité ayant davantage recours aux technologies numériques (PL 13225, p.31).

Émissions indirectes : peut mieux faire ...

Le Canton est fier de comptabiliser les émissions indirectes générées par les biens de consommation et par l'aviation dans son bilan carbone. Il propose d'y répondre à travers des mécanismes de compensation, qui sont largement contestés pour plusieurs raisons. Compenser confort le *business as usual*, permet de ne pas agir directement sur la cause première des émissions et s'inscrit souvent dans des projets néocoloniaux. Une récente étude a démontré que plus de 90% des compensations carbone liées aux forêts tropicales sont inefficaces et contribueraient au réchauffement climatique.²

De plus, le calcul des émissions indirectes n'inclut pas celles générées par certains acteurs, dont le rôle dans la crise climatique est phénoménal. Nous demandons : Qu'en est-il des émissions indirectes générées par les entreprises et les banques présentes sur le territoire genevois ? Dans quel bilan carbone figurent-elles ? Le secteur privé reste dans l'ombre de toute mesure contraignante alors que ces mesures sont nécessaires pour que le Canton endosse sa responsabilité au niveau global.

Finance durable : ne pas participer au greenwashing

Sur une thématique semblable, le Canton souhaite promouvoir une finance durable. Nous demandons : Quelle régulation ? Quelles normes alors que l'on sait que plusieurs établissements bancaires financent, au nom de la finance verte, des projets aberrants, tel que l'efficacité énergétique de complexes de ski au milieu du désert³ ou des projets de mines de charbon⁴ ? De plus, la majorité des acteurs financiers continuent en parallèle de financer les énergies fossiles.

"Développement durable", "durabilité", "limites planétaires" : greenwashing en cours

² <https://www.theguardian.com/environment/2023/jan/18/revealed-forest-carbon-offsets-biggest-provider-worthless-verra-aoe>

³ <https://pages.rts.ch/emissions/temps-present/12919417-la-finance-lave-plus-vert.html#12919419>

⁴ <https://www.heidi.news/climat/derriere-la-mine-de-charbon-de-lutzerah-une-galaxie-de-banques-suissees>

Grève du climat Genève
Prise de position



Ce projet de loi s'inscrit dans une perception de la durabilité qui se veut nouvelle et ambitieuse à travers la mention des limites planétaires. En réalité, ces projets de loi se situent dans le développement durable, un paradigme qui n'a permis ni réduction des émissions de GES ni réduction des inégalités depuis son apparition dans le paysage politique, il y a plus de 30 ans. Nous dénonçons un double discours qui se base sur l'utilisation du terme de durabilité pour faire croire à une prise de distance avec le développement durable, mais qui, dans les lois, s'inscrit dans la continuité de ce schéma d'(in)action politique.

Neutralité carbone en 2050 : un objectif irresponsable et insuffisant

Le Canton a les moyens et le devoir d'agir davantage et plus rapidement. D'une part, l'objectif de neutralité carbone en 2050 est faible. D'autres cantons en Suisse sont plus ambitieux : Bâle-Ville a fixé cette échéance à 2037 et Neuchâtel à 2040. Le Canton de Genève est le troisième canton suisse en termes de PIB par habitant·e·x et se situe dans l'un des pays les plus riches au monde. Le territoire abrite de nombreuses activités qui contribuent massivement à la crise climatique et à la dégradation des conditions de vie des populations locales sur l'ensemble de la planète. Les décisions prises à Genève pèsent lourd dans la balance des émissions de GES.

D'autre part, il est difficile d'imaginer que les mesures proposées permettent d'atteindre les objectifs. Comme le témoigne l'étude exploratoire du CDD sur les scénarios de neutralité carbone pour le Canton de Genève : *“Le renforcement des mesures actuelles est insuffisant, ce qui implique de rompre avec certains schémas institutionnels et principes de fonctionnement”*⁵.

Propositions pour accélérer la transition juste et radicale vers la neutralité carbone

Atteindre la neutralité carbone rapidement est une nécessité pour minimiser les impacts de la crise climatique. Il faut mettre en place des mesures politiques fortes dans des brefs délais qui permettent réellement un changement de modèle socio-économique. Ceci passe par une décroissance, que l'on veut planifiée et inscrite dans une perspective de justice sociale. Pour ce faire, nous devons décider de mesures fortes et transformatives qui permettent de réduire les émissions et de s'adapter au dérèglement climatique telles que :

- La transformation des espaces de vie par la dé-bétonisation ; l'accès public aux rives du lac ; la réduction drastique de la place dédiée à la voiture et au trafic motorisé ; des réseaux sécurisés et agréables pour les vélos et les piétons ; la gratuité des transports publics ; la création de multiples espaces pour la biodiversité ; la création d'espaces de quartiers dédiés à la transition écologique ;
- La réduction du temps de travail à salaire égale afin de réduire la production, de libérer du temps pour changer nos habitudes et prendre soin les un·e·x des autres ; la création de programme de reconversion professionnelle à salaire maintenu dans des métiers de la transition, par exemple pour répondre à la pénurie de personnes formées dans la rénovation thermique des bâtiments, pour soutenir un modèle d'agriculture écologique et pour relocaliser et renforcer des savoir-faire manuels ; la formation des enseignant·e·x·s sur la transition écologique et l'intégration de ces enjeux dans tous les cursus ;
- La justice climatique par la répartition juste des richesses afin que les populations les plus précaires et vulnérables ne portent pas la transition sur leurs dos ;
- La création d'outils décisionnels participatifs à l'échelle des quartiers, des communes et du canton ;
- La création d'un fond de réparation, financé par les entreprises dont les activités détruisent les conditions de vie sur terre, et dirigé aux populations les plus touchées ;
- Réétudier à l'aune de la crise climatique et écologique les projets de développement urbain et d'infrastructures routières pour s'assurer qu'ils ne sont pas contradictoires aux objectifs climatiques. Des infrastructures existent, il faut faire avec.

⁵ <https://www.ge.ch/document/etude-exploratoire-neutralite-carbone-geneve-2050>

Grève du climat Genève
Prise de position



Changer de système pour répondre à l'urgence climatique

Toutes ces mesures sont indispensables pour transformer notre Canton. Il ne s'agit pas juste de réduire les émissions de GES comme le témoigne le dépassement de six limites planétaires⁶. En effet, nous devons radicalement changer de système économique afin de donner lieu à une société juste, égalitaire et solidaire pour faire face collectivement aux conséquences de la crise climatique. Toutefois nous observons plusieurs freins à cette transformation.

Tout d'abord, les mesures de lutte contre le dérèglement climatique sont connues depuis des années mais ni l'économie ni l'État n'agit pour y faire face. Aujourd'hui, le climato-scepticisme se fait plus discret. On observe toutefois que ces milieux se sont tournés vers des discours techno-optimistes et de croissance verte. Cela leur permet de ne pas adresser les racines de la crise climatique qui sont bien liées aux modes de production capitaliste et aux modes de vie d'une minorité.

Ensuite, le Conseil d'Etat s'est opposé à trois initiatives qui proposent des objectifs ambitieux et des mesures rapides, avec un impact direct sur les émissions de GES et la qualité de vie des habitant·e·x·s - l'initiative pour des transports publics gratuits, l'initiative Climat urbain et l'initiative 1000 emplois. Au lieu de saisir ces projets qui proposent des outils efficaces pour réduire nos émissions de GES, le CE choisit la politique des petits pas.

Les mesures nécessaires ont besoin de financement. Ceux mis à disposition par le Canton sont investis dans des solutions technophiles. Il faut rediriger cet argent public vers des mesures, dont certaines ci-dessus, qui auront un impact direct sur la vie de la population. De plus, les montants du Canton sont loin d'être suffisants. Adresser la crise climatique revient à adresser la question de la répartition des richesses. Il faut poser la question de la fiscalité des individus et des entreprises, prendre l'argent où il est.

De plus, des normes légales empêchent toute transformation profonde. Que ce soit la protection de la liberté économique ou encore de la propriété privée, l'importance démesurée accordée à ces principes empêchent des mesures à la hauteur des enjeux. Nous pensons que l'espace privé (Art. 4 al. 2), tout comme les institutions de droit privé (Art. 13 al. 2) doivent être soumises aux mêmes normes que l'espace public et que les institutions de droit public.

Ce n'est pas parce qu'une transformation profonde de la société semble difficilement réalisable selon les standards et le fonctionnement actuel des institutions que l'on doit s'y résigner et l'accepter. L'urgence climatique nous pousse à questionner ces freins et à inventer de nouvelles manières de penser, de vivre ensemble et de se projeter dans l'avenir. Nous pensons que des objectifs réellement ambitieux, à la hauteur de la responsabilité de Genève, doivent être fixés. Nous demandons une réflexion en profondeur et des discussions sur la gouvernance de la politique climatique. Les institutions actuelles ont failli à leur devoir en préférant l'inaction pendant des années et sont incapables aujourd'hui de proposer une réponse à la hauteur de la crise qui se profile.

Un changement de système est possible et nécessaire !

⁶ <https://www.radiofrance.fr/franceculture/pollution-chimique-sur-neuf-limites-planetaires-cinq-ont-desormais-ete-depassees-6534920>



PL 13225 sur le climat (LClim)

Audition de Noé21

14 septembre 2023

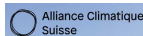
1

Noé21 – Qui sommes – nous ?

- Centre de compétences spécialisé sur le climat fondé en 2003
- Objectif: identifier, évaluer et promouvoir les solutions pour la transition écologique
- Approche basée sur les faits, centrée sur la région genevoise
- Activités: Documenter – Dialoguer – Former
- Auteur du premier plan climat cantonal (2009)
- Publication d'une vingtaine d'études sur le climat: économies d'énergie, rénovation de bâtiments, aviation, alternatives à la climatisation,...



Membre de :



2

Sommaire

1. Emissions et objectifs globaux
2. Energie
3. Mobilité
4. Trafic aérien
5. Sobriété
6. Financement
7. Conclusions

3

L'été 2023, le plus chaud jamais mesuré (Copernicus)

Principaux événements climatiques

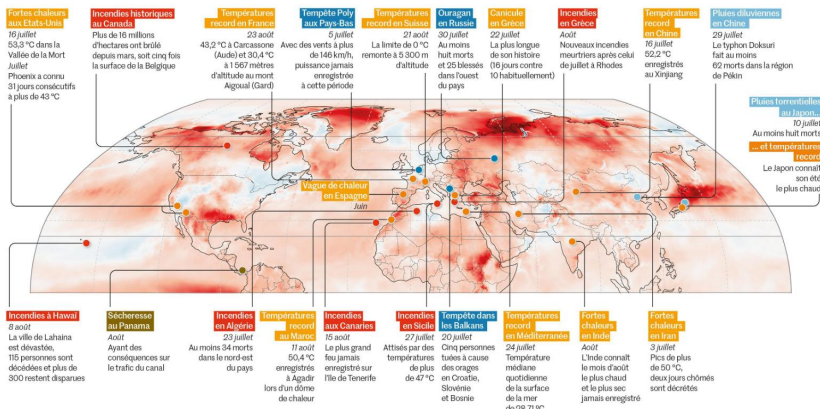
de juin 2023 au 31 août 2023

● Incendies ● Fortes chaleurs ● Sécheresses ● Fortes précipitations ● Tempêtes

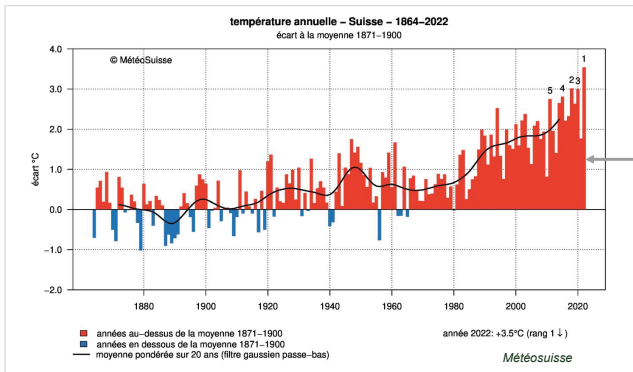
Anomalies des températures moyennes de l'air en surface

en août 2023 par rapport à la moyenne des mois d'août 1991-2020

-9 °C -6 -4 -2 0 +2 +4 +6 +9 °C



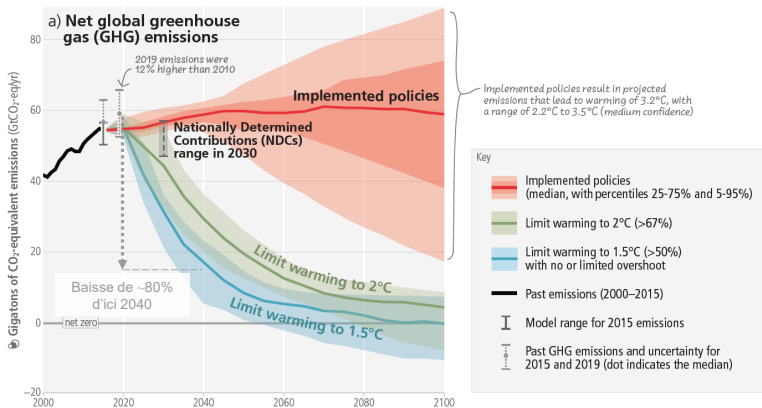
La Suisse est particulièrement concernée



5

Une action rapide et déterminée est nécessaire

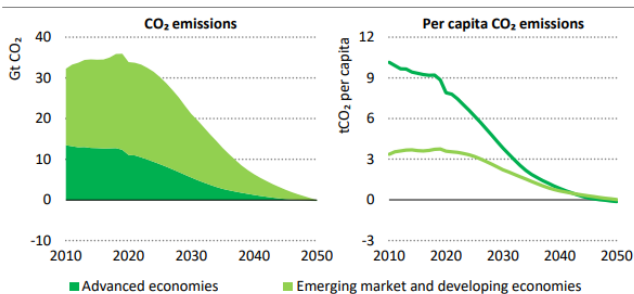
Il est encore possible de limiter le réchauffement global à +1,5°C



6

En Suisse, la neutralité carbone bien avant 2050

Figure 2.2 ► Global net CO₂ emissions in the NZE



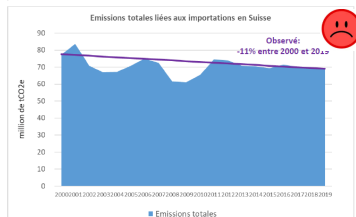
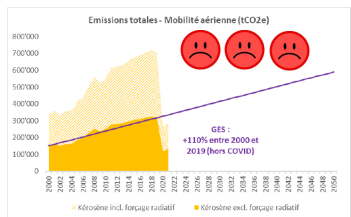
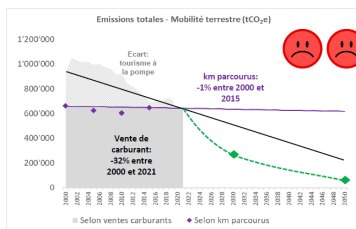
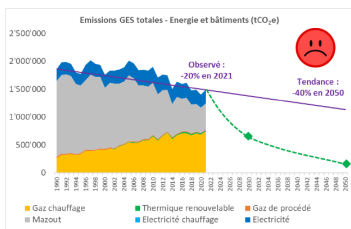
IEA. All rights reserved.

Scénario « net zero emission » de l'Agence internationale de l'énergie, 2023

→ Pour tenir compte des responsabilités historiques et des capacités d'agir, la neutralité carbone doit être atteinte dès 2040 pour les pays européens et la Suisse en particulier

7

Genève : trajectoires d'émissions insuffisantes



→ Les émissions ne baissent pas dans tous les secteurs

→ Lorsqu'elles baissent ce n'est pas avec un rythme suffisant

Position Noé21 - Objectifs globaux

- **La trajectoire de baisse des émissions à Genève est largement insuffisante → la Lclim est nécessaire** pour agir collectivement au bon niveau et de manière coordonnée dans toutes les politiques publiques
 - Elle complète le dispositif fédéral avec des dispositions appropriées au canton;
 - Elle fixe des orientations claires pour les différentes politiques publiques sans parasiter la prise de décision dans chaque secteur (loi cadre);
 - Elle donne une assise légale claire et transparente aux mesures du Plan climat cantonal.
- **La neutralité carbone doit être visée pour 2040** et non 2050
- **Des objectifs intermédiaires** doivent être établis (tous les 5 ans), comme au niveau fédéral. S'ils ne sont pas atteints, un renforcement des moyens est nécessaire.

Art. 3 Objectifs généraux

¹ D'ici à 2030, les émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes sont réduites d'au moins 60% par rapport à 1990 et, **d'ici 2035, elles sont réduites d'au moins 80%**.

² D'ici à **2040** 2050, la neutralité carbone doit être atteinte.

^{5 (nouveau)} **Si les objectifs des al. 1 et 2 ne sont pas atteints, la Lclim est révisée en vue du renforcement de ses moyens et de ses effets.**

9

Sommaire

1. Emissions et objectifs globaux
2. **Energie**
3. Mobilité
4. Trafic aérien
5. Sobriété
6. Financement
7. Conclusions

Quels objectifs énergétiques sont atteignables ?

Modélisation simplifiée du système énergétique

■ Hypothèses sur la demande d'énergie basées sur le PDE pour 2030

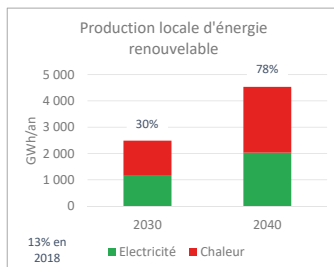
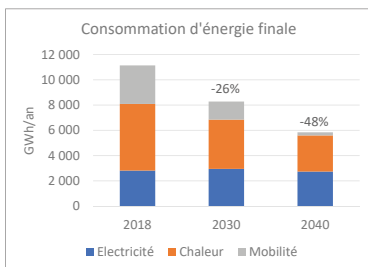
- Poursuite des économies d'électricité Eco21 : -0,5%/an
- Optimisation des chaufferies de tous les bâtiments (-16% par bâtiment)
- Rénovation de l'enveloppe des bâtiments: passage de 1%/an à 2,5%/an en 2030, puis 4%/an
- Réduction TIM de -40% en 2030 et -80% en 2040
- Electrification des véhicules : 40% du parc en 2030, 100% en 2040
- Pas de prise en compte du climat = conservateur

■ Hypothèses sur la production locale d'énergie basées sur le PDE pour 2030

Electricité (GWh/an)	2030	2040	Potentiel	
Hydro	800	850	890	Avec hydroliennes
Centrales chaleur-force	50	200	260	Au biogaz
Photovoltaïque	350	1000	1340	Couverture de tous les toits le pouvant en 2040
Eolien	40	80	100	2030 = Objectif PDE
TOTAL	1240	2200		

Chaleur (GWh/an)	2030	2040	Potentiel	
Chauffage à distance	1150	2000	> 8000 Incertain	Récup. Chaleur + STEP Solaire + Géothermie
Pompes à chaleur	10% du parc	35% du parc	Infini	COP de 5 en 2040

Un système énergétique à forte autonomie est possible



- **La demande énergétique peut être divisée par 2 à l'horizon 2040** en mettant en œuvre en parallèle toutes les options à disposition actuellement : optimisation du chauffage, rénovation des bâtiments, électrification du chauffage et de la mobilité, réduction des TIM
- **La production renouvelable locale peut couvrir la grande majorité des besoins à l'horizon 2040** en mettant en œuvre en parallèle toutes les options à disposition: PV, géothermie, PAC, CAD, biogaz (pour CCF),...
- **La dépendance énergétique à l'étranger et au reste de la Suisse peut être drastiquement réduit**, mais:
 - En 2030, Genève est encore très dépendante de l'import d'électricité (autonomie de 40%). En 2040, l'import/export d'électricité est maintenu du fait de l'intermittence du PV. Des usines de gaz de synthèse et les batteries des véhicules électriques peuvent limiter ces échanges.
 - Les besoins énergétiques du trafic aérien ne sont pas inclus dans le modèle
 - La production de chaleur locale dépend en bonne partie du succès du programme de géothermie

Position Noé21 - Energie

- **Maintenir les efforts d'économie d'énergie** et renforcer les objectifs proposés dans le PL
- **Renforcer les objectifs de production locale renouvelable** en misant particulièrement sur le solaire pour l'électricité et la géothermie / CAD / PAC pour la chaleur.

Art. 5 Principes et mesures en matière d'énergie

² D'ici à 2030, la consommation d'énergie finale du canton, tous domaines confondus, est réduite de 20%, par rapport à 2018, **de 25% en 2030, de 35% en 2035 et de 45% en 2040**. Dans le même délai, la valorisation des ressources renouvelables locales et de récupération thermique est développée pour atteindre au minimum 25% **30%** de la demande cantonale en énergie finale **en 2030, 53% en 2035 et 75% en 2040**, et la production d'énergie solaire photovoltaïque est multipliée par 7 par rapport à 2018 **atteint 350 GWh en 2030, 700 GWh en 2035 et 1000 GWh en 2040**.

13

Sommaire

1. Emissions et objectifs globaux
2. Energie
3. **Mobilité**
4. Trafic aérien
5. Sobriété
6. Financement
7. Conclusions

14

Le passage aux véhicules électriques : suffisant ?

Modélisation du parc et de son évolution

Hypothèses



Citadine

Batterie 20 kWh
Emissions fabrication 4 tCO₂
Conso 16 kWh/100 km



Compacte

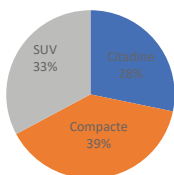
Batterie 60 kWh
Emissions fabrication 11 tCO₂
Conso 18 kWh/100 km



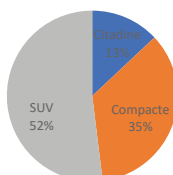
SUV

Batterie 100 kWh
Emissions fabrication 14 tCO₂
Conso 22 kWh/100 km

Parc de véhicules - 2022



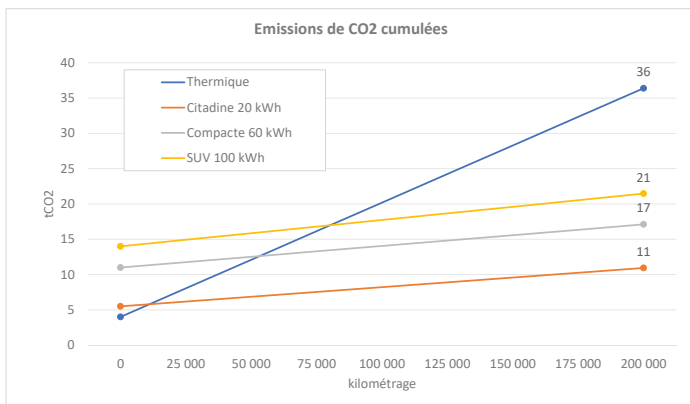
VE neufs - 2022



Données ADEME,
constructeurs, OFS
Traitement Noé21

15

La taille de la batterie est déterminante



Facteur d'émission d'électricité 2022 : 170 gCO₂/kWh

16

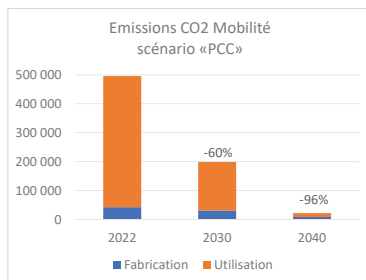
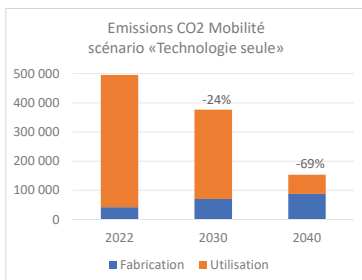
Scénarios d'évolution des émissions du parc GE

Hypothèses

	Paramètres des scénarios	« Technologie seule »	« PCC »
2030	Part du parc VE	40%	
	Evolution TIM depuis 2020	0%	-40%
	Part de Citadines 20 kWh	15%	30%
	Amélioration technologique	+10% d'efficacité (fabrication & utilisation)	
	Facteur d'émission électricité	140 gCO2/kWh	
2040	Part du parc VE	100%	
	Evolution TIM depuis 2020	0%	-80%
	Part de Citadines 20 kWh	15%	90%
	Amélioration technologique	+30% d'efficacité (fabrication & utilisation)	
	Facteur d'émission électricité	40 gCO2/kWh	

17

Les objectifs sont atteignables, mais pas avec la seule technologie



- **Sans changement d'usage, la technologie seule ne permet pas d'atteindre les objectifs**, car la fabrication des batteries émet trop de CO2.
- **Seule une action déterminée actionnant en parallèle tous les leviers à notre disposition permet de faire face au défi climatique**. Il s'agit de conjointement a) basculer sur le véhicule électrique b) réduire significativement les déplacements en TIM et c) réduire la taille des véhicules et des batteries.

18

Position Noé21 - Mobilité

- Les mesures suivantes doivent être mises en œuvre en parallèle:
 - Le parc de véhicules doit être électrifié
 - Les véhicules doivent être allégés et dotés majoritairement de batterie de faible capacité
 - Le trafic individuel motorisé doit être très significativement réduit au profit de la mobilité douce et des transports publics
- L'« induction » du trafic lors de construction de nouvelles routes montre que les infrastructures ont une incidence forte sur la demande: réduire les espaces pour la route permet « l'évaporation »

Art. 6 Principes et mesures en matière de mobilité

² Le canton développe la ville des courtes distances, s'appuie sur les nouvelles technologies numériques et offre des alternatives pour inciter au report modal en développant principalement des aménagements en faveur des modes doux et des transports collectifs en vue de réduire les distances de déplacements et atteindre l'objectif de -40% de transports individuels motorisés d'ici 2030, de -60% d'ici 2035 et de -80% d'ici 2040.

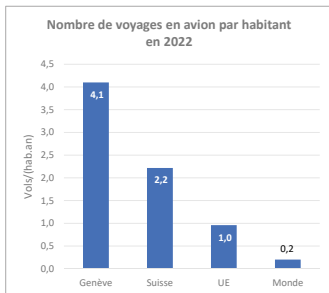
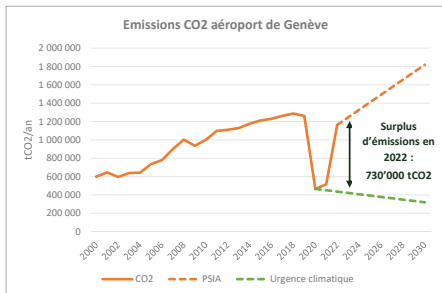
⁴ Le canton prend des mesures pour faciliter l'électrification du parc des véhicules privés à hauteur de 40% d'ici 2030, de 70% d'ici 2035 et de 100% d'ici 2040.

^{6 (nouveau)} Le canton prévoit la réduction des infrastructures routières. En particulier, il ne construit plus de route, sauf exception pour la desserte de nouveaux quartiers.

Sommaire

1. Emissions et objectifs globaux
2. Energie
3. Mobilité
4. **Trafic aérien**
5. Sobriété
6. Financement
7. Conclusions

Nécessité de décarboner et augmentation du trafic : comment gérer la contradiction ?



Sources: études Noé21 sur la reprise du trafic post-COVID 2021 et 2023

Quel sont les outils à disposition ?



Avions de dernière génération
Technologie disponible
Gains limités



Basculement sur le train pour les courtes distances

Potentiel élevé
Technologie disponible et peu chère
Investissements nécessaires



Carburants durables (SAF)

Potentiel élevé
Technologie pas disponible ou chère
Concurrence sur les ressources matière et énergie



Gestion de la demande

Potentiel très élevé et peu cher
Changements d'habitudes



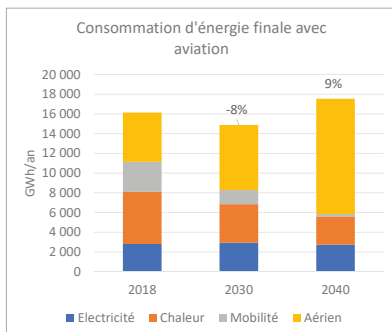
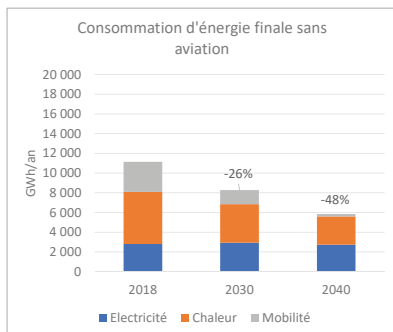
Nouvelles technologies (électrique, hydrogène)

Potentiel inconnu
Technologie pas disponible à court et moyen terme



Compensations CO₂
Efficacité faible voire nulle ou contreproductive
Investissements non utiles à Genève

Sans réduction de trafic, même avec l'aide de la technologie l'aviation annule les efforts des autres secteurs

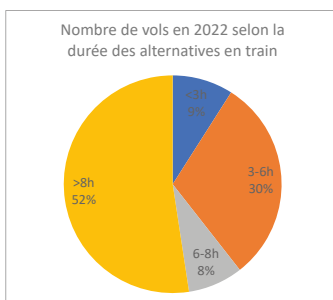
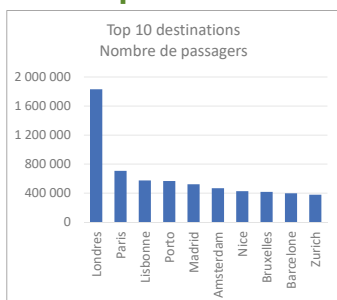


Hypothèses prises en compte pour l'aviation:

- 25 millions passager sen 2030, +1,5%/an ensuite
- 65% avions nouvelle génération en 2030, 100% en 2040
- 25% carburants de synthèse 2030, 100% 2040

23

La moitié du trafic de l'aéroport pourrait être réalisée par le train



Sources: Noé21 2023

- La mise en place de 24 liaisons internationales quotidiennes en train atteignables en <8h permettrait de réduire le trafic passagers à l'aéroport de Genève.
- Si ces destinations sont effectuées moitié depuis Genève Cornavin et pour moitié depuis Genève aéroport, ces gares connaîtraient une augmentation de respectivement +7% et +33% de leur trafic

24

Position Noé21 - Trafic aérien

- **Réduire les émissions du trafic aérien** dans les mêmes proportions que les autres secteurs, pas les compenser
- **Développer les liaisons internationales en train** comme alternatives aux vols courts et moyens courriers.
- **Entrer dans la gestion de la demande et non la promouvoir**
- **Pour le trafic restant, favoriser les avions efficaces et les carburants durables**

Art. 6 Mobilité

^{7 (nouveau)} Le canton prend les mesures nécessaires afin de réduire les émissions du trafic aérien d'au moins 60% par rapport à 1990 en 2030, d'au moins 80% en 2035 et de 100% d'ici 2040. Il favorise les déplacements en train comme alternative aux vols courts et moyens courriers. Il ne participe pas à la promotion de la demande en trafic aérien et, dans la mesure de ses compétences, il s'engage pour la gestion de cette demande. Dans la mesure de ses compétences, il s'assure de la mise en place d'incitations fortes pour l'utilisation d'avions efficaces et de carburants durables à l'aéroport de Genève.

Art. 10 Compensation

² Les émissions indirectes, ~~ainsi que celles du trafic aérien~~ ne pouvant être réduites, peuvent être compensées par un financement du canton de projets permettant des réductions d'émissions de gaz à effet de serre hors du territoire cantonal.

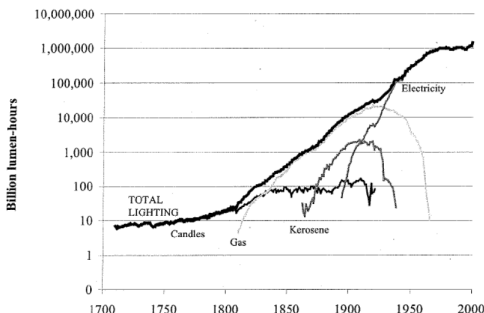
Sommaire

1. Emissions et objectifs globaux
2. Energie
3. Mobilité
4. Trafic aérien
5. **Sobriété**
6. Financement
7. Conclusions

Progress technique et effet rebond

Fouquet et Pearson, Seven centuries of energy services.

Figure 15. Consumption of Lighting from Candles, Gas, Kerosene and Electricity in the United Kingdom (in billion lumen-hours), 1700–2000



B. Lachal, UNIGE

En 3 siècles, grâce au progrès technologique:

Efficacité x 1000

Prestation x 1'000'000

→ **Consommation d'énergie x 1000**

→ Sans modération de l'usage, l'amélioration de l'efficacité énergétique ne conduit pas à une baisse de la consommation (« effet rebond »)

27

C'est quoi des actions de sobriété ?

Bâtiments

Température de chauffage à 20°

Meilleure répartition des surfaces

Réduction de la durée des douches

...

Transports

Diminuer les distances parcourues

Augmenter le nombre de personne par véhicule

Diminuer poids et puissance des véhicules

Eco-conduite

- **Peut être mis en œuvre immédiatement, avec peu de ressources** humaines et matérielles et sans/peu d'investissements → permet de répondre à l'urgence
- **Touche aux habitudes**, aux représentations et au culturel → résistances au changement, privilégier les incitations

28

De quoi a-t-on véritablement besoin ?



- 🌡️ **Chauffer** nos bâtiments à 23,5°C l'hiver ?
- 🏠 **Habiter** dans un espace de 60 m² par personne ?
- 🚗 **Déplacer** 2 tonnes de matière pour en moyenne 1,2 personne ?
- 🍖 **Manger** de la viande tous les jours ?
- ⚡ **Posséder** chacun une perceuse que l'on utilise que quelques fois par an ?

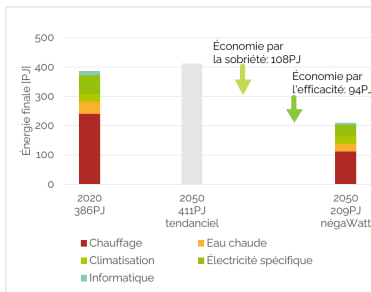
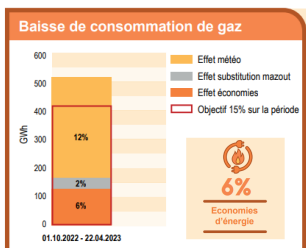


29

La sobriété: des gisements massifs d'économie



Optimisation des chaufferies
→ 16 % d'économie

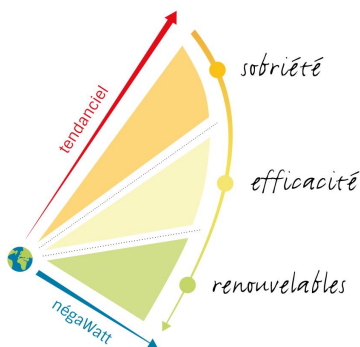


→ Les scénarios montrent que les gains de sobriété sont aussi importants voire supérieurs à ceux d'efficacité

« Task force énergie » face au risque de pénurie → 20 MCHF économisés à Genève durant l'hiver 2022-2023

30

Combiner sobriété, efficacité et renouvelables



©Association négaWatt - www.negawatt.org

1 Réduction des gaspillages Changements d'usage

→ **réduire le besoin en prestation**
Ex: baisser la température à 20°C

2 Efficacité thermique du bâti Efficacité des équipements

→ **à prestation égale, réduire le besoin énergétique**
Ex: rénover l'enveloppe du bâtiment

3 Solaire – Eolien – PAC Géothermie – Récup. chaleur

→ **couvrir les besoins énergétiques avec du renouvelable**
Ex: installer une PAC et des panneaux PV

31

Sobriété: position Noé21

- La sobriété est un maillon indispensable de notre action sur le climat.
 - Aujourd'hui, la sobriété est considérée uniquement comme un axe du Plan directeur de l'énergie (PDE) alors qu'elle concerne les différentes politiques publiques de manière transversale.
- **Création d'un article pour une stratégie globale de sobriété**

Art. 3bis (nouveau)

¹ En concertation avec les différents milieux, le Conseil d'Etat établit **une stratégie de sobriété sur 10 ans**. Elle contient des objectifs chiffrés et progressifs.

² Pour sa mise en œuvre, en chaque début de législature, il élabore **un plan d'action sobriété portant sur 5 ans**. Il contient des indicateurs de suivi appropriés et mesurables.

³ Pour leur première réalisation, la stratégie et le plan d'actions sont élaborés conjointement.

⁴ La stratégie et le plan d'action visent à **faire évoluer les modes de production et de consommation des particuliers, des entreprises, des entités publiques et de tout autre acteur concerné, vers une réduction des besoins en prestations énergétiques et impactant l'environnement et le climat.**

⁵ Pour atteindre leurs objectifs, la stratégie et le plan d'action **privilégient l'incitation et la réorganisation des modes d'organisation collectifs.**

⁶ La stratégie et le plan d'action concernent l'ensemble des Départements et des politiques publiques du canton.



Sommaire

1. Emissions et objectifs globaux
2. Energie
3. Mobilité
4. Emissions et objectifs globaux
5. Sobriété
6. **Financement**
7. Conclusions

33



Position Noé21 – Financement

- **Les financements** permettant la réalisation des actions sont significatifs. Ils doivent être sanctuarisés dans un fonds dédié.
 - Ex: rénovation des bâtiments (part énergétique) = entre 30 et 50 milliards CHF sur Genève, soit 1,5 à 3 milliards/an d'ici 2040
 - Actuellement, on dépense près de 4 milliards/an pour les bâtiments, dont 1,5 pour la rénovation (tous travaux confondus)

Art. 18 bis (nouveau) Fonds climat cantonal

A créer

34



Sommaire

1. Emissions et objectifs globaux
2. Energie
3. Mobilité
4. Trafic aérien
5. Sobriété
6. Financement
7. **Conclusions**

35



Conclusions

- **Une loi nécessaire** pour que Genève adopte collectivement une trajectoire d'émissions compatible avec le climat
- **Les objectifs énergétiques et climatiques** sont ambitieux mais atteignables. Ils doivent même être renforcés pour viser +1,5°C
- **Le recours à la seule technologie ne suffit pas**: il faut aussi agir sur la demande
- **La baisse du trafic individuel motorisé TIM** doit être conduite en parallèle d'une électrification du parc vers des véhicules légers
- **Le trafic aérien doit être inclus dans la loi comme les autres secteurs** : s'il n'est pas maîtrisé, son développement menace les progrès des autres secteurs
- **L'activation des gisements de sobriété** est un maillon indispensable pour répondre au défi de la transition écologique
- **Des financements dédiés** doivent pouvoir être sécurisés

36

MERCI

info@noe21.org





Communauté genevoise d'action syndicale

Organisation faîtière regroupant l'ensemble des syndicats de la République et canton de Genève // info@cgas.ch
Rue des Terreaux-du-Temple 6, 1201 Genève - tél. 0041 22 731 84 30 fax 731 87 06 - ccp 85-412318-9

Résolution CGAS du 14 février 2023

Politique cantonale en matière de climat : NON à un « green new deal » sans mesures sociales en faveur des salarié-e-s, de l'emploi, de la formation, de la protection de la santé au travail

Le comité de la CGAS réuni le 14 février 2023 est très critique à l'égard de la politique cantonale en matière de transition écologique telle qu'elle ressort de 4 projets de loi élaborés par le Conseil d'Etat et actuellement à l'étude de commissions du Grand conseil.¹

Ces projets visent à verser ces prochaines années presque 300 millions de francs de subventions publiques aux entreprises, aux propriétaires d'immeubles et aux entreprises agricoles, mais sans aucune contrepartie pour les salarié-e-s, les bas revenus, les locataires. Ils n'intègrent pas les dimensions de soutien à la création d'emplois éco-sociaux, de soutien aux personnes en formation et reconversion vers les emplois verts et durables, de contreparties en termes de conditions de travail, ni même de protection spécifique de la santé au travail contre les effets du réchauffement climatique.

Alors que les syndicats réclament une transition écologique socialement juste telle que prévue par les Accords de Paris, Genève s'inscrit en faux et prône un « Green New Deal » entre Etat et patronat, sans dimension sociale et sans contreparties de la part de ce dernier, pas même en matière de contribution au financement des mesures. Un « deal » unilatéral, tout à l'avantage des entreprises, inacceptable pour les syndicats.

La CGAS exige de fortes modifications de ces projets, pour y inclure les revendications syndicales.

Compléter le Plan cantonal climat par des lois est nécessaire

Pour la CGAS il est nécessaire de compléter le Plan cantonal climat qui est un instrument technique dont l'application est dévolue à l'administration par une loi cantonale en matière de climat et par des lois qui imposent des mesures concrètes visant à transformer l'économie et à accélérer la rénovation énergétique des bâtiments. Divers aspects des projets de loi sont à ce titre intéressants. Le PL Climat vise, outre à lutter contre le dérèglement climatique, à protéger les humains et la biodiversité et à protéger les ressources naturelles (eau, air, sol et sous-sol). Il fixe dans la loi des objectifs conformes aux Accords de Paris : neutralité carbone d'ici 2050 et d'ici à 2030 réduction des GES d'au moins 60% par rapport à 1990. Il fixe des objectifs louables et auxquels la CGAS peut souscrire dans toute une

¹

PL 13225 Projet de loi sur le climat

PL 13221 Projet de loi ouvrant un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 66 000 000 francs à destination des entreprises pour la transition de l'économie vers la durabilité (remplacement, transformation ou mutualisation d'équipements de production)

PL 13223 Projet de loi ouvrant un crédit au titre de subvention cantonale d'investissement de 19 000 000 francs pour financer les investissements en matière d'infrastructures agricoles durables

PL 13222 Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement en vue de l'octroi de subventions d'investissement de 200 000 000 francs pour financer des projets d'assainissement énergétique des bâtiments



Communauté genevoise d'action syndicale

Organisation faîtière regroupant l'ensemble des syndicats de la République et canton de Genève // info@cgas.ch
Rue des Terreaux-du-Temple 6, 1201 Genève - tél. 0041 22 731 84 30 fax 731 87 06 - ccp 85-412318-9

série de domaines : aménagement du territoire, ressources naturelles et biodiversité, mesures en matière d'énergie (interdiction de la production de chaleur à énergie fossile), mesure en matière de mobilité (promotion des modes de transports doux et collectifs), mesures en matière économique (encourager les circuits courts, promotion des produits agricoles locaux et de saison), mesures pour la rénovation énergétique des bâtiments.

Pour une transition écologique socialement juste

Une fois les aspects positifs des PL soulignés, la CGAS constate et dénonce que l'orientation générale des projets ne s'inscrit pas dans un modèle de transition écologique socialement juste.

L'art. 1 du PL sur le climat « *Le canton veille à ce que les mesures pour lutter contre le dérèglement climatique soient économiquement efficaces et socialement équitables* » mentionne que les mesures pour lutter contre le dérèglement climatique doivent être socialement équitables. Toutefois, d'une part la mention est en retrait par rapport à l'Accord de Paris (Accord de Paris : « *Les plans pour lutter contre le dérèglement climatique doivent tenir compte des impératifs d'une transition juste pour la population active et la création d'emplois décents et de qualité* »), d'autre part force est de constater que cette mention est purement cosmétique puisque aucune mesure précise en faveur des salarié-e-s n'apparaît dans les projets de loi élaborés par le Conseil d'État.

Le dérèglement climatique et la dégradation de l'environnement sont majoritairement le fait des plus riches, à l'échelle mondiale, d'un pays, d'un canton. Par leur style de vie et par les investissements dans les entreprises polluantes, les riches et les possédant-e-s sont responsables de la majorité des émissions de carbone. En moyenne, les millionnaires ont une empreinte carbone de 189 tonnes de CO₂, 66 fois supérieure à celle des 10% les plus pauvres de la population. Ce n'est pas à la population, aux salarié-e-s, aux bas revenus, aux locataires de payer la transition écologique. Il n'est ni approprié ni acceptable de verser des subventions et de l'argent public aux pollueurs pour les accompagner vers des modes de production plus responsables. Il n'est ni approprié ni acceptable de promouvoir des projets de lois dépourvus de mesures de transition éco-sociales en faveur des salarié-e-s, des bas revenus, des locataires, de la protection de la santé au travail.

Compléter les PL par des mesures de transition socialement juste

La CGAS revendique de compléter ces projets de loi par des droits et mesures en faveur des salarié-e-s. Le PL climat, en tant que loi générale fixant les objectifs à atteindre, doit ajouter à ces derniers :

- La création d'emplois écologiques et sociaux tels que demandés par l'initiative « 1000 emplois », destinée à accélérer la transition éco-sociale en garantissant le plein emploi.
- La réduction générale de la durée du travail à 32 heures hebdomadaire (semaine de 4 jours) sans perte de salaire, en tant que mesure de répartition de l'emploi et des gains de productivité.
- L'accès à la formation continue et à la reconversion professionnelle, pour les travailleuses et travailleurs avec ou sans emploi, sans perte de revenu et au minimum avec un revenu équivalant au salaire minimum légal cantonal ;



Communauté genevoise d'action syndicale

Organisation faîtière regroupant l'ensemble des syndicats de la République et canton de Genève // info@cgas.ch
Rue des Terreaux-du-Temple 6, 1201 Genève - tél. 0041 22 731 84 30 fax 731 87 06 - ccp 85-412318-9

- La mise en place, par l'État et les entreprises, de mesures et dispositifs de protection de la santé des travailleuses et travailleurs contre les effets du réchauffement climatique.

Les entreprises concernées par les PL 13221 et 13223, en contrepartie des subventions prévues par ces projets de loi, doivent s'engager, outre à respecter les usages,

- A préserver l'emploi de leur personnel au sein de leur entreprise ou sur le marché du travail par des mesures de formation ou reconversion professionnelle,
- A créer des places d'apprentissage,
- A mettre en place un plan de réduction de la durée du travail hebdomadaire à 32 heures hebdomadaires sans perte de salaire,
- En cas de réduction inévitable des effectifs, à négocier un plan social,
- A adopter un plan de mesures de protection de la santé du personnel.
- A consulter le personnel sur l'ensemble de ces mesures.
- Pour les entreprises employant des ouvriers-ères agricoles, à porter la rémunération des ces derniers-ères à hauteur du salaire minimum légal cantonal ordinaire (non dérogoatoire).

Quant au PL 13222, celui-ci doit impérativement prévoir des mesures de protection des locataires contre le risque de répercussion des travaux d'assainissement sur les loyers.

Compléter le PL par des mesures de protection de la santé au travail

Les épisodes extrêmes de température s'accroissent. Les canicules à des températures très élevées se répètent à plusieurs reprises chaque été. Les dangers des vagues de chaleur pour la santé au travail sont encore sous-estimés. Le nombre d'accidents augmente lorsque la température dépasse 30 degrés. Le travail à l'extérieur est le plus concerné (construction, livraison à vélo, agriculture, horticulture, etc) mais les lieux de travail à l'intérieur exposés à des machines industrielles le sont également (cuisines, industries, blanchisseries, etc). Et ce sont souvent les travailleuses et travailleurs les moins rémunéré-e-s ou les moins protégé-e-s qui exercent les métiers les plus physiques et pénibles, qui subissent des conditions de travail précaires, qui sont les moins susceptibles de disposer de moyens de protection, qui sont les plus soumis-es au stress thermique. La crise climatique augmente ainsi les inégalités sociales. La protection des salarié-e-s les plus exposé-e-s à la chaleur est un élément incontournable d'une transition socialement juste.

Il est ainsi incompréhensible pour la CGAS que ces nouvelles lois ne fixent pas des articles spécifiques sur la protection de la santé au travail en cas de vague de chaleur ou de vague de grand froid.

La Loi fédérale sur le Travail et ses ordonnances 3 et 4 prévoient des recommandations qui se révèlent insuffisantes et difficiles à contrôler au vu des nouvelles réalités.

La CGAS revendique que les lois genevoises prennent en compte de manière spécifique la protection de la santé au travail et incluent :



Communauté genevoise d'action syndicale

Organisation faîtière regroupant l'ensemble des syndicats de la République et canton de Genève // info@cgas.ch
Rue des Terreaux-du-Temple 6, 1201 Genève - tél. 0041 22 731 84 30 fax 731 87 06 - ccp 85-412318-9

- Comme le réclame la CES (Confédération européenne des syndicats) et l'USS, le travail à l'extérieur (construction, agriculture, horticulture, livraison à vélo, terrasses des restaurants, etc) est interdit à partir d'une certaine température.
- Le Canton prend des mesures permettant de limiter les effets des conditions climatiques extrêmes sur la santé au travail à l'extérieur et à l'intérieur.

Des subventions à l'économie privée ? Comptabilisées comme des investissements ? Sérieux ?

La CGAS est très critique à propos des subventions aux entreprises et aux propriétaires d'immeubles. Ce alors que le Conseil d'état n'a fait aucune preuve de créativité législative et d'audace politique pour insérer des mesures de protection de l'emploi, de la formation, des salarié-e-s, des bas revenus, des locataires, de la protection de la santé au travail, il est constaté que les subventions cantonales aux privés seront comptabilisées sous forme d'investissements ! Un investissement, lorsque amorti, est un bien de l'Etat. En revanche les pompes à chaleurs subventionnées en vert du PL 13222 pour la rénovation énergétique appartiendront au propriétaire d'immeuble. Et les machines à laver la vaisselle de manière plus écologique subventionnées par le PL 13221 pour le remplacement d'équipements polluants ou autre appareils techniques pour une entreprise de la construction, appartiendront au grand hôtel ou à l'entreprise de construction qui a reçu la subvention. La CGAS est plus que dubitative sur ce mode de faire. Si par hypothèse l'objectif de ce montage vise à contourner le mécanisme de frein au déficit pour le reporter sur celui, moins contraignant, du frein à l'endettement, alors il conviendrait plutôt d'aborder sans détour la question d'une levée de ces mécanismes néolibéraux destinés à imposer un régime d'austérité aux services publics.

De plus la CGAS reste convaincue qu'il incombe aux grands pollueurs qui ont tiré des immenses profits sans considération pour la dégradation de l'environnement (et souvent sans considération pour les conditions de travail) de se mettre aux normes de production plus écologiques avec leur propres moyens, par exemple en réduisant la part des actionnaires sans recourir au financement public. En outre, la CGAS n'admet pas de financement public sans mesures et contreparties spécifiques pour les salarié-e-s et les locataires.

La CGAS constate que les projets de loi qui visent à subventionner les entreprises et les propriétaires immobiliers ne sont pas accompagnés par un projet de loi qui porterait sur le financement de ces mesures, par exemple en augmentant la taxation des entreprises et des grandes fortunes de manière à créer un fonds de 300 millions pour la transition écologique des entreprises destiné à financer les mesures proposées.

Sans financement propre, la CGAS craint que ces mesures seront prétexte à de nouvelles politiques d'austérité dans d'autres politiques publiques (éducation, santé, social, etc) et sur les conditions de travail du personnel des services publics, ce à quoi elle s'oppose.



Communauté genevoise d'action syndicale

Organisation faitière regroupant l'ensemble des syndicats de la République et canton de Genève // info@cgas.ch
Rue des Terreaux-du-Temple 6, 1201 Genève - tél. 0041 22 731 84 30 fax 731 87 06 - ccp 85-412318-9

Autres critiques

Pour la CGAS la transition éco-sociale est une urgence, au même titre que l'a été par exemple la lutte contre le Covid ou pour faire face à la crise énergétique.

Elle constate que la gouvernance de la Loi climat repose sur un modèle classique, confiée à un comité interdépartemental et accompagnée par un Conseil consultatif du climat et de la durabilité. La concertation et la participation citoyenne sont mentionnées, toutefois les syndicats et les mouvements climatiques n'y sont pas clairement conviés alors que la participation des entreprises est expressément mentionnée.

Le modèle de gouvernance est ainsi faible et insuffisant. La CGAS propose de prioriser plus clairement les mesures climatiques, de créer une cellule de crise pour piloter l'entrée en mode urgence climatique, en s'inspirant de ce qui a été mis en œuvre pour la crise énergétique et pour certains aspects pour la lutte contre le Covid, en y associant explicitement syndicats et mouvements climatiques.

Conclusions et suites

À ce stade les divers PL sont inacceptables pour la CGAS. Elle fait ainsi connaître au public et aux commissions du Grand Conseil ses revendications pour une transition éco-sociale et propose d'améliorer ces projets de loi par des mesures en faveur de l'emploi, de la formation, des salarié-e-s, des bas revenus et des locataires, de la protection de la santé au travail.

La CGAS s'allie à la Grève Climat qui exprime des revendications similaires pour mener campagne dans ce sens.

Pour une transition éco-sociale fondée sur un véritable nouveau contrat social, où patrons et entreprises ne font pas qu'encaisser des aides publiques sans contreparties en termes de protection de l'emploi, du revenu et de la santé des travailleuses et travailleurs, et où le financement de la transition passe par une meilleure répartition des richesses.



Coordination Transports et Déplacements (CTD)

Loi climat cantonale

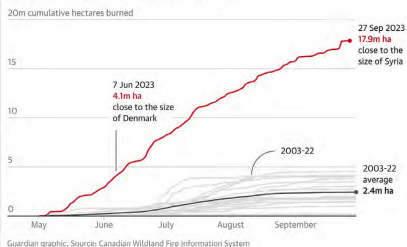
Présentation à la commission
de l'environnement du Grand Conseil

Jeudi 19.10.2023

actif-trafic · Association des riverains de l'aéroport (ARAG) · ATE · Club en fauteuil roulant (CFR-Ge) · Mobilité Piétonne · Pro Velo · WWF

Ne pas sous-estimer la gravité de la situation

The area burned by wildfires in Canada so far this year is more than seven times the yearly average

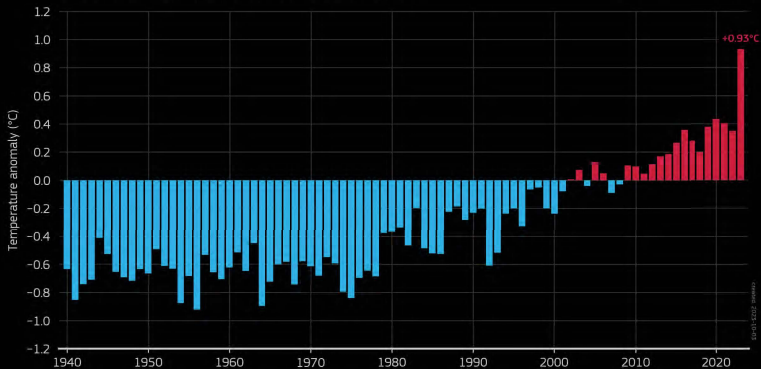


Canada, Province de Québec



GLOBAL SURFACE AIR TEMPERATURE ANOMALIES • SEPTEMBER

Data: ERA5 • Reference period: 1991-2020 • Credit: C3S/ECMWF



PROGRAMME OF THE EUROPEAN UNION



IMPLEMENTED BY



Earth's radius	6400 km	640 mm	■
Human life (up to "death zone")	8000 m	0.8 mm	■
Kármán line (where space begins)	100 km	10 mm	■

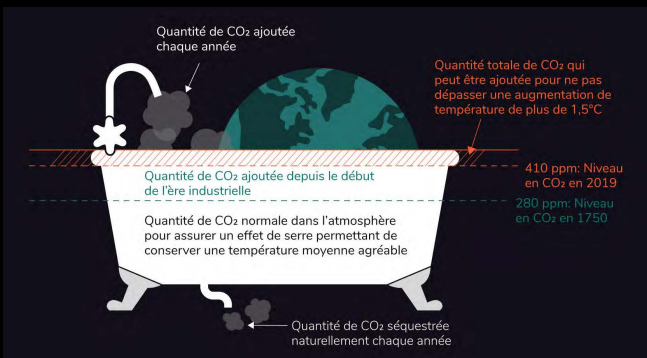
Mostly nothing (outer space)

Reykjavik

Rome

Mostly molten iron (Earth)

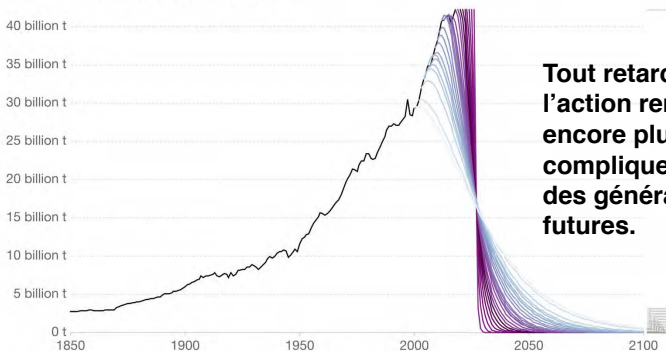
La notion de budget carbone



CO₂ reductions needed to keep global temperature rise below 1.5°C

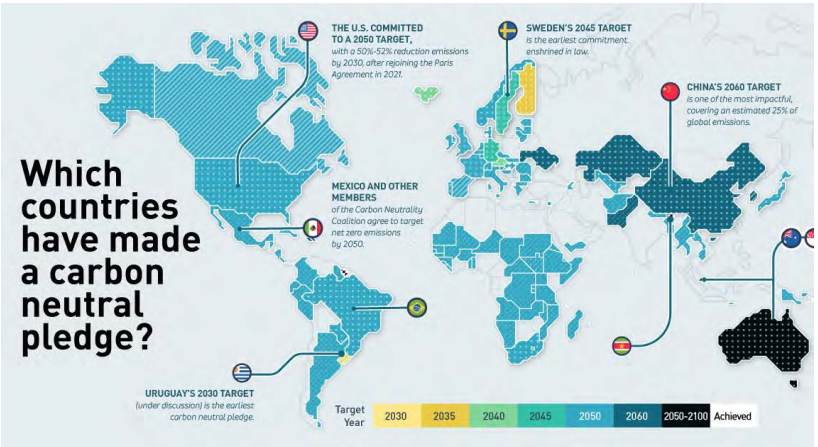
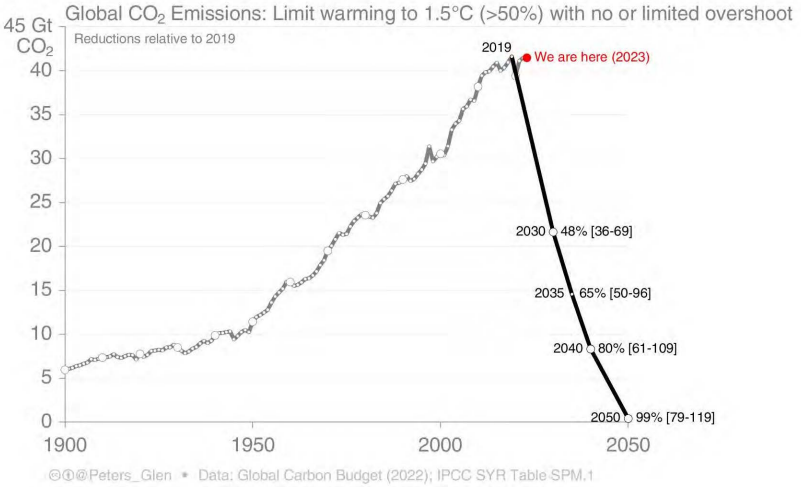
Annual emissions of carbon dioxide under various mitigation scenarios to keep global average temperature rise below 1.5°C. Scenarios are based on the CO₂ reductions necessary if mitigation had started – with global emissions peaking and quickly reducing – in the given year.

Our World
in Data



Source: Robbie Andrews (2019); based on Global Carbon Project & IPCC SR15

Note: Carbon budgets are based on a >66% chance of staying below 1.5°C from the IPCC's SR15 Report.
OurWorldInData.org/co2-and-other-greenhouse-gas-emissions • CC BY



- **Le carbone est un problème de stock, pas de flux (cf. baignoire)**
- **Pour limiter les dégâts à un niveau où l'humanité a un avenir sûr et viable, la neutralité carbone doit être atteinte dans tous les pays et dans tous les secteurs**
- **Les pays développés doivent atteindre la neutralité carbone en 2045**
(Agence Internationale de l'Energie, Septembre 2023)
- **La compensation à l'étranger ne peut jouer aucun rôle dans un contexte où tout le monde doit atteindre la neutralité carbone**

A roadmap to net zero by 2050

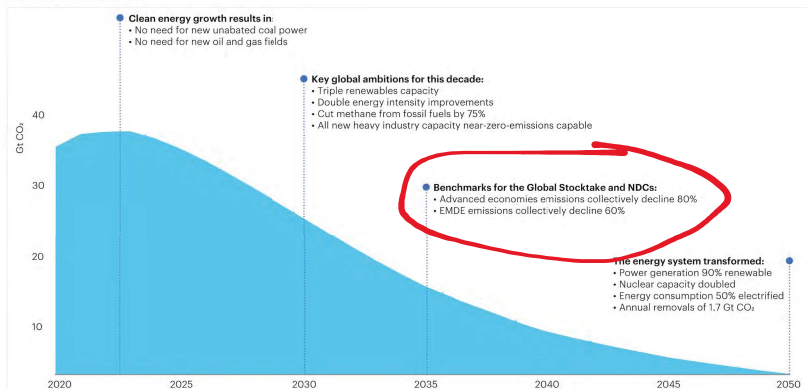
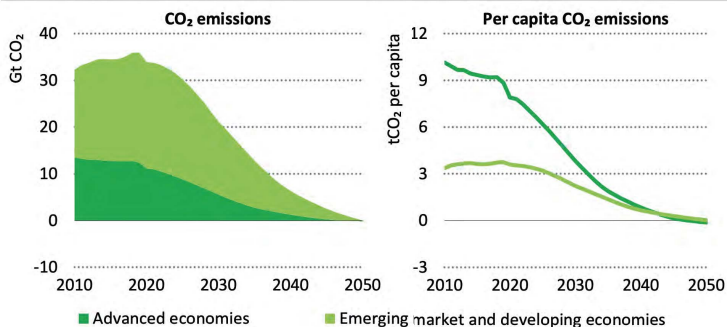


Figure 2.2 ▶ Global net CO₂ emissions in the NZE



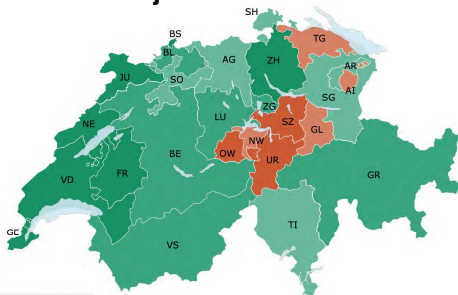
IEA. All rights reserved.

CO₂ emissions fall to net zero in advanced economies around 2045 and globally by 2050. Per capita emissions globally are similar by the early-2040s.

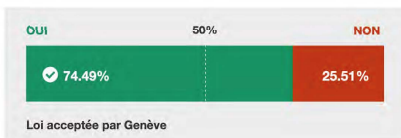
Note: Includes CO₂ emissions from international aviation and shipping.

Loi sur la protection du climat · 18 juin 2023

Oui	Non	
		> 60%
		55%-60%
		50.5%-55%
		50%-50.5%



Très largement acceptée à Genève



Loi sur la protection du climat

Art. 4 Valeurs indicatives pour les différents secteurs

1. Les objectifs de réduction visés à l'art. 3, al. 1 et 3, doivent être atteints en réduisant au moins les émissions de gaz à effet de serre en Suisse par rapport à 1990 comme suit:

b. dans le secteur des transports:

1. jusqu'en 2040: de 57 %
2. jusqu'en 2050: de 100 %

! Pour la mobilité, il s'agit d'un zéro émissions «brut» !

Une loi très insuffisante au regard des préconisations de l'Agence Internationale de l'Energie.

La LClim genevoise doit donc prévoir une trajectoire de baisse **conforme aux dernières connaissances scientifiques.**

- Neutralité carbone **en 2040** et non 2050
- Placer des **objectifs intermédiaires** et faire l'objet de révisions en cas de non-respect

Amendements à l'Art. 3

Art. 3 Objectifs généraux

1 D'ici à 2030, les émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes sont réduites d'au moins 60% par rapport à 1990 **et d'au moins 80% d'ici 2035.**

2 D'ici à **2040**, la neutralité carbone doit être atteinte.

5 (nouveau) Si les objectifs des al. 1 et 2 ne sont pas atteints, la Lclim est révisée en vue du renforcement de ses moyens et de ses effets.

Le secteur de la mobilité doit faire sa part en conséquence

Amendements à l'Art. 6

Art. 6 Principes et mesures en matière de mobilité

2 Le canton développe la ville des courtes distances, s'appuie sur les nouvelles technologies numériques et offre des alternatives pour inciter au report modal en développant principalement des aménagements en faveur des modes doux et des transports collectifs en vue de réduire les distances de déplacements et atteindre l'objectif de -40% de transports individuels motorisés d'ici 2030, **de -60% d'ici 2035 et de -80% d'ici 2040.**

4 Le canton prend des mesures pour faciliter l'électrification du parc des véhicules privés à hauteur de 40% d'ici 2030, **de 70% d'ici 2035 et de 100% d'ici 2040.**

6 (nouveau) Le canton renonce à toute extension de capacité du réseau routier sur son territoire et œuvre à la réduction de la capacité globale des infrastructures routières.

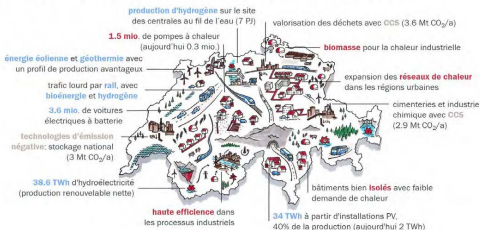
Pourquoi décarboner la mobilité implique de réduire le trafic motorisé?

Les voitures électriques feront une part du chemin, mais ne suffisent pas:

- Réduction des émissions insuffisante
- Rythme de renouvellement du parc automobile trop lent pour atteindre nos objectifs à temps

Perspectives énergétiques 2050+ (Confédération)

Objectif d'une Suisse neutre pour le climat en 2050



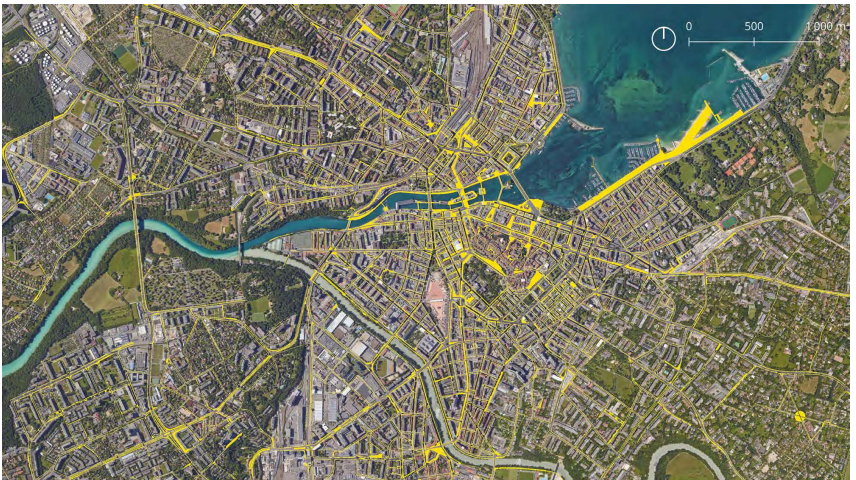
Grafik: Dina Technum, Prognos AG

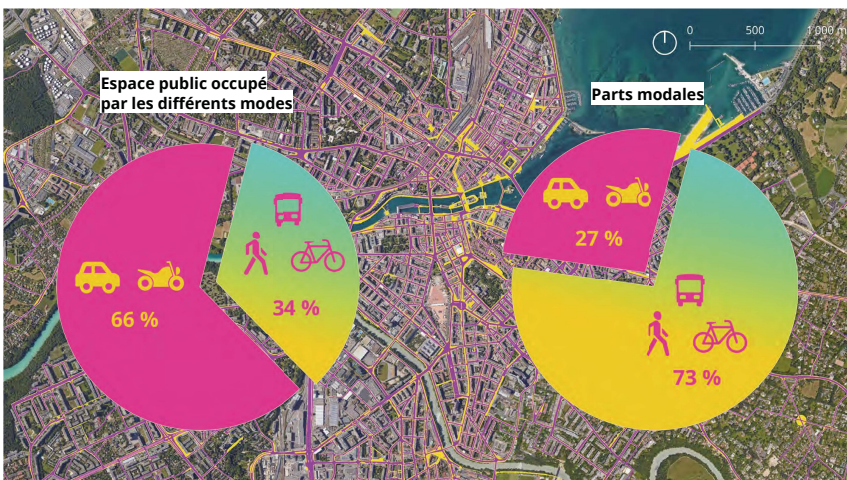
3,6 millions de voitures en 2050 contre 4,7 millions de voitures de tourisme soit une diminution du parc automobile d'environ -25%.

= taux de motorisation en Suisse baisserait de 35%

Comment y parvenir?

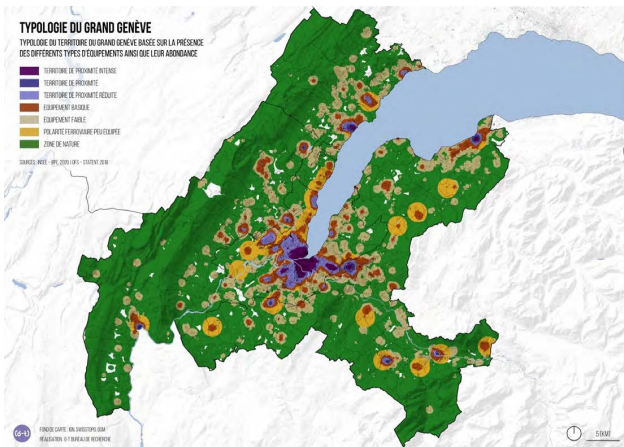
- Rééquilibrer l'espace
- Réduire la puissance
- Développer les alternatives







L'importance d'un territoire des courtes distances



Ville au 1/4 d'heure

- vie
- travail
- commerces / services
- soins de santé
- éducation
- divertissement

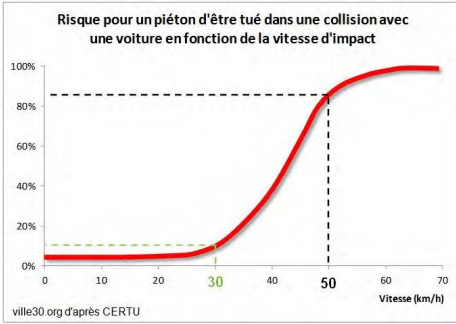
Ces 6 fonctions essentielles à moins de 15 minutes de marche ou de vélo de son logement



Réduire la puissance

Ralentir les vitesses





Les dommages collatéraux de l'automobile augmentent de manière exponentielle avec la vitesse.

Accidents, bruit, pollution, nuisances pour la nature, etc.

Réduire le poids et la taille des véhicules



100 kWh de batteries permettent d'alimenter

1 SUV



Volvo XC90

2 citadines



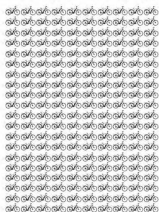
Tesla Model 3

10 mini-voitures



Microtino (medium)

200 vélos électriques



Bosch PowerPack 500

On limitera fortement l'impact écologique global des véhicules électriques si on fait le choix de véhicules légers



Développer les véhicules intermédiaires

- Faire évoluer la législation

Développer les alternatives

Le Canton doit mettre l'accélérateur et investir massivement



Comment y arriver sans «braquer» la population?

1. Cohérence des décisions politiques
2. Donner des contreparties
3. Accompagner au changement

Cohérence des décisions politiques

- **Eviter les signaux contradictoires** (hausse de tarifs des transports publics, investissements routiers, etc.)
- **Assumer une orientation claire et s'y tenir** (pas de retours en arrière, d'atermoiements, etc.)
- **Ne pas sous-estimer la population** (les gens ont compris: ils attendent du courage politique)

Donner des contreparties

La transition à faire est trop importante et abrupte pour se faire uniquement par la contrainte

- **Il faut trouver des monnaies d'échange** (tarifs des transports publics, abonnements Mobility offerts, gratuité de certains services, récompenses à l'abandon du véhicule, etc.)

Accompagner au changement

Les infrastructures sont essentielles mais il faut aussi «remettre de l'humain»

- **Mener des sondages et études sur les usagers de la mobilité motorisée aujourd'hui** (quel type de population, quels besoins, quelles attentes)
- **Aider à l'acquisition de compétences** (lire un horaire de bus, prendre un ticket, circuler à vélo, conseils, application dédiée, etc.)
- **Aider à l'acquisition de matériel** (location de vélos électriques longue durée, mise à disposition de vélos-cargo, réparation, etc.)

Date de dépôt : 9 janvier 2024

RAPPORT DE LA SECONDE MINORITÉ

Rapport de Philippe de Rougemont

PL 13000

Nous avons été saisis de deux projets de lois visant à mettre les objectifs du plan climat cantonal du Conseil d'Etat dans la loi et permettre ainsi à l'action climatique du canton de se fonder et de se développer sur une base légale. Ceci nous engagerait au-delà d'un simple plan climat cantonal (PCC), fort utile mais seulement déclamatoire.

Ces deux projets de lois, un émanant de députées et de députés, l'autre émanant du Conseil d'Etat, adoptent des stratégies différentes :

Pour le PL 13000 émanant de député.e.s, l'approche est sobre en se contentant d'inscrire les objectifs de réduction de gaz à effet de serre dans la loi, en reprenant simplement les objectifs du PCC.

Pour le PL 13225 émanant du Conseil d'Etat, l'approche est d'ajouter aux objectifs à atteindre des moyens pour y parvenir, de traiter autant de réductions des émissions de gaz à effet de serre que d'adaptation du territoire au réchauffement déjà attendu.

Saisie de ce projet de loi 13000, la commission de l'environnement, par sa majorité, a décidé de geler son traitement en attendant la finalisation du projet de loi sur le climat par le Conseil d'Etat. L'argumentation déployée en faveur du gel de ce PL était qu'il faut savoir comment atteindre les objectifs climatiques avant d'ancrer ces objectifs dans la loi. La commission a donc attendu. Lorsque le Conseil d'Etat a déposé le PL 13225 qui répond justement à cette demande, la majorité de la commission a procédé à des auditions puis a refusé d'entrer en matière parce que le PL entrait trop dans les détails. Notons que la commission est outillée pour modifier voire pour simplifier ces «détails». Est-ce que cela a poussé la commission à se retourner favorablement vers le PL 13000 qui avait l'avantage de reprendre les seuls objectifs climatiques sans entrer en matière sur la façon d'atteindre les objectifs ? Non, là aussi, le refus d'entrée en matière a prévalu. Résultat, nous stagnons au stade des déclarations d'intention sans force de loi.

Le péril du réchauffement climatique nous met face au défi de protéger le canton et les espèces qui y trouvent un habitat, dont l'espèce humaine. Nous n'arrivons pour l'instant pas à dépasser le stade déclamatoire. Un stade nécessaire mais seulement si celui-ci est temporaire : des *Plan directeur de l'énergie*, *Stratégie biodiversité* et *Plan climat cantonal* sont travaillés, déclenchant à chaque fois de larges consultations des milieux concernés et mobilisant ces acteurs chargés de rédiger des recommandations, de nombreuses administrations chargées de compiler ces retours et de reformuler les plans, puis ces plans sont finalisés et adoptés.

Alors que le Conseil d'Etat et les services font leur travail, sur demande du Grand Conseil, la commission de l'environnement n'arrive, elle, pas encore à avancer. Etablir une base légale sur laquelle se fonderont les prochains règlements et lois nécessite que la commission fasse sa part du travail. La commission a décidé de rejeter tant le projet de loi qui inscrivait simplement les objectifs du PCC dans la loi, que le projet de loi qui indiquait comment s'y prendre pour atteindre ces objectifs.

La majorité de la commission n'est pour l'instant pas disposée à aller au-delà des incantations sans conséquences pour protéger le climat. Les ménages et les entreprises, les associations et les autres espèces animales et végétales qui constituent la vie de notre canton sont pour l'instant laissés à eux-mêmes face aux dangers qui pèsent sur nous. Ceci est encore plus vrai pour les générations à venir, celles qui subiront, bien plus que nous autres contemporains, les conséquences de notre inaction.

Le territoire du canton a besoin d'être protégé des effets du réchauffement climatique. Les différents secteurs d'activité du canton, de l'agriculture au bâtiment, du secteur tertiaire à la petite industrie, tous ont des solutions à proposer et certains acteurs les mettent déjà en œuvre à la façon de pionniers. Mais cela ne suffit pas. Afin de déclencher un véritable changement de fond, pour agir aussi, les autres entreprises, ménages et organisations ont besoin d'encadrement, d'accompagnement, de subventions, de simplifications administratives, de voir l'Etat agir de façon exemplaire.

Cela nécessite de la part des représentants de la majorité de législature de proposer des amendements, ce qui signifie entrer en matière sur ce type de projet de loi, de formuler des amendements lui convenant et de fournir au Grand Conseil un résultat de travail effectué. Chaque report de l'action, chaque refus d'entrer en matière crée un futur embouteillage d'impératifs rendant l'action future bien plus chère et plus drastique que si l'on agissait maintenant.

Pour ces raisons, les Vertes et les Verts vous demandent de renvoyer ce projet de loi à la commission qui l'a traité de façon incomplète afin que celle-ci

poursuive son travail et rende une version de projet de loi qui lui convienne, amendée, au lieu d'opposer un refus d'entrer en matière.

PL 13225

Réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et préparer le canton aux effets locaux du réchauffement climatique déjà en cours constituent les deux objectifs de politique publique ayant le plus grand impact sur les conditions de vie que nous laisserons sur notre territoire.

Le refus d'entrer en matière d'une majorité de la commission de l'environnement pourrait être lourd de conséquences pour le canton. C'est pourquoi nous vous demandons de porter la plus grande attention aux éléments apportés par ces deux rapports de minorité, éléments qui devraient vous mener à renvoyer ce projet de loi à la commission de l'environnement et de l'agriculture.

Chaînon indispensable entre le Grand Conseil et le Conseil d'Etat. Le Conseil d'Etat a fait sa part du travail, sur demande du Grand Conseil à plusieurs reprises et de façon accomplie à chaque étape (détails plus bas). Cette élaboration effectuée est malgré tout en retard sur le temps du réchauffement climatique. Les rapports des organisations internationales font état d'une situation alarmante. Selon la Confédération : « La fenêtre d'opportunité pour prendre des mesures visant à garantir un avenir durable et digne d'être vécu se referme rapidement »¹. C'est ce travail qui a été interrompu par la commission. Pour réaliser le travail demandé par le Grand Conseil, le Conseil d'Etat a :

- Réalisé et publié en 2015 le premier Bilan carbone du territoire cantonal².
- Adopté en 2015 le Plan climat cantonal volet 1³ répertoriant les objectifs globaux et les axes stratégiques pour les atteindre.
- Adopté en 2017 le Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques⁴, présentant 25 mesures concrètes, auxquelles il manque la base législative.
- Adopté le Plan climat cantonal renforcé en 2021⁵.

¹ <https://www.meteosuisse.admin.ch/portrait/meteosuisse-blog/fr/2023/03/ipcc-herausforderung-klimawandel.html>

² <https://www.ge.ch/document/bilan-carbone-territorial-du-canton-geneve>

³ <https://www.ge.ch/document/plan-climat-cantonal-volet-1>

⁴ <https://www.ge.ch/document/plan-climat-cantonal-volet-2>

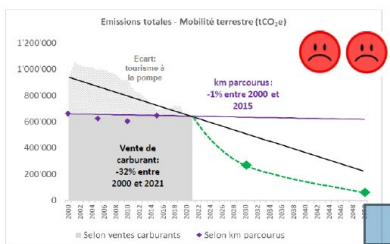
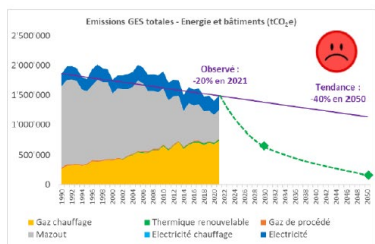
⁵ <https://www.ge.ch/document/plan-climat-cantonal-2030-2e-generation-0>

- Enfin le présent Projet de loi sur le climat (LCLim) 13225 a été envoyé aux parties concernées pour consultation avant d'être révisé et présenté au Grand Conseil.

Saisi du PL 13225, le Grand Conseil l'a transmis à la commission de l'environnement et de l'agriculture. La commission a commencé par auditionner les autorités et des organisations puis, pour des raisons qui n'arrivent pas à convaincre (lire plus bas), a décidé de cesser son travail, ce qui revient à remettre sans suite la tâche que le Grand Conseil lui avait confiée.

Le facteur temps. Renoncer à traiter le PL 13225 comme la majorité de la commission le veut, ce serait perdre un temps précieux. Des mesures efficaces nécessitent un cadre légal pour s'appliquer de façon équitable à tous et toutes. Renoncer à travailler le PL 13225 c'est repousser une base légale, pourtant indispensable, à plus tard. Or le facteur temps est primordial, puisque repousser l'action rendra le défi encore plus difficile à remporter (voir le graphique). En termes financiers, selon M^{me} Fontanet, conseillère d'Etat chargée des finances, nous a avertis : « ne rien faire aujourd'hui nous coûterait plus cher demain. La facture genevoise d'un dérèglement climatique incontrôlé atteindrait 1,5 milliard de francs en 2050 et pourrait encore tripler à la fin du siècle »⁶.

Genève : trajectoires d'émissions insuffisantes



Les termes clés doivent être définis. Les activités législatives, réglementaires et juridiques des années à venir sur la question du climat et de l'adaptation du territoire au changement climatique nécessitent de s'entendre sur des termes importants. L'article 2 du projet de loi définit utilement ces termes parmi d'autres : émissions directes et indirectes de GES, neutralité carbone, puits de carbone, îlots de chaleur, agriculture de conservation, économie circulaire ou finance durable. L'interruption du travail en commission empêche cette définition des termes nécessaire à toute loi et réglementation.

⁶ « Genève dévoile son ambitieux plan climat ». Tribune de Genève du 3 juin 2021.

Le plan climat cantonal suffit, vraiment ? La majorité de la commission a justifié son refus de poursuivre son travail en argumentant que le plan climat cantonal contenait déjà les détails des objectifs et de l'action à mener. Mais un plan n'est pas une loi, un plan est une intention d'agir, une loi s'applique de façon égale à toutes et à tous. L'ampleur du changement recommandé par la science et reprise par le Conseil d'Etat est impressionnante, mais le canton est capable de relever le défi. L'état de la science sur le réchauffement, les émissions de GES et l'adaptation du territoire n'ont pas changé depuis les premiers avertissements pendant les années 80. Le canton doit donc dépasser l'ère des plans et entrer dans l'ère des engagements fermes et des mesures concrètes.

La loi climat fédérale suffit, vraiment ? Cet argument entendu en commission fait l'impasse sur le fonctionnement fédéral par lequel les cantons disposent de leurs propres outils législatifs pour la mise en application. Les cantons romands de Fribourg et du Valais ont d'ailleurs déjà approuvé leur loi climat fixant les objectifs contraignants dans la loi ainsi que des mesures concrètes pour remporter le défi. Clairement, la loi fédérale ne suffit pas et n'est même pas pensée pour suffire. La loi climat fédérale complète le dispositif fédéral avec des dispositions appropriées et indispensables au canton. Elle fixe des orientations claires pour les différentes politiques publiques sans parasiter la prise de décision dans chaque secteur (loi-cadre).

Même si on doute du réchauffement climatique. Un des partis composant la majorité de commission communique régulièrement à la population par tous ménages ses doutes sur la réalité du réchauffement climatique. Or, même si on retient uniquement les raisons autres que climatiques de sortir de l'ère des énergies fossiles, celles-ci devraient suffire à nous faire travailler de bonne foi sur ce projet de loi : sortir de notre dépendance envers les énergies fossiles réduirait les factures d'importation qui enrichissent des pétromonarchies du Golfe, des régimes corrompus d'Afrique, qui enrichit la Russie de Poutine (via des pays tiers) et de l'industrie particulièrement polluante des champs de gaz de schiste en Amérique du Nord. Sortir de notre dépendance envers les énergies fossiles c'est prendre soin de l'air ambiant respiré dans notre canton. C'est aussi créateur d'emplois locaux durables qui font sens, pour rénover les bâtiments, développer le réseau de transports publics et de pistes cyclables sécurisées, arboriser le canton et soutenir l'agriculture de conservation. Des perspectives qui servent le canton, même pour ceux qui doutent du réchauffement climatique.

Une loi à spectre trop large, vraiment ? La consommation d'énergie à Genève repose à 80% sur des agents d'origine fossile, la loi climat doit nécessairement être transversale si on la veut efficace. Elle concernera donc

tous les secteurs d'activité, de l'agriculture à l'artisanat en passant par l'industrie, le secteur tertiaire, les transports, le chauffage et l'aménagement du territoire, l'enseignement, la couverture végétale et les conditions de travail. Ce n'est pas la première fois qu'une commission s'est vu confier le traitement d'un projet de loi nécessitant autant de travail. Dans les cas précédents, le travail a pourtant été effectué jusqu'à son terme⁷. La raison invoquée d'une complexité trop importante du projet de loi, pour ne plus travailler sur le projet, ne survit pas à la comparaison avec d'autres projets pourtant bel et bien traités jusqu'à leur terme.

Trop d'amendements ? Le tableau des amendements répertoriés par le département du territoire fait voir une variété d'amendements qui soit demandent de renforcer la portée de la loi, soit la restreignent. Cela dit, plusieurs d'entre eux montrent suffisamment de similitudes pour pouvoir être regroupés et ainsi alléger le travail initialement perçu comme trop important. Une commission est outillée pour traiter même un grand nombre d'amendements. Des collaborateurs scientifiques l'assistent et le département a procédé à une mise en évidence utile pour des rapprochements.

Genève sait relever des défis. Depuis des décennies, des entreprises de petite taille jusqu'aux régies publiques (les SIG avec leurs programmes éco21) et des ménages pionniers s'engagent pour la transition climatique. Cela démontre que c'est faisable, mais insuffisant puisque l'action positive des pionniers ne concerne qu'une petite minorité proactive. La loi sur le climat créerait justement les conditions pour voir se généraliser le travail accompli jusqu'ici par les seuls pionniers. Des standards à atteindre, des définitions de termes clairs, des incitations et des messages-prix, voilà ce qui dans la loi permettra au canton d'accomplir sa part et de bénéficier des effets positifs, sur le territoire et sur le système climatique.

Le défi 2030 et 2050 de Genève est dans la moyenne. D'autres cantons romands ont décidé de relever des défis plus ardues que Genève. Les cantons du Valais et de Neuchâtel ont décidé comme Genève de réduire leurs émissions de 60% d'ici à 2030, par contre l'objectif-temps de neutralité carbone prévu par ces cantons est 2040 au lieu de 2050 à Genève. Genève ne ferait de loin pas cavalier seul.

L'avis de la majorité de la commission de l'environnement, en décidant de ne plus travailler sur le projet de loi climat, contrevient aux principes et aux

⁷ Loi sur le droit de cité genevois (LDCG) (A 4 05), traitée en 14 séances, PL 12305-A (<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL12305A.pdf>) ; loi sur l'aide sociale et la lutte contre la précarité (LASLP) (J 4 04), aussi traitée en 14 séances, PL 13119-A (<https://ge.ch/grandconseil/data/texte/PL13119A.pdf>).

politiques portés par la majorité du Grand Conseil pour relever le défi climatique. Maintenant que nous sommes à l'étape de mettre nos objectifs et plans climat sous forme de loi, il revient à notre conseil de montrer qu'au-delà de déclarer des objectifs politiques, nous sommes aussi capables de nous entendre sur des façons d'atteindre ces objectifs.

Nous invitons donc les députés des partis de droite à bien considérer les termes de ce débat, de l'enjeu, et à voter le renvoi à la commission de l'environnement pour que celle-ci effectue sa part du travail.