

## PL 13225 Projet de loi du Conseil d'Etat sur le climat (LClim)

### **Audition du 5 octobre 2023 devant la commission de l'environnement**

---

Mesdames et Messieurs les Députés,

Nous vous remercions de nous entendre au sujet de ce projet.

L'UAPG, qui, au travers de ses six associations membres, représente plus de 80% de l'emploi privé du canton, a déjà eu l'occasion de s'exprimer sur ce sujet, par le biais de la commission consultative sur le développement durable où elle est représentée.

A cette occasion, notre Union avait souligné que pour répondre aux défis posés par le changement climatique, il était indispensable de rassembler l'ensemble des parties concernées afin que le projet prenne en compte les attentes d'un maximum d'acteurs.

L'UAPG avait également déploré la formulation très générale, laissant une marge de manœuvre considérable au Conseil d'Etat dans l'application par voie réglementaire et a souligné qu'il lui semblait indispensable que la réglementation d'application fasse l'objet d'une consultation préalable, en association étroite avec les milieux concernés. Cela lui semblait d'autant plus nécessaire qu'aucune évaluation de l'impact des mesures proposées sur l'économie genevoise n'avait été menée. L'UAPG avait rappelé que dans les principes généraux, les trois piliers du développement durable, à savoir économique, social et environnement selon la définition des Nations Unies, devaient être respectés de manière équilibrée, ce qui implique que les mesures proposées soient proportionnées par rapport aux intérêts économiques. La définition de « disproportion économique », mentionnée à de nombreuses reprises dans l'APL climat, doit à cet égard faire l'objet d'une concertation étroite avec les milieux économiques genevois. Cette remarque reste valable pour le présent projet.

Il s'agit donc aujourd'hui de se prononcer sur le projet de loi climat, qui atténue certes certains défauts que l'on pouvait reprocher à l'avant-projet de loi. On relève ainsi que la dimension fleuve du projet de 2022 a été redimensionnée. Il n'en demeure pas moins que le présent projet reste entaché de nombreux défauts.

Il n'est pas inutile de rappeler que l'UAPG comprend pleinement la nécessité de réduire notre empreinte carbone. Dans cet objectif, elle participe déjà activement à de nombreux groupes de travail visant notamment à promouvoir les économies d'énergie. Elle va également prochainement organiser une après-midi de travail avec ses membres, pour faire émerger des solutions qui permettent précisément de diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Cela étant précisé, nous souhaitons émettre plusieurs remarques d'ordre général.

Premièrement, nous souhaitons rappeler que Genève est l'un des cantons suisses et que la Suisse dispose d'un plan climat, en la Stratégie énergétique 2050. Celle-ci vise au respect des Accords de Paris que la Suisse a signé, avec l'atteinte de la neutralité carbone en 2050. Le PL climat reprend cet objectif. Par contre, alors que la Suisse vise la réduction de la moitié des émissions à effet de serre en 2030 par rapport à 1990, le PL climat porte cette diminution à 60%. A notre sens, Genève doit se caler sur la stratégie fédérale et opter pour une politique en accord avec le cadre fédéral.

Il nous paraît ensuite particulièrement important que les objectifs posés soient certes ambitieux, mais également réalistes. Il ne sert à rien d'opter pour une politique déconnectée de la réalité et des possibilités du terrain. Si les objectifs ne semblent pas atteignables aux acteurs qui doivent les atteindre, ces derniers pourraient être découragés de fournir un effort qu'ils savent vain.

Cette remarque nous permet de souligner un autre élément qui nous paraît particulièrement important : c'est l'implication de l'économie. Les entreprises sont souvent décrites de manière négative et perçues comme des pollueurs potentiels contre lesquels il faut lutter. Or, elles sont au cœur de la solution, et faire sans les impliquer dans la réflexion est totalement contreproductif. Il convient donc de corriger cet esprit de défiance que l'on ressent à la lecture de ce projet de loi, et les intégrer comme des partenaires à part entière. Une collaboration intense avec leurs représentants, à savoir les organisations professionnelles, nous paraît indispensable, si l'on souhaite que le projet n'en reste pas au stade de déclaration d'intention politique sans portée concrète ni véritables effets.

Nous déplorons également l'absence d'une prise en compte des évolutions technologiques, qui permettraient d'atteindre également les objectifs. La lecture de ce projet de loi nous donne le sentiment que rien ne bougera d'ici 2030 et 2050. Cela nous semble particulièrement frappant dans le domaine de la mobilité, où de nouveaux modèles pourraient émerger et où le but semble davantage de faire la chasse à la mobilité individuelle qu'à diminuer les GES.

Dans les faits, la lecture de ce projet de loi s'apparente plus à une déclaration politique qu'à une volonté de lutter efficacement contre les GES. Nous sommes également circonspects sur la portée donnée à cette loi, conçue comme une « supra loi ». Or, au nom de quoi aurait-elle davantage d'importance que d'autres actes normatifs de même rang ? Ce qui est également problématique est le fait que cette loi donne une dimension normative à un plan – le plan climat – qui n'a jamais été traité et encore

moins adopté par le Parlement. Il nous paraît que le processus démocratique n'est pas respecté.

Après ce long préambule, qui nous paraît toutefois indispensable, venons-en au commentaire des articles.

### Article 3

Comme déjà indiqué, nous souhaitons que le PL Climat se base sur la stratégie énergétique 2050, qui fixe comme étape en 2030 une diminution de 50% des émissions de GES. Ce qui n'empêche pas le canton de faire mieux s'il y arrive. Mais pour cela, il faut que l'objectif soit réaliste, pragmatique et atteignable.

Nous souhaitons souligner ici les efforts déjà entrepris, qui ont permis de diminuer les émissions de GES en termes globaux, alors même que la population genevoise a augmenté de 35% entre 1990 et 2022.

### Article 5

On peine à comprendre pourquoi la date de référence est dans cet article celle de 2018. En outre, l'objectif nous paraît totalement irréaliste, d'autant qu'il n'y a aucune note explicative pour nous dire comment on y parvient. Enfin, comme déjà indiqué plus haut, nous aurions souhaité que la notion de disproportion économique soit mieux étayée car on ne comprend pas ce que cela implique exactement.

### Article 6

Notre Union est consciente des efforts à entreprendre pour diminuer le TIM. Elle demande toutefois que le transport professionnel soit formellement exclu de cet article, dans la mesure où il permet à l'activité économique de se faire dans des conditions adéquates et qu'il sert les intérêts de la population. Nous rappelons à ce propos la loi fédérale sur l'approvisionnement économique du pays, qui confie cette mission aux milieux économiques. Les entraver dans leur mission revient à ignorer la législation fédérale, à laquelle notre canton et nos autorités doivent se conformer.

Ensuite, nous demandons que la politique qui a prévalu jusqu'à ce jour, qui est celle du CONTRE (soit contre la voiture principalement) devienne une politique du POUR (des transports publics efficaces, par exemple), que l'entier des besoins de mobilité soient pris en compte de manière réaliste, en y apportant des solutions adaptées, et que le pragmatisme l'emporte enfin sur le dogmatisme.

Enfin, si nous saluons la volonté de faciliter – enfin, serions-nous tentés de dire – l'électrification du parc de véhicules, force est de constater que le canton comme les communes accusent un retard conséquent à ce sujet et que cet objectif n'a jamais semblé être prioritaire aux yeux des autorités. Nous formulons donc le vœu que cet article ne soit pas une simple déclaration d'intention, d'autant plus que ni la loi ni son commentaire n'indique comment parvenir à l'objectif. Nous constatons en outre qu'il

ne prend pas en compte les autres modes de propulsion, comme l'hydrogène, qui se développent pourtant. Cet article a donc déjà un aspect suranné.

#### Article 7

Une remarque : il est assez piquant de voir un alinéa sur l'encouragement par l'Etat de la responsabilité numérique des entreprises, alors que l'Etat est assez clairement en retard par rapport aux entreprises dans ce domaine.

Nous relevons avec satisfaction que les autorités encouragent l'innovation, dans le commentaire de l'article. Nous aurions été encore plus satisfaits s'il avait été décrit comment y parvenir.

#### Article 11

Le plan climat existe déjà. Il s'agit d'un programme ou d'une déclaration d'intentions, qui a été conçu hors du cadre parlementaire existant. Il est particulièrement désagréable, et irrespectueux des procédures démocratiques, de voir l'émergence de ce type de documents réalisés le plus souvent dans le cadre des services de l'administration se transformer en actes normatifs, sans que le Parlement en ait été saisi. Dans le cas présent, et par la grâce de cette loi climat, le plan climat devient loi, sans que le Grand Conseil n'en ait été formellement saisi. C'est une torsion des processus démocratiques à bannir avec la plus grande énergie. Et la lecture de l'article 14, lequel se réfère à l'évaluation de la loi, ne nous rassure pas davantage, car le Grand Conseil n'est jamais mentionné.

#### Article 16

Si l'existence d'un Conseil du climat et de la durabilité nous paraît pertinente, le flou de cet article nous laisse pantois. Il s'agit d'une instance consultative, qui le cas échéant pourrait se transformer en chambre d'enregistrement, celle c'est trop souvent le cas aujourd'hui de ce type d'instances. Par ailleurs, la composition tout aussi floue ne nous rassure pas. Les membres de l'actuel conseil du développement durable doivent être issues de différents milieux, cités par le règlement. Dans cet article, il est simplement mentionné « les milieux concernés ». Permettez-nous de déplorer cette tendance actuelle d'être le plus flou possible dans la composition des commissions, selon des formulations qui permettent de fait de « faire son marché » parmi les différents candidats. Ce mode de faire est davantage garant de siéger avec les personnes de son choix, qu'avec les personnes les plus représentatives.

## **Modification à d'autres lois**

### **LMob**

#### Art. 3, al. 2

Nous proposons d'ajouter la notion de besoins en approvisionnement, tel que cela découle de la loi fédérale sur l'approvisionnement.

#### Art. 7, al.3

Le plan climat, qui n'est pas un acte normatif, est porté au rang de loi dans cette formulation. Nous déplorons cette dérive.

### **LDévEco**

#### Art. 8, al. 2, let. a, c, d et e

La formulation de la lettre a donne le sentiment d'une économie étatiste et dirigiste. Il s'agit donc d'être plus précis sur la façon dont l'Etat compte promouvoir certains modèles d'affaires.

Pour ce qui concerne les lettres c à e, l'UAPG considère que cela n'a rien à faire dans une loi Climat.

### **LaLPE, art. 3A**

Nous rappelons l'importance de calquer la politique cantonale sur celle de la Confédération et donc d'opter pour des critères d'évaluation semblables.

### **LZiam**

Dans la mesure où les zones industrielles manquent déjà de surfaces et en tenant compte de la vocation de ces zones, nous proposons de supprimer la référence aux surfaces de pleine terre. De plus, l'article 2 de la loi sur les zones de développement industriel prévoit déjà des espaces libres.

En conclusion, notre Union est pour le moins réservée concernant ce projet de loi. Décousu, entre des articles d'une grande précision et d'autres dont on peine à comprendre les contours, il semble être une synthèse mal exécutée de l'avant-projet fleuve qui avait été soumis à consultation en 2022. Le dogmatisme semble l'emporter sur le pragmatisme, la réalité, notamment économique, du terrain n'est pas toujours prise en compte et il manque une véritable collaboration avec les acteurs économiques concernés. Pour reprendre ce qui a pu être déploré dans le domaine de la mobilité, se



défaire de l'avis des milieux concernés peut conduire à des blocages qui ne servent finalement à personne. La question climatique mérite largement mieux que des slogans et des déclarations d'intention aussi tonitruantes qu'inefficaces au final, dans la mesure où les propositions ne sont pas comprises des acteurs concernés, qui n'ont pas été suffisamment intégrés dans les réflexions. Nous rappelons que les entreprises sont la clé du succès de cette transition et qu'elles doivent donc être pleinement et activement intégrées au débat.

L'UAPG serait d'avis de suspendre les travaux sur ce projet de loi, pour reprendre la discussion de manière sérieuse et honnête avec les milieux intéressés.

En vous remerciant

Pierre-Alain L'Hôte

Président

Stéphanie Ruegsegger

Secrétaire permanente