

Le Conseil d'Etat a présenté hier une deuxième mouture de son projet de loi climat. Les associations environnementales se disent satisfaites mais attentives à la concrétisation

Loi climat, revue et corrigée

LOUIS VILADENT

Environnement ► Va-t-on vers une paix des braves en matière de climat à Genève? C'est ce que laisse présager la deuxième version du projet de loi climat, présentée hier par le Conseil d'Etat. La première mouture, adoptée par l'exécutif en décembre 2022, s'était heurtée douze mois plus tard à une non-entrée en matière de la commission de l'environnement et de l'agriculture. Un échec auquel s'ajoutait alors le torpillage de la loi sur l'énergie en plénière du Grand Conseil, ainsi que le rejet de postes supplémentaires liés à la transition écologique.



«Il s'agit d'un minimum absolu en matière de lutte contre le réchauffement climatique»

Thibault Schneeberger

S'en sont suivies des discussions d'une année environ entre le magistrat vert chargé du Territoire, Antonio Hodgers, et une vingtaine de partenaires des milieux patronaux, syndicaux et environnementaux. Et pour finir, un accord de compromis vient d'être finalisé. «L'idée est de doter l'Etat d'une mission permanente, une feuille de route vers la neutralité carbone d'ici



Pour le Conseil d'Etat, les magistrat-es Nathalie Fontanet et Antonio Hodgers ainsi que Andrea Genecand pour l'ASTAG, Vincent Compagnon de JardinSuisse et Jean-Pascal Gillig du WWF Genève. CAPUCINE VEUILLET

à 2050», a indiqué le conseiller d'Etat, en insistant sur le fait que «les entreprises avaient beaucoup à faire» et qu'elles seraient soutenues par des programmes d'investissements.

Du lest pour l'économie

Voilà donc les milieux économiques rassurés. Pour cela, il aura fallu concéder sur un certain nombre de points. Par exemple, ce nouveau projet de loi exclut désormais les transports professionnels de l'objectif de réduction de 40% des distances en transports individuels motorisés. «Nous nous réjouissons que le Conseil d'Etat a reconnu notre rôle essentiel dans la prospérité économique du canton», a commenté Andrea Genecand,

président de l'ASTAG, la section genevoise de l'Association suisse des transports routiers. Car, «sans transports, pas de business et pas d'emploi», a-t-il ajouté. Le conseiller d'Etat vert a quant à lui précisé que sa volonté était tout de même de réduire de 57% les émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par ce secteur d'ici à 2040, notamment via le report modal et l'électrification du parc des véhicules.

Un autre gros compromis que sous-tend cette nouvelle version du projet de loi touche plus globalement aux émissions de GES. En effet, si l'objectif est de les réduire d'au moins 75% d'ici à 2040, les émissions indirectes liées à l'importation ont été sorties des objectifs

quantifiées. Aujourd'hui, ces émissions pèsent près de 68% de l'empreinte carbone du canton. «Cela ne veut pas dire pour autant que les émissions indirectes sont un champ duquel nous nous désinvestissons, rassure Antonio Hodgers. Simple-ment, nous comptons agir dessus grâce à d'autres leviers, par exemple en aidant la population à consommer plus local.»

Pour Thibault Schneeberger, coordinateur Romandie d'Actif-traffic également présent à la présentation de cet amendement général du projet de loi, l'exclusion des émissions indirectes est l'un des bémols du texte. «On sait par exemple que l'électrification du parc automobile, qui a pour résultat moins d'émissions directes, génère au

contraire beaucoup d'émissions indirectes, notamment au stade de la production et de l'importation», a-t-il souligné.

Projet «acceptable»

Du reste, le militant a concédé que d'autres mesures du projet ont l'avantage de le rendre «acceptable». Il ne mâche toutefois pas ses mots: «Il s'agit d'un minimum absolu en matière de lutte contre le réchauffement climatique, car les lois de la physique n'ont que faire des compromis politiques.» Comme lui, Jean-Pascal Gillig du WWF Genève a parlé de «plancher minimum» en matière de préservation de la biodiversité et appelle d'ores et déjà le Grand Conseil à «ne pas réduire davantage la portée du texte».

La vigilance quant à l'application de ce projet est également présente chez les syndicats. Egalement présent lors de la conférence de presse, le président de la Communauté genevoise d'action syndicale, Davide De Filippo, a rappelé que la faitière avait «très fortement critiqué la première version du projet de loi qui ne prévoyait rien pour la protection de la santé des travailleurs» dans le cadre de la transition écologique. Pour pallier ce manque, Antonio Hodgers a assuré que des dispositions avaient été ajoutées pour la protection de la santé au travail, notamment en cas de canicules, mais aussi pour la création d'emplois et l'aide à la formation. «Nous veillerons à ce que l'Etat mène de vraies politiques publiques en la matière», a annoncé Davide De Filippo.

Demain, c'est aujourd'hui

D'autres objectifs précis ont été présentés dans ce nouveau projet de loi, comme la réduction de 82% des GES émis par les bâtiments d'ici à 2040 ou la baisse de 20% de ces mêmes émissions pour le trafic aérien d'ici à 2030. D'autres encore sont fixés à des délais qui paraissent aujourd'hui lointains, comme l'augmentation du taux de canopée de 30% d'ici à...2070.

De manière plus immédiate, il était presque impossible de ne pas interroger le Conseil d'Etat sur l'élargissement de l'autoroute entre Nyon et Le Vengeon, soumis au vote populaire le 24 novembre. Une mesure qui bénéficie du soutien de l'exécutif, mais qui semble pourtant en contradiction avec les objectifs climatiques annoncés hier. Le magistrat vert a expliqué, sous l'autorité de la présidente du Conseil d'Etat, Nathalie Fontanet, qu'il s'agirait de «mesurer les impacts réels de cette mesure en temps voulu». A titre personnel, il s'est prononcé contre cette mesure, indiquant dans un récent billet de blog qu'il y avait «des infrastructures plus pertinentes à financer avec cinq milliards de francs». I