

*Projet présenté par les députés :*

*M<sup>mes</sup> et MM. François Lefort, Hugo Zbinden, Yves de Matteis, Emilie Flamand, Anne Mahrer, Magali Origa, Miguel Limpo, Sophie Forster Carbonnier, Sylvia Nissim, Brigitte Schneider-Bidaux, Esther Hartmann*

*Date de dépôt : 15 août 2013*

## **Projet de loi**

**modifiant la loi sur les procédés de réclame (LPR) (F 3 20)**

*(Sensibilisation concernant les émissions de CO<sub>2</sub> du trafic aérien)*

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

### **Art. 1      Modification**

La loi sur les procédés de réclame, du 9 juin 2000, est modifiée comme suit :

#### **Art. 9A      Publicité pour le trafic aérien (nouveau)**

<sup>1</sup> L'affichage de publicité en faveur de l'activité aéronautique (aéroport et vols de ligne) sur le domaine public et sur le domaine privé, visible du domaine public, doit être assorti d'un message de sensibilisation concernant l'impact environnemental du trafic aérien.

<sup>2</sup> Ce message contient une information chiffrée des émissions de CO<sub>2</sub> induites d'un vol aller-retour sur une destination donnée, comprenant un cycle complet décollage-en route-approche-atterrissage, divisées par le nombre de passagers sur la base d'un facteur de charge moyen.

<sup>3</sup> La taille de ce message correspond au minimum à 20% de la surface totale de la publicité.

### **Art. 2      Entrée en vigueur**

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

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Pour la première fois depuis que l'homme est apparu sur Terre, le cap des 400 parties par million (ppm) de CO<sub>2</sub> atmosphérique a été atteint en mai 2013. Selon le GIEC, une stabilisation du CO<sub>2</sub> entre 400 ppm - 440 ppm conduirait, sur le long terme, à une augmentation moyenne de la température de 2,4 °C à 2,8 °C, soit bien au-dessus du seuil des +2°C au-delà duquel les changements climatiques sont largement considérés comme non maîtrisables. Parallèlement, dans son bilan climatologique 2012, l'Organisation météorologique mondiale (OMM) a souligné l'abondance et l'intensité de phénomènes extrêmes : sécheresses, inondations, cyclones,...

Ce rapide tableau de l'actualité climatique rappelle que, en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, la Suisse, comme l'ensemble des pays industrialisés et en développement, se trouve face à une double crise énergétique et climatique. Le défi est immense: comment garantir le confort et la sécurité de la population à long terme tout en réalisant la sortie des énergies fossiles et en diminuant massivement les émissions de CO<sub>2</sub> ? Alors que la croissance économique mondiale a jusqu'ici été basée sur l'abondance de ressources énergétiques fossiles et bon marché, la prospérité de demain doit se développer sur trois piliers : la sobriété énergétique (consommer moins), l'efficacité énergétique (consommer mieux) et les énergies renouvelables (produire durablement). Tous les secteurs de la société vont devoir s'adapter à cette nouvelle donne. Les coûts externes (santé, environnement, couverture de risque d'accident) devront être internalisés, alors qu'ils ont jusqu'ici été supportés par les collectivités et ont constitué des subventions cachées. La logique du siècle passé de la réponse à la demande (en énergie, en transport, en produits manufacturés,...) doit être transformée en logique de la gestion de la demande. Les collectivités, entreprises et secteurs d'activité qui anticiperont ces changements inéluctables sauront en profiter et garantiront leur prospérité.

Le trafic aérien est particulièrement concerné par ces défis futurs. En effet, il représente une part considérable des dépenses énergétiques et des émissions des CO<sub>2</sub> : si au niveau mondial, ce secteur est responsable de 2,1% des émissions de CO<sub>2</sub> globales (1), le trafic aérien suisse émet près de 5 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par an (10% du bilan carbone suisse), soit l'équivalent de la totalité des émissions du secteur des services. A Genève, où

l'économie est particulièrement extravertie (organisations internationales, finance, multinationales,...), le kérosène était l'agent énergétique le plus vendu en 2011: il comptait pour 28% des livraisons d'énergie finale à Genève (21% pour l'électricité, 18% pour le gaz naturel, 17% pour le mazout et 16% pour les carburants automobiles). En 2011, les émissions de CO<sub>2</sub> des vols au départ de Genève ont été, sur la totalité de leur trajet, de 1,1 million de tonnes.

La question de l'imputation des émissions de CO<sub>2</sub> du trafic aérien est controversée puisque les émissions effectives n'ont pas lieu dans le pays de vente du carburant. La norme LTO (« Landing and take off »), souvent utilisée, ne comptabilise que les émissions émises au-dessous de 3000 pieds (950 m) et ne rend ainsi pas compte de l'impact sur l'environnement. Le lieu de vente du carburant est in fine décisif. Par ailleurs, le CO<sub>2</sub> émis en haute atmosphère a un effet de serre supérieur à celui qui est émis à la surface terrestre. Toutefois, le facteur de péjoration reste incertain à ce jour.

Les prévisions concernant le transport aérien sont très préoccupantes: le trafic aérien est le secteur d'activité dont les émissions de CO<sub>2</sub> augmentent le plus: au niveau mondial, elles ont doublé en 15 ans. A l'avenir, l'ONU prévoit même qu'elles seront multipliées par 7 d'ici 2050. A Genève, les ventes de kérosène ont augmenté de 78% entre 2000 et 2012, alors que celles des autres agents énergétiques ont baissé de 2% durant la même période (2).

A Genève, la progression phénoménale du trafic passagers ces dernières années est principalement due au développement de l'offre « low cost ». Avec une offre artificiellement bon marché, les vols low cost ont stimulé une demande jusqu'alors inexistante, celle de voyages de loisirs opportunistes, certes agréables, mais qui ne répondent a priori à aucun besoin ni aucune nécessité eu égard aux conséquences environnementales qu'ils engendrent. Aujourd'hui, loin d'un aéroport haut de gamme au service de son économie, Genève dispose d'un « aéroport low cost »: en 2012, Easyjet a transporté 39,7% des passagers à Genève (3) et la part totale du low cost s'établit au total à 42% !

Les effets des nombreuses politiques publiques environnementales mises en place dans les autres secteurs (énergies renouvelables, rénovation des bâtiments, développement des transports publics,...) tant au niveau mondial, fédéral que cantonal, sont annihilés par l'augmentation des dépenses énergétiques et des émissions de CO<sub>2</sub> liées au trafic aérien. Au niveau individuel, un vol aller-retour transatlantique depuis Genève émet environ 2 tonnes de CO<sub>2</sub> par passager, soit l'équivalent de l'économie annuelle réalisée en renonçant totalement à la voiture comme mode de transport.

Il faut noter que l'aéroport de Genève fournit des efforts importants pour la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de CO<sub>2</sub> liées à l'infrastructure aéroportuaire (plan de mobilité pour les employés, incitation à l'utilisation des transports publics pour les passagers, réduction de la consommation d'énergie des commerces,...). Néanmoins, la quantité d'émission en question est inférieure de 1 à 2 ordres de grandeurs à celles du trafic aérien lui-même.

Dans le souci d'atteindre l'objectif de réduction de CO<sub>2</sub> des pays industrialisés, ce projet de loi propose d'informer les consommateurs, à l'instar de ce qui se fait sur les paquets de cigarettes, en rendant obligatoire sur toutes les réclames concernant l'activité aéronautique la présence d'un message de prévention, ainsi que d'une référence chiffrée aux émissions de CO<sub>2</sub> générées. En comparaison, depuis 2004, les avertissements sur les paquets de cigarettes suisses doivent occuper au moins 35% de la face principale des paquets, contre 20% de la surface publicitaire proposée ici.

### **Conséquences financières**

Aucune

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter ce projet de loi.

Sources :

1. Lee, et al. (2011) International emissions. In 'Bridging the Emissions Gap', a UNEP Synthesis Report, United Nations Environment Programme, Paris.
2. Office cantonal de la statistique de Genève, OCSTAT
3. Rapport annuel 2012 Genève aéroport, [http://www.gva.ch/Portaldata/1/Resources/fichiers/publications/publications\\_institutionnel/2012\\_rapportGA\\_fr.pdf](http://www.gva.ch/Portaldata/1/Resources/fichiers/publications/publications_institutionnel/2012_rapportGA_fr.pdf)