

Date de dépôt : 16 janvier 2019

Réponse du Conseil d'Etat

à la question écrite urgente de Mme Delphine Klopfenstein Brogini : Voyages en avion financés par l'Etat de Genève

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 14 décembre 2018, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite urgente qui a la teneur suivante :

Selon l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), l'aviation est responsable de 10% des émissions de gaz à effet de serre (GES) en Suisse, un chiffre élevé en comparaison européenne et internationale. Ceci s'explique notamment par le fait que les Suisses prennent deux fois plus l'avion que leurs voisins européens.

Les perspectives sont inquiétantes : l'aviation est l'une des sources d'émission de GES se développant le plus rapidement. En Suisse, les émissions liées à ce secteur ont ainsi augmenté de plus de 70% depuis 1990. Et selon les projections de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), d'ici 2020, les émissions globales provenant du trafic aérien devraient être 70% plus élevées qu'en 2005¹.

A Genève, selon la Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE), les émissions de CO₂ dues aux avions ont augmenté de 96% entre 2000 et 2014. Les efforts de réduction de la consommation d'énergies fossiles du canton sont ainsi réduits à néant par l'activité de l'aéroport.

¹ <https://www.rts.ch/info/suisse/10038442-l-aviation-est-a-l-origine-de-10-des-gaz-a-effet-de-serre-emis-par-la-suisse.html>

La population doit par ailleurs subir pollution de l'air et bruit, une nuisance dont on parle peu, mais très sournoise : elle accroît les risques cardiovasculaires et perturbe le sommeil et la capacité d'apprentissage des enfants².

Vu l'impact immense des avions sur la santé de la population et celle du climat, des élu-e-s et des institutions prennent les devants pour tenter d'infléchir la courbe exponentielle que dessine le trafic aérien. La municipalité du Mont-sur-Lausanne a choisi de ne plus financer les voyages en avion de ses élèves³. A Bâle, le conseil des étudiant-e-s de l'université a récemment invité le rectorat à interdire aux employé-e-s de voler pour des trajets de moins de 1000 km, moyennant des exceptions. A Zurich, la direction de l'EFPZ a demandé à chacun de ses départements de se fixer des objectifs contraignants de réduction de voyages en avion pour les années 2019-2025, accompagnés des mesures pour les concrétiser. Selon des projections récentes, les 13 000 employé-e-s de cette institution volent, chaque année, 5000 fois autour du monde !⁴

A Genève aussi, l'Etat finance des vols en avion, que ce soit ceux de son personnel ou des élèves qui font un voyage à l'étranger. Vu l'urgence climatique, les Verts genevois sont déterminés à encourager les autorités cantonales à réduire ces vols. Mes questions au Conseil d'Etat, que je remercie d'avance pour ses réponses, sont donc les suivantes :

- 1. En 2017, combien d'élèves du canton de Genève ont pris l'avion pour leurs voyages d'études, payés par le DIP ? Quelles étaient les dix destinations principales ?***
- 2. En 2017, combien d'employé-e-s du canton de Genève ont pris l'avion pour des motifs professionnels ? Quelles étaient les dix destinations principales ?***
- 3. En 2017, combien d'employé-e-s des établissements de droit public du canton de Genève ont pris l'avion pour des motifs professionnels ? Quelles étaient les dix destinations principales ?***

² <https://www.24heures.ch/suisse/aviation-epinglee-nuisances-geneve/story/17059153>

³ <https://www.24heures.ch/signatures/reflexions/stop-voyages-avion-camps-scolaires/story/27471399>

⁴ <https://www.bzbasel.ch/basel/basel-stadt/oekologischer-unsinn-uni-basel-soll-dozenten-kurzstreckenfluege-verbieten-133590983>

4. *Le Conseil d'Etat a-t-il prévu d'intervenir pour réduire ces déplacements en avion et quelles mesures envisage-t-il ?*
5. *Que pense le Conseil d'Etat du fait de mettre en place des plans contraignants de réduction de la mobilité aérienne au sein des écoles, de l'Etat et des régies publiques ?*
6. *Que pense le Conseil d'Etat du fait de légiférer pour interdire le financement public de voyages en avion à destination de villes distantes de moins de 1200 km de Genève, moyennant quelques exceptions ?*

Pour les questions 1 à 3, si la collecte de ces données s'avère trop complexe, je remercie d'avance le Conseil d'Etat de répondre pour le collège André-Chavanne (question 1), pour feu le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (question 2) et pour les HUG (question 3).

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

1. *En 2017, combien d'élèves du canton de Genève ont pris l'avion pour leurs voyages d'études, payés par le DIP ? Quelles étaient les dix destinations principales ?*

Seuls les élèves du cycle d'orientation et de l'enseignement secondaire II peuvent être amenés à prendre l'avion dans le cadre de voyages thématiques en lien avec la formation en cours ou en fin de formation, d'échanges et de séjours linguistiques, de voyages d'aide au développement.

Il n'existe pas de statistiques précises des déplacements en avion.

2. *En 2017, combien d'employé-e-s du canton de Genève ont pris l'avion pour des motifs professionnels ? Quelles étaient les dix destinations principales ?*

Voir tableau 1 en annexe.

3. *En 2017, combien d'employé-e-s des établissements de droit public du canton de Genève ont pris l'avion pour des motifs professionnels ? Quelles étaient les dix destinations principales ?*

Voir tableau 2 en annexe.

4. *Le Conseil d'Etat a-t-il prévu d'intervenir pour réduire ces déplacements en avion et quelles mesures envisage-t-il ?*

Les principes relatifs aux déplacements en avion sont fixés dans le règlement fixant les débours, frais de représentation et de déplacement et autres dépenses en faveur du personnel de l'administration cantonale (RDébours; B 5 15.24). L'article 2, alinéa 3, de ce règlement dispose que « *les déplacements professionnels doivent en principe être effectués avec les transports publics* » et que « *les déplacements en avion ne sont autorisés, à titre exceptionnel, que si la distance et le gain de temps le justifient* ». Par ailleurs, l'article 2, alinéa 8, précise que « *les émissions de gaz à effet de serre dues au déplacement par avion sont compensées par l'achat de crédits carbone proposés par les compagnies aériennes.* »

Il en résulte que les déplacements en avion pour le personnel sont donc d'ores et déjà une exception.

En ce qui concerne les voyages des élèves du cycle d'orientation et de l'enseignement secondaire II, le département de l'instruction publique, de la formation et de la jeunesse a d'ores et déjà entamé une réflexion plus générale sur les objectifs et le cadre des sorties scolaires, ce qui devrait aussi avoir pour conséquence de préciser les règles en matière de déplacement, notamment afin de limiter autant que possible la mobilité aérienne.

5. *Que pense le Conseil d'Etat du fait de mettre en place des plans contraignants de réduction de la mobilité aérienne au sein des écoles, de l'Etat et des régions publiques ?*

Au vu des dispositions réglementaires claires et précisées sous question n° 4, le Conseil d'Etat n'entend pas mettre en place d'autres règles ou plans contraignants de réduction de la mobilité aérienne au sein de l'administration cantonale. Tout au plus, il pourrait préciser les notions de distance et de durée, qui permettront une meilleure homogénéité dans l'application du règlement et une plus grande limitation de la mobilité aérienne et de ses impacts négatifs sur l'environnement et le climat.

Concernant les voyages des élèves du cycle d'orientation et de l'enseignement secondaire II, d'autres modes de transport que l'avion sont, dans la mesure du possible, privilégiés. Les directives en vigueur précisent que, le cas échéant, il convient de s'acquitter de la taxe de compensation CO₂.

La mise en place de plans d'actions pour les régies publiques relève de leur compétence selon les principes d'autonomie qui les régissent. Le Conseil d'Etat entend toutefois sensibiliser les établissements publics autonomes sur leur responsabilité en matière de développement durable et cela au travers des outils que constituent les conventions d'objectifs et contrats de prestations.

6. *Que pense le Conseil d'Etat du fait de légiférer pour interdire le financement public de voyages en avion à destination de villes distantes de moins de 1200 km de Genève, moyennant quelques exceptions ?*

Comme mentionné dans sa réponse à la question n° 5, le Conseil d'Etat envisage de préciser la notion de distance dans la directive transversale d'application. Cette notion devrait toutefois être mise en perspective eu égard au lieu de destination, à son offre de transports par train ou par car et à la durée du trajet par rapport, cas échéant, au gain de temps qu'un déplacement en avion permettrait. A cet égard, le Conseil d'Etat considère, en tout état, qu'en dessous de 5-6 heures de trajet en train, le recours à l'avion ne peut se justifier que par des motifs tout à fait exceptionnels.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI

Le président :
Antonio HODGERS

Annexe mentionnée

Tableau 1 : Nombre de personnes et principales destinations par départements

Dép.	Nombre de personnes	Destination 1	Destination 2	Destination 3	Destination 4	Destination 5	Destination 6	Destination 7	Destination 8	Destination 9	Destination 10
PRE	9	Bruxelles	Phnom Penh	Talin	Bordeaux	Paris	Cannes	Athènes	AEPHYA - E		
DF	16	Bruxelles	Amsterdam	Bruxelles	Vienne	Hambourg	Londres	Tel-Aviv	Beijing	Boston	Liège
DIP	33	Berlin	Bruxelles	Paris	Dublin	Tessin	Londres	Hanovre	Stockholm	Etats-Unis	
DSE *	249	Bruxelles	Berlin	Carthagène	Zurich	Luxembourg	Budapest	Bruxelles	Madagascar		
DALE	15	Bordeaux	Amsterdam	San Diego	Munich	Rome	Copenhague				
DETA	29	Berlin	Bordeaux	Moscou	San Diego						
DEAS	5	Manchester	Brême	Marseille	Stockholm	Prague					Nantes
Total	356										

* L'ordre des destinations du DSE ne couvre que les destinations hors police. La police (191 personnes sur les 249) n'a pas pu donner le nombre de voyages par destination dans les délais impartis. Les principales destinations de la police étaient :

Amsterdam

Bruxelles

Budapest

France (Lyon/Paris/Corse)

Hambourg

Lisbonne

Londres

Vienne

Tableau 2 : Nombre de personnes et principales destinations par institution autonome

Institution autonome	Nombre de personnes	Destination 1	Destination 2	Destination 3	Destination 4	Destination 5	Destination 6	Destination 7	Destination 8	Destination 9	Destination 10
AIG				Changement de système - extraction de l'information impossible dans les délais impartis							
HES	307	Londres	Bruxelles	Berlin	Amsterdam	Toulouse	Rome	Vienne	Paris	Copenhague	Montréal
HG	1	Edimbourg	Berlin	Londres	Paris	Vienne	Bordeaux	Amsterdam	Montréal	Madrid	Nice
HUG	1508	Barcelone	Bruxelles	Bordeaux	Bruxelles	Edimbourg	Paris	S. Francisco	Venise		
IMAD	18	Amsterdam	Düsseldorf	Bruxelles	Amsterdam	Munich	Londres	Verone	Stockholm	Nantes	Lugano
SIG	63	Francfort	Paris	Bordeaux	Amsterdam	Nantes	Toulouse	Montréal	Londres	Dubai	Barcelone
TPG	33	Bruxelles	Amérique	Asie	Afrique						
UNIGE	1752	Europe			Océanie						

Les SIG et l'AIG compensent le CO2 émis lors de ces déplacements professionnels en avion, en finançant des projets visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ces institutions incitent leurs collaborateurs à adopter une mobilité éco-responsable.