

Date de dépôt : 31 août 2009

Rapport

de la Commission de l'environnement et de l'agriculture chargée d'étudier la proposition de motion de M^{mes} et MM. Hugo Zbinden, Michèle Künzler, Ariane Wisard-Blum, Roger Deneys, Christian Brunier, Emilie Flamand, François Thion, Lydia Schneider Hausser, Catherine Baud et Elisabeth Chatelain : Compensons les émissions de CO₂ liées au transport aérien

Rapport de M. René Stalder

Mesdames et
Messieurs les députés,

Lors de ces séances des 18 octobre, 1^{er} et 8 novembre 2007, la Commission de l'environnement et de l'agriculture a étudié, sous la présidence de M^{me} Béatrice Hirsch Aellen, la motion 1740 « compensons les émissions de CO₂ liées au transport aérien ». Ont assisté à ces séances : M. Robert Cramer, conseiller d'Etat, M^{me} Christine Hilaire, secrétaire adjointe au DT, ainsi que M. Christophe Genoud, secrétaire adjoint au DT.

Discussion

Une députée des Verts fait remarquer qu'en plénière, de nombreux propos erronés ont été entendus. L'idée de cet objet est de limiter les déplacements en avion et, en cas de déplacement, de compenser les émissions de CO₂. L'objectif est de rendre moins intéressant l'avion que le train pour les déplacements courts. Il s'agit de rester à un budget neutre mais d'inciter les employés de l'Etat et les institutions sous contrôle étatique de moins prendre l'avion. Elle suggère de procéder à des auditions.

Un député UDC déclare que cette motion déborde de bon sentiment et qu'il s'agit d'une bonne idée. Cependant, elle s'avère compliquée. Selon lui,

il faudrait plutôt intervenir du côté des compagnies d'aviation. Il s'agit de voir le côté pratique de la situation.

Selon un député radical, il s'agit d'une idée intéressante. Il faut, dans un premier temps, connaître la dimension des dépenses engagées par l'Etat et procéder, pour ce faire, à une audition. Cet objet correspond à la conception globale d'énergie qui vient d'être adoptée.

Un autre député des Verts explique que les grandes banques privées, comme Pictet par exemple, sont capables de faire un bilan carbone, ce qui les font renoncer à certains voyages privilégiant la vidéoconférence. Il y a urgence au niveau climatique. Les impacts sur la planète sont dramatiques. L'invite est simple et raisonnable et permet une réelle réflexion. Il est important que le Conseil d'Etat y réfléchisse.

Une députée socialiste souligne qu'au niveau de la Confédération, il y a déjà le Département de l'environnement et le Département des affaires étrangères qui appliquent ce mode de calcul. Les autres s'y penchent. Il s'agit de réfléchir à son mode de transport

M^{me} Hislaire signale que les déplacements sont fixés par un règlement. Il faut déjà, à l'heure actuelle, remplir une autorisation. Elle déclare rarement accompagner M. Cramer qui se déplace souvent en train. Le billet de train est remboursé, ce qui représente déjà une incitation. Le service des ressources humaines applique déjà ces critères financiers. Le règlement actuel peut proposer quelques pistes à la commission.

Suite à cette première discussion, quelques députés proposent d'auditionner diverses personnes, soit :

- Un représentant de l'office du personnel de l'Etat.
- Un représentant de MyClimate.
- Un représentant de la banque Pictet.
- Un représentant d'Easyjet.

Le président met aux voix ces demandes d'auditions qui sont acceptées à l'unanimité.

Un député UDC propose d'entendre également un représentant de la fondation climatique.

Une députée socialiste ne voit pas le rapport. Cela n'a rien à voir avec l'aviation.

La présidente met aux voix cette demande d'audition qui est rejetée :

Oui : 1 (1 UDC)

Non : 3 (1 S, 2 R)

Abst : 7 (2 S, 2 Ve, 1 L, 1 MCG, 1 PDC)

Auditions

La présidente accueille M. Tavernier, représentant de l'office du personnel de l'Etat, et lui cède la parole.

M. Tavernier prend la parole et distribue une lettre concernant les frais de déplacement professionnels des fonctionnaires. Il explique que c'est le chef de département ou le chancelier qui autorisent ces déplacements. Il ajoute que ces derniers doivent se faire en transport public et qu'il est nécessaire de choisir le déplacement le moins cher possible. Il énumère alors les différents modes de transport : TPG, moto, CFF, voiture privée (remboursée sur la base du train). Il signale alors avoir demandé d'effectuer une recherche sur les déplacements en avion puisque c'est la première fois que cette question se pose. Il déclare que 380 déplacements en avion ont été comptabilisés depuis le début de l'année. Il précise que c'est le DI qui est le plus concerné en raison des policiers qui doivent se déplacer (commissions rogatoires, expulsions...). Il ajoute que la promotion économique a vu 16 déplacements, le solde concernant surtout des formations.

Questions

Un député libéral signale ensuite que la mesure sur le déplacement le moins onéreux pourrait favoriser les déplacements aériens *low cost*.

M. Tavernier mentionne que ce sont 377 personnes différentes qui se sont déplacées. Il pense qu'il devrait être possible de détailler plus avant ces informations.

M. Genoud évoque alors l'alinéa 3 et déclare que les dispositifs visent les transports publics plutôt que l'avion. Il ajoute que les critères écologiques ou financiers ne sont pas les seuls à être pris en compte.

La présidente demande si ce décompte englobe également les HUG.

M. Tavernier répond qu'il n'y a que le petit Etat.

Un député (Ve) répond qu'il serait intéressant d'avoir les chiffres pour le grand Etat, et se demande ensuite si le TGV est un moyen préféré à l'avion pour se rendre à Paris.

M. Tavernier déclare alors qu'il est possible d'avoir les chiffres pour le grand Etat, notamment de la part des entités autonomes.

Quelques commissaires ont débattus sur les déplacements du petit Etat ou du Grand Etat. Il leur a été répondu que les chiffres provenaient du petit Etat.

Mais si les commissaires désiraient avoir les chiffres du grand Etat, c'est bien volontiers qu'ils seront fournis par M. Tavernier.

Un député rappelle alors que le but de la motion n'est pas d'interdire l'avion pour les fonctionnaires. Il ajoute qu'il s'agit de demander une compensation écologique lorsque ce mode de transport est utilisé. Il pense, cela étant, que la question à l'égard du grand Etat lui semble pertinente car il ne croit pas que les usages y soient aussi orthodoxes que dans le petit Etat. Il mentionne qu'il pourrait en l'occurrence être envisageable d'établir un règlement pour le grand Etat qui suivrait les pratiques du petit Etat.

Audition de M. Jean-Hugues Hoarau, sous-directeur et responsable du service CVCSA, de M. Jean-Pascal Senglet et de M. Marcel Zimmermann, de la Banque Pictet

M. Senglet prend la parole et déclare que le développement durable est de mise chez Pictet depuis 1997. Il mentionne qu'un grand nombre de projets ont ainsi été mis en place, notamment dans les produits d'investissement éthiques et socialement responsables. Il précise qu'en 2000, la banque a développé des fonds dans les sociétés du cycle de l'eau. Il signale ensuite que plusieurs partenariats ont été forgés, notamment avec la fondation Ethos qui travaille dans la problématique de l'effet de serre et du carbone. Il mentionne par ailleurs que plusieurs actions sont menées à l'interne et que des projets sont financés, tel la dépollution du fleuve Yang Tsé. Il remarque qu'une charte environnementale a également été mise en place. Il évoque ensuite le bâtiment et déclare que sa conception a été réalisée sur les meilleurs standards énergétiques.

Il ajoute qu'un suivi est en cours afin d'optimiser la dépense énergétique. Il signale que la gestion des déchets est également une préoccupation et que le papier est blanchi sans chlore. Il précise que ce sont 300 tonnes de papier qui sont recyclés chaque année. Il évoque encore quelques actions comme la certification FSC pour le papier, l'offre d'abonnements TPG pour les collaborateurs, ou la création d'une navette permettant de se rendre dans les centres commerciaux à midi. Il signale encore que toutes les filiales sont équipées de visioconférences afin de limiter les déplacements.

M. Hoarau prend la parole et remarque que la lutte contre le CO₂ passe par la maîtrise de l'énergie. Il ajoute que la démarche pose en premier lieu un bilan, puis des propositions de réduction d'émission. Il précise que l'année de référence est 2006, année du déménagement de Pictet dans son nouveau

bâtiment. Il déclare alors que l'émission totale de CO₂ est de 8300 tonnes, soit 3200 kg par employé. Il précise que 50% des émissions de CO₂ sont réalisées en Suisse et que le 85% de ces émissions sont entraînées par les voyages et l'énergie. Il mentionne que le bilan suisse est meilleur qu'à l'étranger puisque la société est centralisée et qu'elle utilise de l'électricité hydro-électrique. Il explique que la réflexion porte donc sur une réduction des voyages, soit en groupant ces voyages, soit en utilisant la visioconférence. Il ajoute que certains voyages sont également transférés sur le train qui dégage six fois moins de CO₂ que l'avion. Il déclare ensuite que le bâtiment est neuf et qu'il rentre à présent en phase d'optimisation. Il ajoute que le but de l'exercice est de réduire de 10 à 12% les émissions de CO₂. Il précise qu'une variante serait de s'abstenir de compensations, ou de passer par des sociétés spécialisées, ou de développer des projets comme l'énergie solaire.

Questions

Un député MCG prend la parole et les félicite pour leur préoccupation écologique. Il se demande quelle somme annuelle est dévolue à la protection de l'environnement.

M. Senglet déclare ne pas pouvoir répondre à cette question. Il ajoute que son entreprise souhaite travailler de manière différente afin de dégager des économies qui peuvent être réinvesties dans des mesures écologiques et environnementales. Il ajoute que l'idée est d'agir sur des projets concrets tant externes qu'internes. Il signale que la compensation du CO₂ se montera à 1 ou 2 millions par année.

Un député UDC se demande si une telle démarche peut être reproduite par des entreprises moins riches.

M. Senglet répond que son entreprise se trouve dans un contexte qui lui permet de développer cette démarche. Il ajoute que la sensibilisation de ces questions auprès des collaborateurs est un point très important. Il précise à cet égard que des compteurs électriques ont été installés afin de faire prendre conscience aux gens de l'importance de l'économie d'énergie. Il répète que 60% des collaborateurs de son entreprise se déplacent avec les TPG.

Un député (Ve) se demande si une publication est prévue sur ces démarches. Il demande ensuite combien de temps un tel exercice nécessite.

M. Senglet répond qu'une publication sera certainement réalisée à l'égard du bâtiment. Il pense que ce sera également le cas pour le CO₂ lorsqu'il sera possible de tirer des constatations plus développées. Il ajoute que cette préoccupation est vieille de dix ans chez Pictet. Il remarque encore que le

phénomène de mode actuel permet de mettre en place des projets comme celui du CO₂. Il précise qu'il faut encore trouver des projets concrets et sérieux. Il rappelle ensuite que la création d'une centrale solaire nécessiterait huit à neuf mois. Il termine en mentionnant que la démarche pour le CO₂ demandera encore deux ou trois ans.

Audition de M. Jean-Marc Thevenaz, directeur général d'EasyJet

M. Thevenaz remercie la commission pour cette audition. Il distribue une série de documents avant de les commenter. Il indique qu'EasyJet s'est engagée fortement au niveau de l'environnement, car elle reconnaît que le changement climatique est une réalité et qu'il est du devoir de la génération actuelle de réagir au plus vite. Les compagnies aériennes doivent prendre cette problématique au sérieux. Il souhaite, cependant, « remettre l'église au milieu du village » en expliquant que l'aviation est un acteur minoritaire sur les émissions de CO₂. C'est le document Stern, publié il y a quelques mois, qui a créé la polémique. En effet, toutes les énergies liées au transport jouent un rôle à 14% dont 10,5% dus à la route, 1,9% au rail et à la navigation et seulement 1,6% dus à l'aviation. En revanche, il est tout de même primordial d'y réfléchir. Il précise que la publication Stern ne tient pas compte de l'évolution faite dans le domaine aérien. Aujourd'hui, on consomme 21% de CO₂ en moins qu'en 1980. Il s'agit d'une donnée à prendre en considération.

M. Thevenaz poursuit en expliquant que l'aviation est technologiquement en avance par rapport à d'autres moyens de transport. Le projet ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe) est un organisme des Nations Unies ayant pour but de fixer les objectifs environnementaux de l'avion de 2020. EasyJet adhère totalement à cette politique et est persuadée que l'aviation a un poids énorme à jouer dans cette politique. Ainsi, EasyJet, quatrième compagnie en Europe, s'est engagée à réduire autant que possible l'impact de ses émissions sur l'environnement et à jouer un rôle précurseur en la matière.

Selon M. Thevenaz, contrairement à certaines idées reçues, le développement du transport aérien en Europe ne va pas conduire à une explosion des émissions de gaz à effet de serre. En effet, en investissant dans de nouveaux avions, dotés d'une motorisation plus efficace, les transporteurs aériens sont à même de réduire leur impact sur l'environnement. Les compagnies à bas coût tendent, par ailleurs, à remplacer d'autres transporteurs moins efficaces plutôt qu'à les concurrencer. De plus, l'acquisition par EasyJet d'Airbus A319 neufs a d'ores et déjà permis à la compagnie de réduire de 18% ses émissions de CO₂ depuis l'an 2000. M. Thevenaz explique qu'il faut être désormais plus restrictif par rapport aux

anciens avions. Il déclare qu'EasyJet est favorable à ce que le système européen propose.

M. Thevenaz souligne qu'il est important de bien comprendre la différence entre compensation et taxation. En effet, EasyJet soutient la compensation mais pas la taxation en vigueur, par exemple, en Angleterre. Le principe de taxation n'amène pas les compagnies à adopter un comportement plus vertueux et n'apporte pas le résultat escompté. Il est primordial de différencier ces deux aspects. Il met également en garde sur MyClimate et les risques qu'internet engendrent par rapport à ceux qui se disent spécialistes. Il donne ensuite l'exemple de la politique d'EasyJet par le biais d'un vol Genève-Rome. Il indique que le programme d'EasyJet est bâti sur une évaluation précise des émissions par passager. Trois variables sont intégrées au sein du calcul : la consommation moyenne de carburant sur le même trajet au cours des douze derniers mois ; le coefficient de remplissage moyen sur l'ensemble du réseau EasyJet et le montant des compensations volontaires consenties par les passagers converti en crédits carbone certifiés par l'ONU. Ainsi, pendant la réservation, le système calcule le niveau d'émission de CO₂ pour chaque trajet et son équivalent en crédit carbone. Les passagers peuvent acheter ces crédits et les payer en même temps que leur voyage. L'argent récolté est reversé à des programmes de développement écologiques certifiés par l'ONU. EasyJet tente de faire prendre conscience aux passagers de la situation.

Une députée (Ve) fait remarquer que MyClimate calcule les compensations par rapport aux trajets et non pas par rapport aux billets. Cette motion ne vise pas à stigmatiser les moyens aériens mais de dire qu'il est aussi possible d'emprunter d'autres moyens de transport.

M. Thevenaz explique que MyClimate utilise les taux moyens de remplissage. Il y a tout intérêt à remplir l'avion plutôt que de voyager à vide.

Une députée socialiste fait remarquer que la politique d'EasyJet repose sur les vols de courte distance. Elle demande ce qu'il advient d'un trajet Genève-Paris pour lequel cela ne fait pas vraiment sens de prendre l'avion.

M. Thevenaz déclare approuver la position de M^{me} Chatelain lorsque le train est plus compétitif. Mais Genève-Paris est le seul trajet, parmi ceux proposés par EasyJet, qui est compétitif en train. Un trajet Genève-Nice prend 7 heures en train, 4 heures en voiture contre 35 minutes en avion. Ainsi, il y a beaucoup moins de consommation par passager.

Un député (Ve) souhaite savoir, à part un avion propre, quelles solutions sont proposées par EasyJet ? Il demande si l'entreprise mène une réflexion qui va plus loin en termes de perspectives d'avenir ?

M. Thevenaz reconnaît qu'en parallèle, il faut aussi penser business. Mais le problème actuel est général. L'objectif est de ne plus polluer du tout mais pas seulement dans l'aviation, d'une manière globale. Il faut un avion propre d'ici à 2020. Mais il faut se rendre compte que même si l'avion était aujourd'hui propre, il y aurait une économie de seulement 1,6%. Cela ne suffira pas. Il faut aussi une action efficace au niveau institutionnel. L'avion n'est pas la seule cible. L'émission de CO₂ en altitude n'est pas plus néfaste qu'au sol. Il répète ne pas être opposé à la compensation si cela peut forcer tout le monde à avoir un avion propre. Cependant, il déclare être contre la taxation.

Débat

Un député des Verts déclare être spécialement impressionné par l'audition de la banque Pictet. Leur démarche du bilan carbone est encore plus complète que celle proposée. Cela montre que cela peut être plus efficient dans le privé qu'à l'Etat. Dans le monde économique réel, les enjeux climatiques doivent être pris en compte. Il suggère de demander l'avis du Conseil d'Etat à ce sujet et, de ce fait, d'introduire une nouvelle invite.

Un député UDC déclare être satisfait de constater que des compagnies aériennes sont conscientes du problème du CO₂. Il indique être favorable à toute proposition d'économie. Cependant, cette motion le dérange car elle représente beaucoup de travail pour peu de chose. Il déclare s'abstenir sur son vote.

Une députée (Ve) rappelle que le but de la motion est de rationaliser le comportement de l'Etat. La commission n'a pas la compétence de parler de l'océan entier. Il faut bien commencer à un certain niveau et toute action ne peut être que bénéfique. Elle propose la nouvelle invite suivante :

« A étudier la possibilité d'établir un bilan des émissions CO₂ de l'Etat (sur le modèle de ce qui se fait déjà dans de nombreuses entreprises) afin d'identifier ses points faibles énergétiques et d'obtenir une meilleure efficacité globale ».

Une députée socialiste déclare être sensible aux propos tenus. Cependant, elle reste perplexe quant à la forme. Cette motion est très simple. Il s'agit d'une réflexion sur les émissions de carbone de l'Etat.

Un député libéral déclare être dérangé par le fait de s'attaquer à l'aviation alors qu'elle ne représente que 1,6% des émissions.

La présidente met aux voix l'invite de la motion et elle est acceptée :

Oui : 8 (2 S, 2 Ve, 1 R, 2 L, 1 PDC)

Non : –

Abst : 4 (1 S, 1 L, 1 UDC, 1 MCG)

Elle met ensuite aux voix l'invite proposée par une députée des Verts.

« A étudier la possibilité d'établir un bilan des émissions CO₂ de l'Etat (sur le modèle de ce qui se fait déjà dans de nombreuses entreprises) afin d'identifier ses points faibles énergétiques et d'obtenir une meilleure efficacité globale ».

Cette invite est acceptée :

Oui : 8 (2 S, 2 Ve, 1 R, 2 L, 1 PDC)

Non : –

Abst : 4 (1 S, 1 L, 1 UDC, 1 MCG)

En conclusion M. Cramer indique qu'un plan directeur de l'énergie va être proposé. En effet, le Conseil d'Etat a renvoyé la conception générale de l'énergie qui a été votée. Sur cette base, le principe en matière de conception d'énergie a reçu le feu vert parlementaire. La concrétisation de ce principe va de l'avant avec un plan directeur de l'énergie. Dans ce cadre, des éléments de réponse seront certainement apportés. C'est avec plaisir qu'il étudiera les invites de la motion.

La majorité de la commission a accepté le renvoi de cette motion au Conseil d'Etat. La commission propose que cette motion soit traitée aux extraits.

Proposition de motion (1740)

Compensons les émissions de CO₂ liées au transport aérien

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant:

- que le changement climatique dû aux émissions de gaz à effet de serre liés aux activités humaines est à l'heure actuelle un fait nullement contesté ;
- que le trafic aérien est en constante augmentation ;
- que le trafic aérien est exclu de toutes mesures incitatives pour réduire ces émissions en CO₂ (future taxe CO₂, Protocole de Kyoto, centime climatique, etc.),

invite le Conseil d'Etat

- à compenser les émissions de CO₂ générées par les déplacements aériens professionnels de tous les employés de l'Etat et des institutions sous contrôle étatique (université, HUG, SIG, TPG, etc.) ;
- à étudier la possibilité d'établir un bilan des émissions CO₂ de l'Etat (sur le modèle de ce qui se fait déjà dans de nombreuses entreprises) afin d'identifier ses points faibles énergétiques et d'obtenir une meilleure efficacité globale.