



Date de dépôt : 20 septembre 2023

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite de Thomas Bruchez : Jets privés : laisser les** **ultra-riches détruire notre planète ?**

En date du 23 juin 2023, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

La crise climatique est la plus grande crise de notre temps. Selon le GIEC, les émissions de gaz à effet de serre doivent impérativement commencer à baisser à l'échelle mondiale à partir de 2025 afin d'avoir une chance de limiter le réchauffement à 1,5 °C¹ et d'éviter ainsi les pires conséquences de la crise climatique. Dans le cadre de son plan climat, le canton de Genève s'est fixé l'objectif de réduire ses émissions de 50% d'ici 2030 et de 90% d'ici 2050 par rapport à 2012².

Même si l'aviation ne figure pas dans de nombreuses statistiques climatiques, elle correspond à près d'un quart des émissions genevoises³. Certes, l'industrie aéronautique s'est engagée à long terme en faveur d'objectifs climatiques, mais ceux-ci se situent dans un avenir lointain et se basent encore aujourd'hui sur des scénarios comprenant des carburants synthétiques, dont l'utilisation dans un futur proche est plus que douteuse. De plus, le seul remplacement du kérosène par des carburants synthétiques ne suffirait pas à atteindre l'objectif de neutralité carbone en raison du

¹ IPCC, *Climate change 2022, Mitigation of climate change*, p. 17.

² République et canton de Genève, *Plan climat cantonal 2030*, p. 31.

³ ATE Genève, *Aéroport de Genève* : <https://www.ate-ge.ch/nos-themes/aeroport-de-geneve>

facteur qu'est l'indice de forçage radiatif⁴, car l'effet de serre est plus important dans les couches d'air supérieures.

Il existe aujourd'hui une minorité privilégiée de la population qui ne voyage pas comme les autres gens dans des avions de ligne, mais qui dispose d'une flotte de jets privés. Une étude de l'institut de recherche CE Delft démontre les dégâts climatiques causés par ces jets privés. Ainsi, l'étude montre que 35 269 vols de jets privés ont été effectués en Suisse. Les émissions de CO₂ dues à ces vols sont estimées à environ 166 000 tonnes⁵, ce qui correspond aux émissions de plus de 12 700 personnes en Suisse (émissions générées à l'étranger comprises)⁶. Sur une même distance, les vols en jet privé sont environ 14 fois plus polluants que les vols de ligne normaux. En 2022, 14 582 jets privés ont pris leur envol depuis l'aéroport de Genève⁷.

Pour la majorité de la population, qui cherche à faire des efforts pour le climat au quotidien, il est difficile de comprendre pourquoi il est possible qu'un petit groupe d'ultra-riches puisse voyager d'une manière aussi nuisible au climat.

Dans ce contexte, je remercie le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes :

1. **Combien de départs et d'arrivées de jets privés ont eu lieu à l'aéroport de Genève ?**
2. **Quelles sont les émissions de CO₂ estimées des vols en jet privé au départ et à destination de Genève ?**
3. **Le Conseil d'Etat est-il d'avis que l'aviation en jet privé, nettement plus polluante que l'aviation de ligne, est encore admissible au vu de l'urgence climatique ?**
4. **Combien d'argent Genève Aéroport reçoit-il en lien avec le stationnement, le décollage et l'atterrissage des jets privés ?**
5. **Quels sont les moyens juridiques à disposition du canton de Genève pour interdire ou limiter les vols de jets privés au départ et à destination de l'aéroport de Genève ?**

⁴ https://fr.wikipedia.org/wiki/For%C3%A7age_radiatif

⁵ CE Delft, CO₂ emissions of private aviation in Europe :

<https://cedelft.eu/publications/co2-emissions-of-private-aviation-in-europe/>

⁶ OFEV, Climat : en bref :

<https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/climat/en-bref.html>

⁷ CE Delft, op. cit.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

1. Combien de départs et d'arrivées de jets privés ont eu lieu à l'aéroport de Genève ?

La notion de « jet privé » n'est pas clairement définie et les jets privés ne sont pas comptés en tant que tels. L'aéroport de Genève comptabilise les mouvements de tous les aéronefs en distinguant les vols de ligne et l'aviation générale, qui comprend les vols privés dont les jets et les hélicoptères, mais sans compter les vols militaires, d'Etat, sanitaires, de formation et de travail aérien (photographie, topographie, observation, surveillance, construction, recherche et sauvetage, etc.).

Les tableaux ci-dessous représentent le nombre des mouvements (*Mvt*) et des passagers (*Pax*) de l'aviation générale qui ont lieu à l'aéroport de Genève depuis 2019. A noter enfin que les mouvements commerciaux comprennent les vols de tourisme et les vols taxi.

Départs :

Level 1 Year	Commercial		Not commercial		Total	
	Mvt	Pax	Mvt	Pax	Mvt	Pax
2019	11'351	23'289	6'291	12'336	17'642	35'625
2020	8'589	15'811	5'187	7'234	13'776	23'045
2021	11'847	21'684	6'006	8'822	17'853	30'506
2022	13'888	27'176	6'642	11'431	20'530	38'607
2023	6'734	13'743	3'253	6'140	9'987	19'883
Total	52'409	101'702	27'379	45'963	79'788	147'665

Arrivées :

Level 1 Year	Commercial		Not commercial		Total	
	Mvt	Pax	Mvt	Pax	Mvt	Pax
2019	11'424	23'346	6'200	12'493	17'624	35'839
2020	8'607	15'447	5'101	6'846	13'708	22'293
2021	11'856	21'935	5'964	8'949	17'820	30'884
2022	13'953	27'903	6'583	11'253	20'536	39'155
2023	6'753	13'549	3'223	6'035	9'976	19'584
Total	52'593	102'180	27'071	45'576	79'664	147'755

2. Quelles sont les émissions de CO₂ estimées des vols en jet privé au départ et à destination de Genève ?

Pour répondre à cette question, l'aéroport de Genève a effectué un calcul sur la base d'une règle de trois entre les émissions de CO₂ sur le cycle atterrissage et décollage (LTO) de l'aviation générale, les émissions totales et les émissions sur le cycle LTO de toute la flotte. Dans le calcul, il a été tenu compte du fait que les aéronefs privés sont plus petits et qu'ils ont de plus

petits moteurs que la majorité des appareils utilisant la plateforme genevoise. Par contre, il n'a pas été tenu compte du fait que la durée des vols privés est probablement plus courte que la moyenne des durées de vol, ce qui peut induire une surestimation des émissions de CO₂.

Le résultat pour les années 2018 à 2022, exprimé en tonnes, est présenté dans le tableau ci-dessous :

Année	2018	2019	2020	2021	2022
Emissions CO2 cycle LTO tout trafic (t)	156 720	157 891	62 107	68 920	130 204
Emissions CO2 cycle LTO jets privés (t)	11 495	11 016	7 312	10 157	11 586
Emissions CO2 totales selon refuelling (t)	1 296 203	1 269 781	477 308	519 968	1 034 037
Estimation CO2 total jets privés à partir du CO2 cycle LTO et ratio CO2 LTO/CO2 total (t)	95 072	88 595	56 196	76 632	92 012
En pourcentage des émissions CO2 totales	7.3%	7.0%	11.8%	14.7%	8.9%

3. Le Conseil d'Etat est-il d'avis que l'aviation en jet privé, nettement plus polluante que l'aviation de ligne, est encore admissible au vu de l'urgence climatique ?

En préambule, le Conseil d'Etat rappelle que l'aéroport de Genève ne peut pas faire de discrimination entre l'aviation de ligne et l'aviation privée, car il est soumis à la législation fédérale sur la navigation aérienne.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat est lié par la politique aéronautique de la Confédération (FF 2016 1675), à laquelle il adhère pleinement.

A cet égard, il rappelle que l'aviation suisse doit respecter les principes du développement durable et faire l'objet d'une planification à long terme.

4. Combien d'argent Genève Aéroport reçoit-il en lien avec le stationnement, le décollage et l'atterrissage des jets privés ?

Comme mentionné en réponse à la question 1 ci-dessus, il n'y a pas de distinction particulière concernant les jets privés. Le tableau ci-après synthétise les redevances perçues par l'aéroport dans le domaine de l'aviation générale, dont l'impact économique ne se limite pas aux revenus générés par l'aéroport. L'aviation générale répond en effet à un intérêt public important et revêt une importance cruciale non seulement pour la Genève internationale, mais aussi pour les entreprises (et les emplois) de notre canton.

Genève Aéroport Exercice 2022	AVIATION GENERALE	% TOTAL GA
Redevances passagers	1'098'509	0.5%
Redevances atterrissage	3'776'284	
Redevances stationnement	3'029'808	
Redevances environnement	96'662	
Redevances liées aux mouvements	6'902'754	14.7%
TOTAL	8'001'263	3.2%

5. *Quels sont les moyens juridiques à disposition du canton de Genève pour interdire ou limiter les vols de jets privés au départ et à destination de l'aéroport de Genève ?*

La Confédération dispose d'une compétence législative et d'exécution globale (art. 87 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101)), ainsi que d'une compétence exclusive en matière d'aviation, qui évince entièrement les cantons, sauf délégation. La loi fédérale sur l'aviation, du 21 décembre 1948 (LA; RS 748.0), et les ordonnances fédérales connexes sont le résultat de cette compétence fédérale exclusive, par laquelle l'utilisation aéronautique de l'espace aérien suisse est uniquement autorisée dans les limites des droits fédéral et international (art. 1, al. 1 LA).

La surveillance de l'aviation sur tout le territoire de la Confédération incombe ainsi au Conseil fédéral. Elle est exercée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), la surveillance immédiate étant effectuée par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) sur la base de l'article 3 LA.

Au vu du cadre légal susmentionné, le canton de Genève ne dispose pas de moyens juridiques pour interdire ou limiter certaines catégories de vols opérant à l'aéroport, en particulier concernant l'aviation privée.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Michèle RIGHETTI-EL ZAYADI

Le président :
Antonio HODGERS