

*Date de dépôt : 2 janvier 2015*

## **Rapport**

**de la Commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi de 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 modifiant la loi sur l'aéroport international de Genève (LAIG) (H 3 25) (*Perception d'une redevance passager pour compenser les émissions de CO2 des vols des aéronefs au départ de l'aéroport de Genève*)**

*Rapport de majorité de M. Serge Hiltbold (page 1)*

*Rapport de minorité de M. François Lefort (page 16)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Serge Hiltbold**

Mesdames et

Messieurs les députés,

La Commission de l'économie s'est réunie les 30 septembre et 14 octobre 2013 pour étudier ce projet de loi sous la flamboyante présidence de M. Edouard Cuendet. A titre liminaire, le PL 11258 a été traité conjointement et fera l'objet d'un rapport séparé. Les procès-verbaux de séance ont été rédigés sous la plume incontournable de M. Hubert Demain, que je remercie au nom de la commission.

#### **1. Séance du 30 septembre 2013 - présentation du projet de loi**

M. Lefort présente avec enthousiasme ce projet de loi en mentionnant que l'exposé des motifs est similaire au PL 11258 modifiant la loi sur les

procédés de réclame (LPR) (F 3 20) traité conjointement. Dans un contexte global de réchauffement climatique reconnu, il constate que la production des émissions de CO<sub>2</sub> est considérable et que le trafic aérien suisse émet à lui seul près de 5 millions de tonnes par an, correspondant à 10 % du bilan carbone suisse, correspondant à la totalité des émissions du secteur des services. Il mentionne de surcroît que le kérosène a été la source énergétique la plus consommée en 2011, (avec une part de 28 % - contre 21 % pour l'électricité, 18 % pour le gaz naturel, 17 % pour le mazout et 16 % pour les carburants automobiles). En comparaison mondiale, le secteur aérien est responsable de 2.1 % des émissions de CO<sub>2</sub> globales.

En résumé, les Verts souhaitent donc **taxer les vols au départ de l'Aéroport international de Genève** afin de pouvoir compenser l'émission des 150 premiers kilos de CO<sub>2</sub> pour des projets en Suisse, plus précisément dans des projets d'énergies renouvelables ou de gestion de mobilité. Le surplus pourrait être compensé dans des projets à l'étranger. Ces projections de rentrées annuelles sont calculées sur la base de 7 millions de départs à raison d'une redevance moyenne de **25 CHF**, soit une rentrée globale de 175 millions.

Les principales questions entre les différents commissaires et l'auditionné peuvent être résumées ainsi :

- Ce projet n'est-il pas une attaque ciblée sur les opérateurs « low-cost » et cette clientèle acceptera-t-elle des augmentations importantes en comparaison du faible coût du billet (ratio redevance/coût final)? (Réponse) – Non, le prix d'appel est souvent différent du prix final et peut s'avérer parfois plus cher en comparaison d'autres opérateurs. De plus cette clientèle est peu sensible à la hausse du prix, notamment celle pratiquant du tourisme d'achat en Europe.
- Des taxes similaires sont-elles envisagées dans les aéroports voisins de Genève, soit Lyon-Saint-Exupéry et Zürich? Quid de la compagnie « Easy-Jet » qui représente 40 % du trafic aérien à Genève, notamment en termes d'emplois? (Réponse) – Une taxe incitative existe au niveau interne de l'Union européenne depuis 2003, toutefois une directive tente d'imposer une taxation à toutes les compagnies utilisant les aéroports européens, ce y compris toutes les compagnies extra européennes ce qui n'a pas manqué de susciter de fortes oppositions devant la Cour de justice des communautés européennes notamment de la part des compagnies américaines. Cette directive devait entrer en vigueur en 2012 mais son application a été reportée, faute d'accord à ce stade. En termes financiers pour l'opérateur, la taxe de 25 CHF par billet ne semble pas avoir d'impact.

- Ces taxes ne réduiraient-elles pas l'attractivité de l'Aéroport de Genève en comparaison internationale ? (Réponse) – Non elles permettraient de réaliser certains objectifs en matière de compensation carbone.
- Pourquoi ne pas différencier le coût de la taxe en fonction du prix du billet, notamment pour des vols longs courriers, ceci en regard du principe de proportionnalité ? (Réponse) – Le prix d'appel ne correspond pas à la réalité du coût. S'agissant de la progressivité, cela semble envisageable.

## **2. Audition de M. Robert Deillon, directeur de l'AIG (Aéroport International de Genève)**

M. Deillon rappelle, au sujet du projet de loi instaurant une taxe carbone, les limites fixées par le droit fédéral en matière de redevances aéroportuaires et de taxes. Ces dernières sont du ressort exclusif de la Confédération contrairement à ce que semblent affirmer les auteurs. De toute évidence, et conformément à la jurisprudence, la Confédération épuise toutes les compétences en la matière et toute modification doit faire l'objet d'un processus de régulation économique sous l'égide de cette dernière. Pour le reste, il rappelle qu'il existe déjà des redevances environnementales versées à un fonds qui récolte de manière variable un peu moins de 6 millions par an. Il lui semble par ailleurs que l'égalité de traitement est difficilement réalisable si l'on entend appliquer, au seul transport aérien, une taxe carbone qui concerne tout autant les autres types de transport qui devraient être alors taxés à leur tour. De la même manière, une localisation exclusive de cette taxe à Genève rend difficile son application alors qu'aucun autre pays n'a pris de telles mesures. De plus, une telle mesure apparaît disproportionnée sur le plan de la compétitivité, notamment pour ce qui concerne les vols long-courriers qui subiraient sans nul doute un déplacement de la clientèle vers l'aéroport de Zurich.

Sur l'argument prétextant qu'il s'agit essentiellement de taxer une clientèle exclusivement axée sur des loisirs futiles, il veut rappeler que 40 % des vols « Easy-jet » au départ de Genève ont une motivation professionnelle, 30 % sont de nature familiale, et le solde de 30% seulement destiné aux loisirs. **Il est également affirmé que le trafic aérien génère à Genève 10 % de toutes les émissions de CO2. Or, à sa connaissance, cette proportion n'excède pas 3 à 4% selon les études IATA.**

Pour conclure M. Deillon relève les efforts techniques des constructeurs et des compagnies pour réduire les émissions polluantes et sonores des avions. Les nouveaux types d'appareils en service en 2013 produisent désormais 20 % de CO2 en moins.

Un commissaire Vert indique que dans l'article 35 alinéa 2 de la loi sur l'aviation civile (en substance) le concessionnaire/l'aéroport dispose des compétences requises pour exploiter le site à des fins commerciales et à prélever des taxes, à l'image de ce qu'il pratique déjà sous d'autres formes.

M. Deillon rectifie en mentionnant que cette prérogative de prélèvement ne peut s'exercer qu'à l'égard des activités commerciales de l'aéroport, c'est-à-dire vis-à-vis des mandataires sous contrat, comme par exemple des sociétés exploitant des boutiques sur le site. **L'activité aéronautique** est soumise à une **réglementation** infiniment plus stricte et les **taxes** qui sont prélevées à ce titre font l'objet d'une négociation et d'une régulation très encadrée **entre la confédération et les compagnies aériennes**. Cette régulation intervient tous les trois ans sur la base des coûts réels générés, et cette taxe ne peut pas générer de profits et les fonds ainsi récoltés doivent exclusivement servir au cadre de l'activité de l'aéroport.

Si cette taxe devait être adoptée, elle aurait un effet instantané sur le **départ immédiat de compagnies long-courrier**.

M. Deillon explique qu'au titre des redevances aéroportuaires, il existe plusieurs éléments composant la taxe perçue, à savoir :

- une redevance « passager » (utilisation des locaux et des infrastructures)
- une redevance de « sûreté » (compensation des frais de sûreté - SFr 9.50 à Genève contre SFr 14 à Zurich, soit 14 postes contre 26 pour un nombre relativement semblable de passagers à l'embarquement)
- une taxe d'atterrissage (réglée par les compagnies d'aviation)
- une taxe pour le parking des avions (idem)
- une taxe antibruit (idem)
- et une taxe environnementale (idem)

Les deux premières sont encaissées auprès du passager et totalisent un montant de 22 CHF au départ.

A la suite de cette présentation, une série de questions sont ainsi résumées :

- L'achat de kérosène contrairement aux autres énergies fossiles n'est pas soumis à la TVA ou à d'autres formes de taxes ? (Réponse) – Oui c'est le résultat d'un accord international signé il y a de nombreuses années entre la Suisse et l'OACI (et de très nombreux autres pays). Par contre, le transport aérien s'acquitte de droits d'émissions de CO<sub>2</sub>. Le transport aérien est une industrie globalisée qui répond à des règles internationales

conventionnelles. Les changements doivent donc être du même ordre et dès lors que les réflexions sont en cours, il serait plus pertinent et plus efficace d'attendre les décisions globales que prendra l'OACI. Un engagement volontaire peut être pris par les passagers en s'acquittant d'un montant supplémentaire lors de leur réservation.

- Les redevances d'atterrissage sont-elles équivalentes entre les aéroports de Zürich et Genève ? (Réponse) – Il s'agit d'un ratio en fonction des coûts d'exploitation, l'entretien de plusieurs pistes coûte plus cher à Zurich qu'à Genève qui n'a qu'une seule piste.
- Sur la faisabilité du scénario de la taxe en fonction de la longueur des vols et des conséquences pour Genève ? (Réponse) – Si la moyenne s'établit par hypothèse à 25 CHF, certains billets de vols long-courriers se verront probablement alourdis d'une taxe de l'ordre de 100 à 200 CHF. Dans une telle perspective les compagnies aériennes concernées n'hésiteront pas à « plier bagage » avec des conséquences lourdes sur l'économie genevoise et indirectement une emprise de plus en plus grande d' « Easy-Jet » à Genève...
- Quelle est la mobilité des compagnies « Low-cost » ? (Réponse) – Grande, de plus les passagers pourraient également décider de se reporter sur des aéroports voisins comme Lyon ou Zurich, étant donné leur provenance romande ou de France voisine.

### **3. Audition du 14 octobre 2013 - IATA**

La délégation de la société IATA était composée de M. Paul Steele, Directeur exécutif et Sr vice-président, accompagné de M. Michel Adam. IATA constitue l'association internationale du transport aérien fondée en 1945 et basée à Genève et Montréal. Elle représente 240 compagnies aériennes soit 84 % du trafic de l'aviation civile.

Dans un souci de clarté, une copie de la présentation figure en annexe au présent rapport. Voici de manière succincte les éléments principaux développés sur les émissions de l'aviation civile :

- L'aviation représente 2 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>, d'importants gains d'efficacité ont eu lieu en matière d'émissions.
- Croissance neutre en carbone horizon 2020, réduction de moitié des émissions de CO<sub>2</sub> (valeur 2005) en 2050.
- La stratégie climatique est basée sur 4 piliers : nouvelles technologies (carburants alternatifs), l'amélioration des infrastructures, l'optimisation des exploitations et une meilleure gestion des routes aériennes.

- le développement en cours de nouvelles générations d'avions qui seront opérationnels d'ici à 2020 permettront de diminuer de 15 à 20 % les émissions de CO<sub>2</sub> (Type Airbus A320, Boeing 737, ...).
- les carburants alternatifs permettront des économies en termes d'émissions de CO<sub>2</sub> jusqu'à 80 % en moins. Le gain supplémentaire en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>, lié à l'utilisation de tels carburants sera d'ici à 2020 situé entre 2 et 4%.

S'agissant à proprement dit de la position sur ce projet de loi, M. Steele rappelle que le secteur de l'aviation ne bénéficie d'aucune subvention directe ou indirecte contrairement au réseau routier ou ferroviaire. Il rappelle également le poids de l'aviation et de ses retombées économiques dans le produit intérieur brut en Suisse et notamment de son importance pour le bon fonctionnement de la Genève Internationale. Seule une mesure sur le plan mondial semble envisageable et viable. De plus, **cette proposition est incompatible avec le droit international.**

A la suite de cette présentation, une série de questions sont ainsi résumées :

- Genève constitue-elle une attractivité particulière pour les compagnies aériennes dès lors que son kérosène est moins cher qu'ailleurs ? (Réponse) – Non, des accords ont été signés avec l'OACI pour toujours accroître la similarité des règles et des standards auxquels doivent répondre les transporteurs aériens, notamment en matière de taxations diverses.
- Des mesures de taxes similaires sont-elles mises en application en Europe ? (Réponse) – Oui, des tentatives ont été menées sur d'autres aéroports comme par exemple celui de Schipol (Amsterdam) qui en introduisant une taxe a vu immédiatement une baisse de 18 % et des déplacements vers l'aéroport de Düsseldorf et d'autres aéroports proches.
- Quid de la consommation en carburant des nouveaux avions ? (Réponse) – Les comparaisons entre la voiture et l'avion montrent à raison de 100 km par passager que la consommation d'un Airbus A380 est à peu près équivalente à celle d'une petite voiture familiale.

#### 4. Conclusions et vote final

Après 2 auditions de qualité et une ambiance de travail fort studieuse, le sort de ce projet de loi défendu avec ferveur par son premier auteur semble être dessiné. Une ultime tentative d'audition de l'ARAG est proposée par un commissaire socialiste dans un « esprit d'escalier », mais cette proposition ne sera pas retenue par la majorité de la commission, implacable.

Les groupes majoritaires s'appuient sur les éléments suivants :

- Une redevance CO2 sur le seul site de Genève ne fera que déplacer le trafic vers d'autres aéroports, notamment avec les emplois y découlant. Seule une approche mondiale est viable
- Le rôle de l'aéroport est capital pour le bon fonctionnement de l'économie genevoise de même que pour la Genève Internationale, il est inopportun de créer des mécanismes permettant de réduire son attractivité et d'affaiblir sa compétitivité
- Le secteur aéronautique a montré son engagement pour minimiser son impact sur l'environnement avec des objectifs de neutralité d'ici 2020

Le président procède donc au vote d'entrée en matière :

**Vote d'entrée en matière sur le PL 11257**

Pour : 2 Soc, 3 Ve

Contre : 2 MCG, 1 UDC, 3 Lib, 2 Rad, 1 PDC

Abst : -

[Refusé]

Ce projet de loi est refusé par une très large majorité de la Commission de l'économie qui recommande le débat en catégorie II en liant le projet de loi 11258 sur les procédés de réclame traité conjointement.

Au bénéfice de ce qui vous a été exposé dans le présent rapport de majorité, je vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à refuser ce PL 11257.

## **Projet de loi (11257)**

**modifiant la loi sur l'aéroport international de Genève (LAIG) (H 3 25)**  
*(Perception d'une redevance passager pour compenser les émissions de CO<sub>2</sub> des vols des aéronefs au départ de l'aéroport de Genève)*

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

### **Art. 1      Modification**

La loi sur l'aéroport international de Genève, du 10 juin 1993, est modifiée  
comme suit :

### **Art. 34A    Redevance pour la compensation carbone des vols (nouveau)**

<sup>1</sup> Dans les limites du droit fédéral, l'établissement perçoit auprès de chaque passager une redevance destinée à compenser les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs de la totalité de chaque vol au départ de l'aéroport international de Genève.

<sup>2</sup> L'établissement achète les certificats de réductions d'émission permettant de compenser le CO<sub>2</sub> émis par les vols au départ de l'aéroport international de Genève. Il annule chaque année la quantité de réduction d'émission correspondant à la somme du CO<sub>2</sub> émis par les vols au départ de l'aéroport international de Genève sur la totalité de leur trajet.

<sup>3</sup> Pour chaque vol, l'émission des premiers 150 kg de CO<sub>2</sub> est compensée par des projets en Suisse. Le surplus peut être compensé à l'étranger.

<sup>4</sup> Les projets de réduction d'émissions opérées en Suisse sont conformes aux prescriptions de l'Office fédéral de l'environnement en la matière.

<sup>5</sup> Les réductions d'émissions opérées à l'étranger sont conformes à l'ordonnance fédérale régissant l'imputation des réductions d'émissions opérées à l'étranger. Elles répondent également aux critères suivants :

- a) elles démontrent leur additivité avec des standards élevés de qualité;
- b) elles proviennent de projet d'énergies renouvelables ou d'efficacité énergétique;
- c) elles ne peuvent en aucun cas faire l'objet d'un double comptage;
- d) elles proviennent de projets qui apportent une contribution effective aux conditions de vie économique, sociales et environnementales des populations locales.



<sup>6</sup> L'établissement renseigne les passagers et le public sur l'utilisation qui est faite de la redevance.

**Art. 2      Entrée en vigueur**

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



**Grand Conseil**  
**Commission de l'Economie**  
**Audition du 14 octobre 2013:**  
**Redevance et affichage CO<sub>2</sub>**

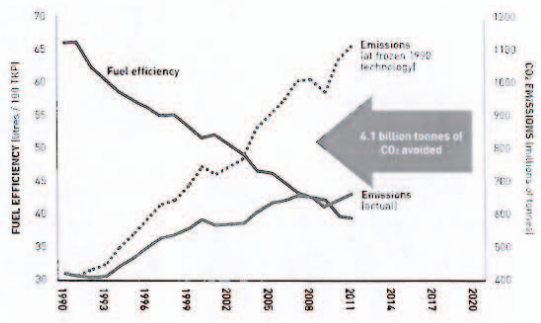
**Paul Steele**

Senior Vice-President, Members & External Relations  
 International Air Transport Association

**EMISSIONS DE L'AVIATION**

**2%**  
 des émissions  
 mondiales de CO<sub>2</sub>

**70%**  
 plus efficace que les  
 premiers avions à  
 réaction



## OBJECTIFS CLIMATIQUES GLOBALS

### 2010

**efficience**

*Amélioration annuelle  
de 1,5% de l'efficience-  
carburant*

### 2020

**neutralité CO<sub>2</sub>**

*Croissance neutre en  
carbone*

### 2050

**-50% CO<sub>2</sub>**

*Réduction de  
moitié des  
émissions CO<sub>2</sub>  
relativement à  
2005*

## STRATEGIE CLIMATIQUE: 4 PILIERS

*Nouvelles*

**TECHNOLOGIES**

*y compris carburants alternatifs  
durables*

*Optimisation des*

**EXPLOITATIONS**

*Amélioration des*

**INFRASTRUCTURES**

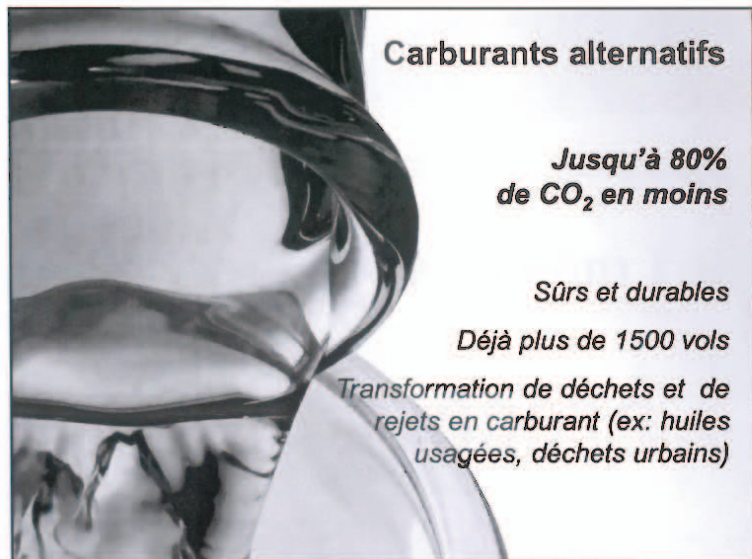
*Mise en oeuvre d'une*  
**MESURE BASEE  
SUR LE MARCHÉ**

*au niveau mondial*



**BOMBARDIER CSERIES**  
**VOL INAUGURAL, 16 SEPTEMBRE 2013**

***20% d'émissions CO<sub>2</sub> en moins***



**Carburants alternatifs**

***Jusqu'à 80%***  
***de CO<sub>2</sub> en moins***

***Sûrs et durables***

***Déjà plus de 1500 vols***

***Transformation de déchets et de***  
***rejets en carburant (ex: huiles***  
***usagées, déchets urbains)***



## Position d'IATA sur les propositions

1. Redevance CO2
2. Impact économique des initiatives
3. Affichage CO2



## Contribution de l'aviation à l'économie

**9,1 milliards**

contribution au PIB suisse

**988 millions\***

impôts payés en Suisse  
par les entreprises aéronautiques

**87000**

emplois liés à l'aviation

\* Exclut les redevances pour l'utilisation d'infrastructures



## Projet de redevance CO2

- Une mesure mondiale est la seule voie viable
  - Résolution de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
- Incompatibilité avec le droit international
  - Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale
  - Accords bi-/multilatéraux
- Majorité du trafic déjà couverte par un mécanisme basé sur le marché
  - 81% du trafic couvert par EU ETS
  - 4% couvert par la loi fédérale sur le CO2
  - 6% exempts en vertu de la clause 'de minimis' adoptée par l'OACI
  - Restent trafic vers Canada, Chine, États-Unis, Emirats Arabes Unis, Turquie
- Inacceptable politiquement auprès des États tiers (exemple d'EU ETS)



## Impact économique et social

- Perte de revenus liés aux activités aéroportuaires et au tourisme
- Déplacement du problème vers d'autres aéroports («carbon leakage»)
  - Transfert du trafic et des activités touristiques sur Zurich, Bâle, Lyon
- 40% du trafic à Genève-Cointrin: voyages professionnels
  - Lien direct entre prospérité économique et connectivité
- 30% du trafic à Genève-Cointrin: voyages familiaux
  - Rôle social du transport aérien



## Affichage obligatoire

- Entrave à la liberté de commerce, non-respect des principes d'égalité et de proportionnalité
- Objectif déclaré des initiatives: dissuader l'usage du transport aérien
- Discrimination envers le transport aérien
  - Pas d'affichage obligatoire pour les autres modes
- Autres secteurs ayant un impact environnemental comparable
  - Pas d'affichage requis (par exemple, agriculture)
- Comparaison avec l'affichage sur les effets du tabac
  - Effets incomparables (9000 décès liés au tabac par année en Suisse)



## Conclusion

- Le secteur aéronautique est déterminé et s'est déjà engagé à minimiser son impact sur l'environnement
- Seule une approche mondiale est viable. L'OACI a décidé de développer un mécanisme basé sur le marché pour l'aviation
- Une redevance CO<sub>2</sub> appliquée à Genève n'aura pour seul effet que de déplacer le trafic, et les bénéfices en découlant, vers d'autres aéroports
- La proposition d'affichage obligatoire est contraire à la liberté de commerce et discriminatoire à l'égard du transport aérien
- Les propositions auront un impact négatif sur les économies genevoise, lémanique, et suisse

*Date de dépôt : 7 janvier 2014*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. François Lefort**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La majorité de la commission n'a pas souhaité entrer en matière sur ce projet de loi, au prétexte qu'il ne serait pas conforme au droit fédéral, se basant sur un avis juridique du département. Nous pensons le contraire et l'expliquons ci-dessous, après avoir rappelé le contexte climatique et les objectifs de ce projet de loi. D'autre part, il n'apparaît pas clairement d'après les auditions que le kérosène soit déjà taxé en Suisse, ce qui conduirait les aéroports suisses à bénéficier d'un avantage concurrentiel en tant que stations-services de l'aviation européenne, vu que le carburant est soumis à taxes dans l'Union européenne.

Quel est le contexte climatique ? 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 3 000 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 à 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.

A 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 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.

Le but du présent projet de loi est de compenser les effets climatiques du trafic aérien à Genève. Cette compensation s'effectue à travers des projets de réduction d'émission réalisés en Suisse ou à l'étranger. Les certificats de réduction d'émission ont fait l'objet ces dernières années de différents scandales (manque d'additivité des projets, atteintes aux droits humains des populations locales, effets d'aubaine, production artificielle de certificats, etc.). Afin de garantir que les projets donnant lieu aux réductions d'émission compensent réellement les émissions de CO<sub>2</sub> du trafic aérien à Genève, des critères de qualité élevés sont exigés dans la loi.

Il est également exigé que les premiers 150 kg d'émission de chaque vol soient compensés en Suisse. La compensation des émissions coûte plus cher en Suisse du fait notamment des coûts de main d'œuvre plus élevés. En classe économique, 150 kg d'émission de CO<sub>2</sub> correspond typiquement à un vol aller simple pour Paris, Nice ou Milan. Le coût d'une compensation de 150 kg de CO<sub>2</sub> de qualité est typiquement de l'ordre de 20 F pour des projets en Suisse et de 4 F pour des projets à l'étranger. Ainsi, les destinations pour lesquelles il existe des alternatives de transport raisonnablement accessibles,

notamment le train, connaîtront une redevance proportionnellement plus élevée que les destinations pour lesquelles aucune alternative n'est possible.

A titre d'exemple, un vol Genève-New-York émet 10 fois plus de CO<sub>2</sub> (1,27 t) qu'un vol Genève-Paris (0,127 t). Néanmoins, la compensation CO<sub>2</sub> du vol pour New-York ne sera qu'environ 2,5 fois plus chère que celle pour Paris, car composée de 0,15 t de certificats suisses (environ 20 F) et de 1,12 t de certificats étrangers (environ 35 F), celle pour Paris étant composée de 0,127 t de certificats suisses (environ 20 F).

Cette approche favorise donc le transfert modal vers des modes de transports ayant un impact environnemental plus faible.

Quels seraient les effets de ce projet de loi ? Si l'on considère que seraient concernés 7 millions de trajets au départ (sur les 14 millions de trajets individuels annuels) qui seraient susceptibles de régler une taxe moyenne de l'ordre de 25 F sur des vols européens de courte à moyenne distance, ce projet de loi permettrait de dégager un montant avoisinant 175 millions de francs destiné à financer des projets dans le secteur de la transition énergétique en Suisse, qui souffre de sous-financement, en regard des objectifs de la Confédération et des demandes des citoyens.

A titre d'exemple la taxe fédérale sur les carburants automobiles produit environ 200 millions par an qui sont totalement absorbés par le programme des bâtiments de la confédération, débuté en 2010, et qui connaît un énorme succès avec des milliers de demandes en provenance des particuliers aux fins de rénovation et d'assainissement énergétique de leurs bâtiments.

**Enfin, nous pensons que ce projet de loi est conforme au droit fédéral : l'article 39 de la loi fédérale sur l'aviation autorise l'exploitant de l'aéroport à percevoir des taxes. A l'alinéa 3, les différentes catégories de redevances sont spécifiées et la catégorie e est constituée par « redevances liées au bruit et à l'émission de substances nocives » auxquelles le CO<sub>2</sub> peut être assimilé. L'article 47 de l'ordonnance sur les redevances aéroportuaires définit de manière plus détaillée le périmètre de ce type de redevances. Le présent projet de loi répond à l'exigence de l'alinéa 1 qui stipule que « Les tarifs des redevances aéroportuaires sont établis de manière à favoriser les aéronefs qui ont un impact limité sur l'environnement ». Les émissions de CO<sub>2</sub> ne sont donc pas exclues dans la prise en compte des substances nocives dans l'alinéa 3 qui mentionne « Il sera pris en compte au minimum les émissions suivantes : a. les émissions de bruit des aéronefs au décollage le long de la trajectoire de vol ; b. les émissions d'oxyde d'azote et d'hydrocarbures (Hydrocarbon, HC) des aéronefs durant le cycle de décollage et d'atterrissage. »**

## 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\\_rapport\\_GA\\_fr.pdf](http://www.gva.ch/Portaldata/1/Resources/fichiers/publications/publications_institutionnel/2012_rapport_GA_fr.pdf)