

Date de dépôt : 2 janvier 2015

Rapport

de la Commission de l'économie chargée d'étudier le projet de loi de M^{mes} 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 les procédés de réclame (LPR) (F 3 20) (*Sensibilisation concernant les émissions de CO₂ du trafic aérien*)

Rapport de majorité de M. Serge Hiltpold (page 1)

Rapport de minorité de M. François Lefort (page 5)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Serge Hiltpold

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 lumineuse présidence de M. Edouard Cuendet. Pour information, le PL 11257 a été traité conjointement et a fait l'objet d'un rapport plus détaillé. Vous pourrez vous y référer pour obtenir des éléments complémentaires, si nécessaire. Les procès-verbaux de séance ont été rédigés sous la plume 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 intérêt ce projet de loi en mentionnant que l'exposé des motifs est similaire au PL 11257 modifiant la loi sur l'Aéroport

international de Genève (LAIG) (H3 25) traité conjointement. Dans un contexte global de réchauffement climatique reconnu, ce projet de loi vient en appui au PL 11257 pour traiter des procédés de réclame et **sensibiliser** le public sur la problématique de la charge carbone du secteur aéronautique. Mettre le passager face à ses responsabilités en toute connaissance de cause semble être un moyen adéquat qui pourrait être mis en pratique à travers une modification de l’affichage de publicité. Avec une mention de 20 % de la surface totale de la publicité dédiée aux informations chiffrées des émissions de CO2 liées au vol aller-retour d’une destination donnée, le message serait suffisamment « pédagogique » sur le comportement et l’attitude des passagers. Genève serait en sorte précurseur.

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

- Le taux de 20 % d’informations n’est-il pas disproportionné par rapport au bandeau publicitaire total ? (Réponse) – Non, il s’agit de rendre visible un message pour porter une certaine attention.
- Avec une telle mesure applicable seulement à Genève, les compagnies ne renonceraient-elles pas à effectuer de la publicité ? (Réponse) – Une mesure ciblée permet de sensibiliser le public à un certain comportement.

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

M. Deillon est dubitatif sur les effets d’une telle mesure. Premièrement établir un cadre légal qui ne serait appliqué qu’à Genève semble inopportun, notamment vis-à-vis de la concurrence entre les différents sites aéroportuaires, tant sur le plan national qu’international. Deuxièmement cibler les compagnies aériennes en particulier sans se préoccuper des mêmes effets visibles pour tous les autres secteurs du transport en général est absolument inimaginable. Dès lors, il serait intéressant de pouvoir mesurer les impacts environnementaux du rail ou de la route et d’établir une comparaison en tenant compte de la production d’électricité d’origine fossile. Mais tel n’est pas le débat à ce stade.

3. Audition du 14 octobre 2013 - IATA

M. Paul Steele souligne le non-respect du principe de proportionnalité dans ce procédé d’affichage obligatoire et le non-respect de l’égalité de traitement. Les effets de causalité ne peuvent pas être démontrés de la même manière que pour ce qui est des dangers du tabagisme, par exemple. De

même cibler le secteur aérien est discriminatoire. Un tel projet est également contraire à la liberté de commerce.

4. Conclusions et vote final

Ce second projet de loi des Verts a été traité conjointement avec le PL 11257 qui a suscité un intérêt plus grand car certainement plus complexe. Le fait d'avoir lié ces 2 propositions a permis de bénéficier de 2 auditions préparées et concises qui ont apporté tous les éléments de réponses nécessaires. En refusant l'entrée en matière, les groupes majoritaires concluent que ce PL représente :

- Une entrave à la liberté du commerce.
- Une discrimination envers le secteur aérien en particulier.
- Un non-respect du principe de proportionnalité et d'égalité de traitement par rapport aux secteurs économiques.

En conclusion : 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 président procède donc au vote d'entrée en matière :

Vote d'entrée en matière sur le PL 11258

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 11257 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 11258.

Projet de loi (11258)

modifiant la loi sur les procédés de réclame (LPR) (F 3 20) (Sensibilisation concernant les émissions de CO₂ 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)

¹ 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.

² Ce message contient une information chiffrée des émissions de CO₂ 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.

³ 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.

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, sur la base d'auditions prétendant que le principe de proportionnalité et d'égalité de traitement n'est pas respecté dans le cadre de ce projet de loi et que les effets de causalité ne peuvent pas être démontrés de la même manière que pour les dangers du tabagisme. Nous pensons au contraire que cette information au public aurait été pertinente, peu coûteuse et utile aux citoyens, et l'expliquons ci-dessous, après avoir rappelé le contexte climatique et les objectifs de ce projet de loi.

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 CO₂ atmosphérique a été atteint en mai 2013. Selon le GIEC, une stabilisation du CO₂ 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^e 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 CO₂? 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 CO₂ : si au niveau mondial, ce secteur est responsable de 2,1 % des émissions de CO₂ globales (1), le trafic aérien suisse émet près de 5 millions de tonnes de CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 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 CO₂ liées au trafic aérien. Au niveau individuel, un vol aller-retour transatlantique depuis Genève émet environ 2 tonnes de CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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_rapport_GA_fr.pdf