

Date de dépôt : 15 janvier 2020

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite urgente de M. Stéphane Florey : Bannir les voyages en avion, mais à quel prix ?**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 13 décembre 2019, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la question écrite urgente qui a la teneur suivante :

L'aviation est à l'origine de 2% des émissions annuelles de CO₂ provoquées par l'activité humaine. Les avions de dernière génération (A320neo, A330neo, A350) ont une consommation 70% inférieure à celle des aéronefs des années 60, mais rien n'y fait, la tendance est à dire que l'avion c'est mal et ça pollue. La honte de prendre l'avion dictée par l'illusion d'une bonne conscience s'intensifie en Europe et gagne le Conseil d'Etat qui va restreindre fortement ce type de voyage pour les membres de l'administration, quelle que soit la distance. Seule échappatoire : faire partie du Conseil d'Etat ou suivre des séminaires ou des formations à l'étranger qui ne sont pas organisés par l'Etat.

Délaisser l'avion au profit du train peut s'avérer très onéreux. Le Matin a comparé le prix d'un aller-retour Genève-Berlin en avion (39 francs) avec un trajet par rail en 2e classe (258 francs). Mieux vaut également ne pas être pressé pour rejoindre la capitale de la patrie de Goethe en train, puisqu'il faut compter 13 heures de voyage. Contre 1 h 45 en avion. Des destinations plus lointaines en train supposent aussi des haltes avec des frais d'hébergement et de restauration ainsi que des jours ouvrables perdus.

Mes questions sont les suivantes :

- *A combien le Conseil d'Etat estime-t-il les surcoûts liés à sa décision de restreindre strictement l'usage de l'avion au sein de l'administration cantonale (coût supplémentaire pour des billets de train, hébergement, restauration, perte de jours ouvrables) ?*
- *Avec quel moyen de transport s'est rendue M^{me} Emery-Torracinta à Stockholm pour accompagner nos prix Nobel ?*
- *L'usage de l'avion peut-il être toléré si la compagnie compense intégralement les émissions de CO₂ ?*

Je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

A titre liminaire, un rappel est nécessaire. L'activité de l'administration cantonale et la délivrance de prestations à la population se déploient, pour l'essentiel, dans des locaux publics et sur le domaine public genevois. Quand un déplacement professionnel est nécessaire, il demeure dans l'immense majorité des cas géographiquement limité au territoire cantonal.

Un déplacement hors du canton n'a de justification qu'en lien immédiat avec la mission de service public clairement déterminée. Pour une destination en Suisse, le train est le moyen de transport usuel du membre du personnel de l'administration en mission. Un déplacement à l'étranger est l'exception absolue. L'administration cantonale, dévolue à la Cité, n'est pas une multinationale dotée de succursales lointaines exigeant des déplacements fréquents en avion. Il est notoire que l'usage de l'avion au sein de l'administration est marginal (cf. M 2521-A, QUE 962-A).

- *A combien le Conseil d'Etat estime-t-il les surcoûts liés à sa décision de restreindre strictement l'usage de l'avion au sein de l'administration cantonale (coût supplémentaire pour des billets de train, hébergement, restauration, perte de jours ouvrables) ?*

L'administration est tenue de fonctionner selon des critères d'économie et de bon usage des moyens à disposition. A l'origine, la réglementation actuelle¹ avait été édictée dans cet objectif. Elle inclut déjà le caractère exceptionnel du

¹ 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.

voyage en avion, autorisé quand les conditions de distance et de gain de temps sont remplies.

Avec la motion « Pour un Etat exemplaire en matière de mobilité aérienne » (M 2521), renvoyée directement par le Grand Conseil au Conseil d'Etat, la dimension de l'urgence climatique s'est imposée. Une motion, par son caractère contraignant, exige une réponse de l'exécutif. Sur la question de l'usage de l'avion par le personnel de l'administration, le Conseil d'Etat partage les préoccupations du parlement cantonal.

Une politique fondée sur la bonne gestion des ressources de l'administration se trouve ainsi complétée par celle, combien essentielle et déjà poursuivie (M 1740-A et références ci-dessus), de la protection de l'environnement. L'approche très restrictive arrêtée est une marque, certes symbolique au vu du nombre de cas effectifs, d'une prise en compte responsable de l'urgence climatique et des inquiétudes qu'elle génère.

Dans ce contexte, projeter des chiffres pertinents s'avère un exercice aléatoire : les déplacements futurs possibles sont en effet inconnus à ce jour. Il est également probable que l'opportunité de certains déplacements sera évaluée différemment, à la lumière des nouvelles règles édictées. Il n'est ainsi pas possible de fournir des chiffres sur des futurs déplacements éventuels.

– ***Avec quel moyen de transport s'est rendue M^{me} Emery-Torracinta à Stockholm pour accompagner nos prix Nobel ?***

Pour assister au nom du Conseil d'Etat à cet évènement exceptionnel récompensant les professeurs Michel Mayor et Didier Quéloz, la conseillère d'Etat chargée du département de l'instruction publique, de la formation et de la jeunesse s'est déplacée en avion à Stockholm.

– ***L'usage de l'avion peut-il être toléré si la compagnie compense intégralement les émissions de CO₂ ?***

La réponse est négative. Toutes les conditions pour un déplacement nécessitant l'usage de l'avion, dont celle de la compensation CO₂ déjà prévue par le règlement, doivent être réalisées. Le caractère absolument nécessaire (« obligatoire »), s'y ajoute désormais (M 2521-A).

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