

Date de dépôt : 27 février 2017

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition sur les émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport de Cointrin

Rapport de majorité de M. Guy Mettan (page 1)

Rapport de minorité de M^{me} Sarah Klopmann (page 12)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Guy Mettan

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions s'est réunie les 16 et 30 janvier ainsi que le 6 février 2017 sous la présidence de M. Christian Frey. M. Lionel Rudaz, secrétaire scientifique du SGGC, a assisté à la séance. Le procès-verbal a été assuré par M. Christophe Vuilleumier.

Audition de M^{me} Yvonne Winteler, présidente de l'Association Climat Genève, et de MM. François Périllon, membre de l'Association Climat Genève, et Jean-Pascal Gillig, membre du WWF Genève

M^{me} Winteler explique que son association se consacre à la problématique du réchauffement climatique et n'est pas liée à un parti politique. Elle a été fondée en 2014 et appartient à la coalition CARPE. La pétition demande au canton d'engager une réflexion sérieuse sur la diminution des émissions de gaz à effet de serre à l'aéroport en se concentrant sur la solution ferroviaire. Soutenir le rail, afin de permettre un transfert de trafic de 15%, permettrait de limiter les émissions de gaz à effet de serre, tout en ne péjorant pas la place financière de Genève. Il semble raisonnable d'imaginer une transition

énergétique en adoptant un certain nombre de mesures, comme l'ont appliqué les SIG.

M. Gillig ajoute que le WWF Genève soutient cette pétition au vu de l'importance de la question climatique qui est l'un des enjeux phares de son organisation. Cette problématique dépasse les clivages de partis et il convient de trouver des solutions de manière conjointe. L'aéroport émet 25% des effets de serre du canton et il n'est pas possible de ne pas prendre cette infrastructure en compte. Cela étant, il est difficile de sensibiliser les citoyens sur des questions qui touchent au libre choix et sur des problématiques difficilement perceptibles. Il est ainsi compliqué de demander aux gens de passer leurs vacances dans le Jura plutôt que dans le Sud, et l'idée soutenue par la pétition est de sortir d'un message moralisateur. Un vol pour Madrid à 50 F ne motive pas à faire dix heures de voyage dans un train. Et il faudrait peut-être proposer des offres aussi alléchantes pour le train que ce qui se fait au niveau des aéroports. Il rappelle ensuite que les objectifs du canton à l'égard des gaz à effet de serre visent à maintenir les émissions à la moyenne 2014.

M. Périllon rappelle alors que la courbe de trafic actuelle de l'aéroport est de 5 millions de passagers, avec une perspective de 25 millions en 2030. Les émissions de gaz à effet de serre se montent, quant à elles, à 1,3 million en 2015, et la perspective pour 2030 établit une émission de 1,9 à 2,1 millions. Le fossé est donc important par rapport à la moyenne de 2014. Le transport aérien représente le quart des émissions de gaz à effet de serre du canton, et 30% du trafic de l'aéroport est lié à la Genève internationale et à l'économie, le reste relevant des loisirs, notamment via les compagnies low cost. La question est de savoir s'il serait possible de transférer une partie de ce trafic de l'avion vers le ferroviaire. En l'occurrence 15% du trafic se fait sur moins de 1000 kilomètres, notamment en direction de Paris, Zurich ou Londres, et l'option ferroviaire ne semble pas impossible pour ce type de trajets. La limite admissible pour les voyages d'affaires en train a été fixée à 4 heures et à 8 heures pour les loisirs.

Par ailleurs, une taxe climat pourrait être instaurée pour les voyages à courte distance, via l'aéroport, une taxe pouvant être adaptée à des critères environnementaux selon l'ordonnance fédérale. L'idée serait de faire passer la redevance passagers de 21 F à 30 F. Ce serait 20 à 80 millions qui pourraient être ainsi récoltés et affectés à des mesures environnementales. Il rappelle encore que l'aéroport prévoit des dépenses de 240 millions de francs d'investissements annuels, investissements qui pourraient être diminués si le trafic était diminué. Il pourrait être également possible de renforcer les efforts portant sur les biocarburants et les projets ferroviaires, notamment en

améliorant les liaisons TGV, ainsi que le bus. La pétition suggère trois propositions très concrètes, soit :

- proposer un billet gratuit Unireso à l'arrivée des TGV, comme à l'aéroport ;
- intégrer une information carbone pour les déplacements aériens ;
- et soutenir les combinaisons trains + hôtels.

Une étude récente indique qu'avec un transfert de 15% du trafic aérien, il serait possible de conserver le taux d'émission 2014.

Un commissaire PLR déclare que tout le monde est en faveur d'une maîtrise des impacts sur l'environnement, et il demande ce qu'il faut penser des vols long-courriers et des conséquences de ces mesures qui ne ciblent que l'Europe.

M. Périllon répond que la pétition ne propose pas d'aller en bateau à Canberra et se concentre sur les vols courte distance. M^{me} Winteler déclare qu'il est illusoire de penser se rendre en Australie autrement qu'en avion. Il convient de s'attacher à des problématiques réalistes afin de parvenir à un résultat de 15% de transfert modal. M. Gillig précise qu'il est possible de travailler sur la marge que proposent les compagnies low cost. La pétition demande au canton de s'interroger à ce propos. Les implications peuvent être négatives, mais également positives. Les trajets en avion sur de courtes et moyennes distances ont un coût environnemental très important, quoi qu'il en soit. Ils ne prétendent pas que l'aéroport ne joue pas de rôle économique pour la région.

Le même commissaire demande ensuite si la taxe sera suffisamment dissuasive pour motiver les gens à prendre le train plutôt que l'avion. Il remarque que les mesures qui ont été présentées sont du ressort de la Confédération, voire de l'Europe. Il mentionne ainsi que le canton n'a pas de compétences en matière de carburant et il se demande s'il n'y a pas une certaine disproportion dans cette pétition qui est soumise au canton. Il se demande alors ce que cette association fait à d'autres niveaux.

La problématique relève de différents facteurs, et cette mesure semble raisonnable et permet de financer d'autres mesures. L'idée n'est pas de faire pression sur les compagnies low cost mais de dégager un budget pour mener des actions. Le texte de la pétition vise le niveau cantonal. L'association appartient à une commission nationale qui réfléchit à ces questions. Quant au WWF, il tente d'agir à tous les niveaux, notamment auprès de l'ONU et de la Confédération. Il est également possible d'agir à Berne au travers des élus cantonaux. Par ailleurs, le canton est présent dans un certain nombre de groupes de travail et peut interagir directement avec des opérateurs. Tout le

monde doit participer d'une manière ou d'une autre. Le canton a une force de proposition et peut faire avancer le débat. Leur idée n'est pas que de reposer sur des taxes, mais aussi de rendre attrayant le voyage ferroviaire. La réflexion doit s'attacher à la promotion de ce moyen de transport. C'est une question de prix, d'heures de trajet, mais également d'offre, laquelle a largement diminué au cours de ces dernières années.

Un commissaire MCG demande s'il est possible d'obtenir le texte de la pétition. Il se demande si le texte qui a été envoyé aux députés est bien celui a été signé par les personnes. Il évoque ensuite le biocarburant.

M^{me} Winteler acquiesce et répond qu'il y avait un argumentaire sur le site internet.

M. Périllon répond que les études sont nombreuses sur le sujet. La technologie des avions évolue tous les dix ans et les pétitionnaires ne sont pas experts en la matière. Le biocarburant n'est pas la seule solution à envisager car il faudrait une surface équivalente à l'Europe pour produire une telle masse de carburant. Si le biocarburant émet encore du CO₂, il émet bien moins de gaz à effet de serre que le carburant fossile. Quoiqu'il en soit, le biocarburant implique une politique agro-industrielle qui génère également un coût environnemental. L'augmentation du nombre de passagers induit forcément une augmentation de la pollution.

Le même député remarque également que la Confédération préconise une baisse de 40% des gaz à effet de serre d'ici à quelques années et les mesures proposées ne permettent pas de parvenir à ce résultat. Il demande ensuite si la taxe écologie qui est facultative est utilisée de manière satisfaisante.

C'est Myclimate qui gère ces montants en les investissant dans des projets multiples. Ce sera au canton de définir dans quel fonds verser ce montant. Il pourrait financer partiellement le fonds environnement de l'aéroport par exemple. L'aéroport de Genève a les taxes passagers parmi les plus modestes. Cette taxe existe déjà et il suffirait de l'augmenter.

Une commissaire PS demande si une action est entreprise au niveau suisse ou auprès des parlementaires fédéraux.

Un plan climat suisse a été réalisé et propose un certain nombre de mesures. Des associations comme l'ATE soutiennent le transfert modal. Le WWF a également des représentants qui agissent à Berne. Une pétition a par ailleurs été lancée pour réactiver les trains de nuit.

A l'issue de l'audition, il est décidé d'auditionner le directeur de l'aéroport.

Audition de M. André Schneider, directeur général de Genève Aéroport

M. Schneider déclare que l'aéroport est évidemment intéressé par la réduction des émissions de CO₂. Cela étant, différentes méthodes de calcul existent pour déterminer les émissions de CO₂. Le calcul des pétitionnaires retient le volume de kérosène pris à l'aéroport alors que ce dernier calcule le kérosène consommé sur place, représentant 220 000 tonnes de CO₂. L'aéroport doit, en 2017, arriver au niveau 3+, selon les normes internationales, afin de maîtriser toutes les émissions de CO₂. Quatre actions ont été entreprises pour réduire les émissions. En premier lieu, il est possible d'agir sur les avions et sur leur comportement à terre. Des prises directes d'électricité ont ainsi été installées au sol et les avions n'ont plus le droit de laisser les moteurs allumés à l'arrêt. Les approches sur le tarmac sont également améliorées afin de réduire les parcours. L'aéroport encourage en outre les compagnies aériennes à utiliser des avions consommant moins avec une surtaxe sur la consommation. De nombreuses compagnies posent à présent avec de nouveaux types d'avions qui consomment presque 25% de kérosène en moins. Il est par ailleurs envisagé d'introduire une adjonction de 1% de biokérosène, puis d'augmenter ce pourcentage. Le coût de ce kérosène sera couvert par l'aéroport qui ne laissera pas le choix aux compagnies.

Il évoque ensuite les véhicules roulant sur le tarmac en déclarant que les bus passagers sont électrifiés progressivement avec un objectif de 40% en 2020. Les voitures de plus de quinze ans sont interdites sur le tarmac. Les nouveaux bâtiments doivent tous fonctionner avec des cellules photovoltaïques. Des pompes à chaleur sont utilisées et, en 2025, les chauffages fonctionneront tous grâce à GéniLac. Enfin, les collaborateurs doivent justifier les raisons pour lesquelles ils viennent travailler en voiture. Et l'aéroport offre des billets TPG à tous les passagers. A signaler aussi que l'Organisation mondiale de l'aviation civile a mis en place un nouveau programme qui étendra ses effets en 2020, et qui vise à racheter des émissions de CO₂.

Il évoque ensuite les trains, et seuls Paris et Zurich sont les destinations les plus judicieuses pour l'utilisation du train, les autres destinations étant trop lointaines. Les vols sur de courtes distances ne font plus sens en termes de gains de temps.

Un commissaire PLR évoque les méthodes de calcul et demande quelle est la norme légale sur laquelle s'appuyer concrètement. Il remarque ensuite qu'une pétition précédente s'était attachée aux horaires de l'aéroport, et il mentionne que les taxes de l'aéroport ont semblé très modestes.

M. Schneider répond qu'il n'y a pas de norme légale et il est question de savoir ce que l'on veut mesurer. L'aéroport s'est basé sur un modèle de certification développé pour les aéroports et qui retient la consommation des avions à leur arrivée, au sol et lors de leur départ. Cela étant, une évaluation des émissions de l'aéroport avec celles du canton implique que c'est la consommation sur place qui compte. Quant aux taxes, elles ne sont pas déterminées par l'aéroport, mais par l'organisation mondiale. Ce sont les instances mondiales qui déterminent les taxes. Il ajoute que la taxe CO₂ est calculée sur le nombre et le type de réacteurs, et il déclare que ces taxes sont calculées par rapport aux avions plutôt qu'aux passagers. Toutefois, la taxe sur le bruit est en train d'être réévaluée. Les compagnies d'aviation doivent encore accepter ces nouvelles taxes et peuvent se présenter devant un tribunal. A cet égard, l'aéroport de Zurich a perdu il y a peu de temps face à une compagnie aérienne dans un dossier similaire. Mais les compagnies ont tout intérêt à utiliser des avions consommant moins pour des raisons financières.

Un commissaire MCG déclare qu'il semblerait que l'aéroport souhaite investir près de 200 millions pour l'assainissement du bruit et il demande s'il est également question des particules fines.

L'aéroport a dépensé 51 millions en assainissements pour le bruit. Et 93 millions vont encore être investis dans le même but. Ce sont les seuls investissements prévus. Il fera parvenir les chiffres sur les émissions à la commission. Le site Web de l'aéroport donne déjà de nombreux chiffres. 40% des passagers indiquent venir à Genève pour le business, les 60% restants étant voués au tourisme.

Le commissaire EAG remarque qu'il est envisagé d'électrifier 40% de la flotte de véhicules sur le tarmac d'ici 2020 et il se demande si cet objectif n'est pas trop modeste. Il ajoute être souvent stupéfait de voir les moteurs des bus passagers tourner à l'arrêt durant une demi-heure.

M. Schneider acquiesce et il déclare que les moteurs des bus fonctionnent lorsqu'il fait trop froid ou trop chaud afin de maintenir le chauffage ou la climatisation. Il y a de nombreux véhicules spécialisés qui fonctionnent sur l'aéroport et qui appartiennent à des partenaires. Remplacer ces véhicules nécessite beaucoup de temps, sans compter que des questions techniques se posent. Il est possible de remplacer 40% des véhicules d'ici 2020. D'autres véhicules nécessitent de grandes puissances et ne peuvent pas être remplacés par des véhicules électriques.

Un autre commissaire PLR demande si l'autorité de l'aéroport a défini des règles sur le tarmac. Il demande ensuite quelle est la compensation

envisagée sur une période de cinq ans au vu des progrès des moteurs vis-à-vis de l'augmentation du trafic aérien. Il remarque que, si le progrès des moteurs permet de couvrir l'augmentation de trafic qui va advenir, il est possible de répondre de manière constructive à la pétition.

M. Schneider se renseignera sur les règlements concernant le tarmac. Il n'est pas encore possible de faire une comparaison des consommations, mais le bruit va se stabiliser l'année prochaine puis baisser. Il n'est pas possible pour le moment de dire ce qu'il en sera des émissions de CO₂. La plupart des compagnies fonctionnent avec des avions modernes et renouvellent leur flotte. Ce sont des petits avions qui sont plus fréquemment considérés comme de « vieux coucous », et une discussion à leur propos doit être menée. Les avions de ligne anciens sont très peu nombreux.

Un commissaire PS remarque que les nouveaux avions permettent de diminuer de 25% la consommation, et il demande quelles sont les typologies des anciens avions et quelle est la marge de manœuvre de l'aéroport pour diminuer les nuisances.

M. Schneider répond que ce sont des avions vieux de vingt ou trente ans. Il est également question de maintenance. L'aéroport ne peut pas par ailleurs interdire les avions diplomatiques. Il est également possible de déterminer des créneaux de décollage en fonction des types d'avions notamment le soir, afin d'impacter positivement les courbes de bruit. Mais appliquer ce genre de principes la journée susciterait des réactions de la part de l'Office fédéral de l'aviation civile. Les avions évoluent en fonction de contraintes économiques qui vont dans le même sens que les contraintes environnementales. Il faut souligner que les nouveaux avions émettent à la fois moins de bruit et de CO₂. Il fournira à la commission des chiffres et des graphiques sur les évolutions des émissions de CO₂, sur les règlements en vigueur ainsi que sur les véhicules roulant sur le tarmac.

Un commissaire MCG demande ce qu'il pense de l'initiative en cours qui évoque un avion toutes les 25 secondes d'ici quelques années.

Une étude a été mandatée, laquelle a défini 25 millions de passagers en 2030, mais c'est une prévision qui date de 2013 et la hausse réelle est moindre. Cela étant, il n'est pas juste de traiter une entreprise par le biais de la loi. L'aéroport est placé sous la tutelle d'un conseiller d'Etat et il n'y a pas de manque de contrôle du peuple. C'est peut-être la communication de l'aéroport qui fait défaut. Ces prévisions ne constituent pas un objectif pour lui puisque des hausses impliquent des conséquences très concrètes. Il convient de trouver un bon équilibre avec les voisins de l'aéroport, le canton et la Confédération. L'aéroport appartient aux infrastructures nationales de

transport et génère un chiffre d'affaires annuel de 2,7 milliards, et il nécessite parfois des réactions rapides.

Audition de M. Yves Menoud, président du conseil de fondation, représentant la Fondation Genève Tourisme

M. Menoud déclare que la Fondation Genève Tourisme a été surprise par l'invitation de la commission, dans la mesure où elle cherche à faire venir des gens à Genève et n'a pas les moyens d'influencer des secteurs avec lesquels elle travaille peu. Néanmoins, la pétition propose une réflexion et, si elle poursuit un objectif écologique intéressant, ses influences en matière économique peuvent être négatives. Genève est la destination la plus importante de Suisse pour les congrès et propose des ressources logistiques très intéressantes. La desserte de l'aéroport et des trains soutient cet aspect de manière importante. L'avion permet de rallier l'ensemble des capitales européennes en moins de deux heures et l'aéroport est donc un atout stratégique qui dépasse un périmètre régional. Genève Tourisme a besoin d'une infrastructure qui fonctionne correctement, notamment pour le tourisme d'affaires.

Un commissaire MCG déclare avoir été étonné de constater un panneau indiquant le taux de pollution à l'entrée du canton, juste avant une publicité sur le vignoble local. Il se demande ce que le responsable de Genève Tourisme pense de cette information portant sur une ville polluée, alors que jadis il était question d'une ville de parcs et d'eau, capitale de l'écologie.

M. Menoud déclare être président du conseil de fondation de Genève Tourisme. Cette problématique s'inscrit en contradiction avec un certain nombre de messages donnés communément. Cela étant, la plupart des véhicules empruntant l'autoroute sont des véhicules indigènes. L'enjeu écologique a peu à voir avec le tourisme urbain et Genève est logée à la même enseigne que la plupart des autres villes. Les autorités prennent des mesures efficaces et transparentes à l'inverse de nombreuses autres villes.

Une commissaire Verte remarque qu'il vaut mieux diminuer les pics de pollution plutôt que de cacher la réalité. La pétition ne vise pas la fermeture de l'aéroport, et elle se demande si des accords pourraient être négociés par Genève Tourisme avec des hôtels, notamment à propos de billets gratuits TPG afin de promouvoir le train. Elle rappelle que c'est le prix du train qui décourage le plus souvent les utilisateurs.

M. Menoud répond que la plus grande problématique pour les gens qui font du tourisme d'affaires relève du temps. L'aéroport offre à ses arrivants un billet TPG et il y a peu de résidents touristiques qui restent à Genève

durant de longs séjours. Le tourisme de loisirs est généralement hébergé dans d'autres cantons ou en France voisine. Genève Tourisme a peu d'influence sur les CFF et les prix proposés. Par ailleurs des structures négocient avec les CFF, comme le Salon de l'Auto qui parvient à faire organiser des trains spéciaux. L'infrastructure ferroviaire actuelle ne rivalise pas avec le temps passé dans un avion. Si Swissmetro avait vu le jour, la situation serait différente. Genève a été privilégiée pendant longtemps et est comparée avec de grandes villes en termes d'infrastructures d'accueil. Il n'est pas possible de se rendre à un congrès et de revenir la même journée avec le train.

Le Président demande s'il y a d'autres propositions d'audition. Sans réponse de la part des commissaires, il ouvre le débat.

La commissaire Verte propose le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Elle ajoute ne pas avoir été convaincue par les explications de Genève Tourisme. Le renvoi de cette pétition permettra de réfléchir à des stratégies avec les CFF pour trouver des arrangements. Elle regrette par ailleurs le titre de cette pétition qui ne laisse guère de chance à cette dernière d'être acceptée.

Le groupe MCG demande le dépôt de cette pétition qui demande une réflexion générale sur la problématique. Les mesures prises par l'aéroport viennent répondre aux demandes de la pétition. Certaines mesures proposées sont irréalisables et relèvent plutôt d'un plan quadriennal climatique.

Le groupe PS propose le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat. Ce pourrait être l'occasion pour le Conseil d'Etat de rappeler les mesures qui sont prises à l'égard des particules fines qui ont préoccupé de nombreuses villes européennes cet hiver. Le cas échéant, cela permettrait d'ouvrir vers d'autres propositions de solution. L'association qui a déposé cette pétition est d'ampleur nationale.

Le PLR estime que cette pétition qui se voulait un signal d'alarme a reçu une réponse de la part de l'aéroport qui met en place des mesures concrètes. Il a de la peine avec l'idée d'orienter les gens et leur manière de se déplacer. Son groupe propose donc le dépôt de cette pétition. La pétition demande d'influer sur les destinations européennes et il ne croit pas que le Conseil d'Etat ait à se transformer en agence de voyages. Le train fonctionne bien depuis Genève, à destination de Paris, de Milan ou de Venise. Certaines destinations en train nécessitent trop de temps et impliquent des coûts pouvant être importants. Il n'est pas possible de lutter contre cette réalité et il suffit d'attendre l'augmentation du prix du carburant pour que les habitudes de la population se modifient.

Le PDC déclare que la pétition pose une vraie question, mais il mentionne être en faveur du dépôt sur le bureau. Cela étant, les déplacements relevant purement des loisirs pourraient être sans doute mieux régulés.

Le président passe au vote du renvoi au Conseil d'Etat de la P 1996 :

Pour : 4 (1 EAG, 1 Ve, 2 S)

Contre : 9 (4 PLR, 2 UDC, 2 MCG, 1 PDC)

Le renvoi est refusé.

Le président passe au vote du dépôt sur le bureau du Grand Conseil de la P 1996 :

Pour : 9 (1 PDC, 4 PLR, 2 UDC, 2 MCG)

Contre : 4 (1 EAG, 1 Ve, 2 S)

Le dépôt est accepté.

Suite à ces débats, la majorité de la commission vous demande, Mesdames et Messieurs les députés, d'accepter de déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Pétition (1996)

sur les émissions de gaz à effet de serre de l'aéroport de Cointrin

Mesdames et
Messieurs les députés,

En tant que citoyens préoccupés par le réchauffement climatique, nous vous demandons d'engager une réflexion sérieuse sur la manière de diminuer les émissions de CO₂ de l'aéroport de Cointrin, notamment en favorisant les transports ferroviaires vers les destinations européennes proches.

N.B. 408 signatures¹
Association Climat Genève
p.a. M^{me} Yvonne Winteler
Chemin du Levant 10b
1299 Crans-près-Céligny

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 159 signatures électroniques.

Date de dépôt : 21 mars 2017

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M^{me} Sarah Klopmann

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le titre de cette pétition prête à confusion et c'est pour cette raison qu'une majorité de la commission, désireuse de ne pas attaquer l'aéroport de Genève-Cointrin, a refusé le renvoi de ce texte au Conseil d'Etat. Ce n'était pourtant pas l'objet de la pétition. Cette dernière propose de promouvoir les autres moyens de transport permettant également d'arriver ou de partir de Genève, et d'encourager les voyageurs et voyageuses à privilégier le train sur l'avion.

L'activité de l'aéroport est responsable de la moitié des émissions de gaz à effet de serre du canton. Le nombre de ses passager-e-s a doublé pendant les dix dernières années et la perspective d'évolution de l'aéroport, malgré les progrès techniques permettant de diminuer les émissions de gaz par avion, entraînera presque le doublement de ses émissions de gaz d'ici 2030. On est donc loin, très loin, de la moyenne des émissions de 2014, moyenne annuelle que le Conseil d'Etat veut maintenir pour Genève. **Si le trafic aérien augmente comme prévu, jamais Genève n'arrivera à atteindre l'objectif fixé par le Conseil d'Etat en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.** Ces gaz à effet de serre nuisent à l'environnement, mais aussi à la santé des habitant-e-s de Genève et de la région, avec une incidence encore plus forte sur les personnes vivant proche de l'aéroport !

70% du trafic de l'aéroport est lié aux loisirs. 15% du trafic se fait pour un parcours de moins de 1000 kilomètres, notamment en direction de Paris, Zurich ou Londres. Ce sont typiquement ces déplacements qui pourraient se faire en train. Effectivement, on peut considérer que la limite de temps admissible est de 4 heures pour les voyages d'affaires et de 8 heures pour les voyages de loisirs par rail. D'ailleurs, de porte à porte, en comptant le temps pris pour les trajets entre l'aéroport et le lieu de départ ou d'arrivée, ainsi que les heures d'attente liées à tout déplacement aérien, certains trajets pourraient même être moins longs en prenant le train. Le choix de l'avion pour ce genre

de voyage, tout le monde le sait, est induit par la grande (parfois très grande) différence de prix. Ainsi, si nous voulons faire baisser les émissions de gaz à effet de serre de notre canton, il convient d'encourager le transfert d'une partie de ce trafic de l'avion vers le ferroviaire.

Des mesures très concrètes ont été proposées par les pétitionnaires. Il a été suggéré d'offrir un billet Unireso à l'arrivée des TGV, comme à l'aéroport, et de soutenir les combinaisons train+hôtel. Pour l'aspect lié à la sensibilisation, une information carbone pourrait être systématiquement donnée lors des déplacements aériens. Les pétitionnaires ont tenu à préciser que leur discours n'est pas moralisateur. Effectivement, aucune des mesures mentionnées ne contraint ou n'empêche de faire ses vacances comme on l'entend.

Si il y avait des offres pour le train aussi alléchantes que celles existant pour l'avion, ça encouragerait à prendre le rail. Le fait de se déplacer a forcément un coût énergétique et financier, mais le problème est l'énorme disproportion entre le moyen de déplacement le plus polluant, qui se trouve être le meilleur marché, et celui qui ne nuit pas à la qualité de l'air, que l'on renonce souvent à prendre car il est trop cher. C'est très paradoxal.

D'une façon ou d'une autre, le canton devra mettre les moyens pour atteindre son objectif de maintien des émissions de gaz à effet de serre à la moyenne de l'année 2014. Mettre quelques financements dans la promotion du rail, via des offres à proposer à la population et aux touristes, ou en encourageant les combinaisons train+hôtel, serait bénéfique et, finalement, très probablement moins cher que les autres stratégies visant à diminuer les gaz à effet de serre.

La commission a bien compris que Genève Tourisme ne souhaitait pas se saisir de cette thématique et envisageait son mandat comme une promotion de Genève, uniquement. Pourtant, un air de qualité serait un atout pour la région, un argument de vente. Dommage.

C'est alors au canton de travailler sur cette thématique. **Le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat l'encouragerait à renégocier l'accessibilité des grandes villes européennes avec les CFF et les autres compagnies de chemins de fer, à mettre en place des stratégies d'encouragement pour reporter une partie du trafic voyageur sur le rail.**

La minorité vous propose donc, Mesdames les députées, Messieurs les députés, de renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.