



Genève *Aéroport*

Entre dynamisme
économique et
sobriété écologique



Vert libéraux.
créateurs d'avenir



En augmentant la redevance des vols opérés par des avions d'ancienne génération, tout en allégeant les taxes bruit des moteurs des futures générations, nous entendons accélérer la transition vers une flotte plus moderne et respectueuse de l'environnement.



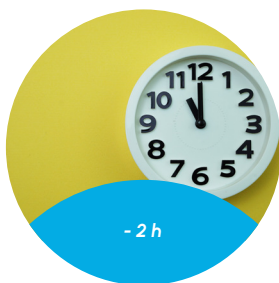
Le principe du pollueur-payeur doit s'appliquer à l'aviation. Les vols trop bon marché nuisent à une comparaison objective des moyens de transport. Chaque vol devrait compenser ses émissions de CO₂ et alimenter un fonds Climat étatique.



Pour lutter contre les vols courts, qui nous semblent les plus problématiques, nous proposons la création d'une taxe de distance. Plus le vol est court, plus la taxe est élevée. C'est ainsi que nous entendons décourager certaines destinations.



Une adoption linéaire des objectifs du plan climat cantonal reviendrait à diviser par trois l'activité pré-COVID de Genève Aéroport. Les objectifs climatiques doivent être abordés dans leur globalité, avec une certaine marge pour les activités aéronautiques.



Les nuisances sonores sont particulièrement impactantes de 6h à 7h et après 22h. Nous proposons des mesures pour limiter les mouvements aériens durant ces créneaux horaires critiques. La santé publique est aussi un enjeu crucial de Genève Aéroport.



Genève Aéroport doit dédier son organisation à l'accompagnement de la réduction des activités aéronautiques, indispensable à l'atteinte des objectifs climatiques. Pour ce faire, l'État de Genève doit revoir le business model et remplacer la quantité par la qualité.

Un débat politique sain

À la veille de la crise sanitaire qui est venue bouleverser "le monde d'avant", l'aéroport de Genève atteignait une fréquentation de 18 millions de passagers par an, alors qu'il n'en comptait que 8 millions vingt ans plus tôt. Le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) de Genève Aéroport prévoit 25 millions de passagers en 2030 en poursuivant une croissance illimitée.

Cette forte croissance répond en partie à des besoins qui ne peuvent être révolutionnés du jour au lendemain. Mais elle a un impact environnemental indéniable.

En avril 2021, Noé21 a publié une étude qui définit plusieurs scénarios d'évolution pour l'aéroport de Genève.

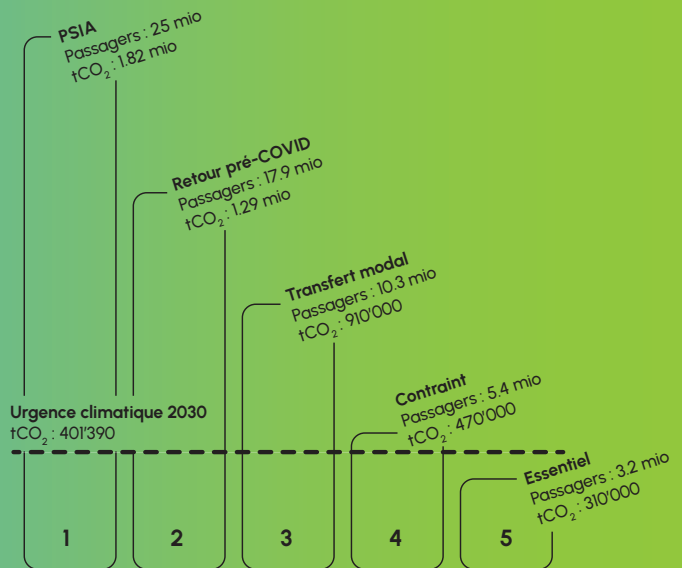
Le Parti vert/libéral genevois salue le travail considérable qui a été mené autour de cette thématique importante pour notre région. Il ne partage cependant pas toutes les orientations politiques qui en résultent.

Bénéficier d'un aéroport international constitue une chance pour Genève. Ville internationale au cœur des enjeux mondiaux, Genève est le trait d'union entre de nombreuses villes, vers lesquelles ces déplacements ne peuvent se faire qu'en avion.

Si l'aviation est un mal nécessaire, au regard de son impact environnemental, c'est une activité qu'il convient de mieux cadrer pour redescendre

Noé21 esquisse 5 scénarios pour Genève Aéroport.

- 1 Le scénario PSIA actuel, qui prévoit 25 millions de passagers en 2030
- 2 Le retour à la fréquentation de 2019
- 3 Le transfert vers le train pour les trajets de courte durée (base 2019)
- 4 Le scénario contraint (base 2020, avec impact COVID)
- 5 Le scénario contraint (base 2020), avec transfert vers le train pour les trajets de courte durée



d'un cran et diminuer fortement les émissions de gaz à effet de serre et les nuisances sonores que ce secteur engendre.

Sans dogmatisme, ni alarmisme inutile, mais avec conviction et résilience, le débat politique doit avoir lieu.

Car s'il est un paradoxe qui met (presque) tout le monde d'accord, c'est que l'activité aérienne a connu un essor irrationnel qu'il convient de limiter. Les vols *low cost*, aussi sympathiques puissent-ils paraître, ont plongé l'aéroport de Genève dans une logique de pur business, avec bien peu de considération pour l'impact climatique que ces vols ont.



A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Marie-Claude Sawerschel'. The signature is stylized and fluid, with a large initial 'M' and 'C'. It is positioned to the left of the printed name.

Marie-Claude Sawerschel
Présidente des Vert'libéraux Genève

1. Objectif réaliste

Les réductions de CO₂ à considérer pour les activités aéroportuaires doivent être interprétées dans une vision globale. Nous préconisons un scénario modéré, avec une baisse significative des émissions de CO₂.

L'urgence climatique est une réalité et tout doit être entrepris pour parvenir à un juste équilibre dans toutes les activités humaines.

Cependant, toutes les actions ne peuvent être logées à la même enseigne et le Parti vert/libéral préconise une démarche pragmatique, qui tient compte de la bonne mesure.

De notre point de vue, une activité peut dépasser le seuil d'émissions de CO₂ décrété par l'urgence climatique, si d'autres activités peuvent le compenser.

C'est le cas de l'aviation, qui ne peut raisonnablement parvenir à une réduction aussi drastique que celle que dicte l'urgence climatique.

En revanche, des efforts doivent être entrepris pour baisser l'impact environnemental de l'aéroport, de manière significative. Ils doivent impacter tant les vols commerciaux que l'aviation d'affaires.

Cette vision implique que d'autres secteurs prennent le relais et multiplient les efforts pour baisser leur empreinte écologique, en compensation des émissions aéroportuaires au-delà du seuil de 401 ktCO₂. C'est notamment ce que doit

permettre la révision de la consommation énergétique des bâtiments.

En 2019, le canton de Genève a déclaré l'urgence climatique et s'est engagé à réduire ses émissions de CO₂ de 60% par rapport à 1990, d'ici 2030, pour atteindre une limite à 3,5 tCO₂ par habitant et par année. Le plan climat cantonal projette même une diminution de 90% d'ici 2050, soit la neutralité carbone (1 tCO₂ par habitant et par année).

Nous ne remettons pas en cause ces objectifs. Ils sont certes très ambitieux, mais ils sont nécessaires si on veut permettre aux générations futures de vivre dans des conditions acceptables.

En revanche, nous considérons qu'il s'agit d'un objectif global, qu'il faut appréhender avec prudence.

D'une part, cet objectif ne peut pas et ne doit pas être décliné de manière unilatérale à toutes les activités.

D'autre part, nous devons veiller à ce que chacun fasse sa part et à ce que cet argument de proportionnalité ne soit pas revendiqué par tous les secteurs.

2. Vision globale du territoire

Nous avons collectivement la responsabilité de faire un pas vers un monde en phase avec l'urgence climatique. Notre rôle est de trouver des solutions globales, à l'échelle internationale.

Le Parti vert/libéral souhaite voir une baisse durable de la demande, pas un déplacement du problème!

Une déviation des vols genevois vers Lyon, Milan, Zurich ou, plus près de chez nous, Sion ou Payerne, n'aurait aucun impact positif sur l'empreinte écologique au niveau mondial.

Nous souhaitons contribuer à un débat politique où l'enjeu global reste au cœur des attentions. Et où les solutions préconisées ne passent pas par une délocalisation des activités aéroportuaires mais par une baisse globale du nombre de vols.



3. Le juste prix

L'aviation offre des prix qui ne tiennent pas suffisamment compte de l'impact de l'activité sur l'environnement. Ce modèle tarifaire faussé n'est pas acceptable alors que nous devons trouver des solutions en faveur de l'urgence climatique.

L'offre d'une aviation à bas prix, avec l'arrivée du *low cost* il y a 20 ans, a changé profondément le paysage de l'aviation dans le monde.

Genève est passée de 8 millions de passagers par an en 2000, à 18 millions en 2019. La demande a explosé.

Mais, à plus d'un titre, la demande est basée sur un prix faussé, qu'il n'est plus possible d'accepter.

Kérosène non taxé

Aujourd'hui, le kérosène est exempté de la TVA et de l'impôt sur les huiles minérales, alors qu'il alimente un moyen de transport largement contributeur des émissions de gaz à effet de serre.

La convention de Chicago, qui date de 1944, rend impossible le prélèvement d'une taxe sur le kérosène pour les vols internationaux.

La Commission Européenne a proposé d'instaurer une taxe sur le kérosène pour les vols intérieurs.

Une douzaine de pays européens ont instauré une taxe sur les billets d'avion pour permettre de limiter la croissance du trafic aérien et mettre l'avion et le rail sur un pied d'égalité.

Fin 2021, le Conseil national a malheureusement enterré une série d'initiatives cantonales pour introduire une taxe sur les billets d'avion et s'engager en faveur d'un impôt international sur le kérosène. Genève, Bâle-Campagne, Valais, Fribourg, Neuchâtel, Berne, Saint-Gall et Lucerne demandaient d'agir concrètement.

Les Vert'libéraux ont soutenu ces initiatives et continueront à s'engager pour une meilleure tarification de la mobilité, et de l'aviation en particulier.

Vols trop bon marché

Le système *low cost* est bien connu. Celles et ceux qui réservent en amont paient un prix dérisoire, les derniers à réserver paient le prix fort. Et c'est la moyenne de ces publics qui crée l'équilibre du système.

Ce modèle pose un problème de fond. En réservant des mois à l'avance, on obtient un prix faussé, qui est excessivement bas et ne tient pas compte des réalités environnementales de l'aviation. Il attire, de fait, une demande trop importante, notamment basée sur les vols courts.

Les Vert'libéraux considèrent qu'il y a un prix minimum en dessous duquel aucun billet ne devrait être disponible.



Compensation de CO₂

La compensation du CO₂ est proposée de manière optionnelle à l'achat d'un billet par la plupart des compagnies. Seules les personnes les plus engagées font le choix de rajouter cette option à l'achat de leur billet.

Le système de compensation des émissions de CO₂ est largement imparfait et pose des problèmes globaux si on se limite à ces mesures, comme tendent à le faire ceux qui nient l'impact d'une activité sur la planète. Aussi, les Vert'libéraux proposent que tous les billets d'avion incluent un montant forfaitaire pour alimenter un fonds Climat, sous gestion de l'État de Genève. Ainsi, chaque vol financerait concrètement des projets environnementaux.

Salaires insuffisants

Les prix excessivement bas du transport aérien ont aussi un effet négatif sur les conditions de travail de la plateforme aéroportuaire.

Les salaires y sont très bas et les conflits sociaux trop nombreux.

Un juste prix des billets doit également permettre d'offrir des conditions de travail dignes à ces nombreux travailleurs.

4. Évolutions technologiques

Les nouvelles motorisations limitent les impacts sur l'environnement et sur les riverains. Accélérer la transition vers des appareils plus modernes, c'est se doter rapidement d'un aéroport plus respectueux de l'environnement.

Les évolutions technologiques doivent permettre à l'aviation de poursuivre une activité nécessaire, en limitant l'impact sur l'environnement (pollution) et sur les populations riveraines (nuisances sonores).

Aujourd'hui, tous les regards sont tournés vers le renouvellement des flottes, puisque les avions de dernière génération consomment moins de carburant et sont plus silencieux (jusqu'à deux fois moins de bruit que la génération précédente).

L'achat de nouveaux appareils constitue un coût élevé et le renouvellement des flottes s'inscrit dans la durée.

Les Vert'libéraux entendent accélérer cette transition et proposent de réviser la taxe de bruit en lien avec la motorisation de l'appareil.

Par exemple, nous pourrions augmenter les taxes des avions dont la motorisation est trop ancienne et offrir un prix attractif aux avions des générations à venir, à travers la création d'une 6^e classe encore plus exigeante.

	Actuel	Proposition
Classe I	CHF 4'400	CHF 10'000
Classe II	CHF 880	CHF 5'000
Classe III	CHF 220	CHF 2'000
Classe IV	CHF 40	CHF 750
Classe V	CHF 10	CHF 200
Classe VI	Nouveau	CHF 10

Les avions qui fréquentent Genève Aéroport sont globalement des catégories III à V. Aujourd'hui, la taxe par avion de CHF 10 pour les vols de classe V représente moins de 10 centimes par passager.

Avec 70% de mouvements en 2019 au niveau de la classe IV, le nouveau barème inciterait les compagnies aérienne à modifier le moteur de leur flotte pour atteindre un coût opérationnel plus intéressant.

Pour accompagner la hausse importante que constitue la mise à niveau de la taxe bruit pour la classe IV, nous planifions le déploiement de mesures transitoires, sur 10 ans.

5. Moins de courtes distances

Genève Aéroport est devenue la star des vols courts et bon marché. Avec des vols souvent moins chers que le train, il est devenu si simple de s'envoler. Il est temps de repositionner l'aviation là où elle est indispensable.

En 2019, 56% des sièges disponibles desservait des destinations à moins de 1'000 km de Genève.

Les vols sur Nice, Paris, Bruxelles, Milan, Londres ou Amsterdam figurent parmi les destinations finales les plus prisées, en particulier par ceux qui souhaitent s'évader le temps d'un week-end.

Si l'aéroport est une chance car il connecte différentes régions du monde, il n'en va pas de même pour ces courts courriers qui servent surtout au loisir éphémère dont le bilan carbone est déplorable.

Les Vert'libéraux proposent de viser la suppression progressive de ces vols, par toutes les mesures qui peuvent être activées, dans un équilibre visant à diminuer les émissions de CO₂.

Prix du train excessif

Le principal levier que nous envisageons consiste à favoriser le train, à travers des prix plus attractifs. Notre objectif premier est de parvenir à une situation où atteindre une destination de moins de 1'000 km ne coûte pas plus cher en train qu'en avion.

Pour y parvenir, nous devons collaborer avec nos voisins européens et travailler, sur le plan national, à un droit de sillon (utilisation du réseau) plus compétitif.

Vols courts trop bon marché

La baisse espérée du prix du train doit s'accompagner d'une hausse indispensable des billets d'avion, en particulier sur les vols courts.

Parmi les pistes envisagées, nous considérons volontiers la création d'une taxe calculée sur la base de la distance ou/ et du temps parcourus. Plus le trajet est court/proche, plus la taxe serait élevée.

Une tendance globale

Le 27.10.2021, Greenpeace publiait une étude sur l'impact des vols courts. Ils émettent en moyenne 10 fois plus de CO₂ que le train.

Le 02.12.2022, la France interdisait l'exploitation de lignes aériennes lorsqu'une alternative de moins de 2h30 en train existe.

Les vols courts sont contestés par plus de 60% de la population et sont au cœur des enjeux climatiques.

Toutefois, aucune étude n'existe sur le report modal entre l'avion et la voiture. Les Vert'libéraux soutiennent la mise en œuvre d'actions claires pour diminuer les vols courts, mais entendent suivre de près le bilan global des mobilités, pour qu'on ne se retrouve pas avec une augmentation massive des usages en voiture sur de trop longues distances.

6. Nuisances sonores

Cointrin est un aéroport urbain, qui souffre de nuisances sonores excessives. La qualité du sommeil est un enjeu de santé publique indéniable. Réduire ces nuisances est une nécessité.

Genève Aéroport peut opérer de 5 h à 24 h 30, avec plus de 16'000 mouvements par année avant 7 h ou après 22 h.

Ces vols matinaux et nocturnes génèrent des nuisances sonores particulièrement néfastes pour les personnes qui y sont confrontées.

Or, quelle que soit l'heure de décollage ou d'atterrissage, la surtaxe bruit est identique.

Taxes bruit uniques

Contrairement à Genève, l'aéroport de Zurich prévoit des taxes bruit plus élevées en dehors des heures de base (7h-21h).

Ces tarifs progressifs visent à permettre à certains mouvements d'avoir lieu s'ils sont nécessaires, tout en encourageant les compagnies aériennes à éviter les vols entre 22h et 7h. Ces heures sont essentielles au sommeil des riverains.

Pour décourager les opérations nocturnes, nous proposons d'adapter le montant des redevances aéroportuaires durant ces heures, comme c'est le cas à Zurich ; tout en maintenant un tarif dégressif selon le modèle d'avion. Cela doit permettre d'encourager le renouvellement de la flotte : aujourd'hui, seuls 22 % des mouvements entre 22 h et 7 h sont opérés par des avions de classe V !

Intersections inadaptées

Les décollages aux intersections de la piste sont particulièrement bruyants car ils n'utilisent pas toute la longueur de la piste et déportent le bruit sur les habitations.

Nous entendons demander que cette pratique soit supprimée, pour concentrer le bruit des départs sur la surface aéroportuaire. Certains aéroports européens appliquent déjà cette mesure.

Couloir aérien à trop basse altitude

Parmi les différents couloirs aériens de départ, KONIL court entraîne le survol rapide et à basse altitude des habitations. Il expose des quartiers qui pourraient être préservés de ces nuisances sonores.

Les Vert'libéraux souhaitent limiter l'usage de ce couloir, voire le supprimer à certaines heures.

Sondages insuffisants

Enfin, les nuisances sonores ne sont pas suffisamment mesurées.

Nous entendons exiger des mesures régulières du bruit autour de l'aéroport, en veillant à l'indépendance et l'objectivité de ceux qui les mènent, afin d'adapter les réponses en fonction de l'évolution de la situation.

7. Fonds de compensation

Les activités aéroportuaires alimentent un Fonds Environnement, visant à financer des mesures de lutte contre les nuisances. Ce fonds souffre de plusieurs dysfonctionnements, que les Vert'libéraux entendent corriger.

Fonctionnement actuel

Aujourd'hui, la taxe bruit alimente le Fonds Environnement. Il vise à financer des mesures de lutte contre les nuisances de l'activité aéroportuaire.

Ce fonds est géré par Genève Aéroport et supervisé par la Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (CCAEP), dont les membres sont désignés par le Conseil d'État.

Fin 2021, le fonds affichait un solde de 18 millions de francs, pour des charges annuelles de l'ordre de 2 millions.

Nombreux dysfonctionnements

La gestion du Fonds Environnement pose plusieurs problèmes, que les Vert'libéraux entendent corriger :

- le fonds est piloté par l'aéroport,
- seules des dépenses liées aux nuisances directes sont financées,
- le fonctionnement du fonds ne vise pas à dépenser, chaque année, tout l'argent du fonds mais à constituer une réserve pour assurer le financement des projets,
- ce fonctionnement a mené à une situation où il y a tellement d'argent que les taxes bruit sont suspendues,
- l'organisation actuelle n'est pas adaptée à l'afflux de nouveaux revenus,

- le fonds finance des frais de fonctionnement (charges du personnel du service Environnement, frais de communication, honoraires d'études et de suivi des dossiers, achat de véhicules électriques pour le tarmac, etc.).

Voir plus loin

Alors que les Vert'libéraux envisagent d'augmenter les coûts des vols à travers une surtaxe bruit plus importante, ainsi qu'une taxe sur les vols courts, il est essentiel de corriger ces problèmes.

Nous proposons de créer un véritable fonds de compensation, qui finance des projets environnantaux locaux et soutient la recherche en matière de consommation de carburants, en contrepartie des émissions de CO₂ générées par l'activité aéroportuaire, au-delà des seules nuisances subies par les riverains.

Ce fonds doit être géré par un organe totalement indépendant et autonome. Chaque année, le fonds dépense 95% à 100% des montants qui lui sont alloués.

Les frais de fonctionnement de Genève Aéroport doivent être exclus de ce fonds, qui ne finance que des projets concrets, dont le comité assure le suivi.

8. Gouvernance adaptée

Peut-on accepter une organisation basée sur le profit, alors qu'il est question de conduire l'aviation vers une diminution de son impact sur le climat? Pas pour les Vert'libéraux.

Genève Aéroport, entreprise autonome de droit public, génère (hors crise COVID) un chiffre d'affaires bénéficiaire.

De fait, il répond à un modèle d'affaires d'une entreprise tournée vers le profit, avec une organisation orientée vers cet objectif. L'État fixe des objectifs de rendement et bénéficie de la bonne marche des affaires de l'aéroport.

Cette philosophie est contraire au besoin de développer une nouvelle approche de l'aviation, pour revenir à une fréquentation modérée, en phase avec les orientations stratégiques du Canton de Genève et de la Confédération, en matière de protection du climat. C'est dans cet esprit que les Vert'libéraux entendent réformer la gouvernance de Genève Aéroport, afin de lui assigner un objectif clair : accompagner la baisse du nombre de vols.

À l'instar du programme éco21 piloté par SIG et qui porte atteinte à leur propre chiffre d'affaires, dans une logique de *smart leadership* en phase avec leurs valeurs environnementales, nous attendons de l'aéroport de Genève qu'il développe un programme pour financer et encourager le report modal progressif vers d'autres modes de transport.



Engagés contre l'augmentation des vols à Genève Aéroport

Genève Aéroport projette la création d'une sortie de piste rapide, pour optimiser la capacité de l'aéroport. Les Vert'libéraux soutiennent sans réserve le recours déposé¹ devant le Tribunal administratif fédéral.

À Genève, lorsqu'un avion atterrit en piste 22 (direction Sud-Ouest), il peut emprunter la sortie rapide Delta. En revanche, lorsqu'il atterrit en piste 04 (direction Nord-Est, cette piste est utilisée lorsqu'un appareil fait face à la bise, soit la moitié de l'année), il n'existe pas de sortie de piste rapide idéalement située et les avions qui atterrissent doivent emprunter la sortie Bravo, plus en aval.

Pour compenser ce manque, Genève Aéroport a pris la décision de construire une nouvelle sortie pour la piste 04 : la sortie Charlie-2. Ceci permettrait de minimiser le temps d'occupation de la piste.

Contrairement à ce que revendique Genève Aéroport pour justifier la construction de cette nouvelle sortie de piste, il n'existe pas de problème de sécurité, puisque la sortie rapide Bravo permet un niveau de sécurité équivalent. Par ailleurs, la baisse du bruit et de la pollution que promet Genève Aéroport n'est qu'un leurre. Les temps de roulage ne seraient que très rarement raccourcis, puisque les avions utilisent déjà majoritairement la sortie Charlie, située plus en amont de la piste. De plus, cette baisse serait largement annulée par l'augmentation du trafic qui serait rendue possible.

La volonté de construire cette nouvelle sortie vise surtout à réduire le temps d'occupation de la piste, pour pouvoir augmenter la capacité aéroportuaire et donc accueillir plus d'avions.

Les Vert'libéraux sont opposés à toute augmentation de la fréquentation de Genève Aéroport et s'inquiètent de voir que le Grand Conseil, le Conseil d'État comme la direction de l'aéroport pensent qu'il est acceptable, en 2022, de soutenir la croissance de l'aviation. Nous attendons de nos autorités qu'elles soient force de proposition et qu'elles intègrent le Plan climat cantonal dans le pilotage des institutions publiques.

Si malgré ce recours, cette construction devait aboutir, les Vert'libéraux veilleront à ce que la capacité de l'aéroport ne soit pas augmentée. Nous devons collectivement nous assurer que la capacité de Genève Aéroport ne dépasse pas sa valeur actuelle.

¹ *Recours déposé par la CARPE (Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement), l'ARAG (Association des riverains de l'aéroport de Genève), l'ATCR-AIG (Association transfrontalière des communes riveraines) et l'ATE (Associations transports et environnement)*

Qui sont les Vert'libéraux Genève ?

L'avenir de Genève est entre vos mains! Une Genève dynamique, respectueuse de l'environnement, innovante et dans laquelle nous sommes libres de nous épanouir, c'est possible! C'est l'ambition des Vert'libéraux, le parti centriste, écologiste et progressiste.



Le parti de la durabilité

Pour le respect de l'environnement face à l'urgence climatique et pour une économie dynamique qui s'inscrit dans le cadre des limites planétaires.



Le parti du progrès

Pour une société au sein de laquelle chacun et chacune peut mener une vie librement choisie et bénéficier des mêmes droits et opportunités.



Le parti de l'innovation

Pour une transition écologique et énergétique accélérée par l'innovation et par les compétences des secteurs de l'économie et de la recherche.



Le parti de la qualité de vie

Pour des politiques de la mobilité et de l'urbanisme qui privilégient tant l'environnement que la qualité de vie et qui remettent l'humain au cœur de la ville.



Le parti de la concertation

Pour une vision horizontale des relations humaines, où la confiance envers les personnes de terrain est au cœur de nos actions.



Le parti du possible

Pour une alternative constructive qui permette de dépasser les blocages engendrés par la confrontation gauche-droite stérile.

À votre écoute

Vous souhaitez poursuivre les réflexions sur cette thématique avec nous ? Vous avez des idées pour nourrir le débat politique au sens large ?

Vous hésitez à rejoindre les Vert'libéraux et souhaitez échanger avec nos représentants avant de prendre une décision ?

Avec plaisir. Nous sommes là pour vous !



Ce document a été élaboré par le groupe de travail "Mobilité", présidé par Sabine Latour. Elle répond volontiers à vos questions sur cette thématique.

sabine.latour@safemail.ch



Marie-Claude Sawerschel
Présidente PVL Genève · Candidate au Conseil d'État

marie-claude.sawerschel@vertliberaux.ch



Marc Wuarin
Membre du bureau PVL Genève · Candidat au Conseil d'État

marc.wuarin@vertliberaux.ch

Quiz - Avez-vous l'âme vert/libérale ?

Mobilité

- La voiture, qui représente 1/4 des déplacements¹, n'a pas à occuper 2/3 de l'espace public.
- Pour que ceux dont la route est un outil de travail puissent circuler correctement, nous devons fluidifier le trafic, avec notamment l'instauration d'un péage urbain et la suppression de feux superflus.
- Le train ne devrait pas être plus cher que l'avion.

Économie, emploi

- L'économie durable de demain émanera des individus. On peut être vert ET libéral!
- Au chômage, la reconversion et l'entrepreneuriat peuvent compléter ou remplacer une recherche d'emploi.
- Valoriser les agriculteurs, artisans et PME établis à Genève favorise les circuits courts.

Logement, aménagement

- Toute construction de nouveau quartier doit inclure, dès sa conception, les équipements publics nécessaires (écoles, crèches, maisons de quartier...).

- Relâcher certaines restrictions sur la hauteur des constructions préserve plus d'espaces de pleine terre.
- Un décompte chauffage par ménage inciterait davantage les locataires à économiser en baissant le chauffage de quelques degrés.

Éducation

- Responsabiliser les directions d'établissements est la clé pour une école de qualité, qui valorise les projets.
- Pour sensibiliser tous les citoyens à l'urgence climatique, il faut adapter l'éducation aux enjeux écologiques.
- Préparer les jeunes aux métiers de demain passe par une éducation axée autour des *soft skills*².

Administration publique

- Simplifier les structures et les normes offre davantage de liberté aux citoyens, aux entreprises et aux fonctionnaires.
- Les processus de l'administration doivent poursuivre leur transformation numérique.

¹ Chiffres de la mobilité en Ville de Genève

² Compétences comportementales comme l'empathie ou l'art oratoire

- La transition écologique doit être intégrée à tous les processus décisionnels de l'État. Aucune subvention cantonale ne devrait avoir d'impact négatif sur la biodiversité ou le climat.

Égalité des chances

- Déconstruire les clichés genrés et offrir un congé parental équitable permettra l'équité salariale entre les genres.
- Les infrastructures doivent être adaptées aux personnes à mobilité réduite.
- Lutter contre toute forme de discrimination est une priorité.

Grand Genève

- Cofinancer des P+R en France permet d'améliorer les conditions de circulation à Genève.
- Il faut une politique d'aménagement du territoire cohérente dans l'ensemble du Grand Genève.
- Il est nécessaire de développer le Léman Express dans le Grand Genève.

Santé

- La prévention est un levier insuffisamment utilisé pour maintenir les personnes en bonne santé.

- Lutter contre la sédentarité est un enjeu de santé publique.
- Optimiser les capacités du système de santé permet de réduire la consommation énergétique.

Sécurité

- L'infrastructure carcérale doit être redimensionnée pour offrir des conditions de détention décentes.
- Les violences domestiques doivent être mieux traitées.
- La cybersécurité est insuffisamment considérée.

Mon score

27 points

- ≥ 21 points Qu'attendez-vous pour devenir membre de notre parti ?
- ≥ 18 points Et si le bulletin vert/libéral se retrouvait dans l'urne aux élections ?
- ≥ 14 points En amour, on n'est pas toujours d'accord. Mais on s'aime quand même.
- < 14 points Rediscutons dans quelques années...



Rejoignez-nous !

Vous souhaitez contribuer à faire évoluer la société pour que demain ne soit pas un copier/coller d'hier ou d'aujourd'hui ? Vous voulez offrir les meilleures chances dans la vie à vos enfants et aux générations à venir ?

Vous pouvez soutenir notre action en élisant nos représentants et en devenant membre des Vert'libéraux Genève. Votre contribution à nos groupes de travail, nos réseaux, nos laboratoires, ou nos organes de direction est la bienvenue.

ge.vertliberaux.ch/Participer.html