

Approche comparée IN 163 (CARPE) et projet de Contre-projet

	Texte de l'initiative 163	Texte du contre-projet (CP)	Commentaires Verts
1	L'aéroport <i>international</i> de Genève est un établissement de droit public	Genève Aéroport est un établissement <i>autonome</i> de droit public.	Les deux propositions sont équivalentes, le caractère public et autonome de l'AIG est de plus déjà inscrit dans la loi sur l'aéroport (LAIG)
2	Dans le cadre défini par la Confédération et les limites de ses compétences, l'Etat tient compte du caractère urbain de l'aéroport et recherche un <i>équilibre</i> entre son importance pour la vie économique, sociale et culturelle et la limitation des <i>nuisances pour la population et l'environnement</i>	Dans le cadre défini par la Confédération et les limites de ses compétences, l'Etat veille à ce que la <i>qualité de la desserte</i> aérienne réponde aux besoins de la population, des entreprises et de la Genève internationale.	<ul style="list-style-type: none"> • IN vise la recherche d'un équilibre entre les besoins en mobilité et leurs impacts. • CP introduit la notion de <i>qualité</i> censée contrebalancer la <i>quantité</i>, mais rien ne la définit. • Répondre aux besoins de la population et de l'économie = poursuite de la croissance actuelle. • Le PLR a indiqué « il n'est pas opportun de mentionner la limitation des nuisances », il considère que le plan d'aménagement PSIA suffit (courbe bruit).
3	L'Etat prend en particulier toutes les mesures adéquates <i>pour limiter les nuisances</i> dues au trafic aérien, notamment le <i>bruit</i> , les <i>pollutions</i> atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre et pour mettre en œuvre les principes d'accomplissement des tâches publiques définies dans la présente Constitution, de protection de <i>l'environnement</i> , d'aménagement du <i>territoire</i> et de promotion de la <i>santé</i> .	L'Etat prend les mesures adéquates <i>pour limiter les nuisances</i> dues au trafic aérien, dans le respect du droit supérieur, tout en visant un équilibre entre les <i>enjeux économiques</i> , le <i>développement des emplois</i> et les exigences d'un développement durable en accord avec sa mission.	<ul style="list-style-type: none"> • IN et CP donnent à l'Etat la responsabilité à l'Etat de prendre des mesures pour limiter les nuisances. • Mais dans le CP, les aspect environnemental et sanitaire sont minimisés, puisqu'il donne la prédominance à la dimension économique du développement durable. • IN fait le lien avec les politiques publiques impactées par le trafic aérien pour tenir compte de son impact global. • CP réduit volontairement le volet environnemental du développement durable. C'est la croissance qui prime.
4	L'aéroport de Genève rend compte aux autorités cantonales et <i>communales</i> de la façon dont les objectifs précités sont planifiés puis mis en œuvre au regard des limites définies par la Confédération. Il soumet en particulier régulièrement au Grand Conseil pour approbation un <i>rapport</i> relatif aux actions entreprises et principaux <i>objectifs</i> à moyen et long terme.	Genève Aéroport rend compte aux autorités cantonales de la façon dont les objectifs précités sont planifiés, puis mis en œuvre en lien avec la Confédération. Au début de la législature, une <i>convention d'objectifs</i> est signée entre le Conseil d'Etat et Genève Aéroport.	<ul style="list-style-type: none"> • IN renforce la position des autorités cantonales et communales, prévoit des objectifs et un "reporting". • CP n'apporte rien, mais ancre dans la Constitution la Convention d'objectifs qui existe déjà et qui n'est aucunement satisfaisante. • Il considère comme suffisant que les communes riveraines soient associées dans le Conseil d'administration et supprime le contrôle du Grand Conseil. • Les représentant-e-s Verts qui se sont succédé au Conseil d'administration ont témoigné du fait de leur position est très minoritaire et peu écoutée.