

Nom	Prénom	Parti politique	Fonction							
				Créer une reconnaissance "entreprise d'utilité publique" (tout comme il existe à Genève une reconnaissance "Maître d'Ouvrage d'Utilité Publique") afin de pouvoir démarquer et aider les entreprises sans but lucratif qui souhaitent devenir de vrais partenaires des politiques publiques. L'aidé en question pourrait se traduire par une garantie auprès des banques, permettant de débloquer des crédits qui sont actuellement très difficiles à obtenir.	Que pensez-vous de mettre en place un fonds d'investissement pour développer des circuits courts intelligents dans le Canton de Genève, et encourager la consommation au plus près du lieu de production ?	Que proposez-vous pour apaiser les tensions liées au différentiel de production de part et d'autre de la frontière ?	Les pouvoirs publics sont des acteurs économiques importants pour l'économie locale, à travers leurs achats/ventes de prestations. Des Villes comme Carouge, Grand-Saconnex, Plan-les-Ouates ont décidé d'utiliser la Léman dans leurs relations économiques de proximité, et de devenir « bureaux de change ». Comment généraliser et approfondir ces expériences ?	A titre personnel des conseillers administratifs, répétés ou conseillers municipaux ont décidé de recevoir une partie de leurs salaires ébros jettés de présence en léman, des particuliers les ont suivi. Comment généraliser et approfondir ces expériences ?	Le Léman se crée actuellement en coopérative à but non lucratif (LEMANEX) pour professionnaliser et pérenniser ses activités. Il représente aujourd'hui une alternative financière pour les entreprises et répond à un besoin non couvert par les banques locales, notamment la BiCo - le petit crédit de fonctionnement à taux nul. Comment promouvoir et garantir la pérennité de cette activité économique de « service public », sachant que le plan d'affaires est « rentable » sur 3 ans et demi ?	
Waldler	Nicolas	Les Verts	Président	Le cautionnement par les collectivités publiques est une proposition intéressante. Tout comme le statut d'acteur de prêts par ces mêmes collectivités. On pourrait aussi imaginer que la mention "entreprise d'utilité publique" soit intégrée déjà au niveau de Plans localisés de quartiers au même titre que les font les écoles et les parcs. Car si l'on estime, et nous partageons ce point de vue, qu'une coopérative de producteurs joue un rôle déterminant pour un secteur économique, «rôle qui va bien au-delà de ses activités de rendement, on peut aussi questionner le fait d'être passés en concurrence avec d'autres acteurs tels que la Migros. Au final, quelles que soient les solutions retenues, il semble nécessaire en effet de créer une telle reconnaissance.	Notre initiative fédérale pour des aliments équilibrés propose de fixer des règles pour les importateurs en faveur des producteurs respectueux des animaux et de l'environnement mais aussi des rémunérations des producteurs. Il me semble également indispensable que nos collectivités publiques favorisent les produits de notre canton, en particulier pour ce qui est des cuisines collectives. Ceci dit, les différentiels de salaires affecteront toujours le prix des biens produits en Suisse. Dès lors, je suis convaincu que la mise en avant de la qualité liée à des conditions de production rassurant le consommateur sur les aspects nationaux des produits (Bio, de saison, ...) saura convaincre les habitant-e-s de dépenser un peu plus pour des produits genévais.	Notre initiative fédérale pour des aliments équilibrés propose de fixer des règles pour les importateurs en faveur des producteurs respectueux des animaux et de l'environnement mais aussi des rémunérations des producteurs. Il me semble également indispensable que nos collectivités publiques favorisent les produits de notre canton, en particulier pour ce qui est des cuisines collectives. Ceci dit, les différentiels de salaires affecteront toujours le prix des biens produits en Suisse. Dès lors, je suis convaincu que la mise en avant de la qualité liée à des conditions de production rassurant le consommateur sur les aspects nationaux des produits (Bio, de saison, ...) saura convaincre les habitant-e-s de dépenser un peu plus pour des produits genévais.	Comme Conseiller administratif de la ville de Carouge, j'ai soutenu les études et la mise en place de cette monnaie. Les monnaies locales doivent être largement soutenues. Il faut poursuivre le travail afin que plus de communes du canton y adhèrent. Parallèlement, il faut convaincre la ville de Genève, et le canton de s'y lancer. Ce dernier doit intégrer la diffusion de la monnaie locale dans sa politique de promotion économique et de soutien au commerce. Cela peut par exemple passer par l'octroi de prêts en Léman par les grandes fondations liées au commerce. Il faudrait aussi y intégrer les grandes règles et fondations publiques qui jouent un rôle économique non négligeable dans notre canton.	Il est indispensable d'étendre le cercle des commerçants et entreprises acceptant les transactions en Léman pour que l'on puisse passer à la vitesse supérieure, soit le paiement de salaires en Léman. Lorsque tout ou partie des impôts, du loyer ou des achats alimentaires pourront être réglés en Léman, les dernières réserves tomberont pour l'utilisation plus large de cette monnaie. Une fois le cercle élargi, on pourrait imaginer que la possibilité de paiement en Léman fasse partie des appels d'offres de l'Etat.	En reconnaissant un rôle "public" au Léman et grâce à l'engagement du canton dans sa diffusion et son utilisation d'une part. De l'autre, grâce à un cautionnement ou un soutien cantonal, sachant que ce rôle que remplit cette association évite non seulement faillites et chômage en permettant à des entrepreneurs de se lancer ou de développer leur outil mais réajuste aussi la pression sur les fondations publiques d'octroi de prêts.	
Gianelli	Mark	PD	Président Fondation Durable	Est-il vraiment nécessaire de créer une reconnaissance alors que les statuts d'une organisation dite d'utilité publique existent déjà? On peut se poser la question, mais je ne crois pas que la solution réside dans une forme administrative supplémentaire. Les aides existent, mais comme toute nouvelle entreprise, il s'agit de convaincre par un modèle d'affaires qui fait du sens. La situation du SPF dans le nouveau quartier des Vergers, à Meyrin, est regrettable et nous ne pouvons qu'espérer que les projets à venir se réalisent dans de meilleures conditions. D'ailleurs, une éprouve participative vient d'avoir à la Jonction, ce qui démontre la faisabilité de tels projets que nous soutenons pour une meilleure diversité dans le monde de la distribution.	Il faut absolument favoriser les circuits courts intelligents et encourager la proximité de la production et de la consommation. La loi de l'offre et la demande n'est plus la seule réponse à donner dans le développement d'une économie verte et inclusive. Chacun consommateur est libre de ses choix, mais une offre plus responsable résulte également dans une demande plus responsable. On trouve généralement certains fruits et légumes sur l'aubergin d'année indépendamment des saisons : des tomates, des fraises, du basilic en plein hiver ; des melons, des framboises au printemps ; des asperges, en automne. Pour revenir à une consommation locale, il est nécessaire de consommer des produits de saison. On évite ainsi d'importer des fruits ou des légumes qui viennent de loin et dont le transport est source de pollution.	L'agriculture suisse ne permet pas de couvrir tous les besoins du pays. Si le taux d'auto-approvisionnement est de 100% pour les produits laitiers, il n'en va pas de même pour tous les produits et le taux moyen est d'environ 50%. D'une part, certains aliments consommés en Suisse ne peuvent y être produits (fruits exotiques, cacao, sucre de canne, café, d'huile par exemple, de nombreux aliments de base sont produits en quantités insuffisantes pour satisfaire les besoins d'une population en augmentation. On entend les éléments principaux : 1. Adapter les horaires d'ouverture pour répondre à une nouvelle réalité de la société, faire face à la concurrence en France voisine et créer de l'emploi locallement. 2. Moins de réglementations qui empêchent l'entrepreneuriat de se développer, même au sein de grands groupes telles que la Migros. 3. Soutenir notre agriculture locale et permettre à des entreprises telles que le supermarché patoisé paysan (SPF) de s'implanter plus facilement au cœur de nos communes, y compris en ville. 4. Revoir éventuellement les statuts de la Migros et de la Coop et se demander si ces groupes remplissent encore les conditions-cadre d'une coopérative.	Les monnaies locales sont un excellent moyen de mettre en valeur une économie de proximité. La monnaie est un objet juridique et pas seulement un instrument neutre comme on peut le constater avec l'initiative "Monnaie Pleine". Il est donc important d'en analyser les bénéfices et de faciliter sa promotion et son adoption par d'autres communes. Pourquoi pas pas proposer qu'une partie, encore à définir, de l'aide sociale soit versée en Léman. Un moyen éventuel de renforcer le pouvoir d'achat destiné à la région ainsi que redynamiser le circuit économique local.	Il est indispensable d'étendre le cercle des commerçants et entreprises acceptant les transactions en Léman pour que l'on puisse passer à la vitesse supérieure, soit le paiement de salaires en Léman. Lorsque tout ou partie des impôts, du loyer ou des achats alimentaires pourront être réglés en Léman, les dernières réserves tomberont pour l'utilisation plus large de cette monnaie. Une fois le cercle élargi, on pourrait imaginer que la possibilité de paiement en Léman fasse partie des appels d'offres de l'Etat.	L'association peut avoir une activité économique, mais l'argent récolté ne peut être utilisé que pour alimenter ces buts et ne peut servir à enrichissement des membres individuels ou collectifs. Cela ne veut pas dire qu'elle ne peut pas avoir d'activités commerciales. Cela ne signifie pas non plus qu'elle ne peut pas faire de bénéfices. Mais cela implique qu'il doit y avoir des réinvestissements dans l'association. Négocier avec l'administration fiscale cantonale ou fédérale les conditions permettant la pérennité de l'activité.	
Goudal	Renaud	La Liste pour Genève	candidate député	Absolument, nous sommes pour cette proposition qui irait dans le bon sens soutenable, à savoir l'encouragement de la production locale (pour autant qu'elle soit certifiée Bio, sans engrais chimiques ni pesticides chimiques). Outre l'avantage de réduire drastiquement l'impact environnemental du transport en camion, voire en avion, de fruits et légumes qui n'ont aucun goût puisque cueillis avant maturité, ceci permettrait à la population de renouer avec la tradition maraichère de sa région et de déguster de bon produits de saison (qui ont l'intérêt de manger des fraises sans saucer en hiver). Je suis persuadé que la grande majorité de la population de notre région est sensible à la question environnementale et au label Bio, et qu'elle serait prête à "soutenir" - quitte à payer un peu plus cher - une structure qui permettrait de rendre cette culture locale accessible. Donc, oui, donner la possibilité au Genevois de consommer des fruits et légumes sains, goûteux, garantis sans chimie et de permettre ainsi aux paysans locaux de vivre décemment est d'utilité publique.	Et bien oui, comme on n'a rien sur le site, ce fond d'investissement permet au consommateur des fruits et légumes sains, goûteux, garantis sans chimie et de permettre à nos paysans locaux de vivre décemment. Il faut créer ce fond d'investissement. Ce serait le genre de chose dont je ne serais pas choqué qu'elle soit aidée par nos impôts. Encore une fois, on parle d'intérêt public.	Honnêtement, je n'en sais rien. Ce que je sais c'est que la France, contrainte par des directives venant de Bruxelles, mais aussi victime d'une vieille habitude productiviste et d'une foi aveugle en la Science, a de la peine à quitter l'agriculture dite "moderne". On continue officiellement de considérer l'agriculture "traditionnelle" comme moins rentable, même si elle colle bien en chimie et qu'elle épouse la terre. Heureusement de plus en plus d'agriculteurs indépendants essaient d'autres approches avec succès. Alors je comprends que des productions se posant de part et d'autre de la frontière puissent vivre efficacement des approches différentes de cultures. On peut bien s'imaginer des rencontres franco-suisse, mais je ne sais pas jusqu'à quel point les agriculteurs français pourraient changer de méthodes et essayer badoiser Bruxelles et Mansauit. ... Mais peut-être que le question ne portait pas sur ce sujet...	Les monnaies locales sont un excellent moyen de mettre en valeur une économie de proximité. La monnaie est un objet juridique et pas seulement un instrument neutre comme on peut le constater avec l'initiative "Monnaie Pleine". Il est donc important d'en analyser les bénéfices et de faciliter sa promotion et son adoption par d'autres communes. Pourquoi pas pas proposer qu'une partie, encore à définir, de l'aide sociale soit versée en Léman. Un moyen éventuel de renforcer le pouvoir d'achat destiné à la région ainsi que redynamiser le circuit économique local.	Il est indispensable d'étendre le cercle des commerçants et entreprises acceptant les transactions en Léman pour que l'on puisse passer à la vitesse supérieure, soit le paiement de salaires en Léman. Lorsque tout ou partie des impôts, du loyer ou des achats alimentaires pourront être réglés en Léman, les dernières réserves tomberont pour l'utilisation plus large de cette monnaie. Une fois le cercle élargi, on pourrait imaginer que la possibilité de paiement en Léman fasse partie des appels d'offres de l'Etat.	Le consommateur ou le client est libre de ses choix. Nous vivons dans un monde où l'hyper transparence et l'hyper communication prédominent, avec ses points positifs et ses dangers. Néanmoins, il est facile de nous nous pour un client de faire le choix de sa relation bancaire et de son fil filier, moins quand il s'agit du fil filier. Des classements "éthiques" de banques en Suisse sont déjà produits par des organisations telles que le WWF. A chacun de décider où est comment placer son argent. Oui pour plus de transparence et de sensibilisation, mais c'est le rôle des ONG actives dans ce milieu.	
MUELLER ABRAMOVICH	FABIENNE	LISTE 7 Femmes 2018 au Grand Conseil	Auteure Productrice Cinema	Favorable au soutien et à la reconnaissance complète	Je suis favorable	Je propose une concertation avec des consultations afin de trouver des accords selon un principe d'équité afin de réduire les inégalités liées aux différents modes de production	Il s'agit de sensibiliser et permettre d'appréhender la questions au fur et à mesure avec des projets simples menés avec des associations locales.	Il s'agit également de sensibiliser.	Investir dans un projet immobilier de logement social avec des partenaires actifs privés et publics afin de pouvoir agir rapidement.	Avec des spots courts à partager sur les réseaux sociaux.
Langer	Valérie	LISTISTE Femmes	enseignante et thérapeute corporelle	J'appruove complètement la proposition du SPF et je trouve que la création de cette reconnaissance serait utile dans le domaine de l'agriculture et du commerce de détail mais dans beaucoup d'autres, où la concurrence des grandes entreprises mène les possibilités des entreprises sans but lucratif.	J'y suis complètement favorable à la condition que ces circuits courts soient créés entre des exploitants de produits bio, qui n'utilisent ni engrais chimiques ni pesticides de synthèse. Il faudrait aussi que les partenaires de ces circuits puissent être des unités de production en milieu urbain bruxelloises et françaises.	Une solution de concertation transfrontalière pour un équilibrage de ces différences.	Je soulignerai que chaque commune ville ait son bureau de change et que les villes qui le font déjà puissent coacher celles qui y manquent.	Pas de solution	Peut-être par une approche de proximité, à travers de rencontres privilégiées par des campagnes dans les médias? Ou des ateliers en ligne, en vidéo, simples, efficaces et modernes? Les questions financières sont rapidement évolutives et beaucoup de gens se lassent avant d'avoir commencé.	
Ozdemir	Elçin	LISTISTE Femmes	Candidate	Je soutiens la proposition du SPF	Je suis pour encourager les circuits courts.	Ce n'est pas mon domaine mais :	Généraliser sur tout le Canton	Continuer les efforts pour rendre attractif et généraliser le mode de paiement	Elargir son utilisation dans différents milieux de consommation et de consommateur et la donner plus de visibilité pour faciliter l'implantation dans l'économie Genevoise.	
Osday	Séverine	A&A	Candidate	Il serait intéressant de mettre en place un système de financement autonome et que les associations soit reconnues comme acteurs du système économique et que le bénévolat est de plus en plus utile car il est à mon sens une nouvelle forme de partage et d'équation de la fibre humaine.	Cela me paraît indispensable. Peut être via le léman ou monnaie pleine.	Une loi visant à exclure toute formes de pesticides dans l'agriculture mondiale.	Je suis pour une monnaie alternative et qui n'entre pas en bourse.	Par des sondages et une information via les réseaux sociaux et bien entendu le bouche à oreille.	Je ne suis pas assez renseignée sur le sujet.	Par des actes de désobéissance civile et une information sur le terrain afin de sensibiliser la population sur leur choix de consommation.
Burkhard	Roland	Parti socialiste	Avocat	Je soutiens à 100% cette initiative.	C'est aussi une excellente idée.	Soutenir la production locale en fédérant les consommateurs par des bons de fidélité, des actions sur certains produits, etc.	En faisant mieux connaître aux habitants les avantages de cette monnaie. Pour l'instant, la publicité faite autour de ce sujet est faible. Dans les médias, on voit peu de choses. Il faut donc utiliser les bonnes méthodes de marketing pour augmenter l'usage de cette monnaie.	voir réponse précédente.	voir réponse précédente.	Un bon logo, des explications courtes, mais claires, des incitations en offrant quelque chose en retour.
Bavdler	Marko	Parti Socialiste	député suppléant / membre du comité directeur / rédacteur en chef du journal Post Scriptum	Tout à fait d'accord avec cette proposition!	Oui, les circuits courts sont l'avenir de notre consommation. Il faut favoriser au maximum les produits locaux.	Je ne sais malheureusement pas de quel il s'agit.				
Abrona Unica	Manuel	Parti socialiste	auditeur financier et lutte contre la criminalité économique	Le monde paysan est déjà assez précarisé pour laisser ses acteurs sans une protection. Les produits agricoles sont la base même des aliments des populations. Faire de la politique ricardienne (spécialisation) est une erreur dans le monde et les effets de la dépendance des nations aux caprices de la mondialisation on suffisamment montré l'erreur de gestion nationale sur l'agriculture. Des solutions pour le payannement doivent être trouvées au plus vite.	Le modèle de développement durable préconise la proximité tant pour la préservation écologique, sociale qu'économique régionale. Des fonds d'investissement pour développer les circuits courts intelligents est à instaurer rapidement.	Il me semble que du point de vue de l'agriculture, même des produits proches de la frontière en territoire français sont considérés comme produits du terroir genevois. Je ne vois pas de différentiel de production des deux cotés de la frontière, peut-être que je ne me connais pas assez.				
Leiser	Jean-Marc	PLR	Candidat Grand Conseil	La constitution d'une entité sans but lucratif sociale et solidaire ne pourrait elle pas prendre le leadership sur le SPF ? et par la même proposer des emplois de réinsertion ou de reconversion ?	Je ne suis pas paysan membre	Je ne suis pas paysan membre				
Nicollier	Pierre	PLR	ingénieur EPF, Consultant	Je pense que ce soutien pourrait être effectué dans le même esprit que le soutien aux jeunes entreprises genevoises.	Je ne pense pas que l'état devrait engager des fonds. Par contre, je pense qu'il est possible de trouver des financements pour ces projets dans le canton.	Il s'agit ici de valoriser la production genevoise. Ceci peut être effectué via la valorisation de labels déjà existants. A noter, de nombreuses parcelles en France sont aussi considérées comme genevoises avec les règles actuelles.	Expliquer et populariser les avantages de cette monnaie.	idem	Par un soutien de l'Etat jusqu'à rentabilité, dans des proportions à étudier.	Campagne didactique et pédagogique. Trop de gens ne reçoivent pas compte d'a quel sert leur argent investi sur les marchés financiers.
Moyard	Salma	socialiste	députée, enseignante, syndicaliste	C'est une bonne proposition. J'y suis favorable si une telle possibilité existe légalement.	Je soutiens la proposition.					

Nom	Prénom	Parti politique	Fonction	<p>Créer une reconnaissance "entreprise d'utilité publique" (tout comme il existe à Genève une reconnaissance "Maire d'Œuvre d'Utilité Publique") afin de pouvoir démarquer et adre les entreprises sans but lucratif qui souhaitent devenir des projets associatifs ou d'entreprises participatives. L'ade en question pourrait se traduire par une garantie auprès des banques, permettant de débloquer des crédits qui sont actuellement très difficiles à obtenir.</p>	<p>Que pensez-vous de mettre en place un fonds d'investissement pour développer des circuits courts intelligents dans le Canton de Genève, et encourager la consommation au plus près du lieu de production ?</p>	<p>Que proposez-vous pour apaiser les tensions liées aux différenciels de production de par les usages et la frontière ?</p>	<p>Les pouvoirs publics sont des acteurs économiques importants pour l'économie locale, à travers leurs achats/ventes de prestations. Des Villes comme Carouge, Grand-Saconnex, Plan-les-Ouates ont décidé d'utiliser le Léman dans leurs relations économiques de proximité, et de devenir « bureaux de change ». Comment généraliser et approfondir ces expériences ?</p>	<p>A titre personnel des conseillers administratifs, élus ou conseillers municipaux ont-ils décidé de recevoir une partie de leurs salaires et/ou jetons de présence en Léman, dans des commerces de proximité, et de devenir « bureaux de change » ? Comment généraliser et approfondir ces expériences ?</p>	<p>Le Léman se crée actuellement en coopérative à but non lucratif (LEMANEX) pour professionnaliser et pérenniser ses activités. Il représente aujourd'hui une alternative financière pour les entreprises et répond à un besoin non couvert par les banques locales, notamment la BCGE - le petit crédit de fonctionnement à taux nul. Comment promouvoir et garantir la pérennité de cette activité économique de « service public », sachant que la plus d'affaire est « rentable » sur 3 ans et demi ?</p>	<p>Comment initier une campagne de sensibilisation à destination du grand public sur l'impact du choix de ses relations bancaires et de ses fonds de prévoyance ?</p>
Kast	Carole-Anne	Parti Socialiste	Maire de la Ville d'Onex	<p>Si les pouvoirs publics souhaitent et veulent ce SPP (ou ce est le cas à Meyrin), il faut commencer par être propriétaire ou locataire principal du local, ce qui pose la Ville de Meyrin en garante vis-à-vis du paiement du loyer, et permettre ainsi de croiser le SPP à la place d'un logement.</p> <p>La reconnaissance "entreprise d'utilité publique" est intéressante, mais elle ne garantirait pas que l'investissement soit attribué au SPP.</p>	<p>J'y serai favorable. Pourquoi pas en créant une fondation, avec des fonds privés classifiés (néo-défini), participatifs et publics.</p>	<p>Favoriser les circuits courts et les coopératives de consommateurs.</p>	<p>La question du "bureau de change" est essentielle pour la diffusion du Léman vis-à-vis d'un public moins sensible. Il faut probablement également en faire un outil plus accessible aux commerces de proximité, même si ils ne sont pas totalement compatibles avec les principes de l'ESS.</p>	<p>Item question précédente : La question du "bureau de change" est essentielle pour la diffusion du Léman vis-à-vis d'un public moins sensible. Il faut probablement également en faire un outil plus accessible aux commerces de proximité, même si ils ne sont pas totalement compatibles avec les principes de l'ESS.</p>	<p>En obtenir des garanties financières auprès de banques coopératives de plus grandes tailles et des pouvoirs publics.</p>	<p>Pour toucher un public large, il y a eu de rendre la question accessible pour des personnes peu sensibilisées à la problématique. Avec des exemples simples qui touchent une majorité de la population.</p> <p>Méanmoins, il me semble qu'une belle mission doit rester celle du domaine de l'assainissement en première ligne.</p>
Meissner	Christina	PDC	candidate au Grand conseil	<p>Tout à fait d'accord. Acheter et consommer local est indispensable si l'on souhaite réellement diminuer notre empreinte écologique. Les collectivités doivent soutenir les projets associatifs ou d'entreprises participatives favorisant les produits, les emplois et activités locales.</p>	<p>Totalement favorable à favoriser financièrement la production locale, écologique et durable. Pour notre agriculture locale, les subventions à la production (compensation écologique) existent déjà, mais il faut aussi donner les moyens aux producteurs de vendre leurs produits de la manière la plus directe et accessible possible.</p>	<p>La nature de cornet pas de frontières. Nous partageons le même bassin géographique et nous sommes de fait obligés de trouver des solutions ensemble. Le problème réside dans l'existence d'une frontière qui n'a aucune logique biologique mais qui conditionne toute l'activité humaine du bassin genevois. Les décisions se prennent habituellement ailleurs, à nous est très difficile d'influencer par exemple sur la construction de supermarchés en France voisine. Même les plaintes négatives des communes de France voisine sont ignorées. Si les salaires, les loyers du travail, les conditions de production, etc étaient équilibrés entre part et d'autre de la frontière, le tourisme d'achat d'habitat, etc n'existerait plus jamais. Or, on est là. Il faut favoriser les initiatives locales, les contacts au niveau du terrain. Quand j'entends que le label GHFA "est plus possible pour les productions agricoles issues de France voisine", je me dis (impression d'exaspération) une dégradation de la situation. Il faut pour ma part travailler sur l'ensemble des conditions de vie des producteurs de la région. C'est un travail qui nécessite d'aboutir à des solutions et des actions très concrètes à la satisfaction de tous car les informations, les finances et autres moyens nécessaires ont été partagés. L'assainissement des eaux a ainsi été solutionné au niveau régional, il s'agit d'en faire de même avec l'approvisionnement en eau potable (ja dépose une motion #24257) (avant dans ce sens).</p>	<p>Il faut encourager davantage d'entreprises et de collectivités à allier des monnaies locales, seule à même de favoriser des circuits économiques locaux et circulaires. L'état devrait montrer l'exemple en utilisant lui-même le Léman dans ses transactions voire même dans la rémunération de ces employés ou fournisseurs dans les cas qui s'y prêtent.</p>	<p>Plus de proactivité ! Je suis la première à reconnaître l'avoir pas entreprise la démarche au niveau personnel. Mais si on me propose d'essayer je suis prête à faire le test.</p>	<p>On ne revient en nécessaire soutien des pouvoirs publics.</p>	<p>Il faut vraiment mettre en évidence le lien entre l'argent que l'on place (volontairement ou pas via le 2e pillier par ex. et ce que le banque ou le fonds de prévoyance en fait) par des exemples concrets. Peut être que l'état pourrait obliger les banques ou fonds à plus de transparence. Et ensuite il faut que le "client" puisse facilement opter pour un placement plus responsable. SIG l'a fait pour le choix de l'origine de l'électricité et ça marche !</p>
Regamey	Murielle	Egalité & Equité	candidate	<p>Où je soutiens cette proposition car il est primordial d'aider les initiatives citoyennes à l'écologie d'utilité publique et de soutenir. Elles émettent des idées et correspondent donc à un besoin, et vont dans le sens d'une amélioration dans les différents domaines cités plus haut. D'ailleurs ce qui est intéressant aux Verges est évolutif et aide pourrait également consister en un soutien pour obtenir un lieu, voire une garantie, selon les cas.</p>	<p>Cela me paraît tout à fait pertinent et cohérent pour contribuer à une alimentation de qualité saine et saine. L'agriculture locale, supprimer les emballages plastiques et tout conditionnement superflu, restaurer la confiance entre les partenaires.</p>	<p>Il me semble qu'en développant des circuits courts dans le canton et en favorisant et promouvant la consommation de produits locaux de qualité, une partie de ces tensions vont tomber d'elle-même. Par ailleurs, il est temps de repenser le système agricole et ce, notamment par une aide significative de l'état pour soutenir les agriculteurs, éleveurs, cultivateurs, qui aiment leur métier et travaillent sans pesticides ni insecticides dans le respect de la terre et de la vie.</p>	<p>A mon sens pour généraliser une expérience il faut la rendre le plus visible possible afin qu'elle devienne familière. Par exemple lors de grandes manifestations telles que la fête de la musique, proposer à un maximum de stands d'acheter avec le Léman et de l'afficher.</p> <p>Peut-être serait-il judicieux d'informer et de faire connaître ces expériences par de petits articles dans les journaux locaux, notamment dans les villes concernées.</p> <p>Un affichage clair et bien visible dans tous les établissements, entreprises, lieux, ou le Léman est utilisé permettrait déjà de le faire connaître et peu à peu de le rendre familier.</p> <p>Les villes qui utilisent le Léman pourraient proposer la possibilité de payer aussi en Léman lors de manifestations telles que marchés, expositions, festivals, etc, et saisir ces opportunités pour informer comme proposé plus haut.</p>	<p>Comme dit plus haut, pour généraliser il faut en parler, le rendre visible et quotidien.</p> <p>Peut-être serait-il judicieux d'informer et de faire connaître ces expériences par de petits articles dans les journaux locaux, notamment dans les villes concernées.</p> <p>Un affichage clair et bien visible dans tous les établissements, entreprises, lieux, ou le Léman est utilisé permettrait déjà de le faire connaître et peu à peu de le rendre familier.</p> <p>Les villes qui utilisent le Léman pourraient proposer la possibilité de payer aussi en Léman lors de manifestations telles que marchés, expositions, festivals, etc, et saisir ces opportunités pour informer comme proposé plus haut.</p>	<p>Je ne pourrais répondre car je ne maîtrise absolument pas ce domaine.</p>	<p>Pas d'avis</p>
Bugnon	Jean-Michel	PDC	enseignant retraité	<p>Je regrette l'attribution à la Migros mais doute que le label proposé soit une solution. L'entreprise d'utilité publique existe déjà et est reconnue, elle doit inscrire dans un environnement concret, du moins tel que nous le vivons en capitale... à elle de convaincre, comme elle a déjà su le faire.</p> <p>Top de soutien étatique risque (on peut évidemment le souhaiter, mais ce n'est pas mon cas) de frustrer le jeu qui est actuellement joué par une immense majorité de la population.</p>	<p>Bonne idée! Avec des investissements verts qui constitueraient ce fonds.</p> <p>Cela permettrait de développer, par exemple, le réflexe de manger des fruits, vraiment de saison!</p>	<p>Comme la production locale ne couvre pas, de loin, tous les produits de la distribution, la réponse est complexe. Peut-être revoir les horaires d'ouverture à Genève, tout en veillant au maintien de conditions de travail correctes? Peut-être aussi questionner politiquement le statut de coopérative qu'on la Coop et la Migros?</p>	<p>Pour favoriser une économie de proximité, pourquoi ne pas verser une partie de l'aide sociale en Léman, tout en permettant les bénéficiaires de leur utilisation.</p>	<p>Officiellement, il faut que le choix reste affiché personnellement. Donc, je ne vois pas d'opportunité concrète pour notre monnaie locale.</p>	<p>Coopérative à but non lucratif cela signifie que ses membres ne peuvent s'enrichir et que les bénéfices doivent être réinvestis dans l'association. Il faut négocier avec l'administration fiscale.</p>	<p>Le crois que de plus en plus de gens prennent conscience de l'impact des investissements respectueux et durables. Les gestionnaires de ceux-ci commencent à se faire connaître et à être entendus. Mais en définitive, chacun est libre de ses choix. Il est à craindre que l'Etat ne soit pas une affaire privée qui ne semble en pleine croissance? Encore une fois, je suis mécontent envers trop d'interventions étatiques dans une économie dont la plupart estime qu'elle tourne plutôt bien.</p>
Schrag	Sylviane	PDC	responsable économie	<p>Je ne crois pas que la solution réside dans une forme administrative supplémentaire, puisque les statuts d'une entreprise d'utilité publique existe déjà.</p> <p>Les aides existent mais comme toute nouvelle organisation, il s'agit de convaincre par un modèle d'affaire qui a du sens, ou il faut favoriser</p>	<p>oui, il faut favoriser les circuits courts intelligents et encourager la proximité de la production et de la consommation.</p> <p>chacun est libre de son choix, mais une offre plus responsable résulte également dans une demande plus responsable. Son trouve certain légumes tout au cours de l'année, par une production locale.</p> <p>Soutenir notre agriculture locale et permettre à des entreprises supermarché participatif payant de se développer plus facilement.</p>	<p>adapter nos horaires d'ouvertures pour répondre à la réalité de l'emploi</p> <p>Bonne idée! Avec des investissements verts qui constitueraient ce fonds.</p>	<p>les monnaies locales sont de bon moyen de mettre en valeur une économie de proximité</p> <p>il est important d'en analyser les bénéfices et de faciliter sa promotion et son adoption par d'autres commerces dans les administrations unes</p>	<p>proposer dans les administrations publiques et laisser le choix aux fonctionnaires de recevoir une partie de leurs salaires en Léman.</p>	<p>proposer dans les administrations publiques et laisser le choix aux fonctionnaires de recevoir une partie de leurs salaires en Léman.</p>	<p>proposer dans les administrations publiques et laisser le choix aux fonctionnaires de recevoir une partie de leurs salaires en Léman.</p>
Meyer de Stadelhofen	Philippe	PDC	employé	<p>Bonne idée. Il faut en effet soutenir les entreprises qui oeuvrent selon les principes du développement durable, pour autant que leur modèle d'affaires soit viable financièrement.</p>	<p>Il faut soutenir notre agriculture locale, en particulier celle dont les méthodes sont respectueuses de l'environnement.</p>	<p>Créer des coopératives transfrontalières qui commercialisent, voire produisent aussi, des biens agricoles locaux produits en respectant l'environnement.</p>	<p>En incitant les communes à généraliser l'usage du Léman. Peut-être que certaines prestations, p.ex. le chèque de rentrée scolaire, une partie de allocations de chômage et des allocations familiales pourraient être versées en Léman. Il faut également que le réseau de magasins/entreprises soit étendu.</p>	<p>Même réponse que ci-dessus.</p>	<p>Un engagement des pouvoirs publics, de type cautionnement, devrait être envisagé.</p>	<p>En montant l'usage qui est fait de l'argent investi dans certains types de sociétés (père/mères premières-mères) (niveau de la page).</p>
Wenger	Thomas	Parti socialiste	Député	<p>L'exemple des Verges est symptomatique. Je suis en faveur de la proposition d'une reconnaissance "entreprise d'utilité publique".</p>	<p>Je soutiens cette proposition. Il faut soutenir notre agriculture de proximité, nos produits du terroir, des circuits courts pour une production et une consommation responsables et respectueuses de la nature et de l'environnement.</p>	<p>Les coûts de production et les rémunérations sont liés au coût de la vie qui existe de chaque côté de la frontière. Une des solutions est l'originalité et la qualité des produits. Plus les circuits seront courts, plus les produits du terroir seront soutenus et mis en avant moins les différenciels de production seront sources de tension.</p>	<p>Des films comme "Demain" ont fait une belle promotion aux monnaies complémentaires locales. Il faut continuer à les promouvoir. Il faut également augmenter les salaires afin que le Léman soit accepté dans de nombreux commerces autour du Léman. Payer une partie des salaires en Léman peut aussi être une solution.</p>	<p>Plus il y aura de commerces, restaurants et lieux de loisirs qui acceptent le Léman, plus les gens acceptent d'être payé en Léman.</p>	<p>En prenant exemple sur la méthode et le succès du WVR.</p>	<p>Une grande campagne de sensibilisation pourrait être financée par le crowdfunding.</p>
Scheller	Gérard	Liste égalité et équité	Membre	<p>D'accord avec la proposition du SPP</p>	<p>Ok pour de tels fonds d'investissements</p>	<p>Des subventions ciblées aux paysans Suisses seraient peut être une solution</p>	<p>Le Léman est en effet une bonne réponse.</p> <p>L'initiative Monnaie Pleine également puisqu'elle permet de s'en remettre aux autorités législatives fédérales et aux AG d'administrations.</p>	<p>En effet plus ces expériences se multiplient, plus le Léman pourra devenir un moyen.</p>	<p>Soutenir le Léman et Lemanax en l'utilisant souvent</p>	<p>On commence avec Facebook et progressivement les différents entités doivent s'organiser.</p>
Monbaon-Stress	Fabienne	PLR	Conseillère administrative	<p>Je ne suis pas sûre que ce genre d'entreprise sera systématiquement concernée par des acteurs économiques largement implantés et reconnus.</p> <p>La difficulté est probablement due au fait que la mise sur pied est compliquée, d'une part car ce sont des structures nouvelles pour lesquelles beaucoup de choses restent à définir, et d'autre part car les personnes qui lancent ces projets ont généralement pas d'êtres d'êtres fondamental et les conseils adéquats. Beaucoup de temps doit être perdu à chercher de futurs membres intéressés par le projet, les modes possibles de financement, puis les bons interlocuteurs administratifs, etc. Il faut avoir beaucoup de temps, bénéficier d'une gestion administrative saine et rigoureuse qui permette de tenir les délais et rester crédible.</p> <p>Je ne pense pas que ces initiatives doivent recevoir un label "d'utilité publique". C'est un choix des personnes concernées. Elles ont déjà la possibilité d'acheter les mêmes produits très directement sur les marchés ou directement chez les producteurs locaux qui offrent, eux aussi, et sans notion d'utilité publique, des produits, bio ou non, passant directement du producteur au consommateur, si celui-ci fait l'effet.</p> <p>Pourquoi fait-il top souvent que les nouveaux projets en fait avec le développement durable soient aux bénéfices d'acteurs (plus ou moins) ? Ne serait-il pas imaginable d'arriver à lancer un projet avec l'aide première, et la fin, de le mener sans assistance financière?</p>	<p>Un fonds d'investissement alimentaire comment ?</p> <p>Gérer par qui ?</p> <p>Sur quel mode ?</p> <p>A destination de ?</p>	<p>Je ne suis pas suffisamment au fait des tensions évoquées pour proposer une solution.</p>	<p>Probablement aussi en passant un peu plus ceux qui disent vouloir s'engager à le faire réellement. Je ne suis pas en charge de ce dossier dans ma commune, mais cela fait maintenant un moment que l'on en parle, et qu'on ne fait que de l'en parler... comme quoi, convaincre prend du temps.</p>	<p>Même réponse que précédemment.</p>	<p>Probablement en augmentant le nombre de personnes qui utilisent le Léman et permettent de les utiliser dans les cadres de leurs commerces / activités.</p> <p>Mais le résultat de ces discussions doit être relayé au grand public afin que celui puisse également devenir acteur, en discutant des modèles, ou non, de son choix en matière de relations bancaires ou autre.</p>	
CARAASSO	Grégoire	PS	Conseiller municipal (PS/GE)	<p>Où, avec des critères précis et larges relatifs à l'ESS, notamment sur le plan social et environnemental, car le seuil paramètre but lucratif (ou non) n'est pas suffisant (cf la Coop).</p> <p>J'ajouterais un point, en faisant le lien avec le très beau projet du SPP à Meyrin: pour débloquer des crédits bancaires et assurer les fonds propres à des structures coopératives / associatives qui n'en ont généralement pas (ou pas assez), l'engagement de la collectivité publique (la Commune le plus souvent) en qualité de garant est essentiel.</p>	<p>Qui a un fonds, et tout autre mécanisme de soutien politique et financier (voir réponse ci-dessus) favorisant des modèles de consommation qui permettent à l'implication sur un marché qui n'intègre pas, dans ses prix, toutes ses externalités négatives (1). En conséquence, des circuits courts intelligents et reposant sur les critères ESS doivent être soutenus par des moyens publics pour devenir à terme une norme de consommation durable.</p> <p>Je pense que d'autres types de vecteurs financiers (notamment coopératifs, "crowd" financiers) doivent également évaluer au sein d'un "investissement" au sens strict comprise aussi des risques dans ce registre ses perspectives de rendement peuvent être soit en décalage avec les objectifs sous-jacents du fonds ou des projets, soit limités dans ses performances par son action en décalage avec les réalités d'un marché encore non-équilibré (voir note ci-dessus).</p> <p>(1) la réalité politique est essentielle.</p>	<p>Je suis fondamentalement pour favoriser une lecture humaine, écologique et économique de la région. Autrement dit, développer autant que possible les frontières comme obstacle, faire en sorte que les normes et pratiques convergent (niveaulement par la loi) à l'échelle de la région. En ce sens, le concept bien avant de souveraineté alimentaire a ses limites à mes yeux: je préfère manger des salades produites localement par un producteur que je peux rencontrer, fuser juste de l'autre côté de la frontière, plutôt que des salades qui viennent de l'autre bout de la Suisse.</p> <p>A l'échelle nationale, aucun cadre normal international n'impose la désignation du marché de l'agriculture: il s'agit d'opérations politiques, de choix de société. Il faut donc s'opposer aux pressions de libéralisation à tous coûts, tout en aménageant un espace propre aux espaces régionaux/transfrontaliers comme Genève (voir plus haut).</p>	<p>Les monnaies complémentaires représentent une belle illustration de capacité collective à faire émerger des modèles économiques (monétaire dans ce cas d'espèce) alternatifs.</p> <p>Pour ce qui concerne la monnaie, qu'elle soit scripturale ou fiduciaire, elle repose fondamentalement sur la confiance. L'adhésion individuelle (ou celle du collectif dans ce registre à mon avis) est essentielle.</p> <p>De ce point de vue, les collectivités publiques peuvent jouer un rôle important pour contribuer à la confiance, notamment en proposant, chaque fois que cela est possible, le choix entre monnaie nationale et locale dans les prestations et comme prestations qu'elle réalise.</p>	<p>En continuant de proposer et encourager, à chaque occasion, le choix d'une monnaie alternative (voir développement plus haut). Imposer une monnaie alternative en laurant la raison d'être (une alternative) à la consommation. Une motion est d'ailleurs en traitement.</p>	<p>J'étudierais avec plaisir le BP car si le projet est rentable sans rapidement (3 ans et demi), c'est court même dans l'attente d'un start up, sa promotion et sa pérennité sont intrinsèquement garantis! Mais (à peut-être mal compris la question...)</p> <p>en soutenant en matière d'investissement socialement responsable, d'ESS et de finance durable des politiques publiques telles que l'enseignement et la recherche, mais aussi des espaces de débats et de promotion tels que Geneva Summit on Sustainable Finance.</p>	

				Créer une reconnaissance "entrepria d'utilité publique" (tout comme il existe à Genève une reconnaissance "Maire d'Œuvrage Publique") afin de pouvoir démarquer et aider les entreprises sans but lucratif qui souhaitent devenir de vrais partenaires des politiques publiques. L'aide en question pourrait se traduire par une garantie auprès des banques, permettant de débiter des crédits que sont actuellement très difficiles à obtenir.	Que pensez-vous de mettre en place un fonds d'investissement pour développer des circuits courts intelligents dans le Canton de Genève, et encourager la consommation au plus près du lieu de production ?	Que proposez-vous pour apaiser les tensions liées aux différenciels de production de part et d'autre de la frontière ?	Les pouvoirs publics sont des acteurs économiques importants pour l'économie locale, à travers leurs achats/ventes de prestations. Des Villes comme Carouge, Grand-Saconnex, Plan-les-Ouates ont décidé d'utiliser le Léman dans leurs relations économiques de proximité, et de devenir « bureaux de change ». Comment généraliser et approfondir ces expériences ?	À titre personnel des conseillers administratifs, députés ou conseillers municipaux ont décidé de recevoir une partie de leurs salaires et/ou jétions de présence en léman, des particuliers les ont suivi. Comment généraliser et approfondir ces expériences ?	Le Léman se crée actuellement en coopérative à but non lucratif (LEMANEX) pour professionnaliser et pérenniser ses activités. Il représente aujourd'hui une alternative financière pour les entreprises et répond à un besoin non couvert par les banques locales, notamment la BCC - le petit crédit de fonctionnement à taux nul. Comment promouvoir et garantir la pérennité de cette activité économique de « service public », sachant que le plan d'affaire est « rentable » sur 3 ans et demi ?	Comment initier une campagne de sensibilisation à destination du grand public sur l'impact du choix de ses relations bancaires et de ses fonds de prévoyance ?
Goudal	Renaud	La Liste pour Genève	Candidat député	Absolument, nous sommes pour cette proposition qui irait dans le bon sens souhaité, à savoir l'encouragement de la production locale (pour autant qu'elle soit certifiée Bio, sans engrais chimiques ni pesticides chimiques). Outre l'avantage de réduire drastiquement l'impact environnemental du transport en camion, voire en avion, de fruits et légumes qui n'ont aucun goût puisque cueillis avant maturité, ceci permettrait à la population de renouer avec la tradition marchande de sa région et de déguster de bons produits de saison (qui est l'intérêt de manger des fraises sans savoir en hiver). Je suis persuadé que la grande majorité de la population de notre région est sensible à la question environnementale et au label Bio, et qu'elle serait prête à payer - suite à payer un peu plus cher - une structure qui permettrait de rendre cette culture locale accessible. Donc, oui, donner la possibilité aux Genevois de consommer des fruits et légumes sains, goûteux, garantis sans chimie et de permettre ainsi aux paysans locaux de vivre décemment. Il faut créer ce fond d'investissement.	Et bien oui, comme on n'a rien sans rien, si ce fond d'investissement permet aux Genevois de consommer des fruits et légumes sains, goûteux, garantis sans chimie et de permettre en plus aux paysans locaux de vivre décemment, il faut créer ce fond d'investissement.	Honnêtement, je n'en sais rien. Ce que je sais c'est que la France, contrainte par des directives venant de Bruxelles, mais aussi victime d'une vieille habitude productiviste et d'une foi aveugle en la Science, a dû la peine à quitter l'agriculture dite "moderne". On continue officiellement de considérer l'agriculture "traditionnelle" comme moins rentable, même si elle coûte cher en chimie et qu'elle épouse la terre. Heureusement de plus en plus d'agriculteurs indépendants essaient d'autres approches avec succès. Alors je comprends que des productions se jouant de part et d'autre de la frontière puissent vivre difficilement des approches différentes de cultures. On peut bien sûr imaginer des rencontres franco-suisse, mais je ne sais pas jusqu'à quel point les agriculteurs français pourraient changer de méthodes et	Je pense que la meilleure manière de diffuser un message, une idée, changer des comportements et renverser des aprioris reste la communication. Aujourd'hui, internet et les réseaux sociaux me semblent être les vecteurs les mieux adaptés pour y arriver. Mais il ne faut pas négliger des canaux plus traditionnels (presse écrite, radio, bus), même si les coûts ne sont pas les mêmes.	Ma réponse sera un peu la même que précédemment, en réduisant la cible au politique.	Je ne suis pas assez documenté sur la question pour proposer une réponse intelligente à cette question.	Peut-être sensibiliser le public sur le danger qu'il y aurait à soutenir les pratiques de la finance spéculative et l'encourager à ne choisir que des établissements qui refusent les pratiques ?
ABRAMOVICH MULLER	FABIENNE	ALISTE 7 - Femmes 2019 au Grand Conseil	Auteur-Productrice (Choregraphe)	Oui absolument, c'est important de pouvoir soutenir ce type d'activité et de pouvoir équilibrer un marché qui produit une injustice commerciale.	Oui, absolument, je soutiens cette démarche	Il s'agit de considérer chaque domaine et de proposer des pourcentages variables et équilibrés en fonction des domaines de productions	Il s'agit de projets pilote à expérimenter. Il est utile de démontrer l'efficacité et de transmettre l'information. Puis d'équilibrer à partir des résultats sur des plus grand territoires.	Il s'agit d'informer et de pouvoir démontrer l'efficacité de ce système économique	En produisant le résultat de ce projet pilote et en l'évaluant	Par des petits spots via les réseaux sociaux.
Gauthier	Pierre	la liste pour genève	président	Je soutiens cette proposition.	Je soutiens cette proposition.	Il faudrait, selon moi révisiter et étendre la "zone franche" dans ses dimensions régionales (ancien département du Léman). Les centres de production devraient être harmonisés de part et d'autre afin que le consommateur puisse choisir en toute transparence.	La question des monnaies locales est une question complexe. En général ces monnaies servent à révisiter l'économie dans des régions sinistrées ce qui n'est pas le cas de Genève. Néanmoins, il pourrait être envisageable d'utiliser le Léman comme monnaie régionale pour les transactions commerciales locales ainsi que pour l'assistance aux personnes dans le besoin.	Que toutes les entreprises et tous les commerces régionaux acceptent le Léman, c'est la condition pour généraliser son usage.	Il me semble que l'exemple de la banque WIR pourrait être suivi. Une garantie communale ou cantonale serait également bienvenue.	Soutenir et promouvoir l'initiative "Monnaie pleine" me semble un bon début.
UONG	DIH MANH	PDC	Conseiller administratif	Je suis favorable à des mesures d'aide pour le lancement des entreprises innovantes ayant d'autres objectifs que la rentabilité financière mais je suis contre ce qui devient à la longue une subvention déguisée, un fardeau pour les collectivités publiques.	J'aimerais connaître des projets d'investissement concrets dans ce sens pour pouvoir me prononcer. A Genève, je note avec beaucoup d'intérêt des initiatives comme le label GRITA pour encourager la consommation des produits locaux et il est bien apprécié par les gens.	J'approuve des mesures pour limiter les importations pendant la période où la production en Suisse est abondante.	La commune de Confignon a étudié cette question mais par rapport aux activités économiques et commerciales sur son territoire. Il est jugé inapproprié de proposer cette initiative.	Il faut concentrer dans un premier temps le développement au milieu urbain, où il y a le plus part d'activités économiques et commerciales.	Ma réponse se trouve dans la question précédente.	Il faut commencer par des choses simples, car le sujet paraît assez complexe pour le commun des mortels.
Charadoma	Denis	Parti Socialiste	Conseiller municipal	On ne peut que déplorer cette situation d'attribution à la Migros. J'ignore si une intervention de l'Etat est encore possible pour changer la situation. Il serait utile d'avoir des antennes dans les quartiers. Les communes peuvent jouer des rôles importants en mettant à disposition des locaux, gratuitement. Cela permettrait de maintenir des coûts réduits par rapport à la Migros qui doit payer un loyer sûrement	C'est une bonne initiative pour favoriser le développement ces activités et permettre une alternative durable et vivier la multiplication des intermédiaires	Dans la zone franche et à proximité du territoire genevois, les produits agricoles ont toujours pu circuler de manière relativement libre vu que des agriculteurs genevois ont également des terrains de l'autre côté de la frontière. Il faut prévoir une meilleure information des consommateurs pour les informer des méthodes de productions pour qu'il puisse choisir le produit en toute connaissance cause. Il faut favoriser les productions locales dans la région. Les coûts de production restent différentes des côtés de la frontière tant que le franc suisse restera fort par rapport à l'euro.	Il faut multiplier ces initiatives qui permettent de former et renforcer des communautés locales, cela permet également d'évoluer dans un contexte transfrontalier. D'autres communes devraient se joindre au mouvement.	cela permet de montrer l'exemple et avoir des circuits courts entre les différents partenaires utilisant les légumes. Pour généraliser les paiements des léman, on pourrait déjà inviter les communes à le faire pour une partie des rémunérations 25% par exemple pour expérimenter.	Les collectivités pourraient se porter garant de l'activité ou par des aides ponctuelles pour le démarrage de l'activité.	Il est très difficile de sensibiliser le consommateur citoyen qui recherche souvent les investissements avec les meilleurs profits. Il est clair qu'une analyse approfondie est nécessaire puis de le relaye par via les réseaux sociaux, mais également au niveau des collectivités publiques qui sont de grands effecteurs.
Romano	Maria Vittoria	Socialistes	Conseillère municipale, Cadre RH	Dans un premier temps il serait utile que l'Association des Communes Genevoises se penche sur une possible répartition de la FONDETEC dans les communes. Aujourd'hui la FONDETEC octroie des crédits à des entreprises qui n'ont pas accès aux prêts des banques, ce n'est pas lucratif. Il est vital que les prêts vont aux entreprises dites "jeunes", mais le règlement pourrait être changé.	Une bonne idée. Il faut réduire le nombre des intermédiaires et travailler vers une production qui est au plus proche du consommateur et de la consommation. Si il faut passer par un fonds d'investissement dans une phase initiale, pourquoi pas. Mais il me semble qu'il faut habiller le consommateur/concommerce à payer plus pour la nourriture/produits. Aujourd'hui on ne paie pas assez et cela génère du gaspillage et de la malbouffe. Il faut à nouveau apporter à sa juste valeur les produits artisanaux et de proximité et se rappeler qu'il y a des personnes qui vivent de ce travail.	Nous vivons dans un territoire petit qui s'appelle la Grande Genève. On ne peut pas penser uniquement en terme de Genève Canton. Ce côté des tensions, car les salaires ne sont pas les mêmes d'un côté et de l'autre. Il ne s'agit pas seulement de production et compétition, mais penser le territoire en terme de cohésion sociale et solidaire. Une solution pourrait être de se mettre d'accord sur le type de production et les distributeur par des coopératives régionales.	Une manière de "démocratiser" ce type de monnaie seraient de payer les élus en partie en Léman. Il y a une motion qui a été déposée en ce sens à la Ville de Genève. Et ensuite on pourrait élargir aux subventions par exemple.	Il faut légiférer.	Il y a deux possibilités à mon avis. certain taux d'intérêt qui ne dépasse pas un certain taux (FONDETEC 5%). ou alors cela devient un instrument d'utilité publique et alors c'est subventionné par le Canton et/ou commune.	
Zimmermann	Olivier	Liste pour Genève	Candidat au Grand conseil	Ca me semble une bonne idée. En cas d'élection, je compte donc l'appliquer.	Ca me semble une bonne idée. En cas d'élection, je compte donc l'appliquer.	Dans l'idéal, une solution gagnant-gagnant est à trouver. Toutefois, dans l'attente de cette solution ou si elle se révèle impossible, je dois donner la priorité aux pays suisses. Je suis bien sûr intéressé de connaître l'avis de l'ESS en la matière.	Il faut généraliser l'usage du Léman auprès de l'administration publique et le promouvoir, avec vigueur, dans l'économie privée. Je suis à l'école de toute proposition de Monnaie Léman à ce sujet.	Il faut fixer un minimum de leurs salaires et/ou jétions de présence à recevoir en Léman, 10 % par exemple de ce qui est payé en Suisse.	L'Etat se doit d'assurer la viabilité de la coopérative LEMANEX. Si élu, je serai à disposition pour rendre cela possible.	Il n'existe actuellement pas de telle sensibilisation et pourtant le besoin est important. Tout moyen de communication de l'Etat doit aller dans le sens d'une telle sensibilisation. Je suis ouvert à toute proposition en la matière.
Ware	Rolin	PLR	Vice-président	L'idée d'aider les entreprises sociales à obtenir du crédit plus facilement est intéressante. Pour la déclaration d'utilité publique, il faut bien examiner si c'est juridiquement possible pour cet objectif. Mais sur le principe, je suis favorable.	Développer les circuits courts, certainement. Cela implique de consommer plus souvent des produits locaux. L'idée du fonds d'investissement circule depuis un certain temps déjà. Pour les startups, notamment. L'idée d'utiliser une partie de la trésorerie excédentaires des communes à mon avis à creuser. Une sorte de fonds souverain des communes pour stimuler les initiatives locales, la production et la consommation de produits locaux, et donc le tissu social.	Plusieurs pistes : d'abord, mieux faire respecter les règles existantes sur les quantités de produits achetés et les droits de douane. Une expérience avec les Cantons frontaliers suisses/j'ai participé en 2017 était édifiante : des dizaines de kilos de viande achetée à vil prix en France et importée en suisse. Ensuite, rejeter le principe du Cassis de Dijon pour les produits alimentaires. Hélie aux importations de produits de mauvaise qualité et à prix cassés. Finalement, aide à promouvoir les produits locaux et une juste rétribution des producteurs. GRITA est un excellent exemple.	Le Léman est un bon outil pour promouvoir le commerce de proximité et les échanges entre entreprises locales. Ma commune de Pregny-Chambésy a par exemple placé une partie de sa trésorerie dans le micro-crédit. On peut encourager ces pratiques mais pas les imposer.	Je ne crois pas à la contrainte dans ce domaine mais à l'encouragement.	Si elle remplit une fonction qui ne l'est pas par ailleurs, la coopérative LEMANEX devrait rencontrer son "marché". On pourrait l'offrir actuelle commerciale. On devrait entreprendre des démarches pour que les acteurs de l'économie traditionnelle recommandent le recours à la coopérative pour leur clients trop petits.	

Nom	Prénom	Par quels moyens encourager l'utilisation des outils de notation des fonds de financement, et par quels acteurs ?	Comment rendre obligatoire la transparence des investissements avec, à côté, la mesure des impacts sociaux et environnementaux ?	Pour mettre sur le marché des logements à loyers abordables, seriez-vous favorable à octroyer plus de terrains à des coopératives d'habitation sans but lucratif à Genève (à Zinich, 20% du part de logements ont entre les mains des coopératives, à Genève 5%) ?	Pour développer la qualité de vie dans les quartiers, pensez-vous que les Plans Locaux de Quartiers (PLQ) devraient prévoir des zones d'activités à rentabilité limitée pour accueillir des activités à plus-value sociale ?	Pour favoriser la qualité des logements et des quartiers, pensez-vous que l'Etat devrait mettre au point des mesures incitatives (taxes différenciées, rentes de superficie différenciées, ...) en fonction de la qualité du bâti ?	Pour prendre en compte les aspirations à une mobilité différente et pour réduire les coûts de construction, pensez-vous que l'Etat devrait autoriser les constructeurs à réduire le nombre de places de parking en sous-sol (env. 40'000 CH/Place) si un système d'autopartage est proposé ?	A votre sens, comment pourrait-on encourager le choix de matériaux écologiques lors de la construction de nouveaux bâtiments ?	Seriez-vous favorable à intégrer les coopératives en amont des processus de mutation et de développement urbains afin de permettre la réalisation de quartiers qui répondent aux besoins et attentes des futurs habitants ?	L'Initiative 144 a été acceptée en votation en mai 2011. Suite à cette votation, un plan directeur de la mobilité douce a été adopté en janvier 2013. Si beaucoup d'études ont été faites concernant les pistes cyclables et les cheminements piétons, peu de réalisations sont véritablement effectives. La Législature 2018-2023 sera cruciale pour ces réalisations et il sera important pour l'ATE que les crédits soient votés pour que l'initiative ne reste pas seulement sur papier.	Les routes pénétantes seront aussi un enjeu phare de la prochaine législature, que ce soit la L112 (dit Genève Sud) qui est en train d'être discuté au Grand Conseil, le barreau de Montfleury (encore au stade de projet) ou d'autres projets qui pourraient voir le jour. Pour l'ATE, il est extrêmement important que ces projets ne se fassent pas car ils vont offrir des voies d'accès facilitées aux transports individuels motorisés alors que le cadre légal édicte clairement que le centre de Genève doit être pacifié et rendu à la mobilité douce.
Walter	Nicolas	On peut agir sur les pouvoirs publics et les caisses de pension publiques pour leur imposer des investissements responsables. Les Verts ont lancé dans plusieurs villes et au parlement cantonal des lettres demandant de renoncer aux investissements liés à l'énergie fossile. Cela pourrait être étendu à d'autres types d'investissements et à toutes les entités publiques, subventionnées ou même mandatées. Par ailleurs, on peut par exemple imaginer une campagne auprès de tous les habitants et pour qu'ils envoient à leur caisse afin de demander le rating esp de leurs investissements.	Il faudrait par exemple rendre obligatoire le rating écossocial des investissements dans les rapports annuels des entreprises cotées, des caisses de pensions ou autres institutions...	Oui, sans aucune réserve. Seuls les 20% de la population ont les moyens d'acheter un logement en PPE aujourd'hui. Les coopératives d'habitations pourraient être au moins de la classe moyenne, voire moyenne supérieure si l'État passe les moyens financiers à la PPE. Elle permet également de réguler les loyers en notant très sérieusement les durées de génération plus bas que le marché. Cela peut contenir la spéculation et à offrir des logements abordables. Enfin, l'initiative est une véritable et un esprit participatif d'entraide, de solidarité et de collaboration avec une forte implication dans son environnement direct, des valeurs chères aux Verts.	Oui, absolument. Il est nécessaire de prévoir ce type d'espaces pour des activités à rentabilité limitée qui remplissent un rôle majeur dans la vie du quartier et pour la cohésion sociale en général. Par ailleurs, il faudrait également rendre accessibles les arcades pour des petits commerces dans les quartiers en développement sachant que la rentabilité durant les années de chantier est limitée. Cela permettrait d'éviter de ravailler ce qui de toute façon est un type d'activité étant moins sensible aux problèmes d'accessibilité.	Absolument d'accord pour autant que les avantages fiscaux octroyés aux "bons élèves" soient compensés par des surtaxes pour les "mauvais élèves" de façon à préserver les ressources des pouvoirs publics.	Oui, absolument. Il pourrait même favoriser l'autopartage. Par ailleurs, l'Etat devrait permettre de déroger au lieu min. de parking pour des coopératives d'habitations en zone urbaine destinée à des habitants favorisant le choix de rendre à la collectivité.	Plusieurs mesures sont envisageables: Améliorer l'information sur les matériaux écologiques aux professionnels (architectes, entreprises, investisseurs...), le freiner de ce qui fait EcoBau, introduire ces notions au cours des formations de ces mêmes professionnels ou encore introduire ces notions sous forme d'incitations dans l'octroi de permis de construire. Par ailleurs, en ce qui concerne les biens de l'Etat, les Verts ont déposé un projet de loi imposant des matériaux écologiques à l'Etat et aux entités publiques pour leurs propres constructions et celles entreprises en droit de superficie.	Oui absolument. C'est ce qui est fait par exemple dans la planification du futur quartier Grosselin au PNY ou Antonio Rodgas à intégrer les coopératives dans les discussions et mis sur pieds un forum participatif.	Il faut voter les crédits mais aussi donner enfin à la mobilité douce la priorité qu'elle mérite. Car si l'argent est un des nerfs de la guerre, l'espèce en est un autre tout autant crucial. La priorité octroyée aux TMs par l'espèce publique (places de parking, voies routières, etc.) rend très difficile la création de pistes cyclables sécurisées et l'élargissement des trottoirs. Il faut donc impérativement développer le REE en planifiant dès à présent la 2ème phase du tram express tout en finançant les extensions des lignes de tram et les nouvelles destinations de bus.	Les Verts partagent pleinement le constat de l'ATE. Au même titre qu'une nouvelle voie CFF tend à augmenter le nombre d'usager du rail, les nouvelles routes rendront de facto les TMs plus compétitifs à Genève et dès lors attireront de nouvelles voitures et motos. De plus, cela captera les investissements publics au détriment de projets d'avance pour les TP et la MDT. Nous considérons au contraire qu'il faut impérativement développer le REE en planifiant dès à présent la 2ème phase du tram express tout en finançant les extensions des lignes de tram et les nouvelles destinations de bus.
Gianvelli	Mark	De plus en plus de nouveaux acteurs arrivent dans le monde de la notation éthique ou écoresponsable. On a remarqué sur certains marchés qu'une notation éthique entraîne une hausse du prix des titres éthiques et donc une diminution du coût de capital de ces entreprises. Cet avantage peut inciter de plus en plus d'entreprises à s'adapter à la demande des investisseurs en adoptant un comportement vertueux et durable.	Depuis plus de dix ans, la place financière helvétique est mise à rude épreuve. Les raisons, elle n'a pas su profiter de la dernière crise économique pour se réformer et innover. Bien dommage car elle en avait les moyens et les outils. Nous avons probablement raté l'opportunité de mettre en place des régulations autour de la question de l'éthique au sein de nos établissements financiers. De nombreuses entreprises rejoignent dans leur rapport annuel une section sur leur Responsable Sociale des Entreprises (RSE), mais cela ne suffit pas. L'engagement de nouveaux outils de gouvernance, de critères de plus en plus en conjonction immobilière difficile, il est nécessaire de garantir le cautionnement des PPE à prix contrôlés de l'ONU sont, selon moi, une opportunité de créer un système international de notation. Des mesures incitatives doivent être mises en place pour que les acteurs non étatiques contribuent davantage au développement durable. A la FINMA et aux différentes associations de la place financière de se mettre autour d'une table et de lancer une telle initiative. Renforcer public les résultats des consultations et ne pas avoir peur de nommer les banques qui refusent de s'engager dans un modèle d'affaires plus pérenne.	Oui, il faut absolument favoriser l'accès à la propriété pour les jeunes familles et la classe moyenne en limitant des objectifs clairs pour augmenter la proportion de propriétés (actuellement ce taux est resté que de 18% à Genève contre 40% en Suisse). Dans un contexte de conjonction immobilière difficile, il est nécessaire de garantir le cautionnement des PPE à prix contrôlés de l'ONU sont, selon moi, une opportunité de créer un système international de notation. Des mesures incitatives doivent être mises en place pour que les acteurs non étatiques contribuent davantage au développement durable. A la FINMA et aux différentes associations de la place financière de se mettre autour d'une table et de lancer une telle initiative. Renforcer public les résultats des consultations et ne pas avoir peur de nommer les banques qui refusent de s'engager dans un modèle d'affaires plus pérenne.	Oui, mais seulement si ces activités répondent à des critères strictes et que leur plus-value sociale soit avérée.	Oui. Favoriser des éco-bâtiments pour rendre les constructions plus harmonieuses et durables. L'avantage de la planéité est directement lié aux bâtiments construits. Quand on sait que plus de 50% de l'énergie fossile est absorbée par ces derniers, on devine aisément l'importance de parvenir à réduire radicalement le gaspillage énergétique. Ce savoir-faire existe à Genève et en Suisse. Les projets sur mesure qui intègrent les notions de hautes qualités environnementales ainsi que la promotion des différents labels Minergie et Effergie (HPE, THPE, BBC) doivent être favorisés. Que ce soient des villas ou des bâtiments, toutes ces constructions et réalisations doivent bénéficier de mesures incitatives.	Non. Les ratios de stationnement prévus par la législation genevoise correspondent au nombre de places de stationnement qu'il convient de prévoir en fonction des caractéristiques des constructions envisagées. Les places de stationnement sont à prévoir en surface, en élévation ou en sous-sol. Genève est l'un des cantons les plus exigus de Suisse. L'espace public manque et il est donc important de ne pas le "gaspiller" avec un nombre trop important de places de parking à l'extérieur.	Aujourd'hui, la technologie nous permet, de façon audacieuse et économique, de construire des bâtiments « ENERGIE + » : ces à-dire des ouvrages qui non seulement ne consomment plus d'énergie fossiles, mais qui produisent aussi l'électricité nécessaire à leur propre fonctionnement ainsi qu'un surplus de courant suffisant pour charger une voiture électrique par exemple. On peut facilement intégrer les matériaux « vivants » et locaux dans la construction. Il est aujourd'hui possible de concevoir une enveloppe de bâtiment (loges, ventes et murs) avec des indices d'isolation très performants. Par exemple, en utilisant des façades actives bio-verre qui ont des rendements impressionnants avec une épaisseur de seulement 25 cm.	Oui. La concertation est nécessaire. Dans le cadre des plans localisés de quartier (PLQ), tous les acteurs doivent se mettre d'accord afin d'éviter les inévitables recours qui freinent le développement de notre canton.	Oui. Des villes comme Amsterdam, Bordeaux ou encore Copenhague y sont arrivées. Il s'agit également que des projets d'infrastructure ferroviaire soient le jour pour désengorger la ville de son trafic pendulaire.	Promouvoir une mobilité cohérente et équilibrée afin de pouvoir se rendre à l'école, au travail ou à ses activités facilement et dans une perte de temps. Pour que les Genevoises et les Genevois puissent se déplacer de manière efficace en misant sur la complémentarité des modes de transports le POC soulève une question de modernisation du réseau genevois et une anticipation des besoins futurs. La part soulève aussi une mise en œuvre rapide de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée publicisée par les électeurs en juin 2016 et prévoir notamment un soutien aux transports publics, aux itinéraires de mobilité douce et à la fluidification des processus aux routes du canton.
Goudal	Renaud										
MUELLER ARMANOVICH	FABIENNE	avec une application intégrée dans un téléphone portable, sponsorisée par des entreprises novatrices dans les énergies renouvelables	avec une taxe plus ou moins importante en cas de non transparence								
Langer	Valérie	Pas ma spécialité donc je ne pourrais me prononcer	A travers la création et la publication d'un classement des entreprises, publiques ou privées, en fonction de leur degré de transparence	Oui, complètement, pas seulement des logements abordables mais durables, socialement et environnementalement adaptés.	Absolument, cela me paraît une idée excellente		Oui	Par des subventions et une meilleure concertation des constructeurs et investisseurs pour des achats en masse.	Oui, cela me paraît essentiel	Je ne comprends pas la question mais je suis d'accord avec ce constat, tout en rappelant que la volonté politique est aussi importante que les crédits	Tant qu'il n'y a pas un véritable plan pour la mobilité à Genève, incluant en priorité la mobilité douce, et en dernier lieu la circulation automobile, il est presque impossible de dire si ces pénétantes doivent se construire ou non. Il faut arrêter l'archaïsme avec une vision claire et des actes concrets basés sur une stratégie.
Ozdemir	Elçin										
Goley	Séverine	Un regroupement et un recensement des tous les acteurs qui favorise le changement de consommation et de placement financier. Recenser les banques et les produits non éthiques.	Un contrôle plus assidu de ma BNS en premier lieu.					Cela devrait être obligatoire l'utilisation de matériaux écologiques ainsi qu'un système énergétique autonome.	Oui indispensable seul sont qui ont expérimenté sont la même de pouvoir expliquer et justifier certains changements obligatoires. Potagers urbains etc...	Entièrement d'accord	Des parkings en périphérie de la ville gâtent pour inciter les gens à prendre le transport public.
Burkhard	Roland	Par des incitations ciblées.	La personne qui investit accepte les conditions posées par le contrat.	Evidemment l'avenir passe inévitablement par des coopératives d'habitation pour avoir des loyers abordables et une convivialité entre habitants.	Oui, je pense qu'il faut aujourd'hui raisonner en termes de profit matériel.	Oui l'Etat devrait favoriser ces projets immobiliers par des mesures incitatives (baisse de taxes, etc.) pour autant que les immeubles respectent certains critères en matière de durabilité, d'économie d'énergie, de respect de l'environnement, etc.	Tout dépend de l'endroit où l'on construit. Un système d'autopartage ne peut être efficace que pour autant que derrière cela il soit mis en place une structure d'organisation. Sinon, les gens vont continuer à utiliser leur voiture personnelle, car c'est plus pratique.	Par des subventions, par différentes mesures incitatives (taxes inférieures), mais il faudrait aussi que ces matériaux soient de proximité. Aller chercher du bois à l'autre bout du monde n'a pas de sens.	Oui, bien sûr.	Il convient en effet que les réalisations à faire suite à l'acceptation de l'initiative 144, puissent être mises en œuvre rapidement. Les crédits nécessaires devant être votés au plus vite.	Il conviendrait surtout que plus de parkings P+R soient construits en périphérie de ce qu'autre offre de mobilité. Les transports publics doivent être favorisés partout en accélérant les cadences.
Bandier	Marko										
Alonso Urtica	Manuel										
Leiser	Jean-Marc										
Nicotier	Pierre										
Moyard	Salma	Bien mais réussi à influencer le grand capital est un vaste défi pour un petit canton.	En l'inscrivant dans les lois fédérales.	Oui	Oui	Oui	Oui	En abaissant les taxes étatiques (tout en renchérisant celles pour des matériaux non écologiques, afin que cela ne constitue pas de pertes pour l'Etat).	Oui	OUIII Je le dis depuis 2011, siégeant depuis 2009 au Parlement.	C'est juste.

Nom	Prénom	Par quels moyens encourager l'utilisation des outils de notation des fonds de financement, et par quels acteurs ?	Comment rendre obligatoire la transparence des investissements avec à la clé, la mesure des impacts sociaux et environnementaux ?	Pour mettre sur le marché des logements à loyers abordables, seriez-vous favorables à octroyer plus de terrains à des coopératives d'habitation sans but lucratif à Genève (à Zurich, 20% du part de logements au profit des mains des coopératives, à Genève 1%) ?	Pour développer la qualité de vie dans les quartiers, pensez-vous que les Plans Localisés des Quartiers (PLQ) devraient prévoir des zones différenciées à rentabilité limitée pour accueillir des activités à plus-value sociale ?	Pour favoriser la qualité des logements et des quartiers, pensez-vous que l'Etat devrait mettre au point des mesures incitatives (taxes différenciées, rentes de superficie différenciées, ...) en fonction de la qualité du bâti ?	Pour prendre en compte les aspirations à une mobilité différente et pour réduire les coûts de construction, pensez-vous que l'Etat devrait autoriser les constructeurs à réduire le nombre de places de parking en sous-sol (env. 40'000 CH/Fpace) si un système d'autopartage est proposé ?	A votre avis, comment pourrait-on encourager le choix de matériaux écologiques lors de la construction de nouveaux bâtiments ?	Seriez-vous favorables à liéner les coopératives en amont des processus de mutation et de développement urbains afin de permettre la réalisation de quartiers qui répondent aux besoins et attentes des futurs habitants ?	L'initiative 144 a été acceptée en votation en mai 2011. Suite à cette votation, un plan directeur de la mobilité douce a été adopté en janvier 2013. Si beaucoup d'études ont été faites concernant les pistes cyclables et les chemements piétons, peu de réalisations sont véritablement efficaces. La législature 2018-2023 sera cruciale pour ces réalisations et il sera important pour l'ATE que les crédits soient votés pour que l'initiative ne reste pas seulement sur papier.	Les routes pénétantes seront aussi un enjeu phare de la prochaine législature, que ce soit la L11.2 (dit Genève Sud) qui est en train d'être discuté au Grand Conseil, le barreau de Montfleury (encore au stade de projet) ou d'autres projets qui pourraient voir le jour. Pour l'ATE, il est extrêmement important que ces projets ne se fassent pas car ils vont offrir des voies d'accès facilitées aux transports individuels motorisés alors que le cadre légal existe clairement que le centre de Genève doit être pacifié et rendu à la mobilité douce.	
Bustamante	Eric											
Fontana	Jérôme	Ne sais pas.	Le législateur pourrait rendre obligatoire la diffusion, sur une échelle claire et simple, de l'impact social et environnemental d'un produit financier. L'idée serait d'avoir un peu la même chose que pour nos produits électriques sur l'efficacité énergétique. Cette échelle devrait être établie par un organisme public	Absolument. Genève a besoin de plus de propriétés. Les coopératives d'habitation sont un bon moyen d'y arriver.	Les Vertibreux soutiennent la construction de nouveaux logements mais pas en détruisant et réduisant la qualité de vie de certains quartiers en les surdensifiant (sans parler de la destruction du patrimoine qui cela entraîne parfois). Le projet du PAV, qui n'avance toujours pas faute de politiciens compétents, permettrait la construction de milliers de logements ailleurs que dans nos quartiers déjà bousés ou en doublant la population de certains villages de la périphérie.	Oui, une fiscalité préférentielle pour ceux qui construisent solides et durables devrait exister si ce n'est pas déjà le cas.	Oui, pourquoi pas.	Le bois de construction pourrait faire l'objet d'une TVA réduite (mais la réponse est si fédérale, pas cantonale).	Totalement d'accord et favorable. Il est plus que primordial d'impliquer les habitants (au travers des associations ou autre) dans les processus de développements urbains actuels. D'autant plus que selon les gens ont l'impression d'être laissés au bord de la route, de ne pas être écoutés, et cela rompt le lien social et le sentiment d'appartenance à la communauté en général. Il est important de solliciter les gens en les écoutant, en communiquant et en impliquant dans l'avenir de leur quartier.	Si élu, je voterais pour que les crédits prévus soient débouffés. Il est scandaleux que nos politiciens actuels ne fassent pas le nécessaire pour mettre en place ce que le vote populaire a clairement demandé. Les gens veulent moins de pollution, plus de mobilité (notamment douce) et les bocages aujourd'hui ne sont pas techniques mais bien politiques. Si nous sommes élus, les Vertibreux et moi-même seront prêts à aborder cette situation en apportant plus de poids et de soutien pour que l'initiative 144 soit tout simplement respectée et appliquée.	Les Vertibreux et moi-même sommes qu'à des effets correspondant des modèles différentes. La voiture n'a clairement pas une place prioritaire et dans les zones fortement densifiées. Toutefois en périphérie ce moyen de transport est indispensable aux gens pour pouvoir se déplacer correctement. C'est pour cela que nous soutenons la traversée du lac et en même temps une diminution du trafic en ville. Si des pénalités doivent être mises en place ou des pénalités vertes pour la mobilité douce comme des autorités pour vélo qui transigent avecement automobile	
Meyer	Philippe	Sujet fédéral, pas cantonal.	Lanooz une initiative populaire fédérale!	Oui, si cela répond à une véritable demande et que les coopératives acceptent de construire en hauteur pour garder une qualité de vie.	En théorie oui, mais l'expérience des Vergers démontre que cela ne fonctionne pas.	Oui, et de libérer du carcan réglementaire et législatif qui fait qu'à Genève on ne construit plus que dans du style "two-burker" ignoble. C'est un énorme gâchis esthétique.	Non, cela défavorise les familles. Par contre, il faut investir massivement dans des transports publics performants.	Par des incitations fiscales.	Si cela ne freine pas le développement urbain, pourquoi pas?	Les budgets doivent aller en priorité à des transports publics performants.	Ces projets ne seront pas régatifs si en parallèle se développe massivement l'offre en transport public. On n'arrivera pas à faciliter les TP sans de nouvelles infrastructures routières. C'est ce qu'a fait Zurich.	
Meylan	Jean-michel	Né sait pas	initiative politique ou lobby mais les intérêts en jeu peuvent être importants dans freiner l'ardeur de certains pour une meilleure transparence	oui, démarche ne cours à Plan-les-ouates	cela me semble indispensable et si ces zones ne sont pas délimitées au préalable dans le PLO, ce sera difficile de les mettre en place après coup.	oui, cela peut influencer défavorablement la qualité des bûs à loyer modérés	naturellement, cela va de soi, des promoteurs habitent déjà à construire des parking inutilisés !	via les élus dans les communes, les élus doivent s'impliquer et exiger des constructeurs diabres	oui	c'est évident mais la aussi les genevois ne sont pas très proactifs mais plutôt hyperactifs	à Plan-les-ouates très concerné par la L11.2 nous sommes en grande partie opposé au projet ou alors projet totalement enterré. C'est une lutte avec l'Etat, et si on est plus courageux... l'Etat nous demande de participer financièrement à la construction d'une route cantonale... c'est nouveau... ça concerne !	
Besomi	Alessandro	Seuls les personnes ayant utilisées ces services sont à même de pouvoir donner leur avis!	Déjà plusieurs investissements déclinés et mettent en avant ces avantages. Au client de s'informer, et ce à l'échelle de ne pas investir!	Oui, il faut aller dans ce sens. Cependant il faut faire attention aux abus, car il sont nombreux les personnes qui possèdent ces habitations et qui ne sont pas très bien vu.	Non, il y a déjà dans notre pays d'excellentes associations qui jouent ce rôle et de manière excellente sans avoir besoin d'y mettre de nouvelles règles!	La qualité du bâti doit être harmonisée. Il n'y a pas de raison de faire de telles distinctions, et il ne faut pas en faire!	Absolument pas!	En réduisant les taxes sur ces produits, si ils sont vraiment écologiques!	Non, cela compliquerait encore plus et ralentirait le processus, sans en apporter des avantages.	Efficacement, il faut accélérer la cadence.	Je nuancerai un peu le propos. Il faut certainement développer encore le contournement de Genève, par un pont, et encourager la mobilité avec moins de dépenses au centre-ville.	
Wuarin	Marc	Je pense qu'une fois encore, l'Etat à les moyens de sensibiliser, d'encourager, et de promouvoir l'adoption du Leman.	Il est malheureusement difficile en Suisse de faire comprendre de l'importance de la transparence. Que ce soit pour les financements politiques malheureusement, et encore plus large. La mise en place d'une base de donnée avec un système de notation serait intéressante, mais devrait sans doute passer par une initiative, et donc de l'aval du peuple.	Oui	Oui, bien évidemment. La qualité de vie ne peut pas être brisée au nom d'un développement tant recherché.	Oui, très bonne idée! C'est quelque chose auquel je n'avais pas pensé, mais qui va exactement dans le sens de ma politique.	C'est une question intéressante mais compliquée. D'un côté ça comprends fargement selon lequel on veut promouvoir l'autopartage, je le défends. D'un autre côté, vouloir promouvoir la mobilité douce, je m'engage en faveur de meilleures pistes cyclables, et une meilleure séparation entre les flux sur la route. Afin d'avoir la place de faire cela, il sera probablement à terme, nécessaire de supprimer des places en surface. Mais même me fait dire que peu de personnes abandonneront leurs véhicules, et par conséquent, je pense qu'il est important de maintenir suffisamment de places en sous sol, afin d'éviter que les voitures gâchent monopolisent la voie publique.	Les Vertibreux défendent déjà des mesures incitatives pour les entreprises actives faisant des efforts écologiques. Une telle mesure pourrait être envisagée pour les constructions également. Des remises sur les impôts perçus sur les loyers, ou encore des aides financières afin d'encourager l'utilisation de matériaux durables et écologiques pourraient être utiles.	Oui, bien évidemment. Je suis horrifié par la pollution d'hydrogène notamment qui fait que des habitants se voient forcés d'accepter des plans de quartier dont ils ne veulent pas. Il est temps de créer une politique dans laquelle les habitants sont écoutés et peuvent participer à l'élaboration et au développement des quartiers.	Trop d'axes importants restent défavorisés et peu sûrs à vélo notamment. Certaines mesures, pourtant appliquées depuis longtemps à Yvering, et y fonctionnant (comme le droit de passer au rouge pour les cyclistes) ne sont pas mises en place. Une séparation plus claire de la chaussée sur certains axes entre voitures, bus, trams et cyclistes serait nécessaire.	Je défends également que le centre de Genève doit être rendu à la mobilité douce. En effet, ces pénalités sont contre-productives, et respectent pas leur environnement, et contre-productives, sachant que le CEMV arrive bientôt.	
PREISIG	ROBERT	Ne sait pas	Par des modifications législatives.	Oui.	Oui	oui	oui	Par des incitations dues par les commission d'architecture et d'CMS	oui	Envisager des actions juridiques (plantes contre le gouvernement)	OK avec l'ATE (faut que l'initiative)	
Piguet	Frédéric Paul	Je suis en train de terminer les 1430 p. de The Rise And Fall of The Third Reich de W. Shirner. Donc je m'y réfère abusement. En 1938, les pacifistes ne virent pas que les frontières de la Tchécoslovaquie étaient sacrées car présentaient un rempart pour les démocrates, contre le Mal Allemand (H). Ils curent qu'abandonner les Sudètes était la condition de la paix... et le monde plongea progressivement dans sept ans de guerre (septembre 38 - août 45). Aujourd'hui les frontières sont dans les écosystèmes, les océans, l'atmosphère, elles sont écologiques, et nous ne parvenons pas à les considérer comme sacrées, alors que l'ordre de l'Holocauste est ce qui a permis à la civilisation décente, et que les malles vont ravager notre monde en contribuant profitant des déséquilibres écologiques croissants. Brief, contrôler la finance et l'économie (qui occupent la place du sacré traditionnel - cf. J.-P. Dupuis), impliquerait de repenser la question du sacré, sans la dire car cela fâcherait gravement les militants. Là encore, il faudrait faire travailler des gens avec des profils très différents, dont des publicitaires et financiers du capitalisme sauvage au tout début d'un processus de repentance (s'ils ont fini le cycle) ils seront moins utiles), dans un processus de co-construction. J'adorerais y participer.	Il faut développer les indicateurs environnementaux, ce à quoi l'imagerie satellitaire va contribuer. Il faut éviter d'utiliser l'empreinte écologique qui est un indicateur très bien vendu mais incohérent et contreproductif (voir Piguet 2007, et Piguet 2019). J'ai fait un cours pour l'université de Lausanne qui explique cela. Il faut faire des grandes parades avec de créateurs fantasmatiques qui racontent cette histoire dans les villes lors du carnaval ou autres occasions. Et à partir de là, changer le rapport de force. (Je me suis pris au jeu de votre questionnaire mais il va falloir que j'arrête)	Oui, c'est dans le programme des Vertibreux, comme le reconnaissance en général des coopératives (forme d'entrepreneuriat à cultiver) et les démarches administratives plus simples pour les coopératives et associations et pme.	Idees à creuser, oui, certainement.	C'est déjà le cas.	Et si une coopérative d'utilité publique le faisait plutôt que l'Etat?	Sûr. Il faut foncez là-dessus.	Supprimer les déchets et les organiser comme des centres commerciaux parallèles. Il y a une expérience comme cela en France.	Bien sûr. OK à 100%. Laisser un peu de place aux entreprises privées toutefois.	Je suis d'accord avec cette initiative.	OK avec l'ATE (faut que l'initiative)
THEVOZ	SYLVAIN	Par le biais d'une loi sur l'utilisation de notation des fonds de financement.	en obligeant les entreprises à publier leurs investissements dans leur rapport d'activité et à les rendre public.	Oui, totalement	oui, totalement	oui, totalement	oui.	par le biais d'encouragement étatique et de subventionnement à l'achat de matériaux écologiques	oui	clairement, oui	totalement d'accord	
JEANMONOD	Christan	Je ne suis pas un spécialiste de la question. Pas d'avis	En légiférant sur les sociétés anonymes.	Oui, c'est la position des vertibreux	Oui, dans la mesure du possible.	Oui. Aussi en intégrant dès le départ les communes et associations dans le projet	Oui, dans son principe.	En les spécifiant comme critère important dans l'attribution des marchés publics.	Tout-à-fait oui	Quelle est la question ? Je soutiendrais ces crédits bien sûr	Si ces projets se font, il devrait avoir un impact écologique faible, être ententes, et être liés à d'importantes compensations en mobilité douce et transports publics performants.	
Frarmery	Chloé	Par le biais d'audits citoyens par exemple, comme celui en cours par le CADÉGE (Comité citoyen d'Audit de la Dette de l'Etat de Genève). Ce serait les citoyens ne s'a attribuer ces notes en jouant indépendamment de tous réseaux ou lobbys les pratiques des fonds de financement.	En l'institutionnalisant dans la Constitution et dans la Loi !	OUI ! C'est également ce que propose notre programme. Au moins au niveau de Zurich, à hauteur de 20%.	Complètement. La rentabilité ne doit pas guider la distribution de concessions. Comme il est notre programme, la priorité doit être donnée aux critères d'éthique et de bien-être plutôt qu'aux critères de profit dans le cadre de distribution des concessions.	Oui c'est une bonne idée.	Pas nécessairement. Le parking dans le canton est devenu une source de revenus conséquent depuis qu'il a confié cette mission à la Fondation des parcs/étoiles. Et les automobilistes sont régulièrement pondérés. Il serait utile de limiter le pillage institutionnalisés plutôt que de l'encourager.	Et en faisant respecter la loi générale sur les contributions publiques, article 78 (LCP - D 3 05), qui dispose que les imposables qui respectent un standard de haute performance énergétique ou de très haute performance énergétique sont exonérés de l'impôt immobilier complémentaire pour une durée de 20 ans. (Cf plusieurs imposables qui produisent plus d'énergie qu'ils n'en utilisent pour le chauffage ne bénéficiant d'aucune exonération, d'après l'OCEN, Office cantonal de l'énergie).	Oui complètement favorable à intégrer ces acteurs importants d'une société durable et éthique.	Je suggère que l'accent soit mis sur des routes de contournement et sur une synchronisation des feux de circulation en ville, afin de rendre fluide le trafic et apaiser les tensions quotidiennes dues aux bouchons, ainsi que baisser le niveau de pollution du "burlesque" auquel les véhicules motorisés doivent se prêter. Les cyclistes se sentent protégés à tort sur ces pistes, et les automobilistes doivent rouler sur ces pistes pour se croiser. Il suffit que la manœuvre ait lieu, après un virage et le cycliste peut y prendre son vélo et s'arrêter bien plus !		

Nom	Prénom	Par quels moyens encourager l'utilisation des outils de notation des fonds de financement, et par quels acteurs ?	Comment rendre obligatoire la transparence des investissements avec, à la clé, la mesure des impacts sociaux et environnementaux ?	Pour mettre sur le marché des logements à loyers abordables, serez-vous favorables à octroyer plus de terrains à des coopératives d'habitation sans but lucratif à Genève (à Zürich, 20% du parc de logements est entre les mains des coopératives, à Genève 5%) ?	Pour développer la qualité de vie dans les quartiers, pensez-vous que les Plans Localisés de Quartiers (PLQ) devraient prévoir des zones d'activités à rentabilité limitée pour accueillir des activités à plus-value sociale ?	Pour favoriser la qualité des logements et des quartiers, pensez-vous que l'Etat devrait mettre au point des mesures incitatives (taux différenciés, rentes de superficie différenciées, ...) en fonction de la qualité du bâti ?	Pour prendre en compte les aspirations à une mobilité différente et pour réduire les coûts de construction, pensez-vous que l'Etat devrait autoriser les constructeurs à réduire le nombre de places de parking en sous-sol (env. 40'000 Citiflaco) si un système d'autopartage est proposé ?	A votre sens, comment pourrait-on encourager le choix de matériaux écologiques lors de la construction de nouveaux bâtiments ?	Serez-vous favorable à intégrer les coopératives en amont des processus de mutation et de développement urbains afin de permettre la réalisation de quartiers qui répondent aux besoins et attentes des futurs habitants ?	L'initiative 144 a été adoptée en votation en mai 2011. Suite à cette votation, un plan directeur de la mobilité douce a été adopté en janvier 2013. Si beaucoup d'études ont été faites concernant les pistes cyclables et les cheminements piétonniers, peu de réalisations sont véritablement effectuées. La législation 2018-2023 sera cruciale pour ces réalisations et il sera important pour l'ATE que les crédits soient votés pour que l'initiative ne reste pas seulement sur papier.	Les routes pénétantes seront aussi un enjeu phare de la prochaine législature, que ce soit la L112 (dit Genève Sud) qui est en train d'être discuté au Grand-Conseil, le barreau de Montfleury (encore au stade de projet) ou d'autres projets qui pourraient voir le jour. Pour l'ATE, il est extrêmement important que ces projets ne se fassent pas car ils vont offrir des voies d'accès facilités aux transports individuels motorisés alors que le cadre légal édicte clairement que le centre de Genève doit être pacifié et rendu à la mobilité douce.	
Kast	Carole-Anne	Les pouvoirs publics peuvent poser des lignes directrices et des ratings pour ces fonds. Mais une telle démarche devrait être faite au niveau national, voir international.	Un loi cantonale pourrait rendre obligatoire la transparence des investissements pour tout organisme travaillant avec les collectivités publiques. Pour légiférer au niveau des organismes de financement, y compris dans le domaine privé, il faudrait une législation fédérale.	Oui.	Non, pas au niveau des PLQ en tant que zone typique (trop étalés). Par contre, dans le calcul des équipements publics nécessaires au quartier et cotés à la Commune, il pourrait très bien être intégré ce type de besoins.	La question de la qualité du bâti, et surtout de son évaluation, n'est pas aisée. Des mesures incitatives doivent être mises en place mais sur la base de critères indiscutables (performance énergétique, caractère non lucratif du maître d'ouvrage, équipements publics).	Oui.	Oui sur le principe.	La difficulté étant d'avoir déjà le partenaire "coopérative" au stade du commencement du processus de mutation et de développement urbain, ce qui n'est de loin pas toujours possible. Avec l'IN 161, des partenariats avec des MOUNP se mettraient en place plus en amont (le Canton aménageur devrait y en assurer).	Oui, la mise en oeuvre de l'IN 144 doit être une priorité pour la mobilité à Genève.	Entièrement d'accord sur le principe. Néanmoins, ces projets doivent être évalués et discutés en partenariat avec les Communes dans un dialogue de proximité.	
Meissner	Christina	Je ne suis pas spécialiste. Mais j'imagine que l'information la plus large possible est toujours un bon moyen mais à faut que cette information soit fiable et que pour son assure l'état devrait être partie prenante. L'office de la statistique pourrait peut être jouer ce rôle ? La labellisation offre aussi la possibilité d'associer un fonds à certains critères. Mais la base la crédibilité des label doit être assurée par des autorités responsables.	L'état pourrait obliger les banques ou fonds à plus de transparence mais sans doute que ce doit être fait à l'échelle du pays (volonté de la planète mais à ne faut pas rêver...). L'initiative pour des multinationales responsables, que je soutiens totalement, si elle est acceptée permettra d'y parvenir.	Oui complètement mais pour des primo coopératives participatives surtout.	Si l'on favorise les coopératives d'habitation, les futurs habitants sont en général très sensibles à développer des activités de proximité et donc les deux vont de paire.	Oui c'est d'ailleurs ce que le canton de Genève vient de faire en révisant le règlement sur le logement (RLGL) et en introduisant un bonus à la qualité et à la diversité immobilière. Cette révision vient d'être en vigueur (je l'ai d'ailleurs moi même demandé par voie de motion il y a plus d'un an (M2360)).	Oui un système d'autopartage est proposé, ne pas non plus oublier de favoriser la mobilité électrique en prévoyant toujours davantage de place pour voitures, motos électriques dans ces parkings.	Par les bonus incitatif. Souvent du fait que le coût de ces matériaux est supérieur ou par méconnaissances des architectes, on favorise le béton et le préfabriqué. Les coopératives sont plus enclines que les promoteurs à tester de nouvelles solutions. L'incitation par le bonus et par l'exemple pour les constructions publiques est donc nécessaire.	Oui bien sûr. C'est seulement par la participation des l'avant projet que l'on peut garantir que le résultat sera conforme aux attentes des habitants. Je suis à l'origine de l'introduction de la concertation dans la nouvelle procédure des PLQ du canton de Genève, aussi à l'origine d'une première expérience impliquant des propriétaires individuels dans la réalisation de leur quartier (quartier des Semallies à Lancy).	A qui le dites vous, je me bats contre ces nouvelles routes qui au delà des nuisances que vous citez sont aussi dommageables pour le paysage et la nature car elles sont toujours préfabriquées en surface. Elles entraînent donc des coupures irréversibles dans les couloirs biologiques et fragmentent toujours par ailleurs encore plus d'urbanisation à leurs abords.		
Regamey	Murielle	Je ne connais pas suffisamment le sujet	En posant un cadre clair et des exigences précises. En organisant des audits, les auditeurs étant des professionnels indépendants et des citoyens, et de rendre publics les conclusions des audits.									
Bugnion	Jean-Michel	Voir réponse précédente	Si cette transparence est souhaitable, la rendre obligatoire ne paraît possible que dans une économie gérée par l'Etat. Dans le nôtre, il faut faire confiance au citoyen-consommateur et le sensibiliser à ce choix.	Clairément oui pour les coopératives mais aussi pour les PPE. Et c'est possible dans des éco-quartiers.	Peut-être, pour autant que les critères de plus-value sociale soient clairs et précis.	Absolument, les labels de Minergie et d'Effinergie servent en ce but.	Pas d'accord, les normes actuelles ont été calculées en fonction du type de bâtiment et Genève est un canton fort exige. L'espace public est restreint et les parkings en sous-sol le libèrent.	Les bâtiments "Energie +" permettent de réaliser des économies substantielles en gaz et en pétrole. Les collectivités doivent les promouvoir et, ainsi, inciter les bailleurs privés, à faire de même.	Certainement, car la concertation doit être la pierre angulaire dans la construction des nouveaux quartiers.	Oui, on doit pouvoir dépasser la stérile guerre des transports! D'autres villes y sont arrivées, comme Bordeaux, pourquoi pas Genève?	Dans la loi sur la mobilité votée en juin 2016 par le peuple, il y a le soutien aux transports publics et à la mobilité douce, mais aussi la fluidification des axes routiers du canton.	
Schrag	Sylviane											
Meyer de Staedehen	Philippe	Il faut légiférer.	Seule la législation peut imposer une telle mesure, si possible au niveau international.	Oui, le développement de coopératives d'habitation à Genève est nécessaire, tout comme celui de logements en PPE. Les deux formes de propriétés renforcent la responsabilité des habitants et leur sécurité.	Evidemment. C'est un gros point noir de la pratique actuelle, tout comme le manque de lieux de socialisation (jeux, bancs publics...)	Très bonne idée ! Ce qui se construit en zone de développement est traité actuellement.	Oui ou augmenter les places en sous-sol pour les véhicules électriques et les vélos.	Par une meilleure information, notamment aux étudiants architectes, ingénieurs et élus.	L'idée est belle, mais cela s'est déjà fait dans le cadre d'écoquartiers, en Suisse et à l'étranger, avec, à ma connaissance, des résultats mitigés.	En tant que cycliste, je ne peux qu'appuyer cette proposition.	Je suis vice-président du WWF... qui n'appuie pas ces projets.	
Wenger	Thomas	L'ensemble des acteurs du domaine financier doivent être encouragés à l'utilisation des outils de notation des fonds de financement. Cet encouragement devrait figurer dans les stratégies développées par le Canton en termes économiques et financiers.	Par le vote d'une loi par le Grand Conseil allant dans ce sens.	J'y suis favorable tout comme mon parti qui a lancé une initiative dans ce sens.	Oui, il faut un mélange entre les entreprises qui ont pour but de maximiser la rentabilité et celles à plus-value sociale qui visent une rentabilité limitée.	Oui	Oui c'est primordial, il y a aujourd'hui trop de places de parking par rapport à l'évolution des formes de mobilité.	En ajoutant ce critère dans les critères environnement AIMP et en le pondérant plus.	Oui les coopératives doivent jouer un rôle plus important dans le développement urbain.	L'initiative donne huit ans à l'Etat pour la mise en oeuvre. Force est de constater que peu de réalisations ont été faites à ce jour. Il faut voter davantage de crédits au Grand Conseil pour appliquer l'initiative, malheureusement avec la majorité politique actuelle, c'est impossible.	La LMCJ rédigée par une sous-commission des transports à laquelle j'ai participé montre la priorité aux transports publics et à la mobilité douce dans les centres urbains. Ces projets de nouvelles pénétantes routières ne forcent qu'à augmenter le trafic individuel motorisé en périphérie comme au centre de l'agglomération. C'est pourquoi le CIV oppose.	Dans la loi sur la mobilité votée en juin 2016 par le peuple, il y a le soutien aux transports publics et à la mobilité douce, mais aussi la fluidification des axes routiers du canton.
Scheller	Gérard	Je suis réticent à créer des agences de notations alors que c'est déjà une catastrophe au niveau mondial	Par des décisions politiques au Grand-Conseil et au besoin par une initiative fédérale ou cantonale	Les coopératives d'habitations sont une bonne solution.	Oui parlementaire	Oui bonne idée	L'auto-partage est une bonne idée, mais les parkings en sous-sol sont utiles également.	Par des nouvelles normes qui exclurait les autres matériaux	Oui	Tout à fait d'accord		
Morbaron-Stress	Fabienne	Pas vraiment d'idée. Seuls les initiés sont concernés...	Pourquoi ne pas faire en sorte que les entités concernées y trouvent leur avantage et utilisent occasionnellement pour se mettre en avant par rapport à leurs concurrents ?	Oui. Mais pour moi des logements à loyers abordables ne sont pas ce que des logements dits "sociaux". Ce sont aussi des logements pour la classe moyenne qui est également à la peine.	Dans le grand-projet des Cherpines sont prévues des zones dédiées par la loi, leur réalisation, dans des proportions prévues, permet aux plans financiers de tourner.	Non.	C'est également ce qui est prévu pour le quartier des Cherpines, avec un taux de stationnement fixé à 0,6 et des mesures d'accompagnement en cours de réflexion (conseiller en mobilité sur le site pour accueillir les nouveaux habitants, auto-partage, livraison des courses en caetero réfrigérés ou rust, vélo mobilité reçu à l'eménagement, pistes cyclables propres et directes, locaux co-working, etc)	Peut-être que dans le futur il y aura une incitation financière comme cela s'est fait pour les énergies, mais pour l'instant nous en sommes justement au démarrage, alors une chose serait l'auto...	Pour ma part, il est difficile d'intégrer telle ou telle coopérative dans le processus si elle n'est pas déjà envisagée normalement sur le périmètre dans le futur. Par contre, le groupement des coopératives d'habitations genevoises devrait être inclus dans les phases de consultation et d'ateliers de concertation avec la population (visas, associations, etc).	Nous avons un grand retard à rattraper sur le réseau cyclable. Il faut que celui-ci soit efficace et sécurisé.	Il semble que les modes de consommation de la population changent. Les jeunes sont moins systématiquement attirés par le fait de posséder leur propre véhicule. Mais en contrepartie il nous faut des transports publics accessibles et performants.	
CARASSO	Grégoire	Je ne comprends la question, l'enjeu consiste à faire émerger, à côté des outils financiers traditionnels d'évaluation des fonds de placement, des outils spécifiques selon les critères d'investissement responsable afin de pouvoir mettre en évidence (ranking) les fonds les plus performants en la matière.	Je ne suis pas sûr que les entités concernées y trouvent leur avantage et utilisent occasionnellement pour se mettre en avant par rapport à leurs concurrents ?	Oui, absolument, tant pour une politique sociale du logement que pour une mission Zürich à 20 ans (voir réponse Agriculture G1).	Oui, sur le principe ce serait une bonne chose. Le SIFP n'aurait ainsi pas pu être autant matériel. Reste objectivement à définir cette catégorie et ses critères (voir réponse Agriculture G1).	Oui absolument. Sur des éléments objectivables tels que la performance énergétique, les mesures existantes. Mais plus largement, un acteur qui propose de travailler, par exemple, à la construction d'un écoquartier, avec un cahier des charges et des standards reconnus, devraient bénéficier d'avantages financiers pour compenser les surcoûts de son approche durable (les externalités positives de l'écoquartier à long terme ne sont pas reflétées dans son plan financier).	Mille fois oui. Et au-delà des coûts et des envies individuelles, il en va d'un enjeu majeur de santé publique et de protection de l'environnement. L'Etat devrait donc non seulement autoriser, mais aussi baisser les ratos parking/logement.	Voir réponse ci-dessus (mesures incitatives sur les DDP, taxes différenciées, etc).	Oui	Mais même dans le cadre de projets ponctuels, mon expérience au Conseil municipal de la Ville de Genève (projet de coopérative des Croixes, ou celui de la Cigale à la rue du Stand n°1) montre que les résistances politiques (à gauche comme à droite) sont fortes...!	Je ne vois pas de question, mais le bilan de l'actuel mandat est pour le moins décevant en la matière, et la prochaine législature sera importante pour combler le retard!	De partage cette analyse!

Nom	Prénom	Par quels moyens encourager l'utilisation des outils de notation des fonds de financement, et par quels acteurs ?	Comment rendre obligatoire la transparence des investissements avec, à la clé, la mesure des impacts sociaux et environnementaux ?	Pour mettre sur le marché des logements à loyer abordable, serrez-vous favorables à octroyer plus de terrains à des coopératives d'habitation sans but lucratif à Genève (à Zurich, 20% du parc de logements est entre les mains des coopératives, à Genève 5%) ?	Pour développer la qualité de vie dans les quartiers, pensez-vous que les Plans Localisés de Quartiers (PLQ) devraient prévoir des zones d'activités à rentabilité limitée pour accueillir des activités à plus-value sociale ?	Pour favoriser la qualité des logements et des parkings, pensez-vous que l'Etat devrait mettre au point des mesures incitatives (taxes différenciées, rentes de superficie différenciées, ...) en fonction de la qualité du bâti ?	Pour prendre en compte les aspirations à une mobilité différente et pour réduire les coûts de construction, pensez-vous que l'Etat devrait autoriser les constructeurs à réduire le nombre de places de parking en sous-sol (env. 4000 CH/Flèche) si un système d'autoparcage est proposé ?	A votre avis, comment pourrait-on encourager le choix de matériaux écologiques lors de la construction de nouveaux bâtiments ?	Serrez-vous favorables à intégrer les coopératives en amont des processus de mutation et de développement urbains afin de permettre la réalisation de quartiers qui répondent aux besoins et attentes des futurs habitants ?	L'initiative 144 a été acceptée en votation en mai 2011. Suite à cette votation, un plan directeur de mobilité douce a été adopté en janvier 2013. Si beaucoup d'édiles ont été faites concernant les pistes cyclables et les cheminements piétons, peu de réalisations sont véritablement effectuées. La législature 2018-2023 sera cruciale pour ces réalisations et il sera important pour l'ATE que les crédits soient votés pour que l'initiative ne reste pas seulement sur papier.	Les routes pédestres seront aussi un enjeu majeur de la prochaine législature, que ce soit la L'V12 (dit Genève Sur) qui est en train d'être discuté au Grand-Conseil, le barreau de Montfleury (encore au stade de projet) ou d'autres projets qui pourraient voir le jour. Pour l'ATE, il est extrêmement important que ces projets ne se fassent pas car ils vont offrir des voies d'accès facilitées aux transports individuels motorisés alors que le cadre légal édicte clairement que le centre de Genève doit être pacifié et rendu à la mobilité douce.
Réaux-Rodriguez	Patricia	Le marché avec une notation éthique tendent à faire augmenter le prix des titres éthiques, cet avantage peut inciter les entreprises à s'adapter aux demandes	L'investissement socialement responsable connaît aujourd'hui une croissance. Cela démontre qu'il y a une réelle prise de conscience de la part des investisseurs, des marchés avec des notations éthiques rendent viables les comportements vertueux et durables.	Il faut favoriser l'accès à la propriété mais pas à l'importe quel prix. Les éco-quartiers qui favorisent le partage des responsabilités entre les habitants et un meilleur cohésion sociale sont à développer.	Il est nécessaire que les plus-values sociales soient avérées, ainsi elles doivent répondre à des critères stricts	Favoriser la construction d'éco-quartier ou les constructions sont plus durables et harmonisées à toute sa place dans la sauvegarde de la planète. L'énergie pour les chauffer ne doit pas être gaspillée. Les projets intégrant des haute qualité environnementales doivent être favorisés. L'énergie produite localement également.	non, les ratios correspondent.	Toutes les technologies se sont largement développées. Soit pour une diminution de la consommation d'énergie ou encore grâce à l'isolation.	Oui car tout processus qui est accompagné par la concertation permet une avancée rapide vers les objectifs poursuivis.	Oui, la ville et son trafic pendulaire bénéficieront clairement d'infrastructures ferroviaires par l'1	Il est nécessaire que le réseau de mobilité douce soit développé et sécurisé afin de pouvoir utiliser ce mode de transport qui finalement est aussi un plus pour notre santé ! Le PDC soutient la mise en oeuvre rapide de la loi pour une mobilité cohérente.
Khatibi Hassar	Houda	Les outils classiques ne répondent pas forcément à des critères éthiques. Il faut créer plus d'organismes de notation style Moody's ou S&P mais uniquement sur des critères de développement durable.	Seule une loi peut pousser les banques d'investissement à rendre transparente l'origine de leurs fonds. Sinon on peut imaginer une récompense sous forme de publicité de l'état attribuée aux banques qui jouent le jeu	Peut-être, mais il ne faut pas sacrifier les PPE	Oui, mais également plus de verdure, comme les fermes verticales que l'on trouve dans certaines villes d'Europe.	Plutôt des aides, comme cela se fait en France	Je trouve que maintenir suffisamment de places de parking à Genève permet de réduire le trafic et donc la pollution. L'autoparcage prendra plus de temps.	En les subventionnant!	J'aurais peut-être que cela rende le processus plus compliqué	Ce qui importe le plus est de désengorger les routes, ce qui implique des P+V collantes en France voisines comprenant des vélos en location	Il faut faire les choses dans l'ordre: offrir plus de places de parking, améliorer le périmètre et ensuite étendre le centre à la circulation
Emery-Torricorta	Anne										
Salerno	Sardine	Les collectivités publiques doivent donner l'exemple afin de démontrer que les investissements socialement responsables sont non seulement souhaitables mais rentables.	Pour le rendre obligatoire au niveau national ou pour le secteur privé, il faudrait une loi fédérale. Il est toutefois possible de faire un premier pas en élargissant tout ce que le canton et les communes soient transparents pour leurs propres investissements.	Où naturellement. Les coopératives sont un des meilleurs moyens à la fois de garantir de la mixité sociale et des loyers abordables.	L'enjeu est de favoriser la mixité des activités dans les zones d'activités pour la diversité du tissu économique genevois et pour une économie locale qui répond aux besoins des habitants e.s. De fait, quand il est possible de choisir des implantations et de faire la promotion économique de notre territoire, les critères de l'ESS devraient être inclus.	Des mesures incitatives existent. Les normes existantes en matière énergétique sont importantes pour la qualité du bâti. Un des enjeux est de pouvoir redonner de la place à la création et à la qualité architecturale sous la contrainte de normes et de visibilité financière. Par ailleurs, la qualité des quartiers ne dépend pas que du bâti mais aussi de la qualité des aménagements, des espaces publics et des services.	Oui, je suis favorable aux mesures de réduction du trafic automobile. Toutefois, pour arriver à faire passer une telle proposition, la majorité du Grand Conseil devra changer.	Une solution est de pondérer plus fortement les critères environnementaux dans les marchés publics afin de favoriser leur usage.	Ce qui est important c'est de renforcer la participation dans le développement urbain. Cela des habitants qui peuvent ainsi s'approprier le cours du processus la transformation de leur quartier. En ce sens, la construction propre à certaines coopératives est particulièrement importante mais il s'agit de veiller à ne pas faire de l'enfer. Engager la participation nécessite d'aller vers des personnes qui n'ont pas nécessairement cette culture et qui n'adhèrent pas spontanément au mouvement coopératif existant. Faute de connaissance des réseaux ou de conscience de leur pouvoir d'agir.	L'égagement des routes 1.1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000	
Regamey	Murielle		Il faut d'abord établir selon quelles critères la mesure des impacts sociaux et environnementaux sera faite. Une fois cela établi, exiger la transparence via des audits, auditeurs indépendants accompagnés de membres de la société civile. Les résultats des audits seront rendus publics.	Oui bien sûr!!! Mais pas au détriment d'un développement mesuré du parc d'habitations de Genève.	---	Je ne crois pas à la politique de la carotte et du bâton. Le problème de la qualité des logements et des quartiers vient d'un problème plus profond	---	A mon sens, matériaux écologiques, bâtiments autonomes sur le plan énergétique, devraient être obligatoires pour toute nouvelle construction.	Pourquoi pas ? y compris toute nouvelle association de citoyens intéressée à contribuer dans ce domaine.	Où la mobilité douce est à promouvoir et faciliter, surtout dans une petite ville comme Genève. D'autant que cela a un impact sur la qualité de vie - bruit, pollution, danger - de chacun et de son voisin.	Pour le bien-être commun, il serait sans doute plus intéressant de proposer des transports en commun efficaces et gratuits dans tout le canton, d'une part. Par ailleurs, proposer plus de vélos, électriciens ou non, sur app à vélo en location également dans tout le canton, avec des parkings à vélos où l'on peut prendre et laisser les vélos.
Dal Busco	Serge	Les investissements éthiques ou verts ont le vent en poupe. J'en veux pour preuve l'émission obligataire verte - green bonds opérée par le Département des finances en 2017 ainsi que la construction de trois bâtiments à hautes performances énergétiques qui a rencontré un énorme succès auprès des investisseurs. Cette émission était caractérisée par une "labellisation" verte validée par un spécialiste. Il me semble donc que les outils de notation, employés par des spécialistes et garantis du sérieux et de la crédibilité, d'un investissement vert automatiquement se répandent sans forcément encourager leur utilisation de facto et offrent une crédibilité et donc un succès ou une réelle valeur ajoutée à un investissement!	La transparence des investissements est fondamentale et la crise économique de 2008 l'a démontrée: le meilleur alibi des produits économiques défectueux est le flou qui entoure et qui risque de provoquer une chute en cascade de tout un système économique. Je considère dès lors que c'est aux établissements bancaires de s'assurer de la transparence d'un investissement et d'en communiquer la teneur (éthique, mais également économique et sociale) aux investisseurs.	Je suis favorable à l'accroissement de la propriété pour les Genevoises et les Genevois. Genève compte un pourcentage de propriétaires largement inférieur à la moyenne suisse. Le logement coopératif doit donc être incité au même titre que la construction de PPE, à condition que ce type de logement soit accessible par tous.	Je crois profondément à l'équilibre en matière de finances publiques. Il est donc capital pour une collectivité de compter sur des entreprises performantes susceptibles de financer les infrastructures au bénéfice de la population. Si de telles entreprises existent, il peut être concevable et intéressant de réserver une partie des quartiers à des activités à plus-value sociale, à condition que celles-ci respectent des critères stricts.	Depuis quelques années, l'Etat de Genève montre l'exemple en matière de qualité du bâti en lançant des chantiers ambitieux de bâtiments à hautes performances énergétiques. Cela a un coût mais permet en même temps de lutter contre la déperdition énergétique des constructions. Au niveau privé, des règles de plus en plus strictes existent dans la loi afin d'encourager des bâtiments écologiques. Cette tendance doit être maintenue et les autorités doivent être vigilantes afin de garantir l'édification de constructions modernes et représentatives des évolutions techniques et technologiques en cours.	L'autoparcage est un système bénéfique qui doit être encouragé. Cependant, l'estime aussi que le nombre de places de parking doit être adapté à la situation locale comme la desserte en transports publics.	La législation en matière de construction a considérablement évolué ces derniers temps, particulièrement dans le domaine de l'efficacité énergétique. Le choix des matériaux joue un grand rôle dans le bilan énergétique d'un bâtiment. L'estime donc que la législation actuelle permet l'avènement de bâtiments innovants et construits de matériaux écologiques et si possible locaux.	La concertation de toutes les parties prenantes doit être réalisée dans le cadre de l'élaboration d'un nouveau quartier. Cet élément permet à un quartier d'habitation d'être accepté par la population et de garantir une qualité de vie optimale au sein dudit quartier. Partant de là, l'estime souhaitable qu'il y ait de part et d'autre des parties prenantes, les coopératives soient intégrées aux discussions menant à l'élaboration de plans localisés de quartier (PLQ).	Depuis mon arrivée à la tête du département des finances, j'ai cessé de prôner la nécessité de maintenir les investissements à un niveau élevé et constant, notamment dans le domaine de la mobilité qui a concentré l'essentiel des investissements de la législature. Ma position ne changera pas lors de la prochaine législature: des investissements ambitieux sont à la fois un développement réussi pour Genève. Ces investissements doivent se faire dans des nombreux domaines et notamment dans le domaine des infrastructures cyclables. Je soutiendrai donc les investissements destinés à accroître le réseau cyclable et à le sécuriser.	La population a légitimement le droit de demander la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée à Genève. Cette loi prévoit une priorisation des différents modes de transport en fonction des zones géographiques. Partant de là, un réseau de mobilité doit être défini afin de permettre à ces différents modes de transport de coexister efficacement. Je pense donc qu'il faut mettre en perspective ce projet de nouvelle loi avec l'ensemble du réseau et évaluer ensuite sa pertinence.
De Battista	Régis	La notation des fonds de financement est nécessaire car il permet de comprendre des situations particulières.	Par des lois tout simplement qui déterminent clairement les responsabilités à long terme.	Oui sans aucun problème. C'est la seule solution.	Questions difficile car il y a toujours une limite. Où va la fixer et comment ?	Oui et sur des longues durées.	Oui c'est une bonne idée	Réduire leur coût par des aides des pouvoirs publics.	Oui tout à fait	Où je suis le rapporteur de la PR concernant la passerelle piétonne à côté du pont du Mont Blanc.	Où je comprends et vous appuierai sans problème.
Bruchez	Thomas										
Squillaci	Nicola	Où il y a plus de transparence, information et sensibilisation. C'est le rôle des ONG, associations, etc.	Plus de sensibilisation et d'information. Être transparent. Rendre plus visible les classements éthiques.	Où, l'accès à la propriété est un thème clé du PDC.	Où mais avec un cadre et que cette plus-value sociale soit avérée.	Où pour rendre les constructions plus harmonieuses et durables.	Non, le ratio des places est prévu dans la loi.	En appliquant les normes écologiques les plus performantes et les labels écologiques existants.	Où la concertation de tous est nécessaire.	Où, il faut y arriver et mettre en pratique.	Il faut promouvoir une mobilité cohérente et équilibrée en anticipant le futur. Il faut penser dans sa globalité et pas uniquement la mobilité douce.

Nom	Prénom	Le troisième point concerne la réalisation des trams et principalement leur prolongement vers Ferney, Annemasse ou Saint-Julien. Au vu du projet d'agglomération de troisième génération de la Confédération, il risque d'y avoir peu de financements de la part de dernière. Pour l'ATE, ces réalisations sont cruciales pour permettre un désengorgement du centre et un véritable transfert modal. Ce seront aussi compléments efficaces à la mise en place du CEM. Pour la prochaine législature, des crédits devront donc être votés pour être plus grands que prévus au vu du financement moindre de la part de la Confédération et un des enjeux pour l'ATE sera de savoir si ces lignes seront quand même soutenues.	A l'aune du « compromis » sur les transports trouve à Genève en 2016 stipulant notamment que la mobilité douce sera favorisée au centre et un constat empirique qu'une place de parking attire immanquablement une voiture, ne faudrait-il pas remettre en cause la norme cantonale qui prévoit que toute place de stationnement qui serait supprimée en surface réduise les zones denses du canton doit être compensée pour un nombre équivalent, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres et cela dans la mesure du possible de manière simultanée ?	A Genève, mais plus largement en Suisse, la mise à disposition d'une place de stationnement par l'entreprise à son employé-e ne constitue pas un avantage en nature et ne doit donc pas être déclaré sur le bulletin de salaire. Plusieurs études ont largement montré qu'une place de parking à destination pour une employé-e lui fait choisir la voiture (à 90%) quelles que soient les conditions de circulation. Dès lors, ne faudrait-il pas fiscaliser ces places si elles sont gratuites pour le collaborateur-trice afin d'en réduire l'attractivité et inciter à des mobilités alternatives ?	Selon les résultats du derniers micro-recensements transport, 30% des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3Km et jusqu'à 48% sur des distances inférieures à 9Km. Ces distances sont relatives à parcourir à vélo ou à vélo à assistance électrique. Le potentiel de report modal de la voiture/cocheur à la mobilité douce est donc très significatif. Ne faudrait-il donc pas prendre la mesure de cette transformation potentielle et « mettre le paquet » pour les aménagements cyclables et les incitations financières directes ou indirectes à l'usage du vélo ?	Insertion
Waldler	Nicolas	Les Verts soutiendraient ces crédits absolument nécessaires, même s'ils sont au final plus importants que prévus. Tout en regrettant bien sûr le manque d'implication du présent Conseil d'Etat pour porter les projets et obliger des engagements de Berner. Le report de ces projets de tram serait catastrophe pour Genève. Ce constat renforce encore l'importance de refuser les investissements pour de nouvelles routes.	Absolument. Les Verts ont toujours contesté cette norme qui est totalement contre-productive. Car non seulement elle retarde la mise en place de projets favorisant la MD mais elle représente un coût non négligeable en infrastructures urbaines. Notez aussi la trop de places de parking dans les quartiers urbains avec comme conséquence une sous-location aux pendulaires, générant une pression supplémentaire sur le trafic. Il faut donc réduire le nombre de places de parking en surface sans les compenser et s'intéresser de plus près aux places privées afin d'en réduire la sous-location à des pendulaires.	Oui absolument d'accord	Oui, tout à fait. Le potentiel est énorme et les gains conséquents, tant en matière de mobilité que de santé. Il est temps que la mobilité douce devienne la priorité en lieu et place du dogme de la "fluidité du trafic". Les Verts ont toujours soutenu officiellement la priorité pour la MD et les TP. Nous sommes convaincu qu'il n'est plus possible de contester tous les modes de transports et que des choix clairs doivent être opérés par le Conseil d'Etat. Donc pour les Verts, oui à la priorité pour la MD et oui aux incitations financières.	Les choix budgétaires et la mise en place de LIAF ont eu pour conséquence une forte pression sur les associations et les institutions oeuvrant dans le domaine de l'insertion. Ainsi à chaque négociation du contrat de prestations, les demandes et vœux ciblés sont renvoyés en question, avec la fixation de cibles parfois irréalistes, alors que les budgets alloués sont réduits. Les institutions se trouvent ainsi confrontées entre des objectifs de plus en plus élevés et des moyens en baisse. Les Verts se sont toujours engagés pour que les institutions à but non lucratif obtiennent pour la cohésion sociale et les moyens d'accomplir leur mission. Nous combattons également les contraintes administratives de plus en plus lourdes imposées à ces acteurs. Ces contraintes nuisent à leur part d'investissement humain et financier considérable sans commune mesure avec le bénéfice de ces règles. Les Verts sont convaincus que la situation tend à devenir intenable autant pour le personnel (travail sous pression constante) que pour les résidents et bénéficiaires (détermination des prestations). Certaines petites institutions requièrent même prochainement de devoir mettre la clé sous la porte. Un précédent rapport de la cour des comptes a d'ailleurs mis en évidence le besoin de clarifier les critères de financement pour les institutions. Il semblerait que l'Etat travaille à l'établissement d'une grille de ce type. Les Verts s'engagent à vérifier que cette grille ne stérilise pas sur les succès réalisés économiques. Ils continueront à exiger de l'Etat un financement adéquat pour toutes les institutions et associations actives dans le domaine du handicap afin qu'elles puissent continuer à accomplir leur mission d'intérêt public même que l'Etat se désengage de plus en plus. De même, nous lutterons contre la surcharge administrative et comptable qui leur est demandée en échange d'un soutien financier. Enfin, les Verts continueront de se battre pour le développement de structures d'accueil intermédiaire ainsi qu'à bas seuil sur la cour des comptes également relève le manque chronique.
Gianelli	Mark	Non. Le Conseil d'Etat et le Grand Genève ont demandé une réévaluation de la position de la Confédération. Le tram du Grand-Saconnex - Nations et les moyens de transport public trans-frontalière sont indispensables. Avec plus de 3 millions de déplacements quotidiens, dont seulement 10% en transport en commun, la mobilité durable dans le Grand Genève impose en effet un effort constant et soutenu. C'est un enjeu fondamental de santé publique, de qualité de vie et de compétitivité économique pour la deuxième agglomération de Suisse.	Non. Il faut assurer des places de parking suffisantes pour les habitants du centre et les transporteurs professionnels. Envisager selon moi plus de parking sous-terrains et libérer de l'espace dans nos rues.	Non. La mesure ne tient pas compte de la réalité de chaque personne. Il faudrait que des critères plus sélectifs soient définis. Distance entre le logement et la place de travail, horaires de travail, taux de couverture des transports publics autour du lieu de résidence, etc. Que ce soit dans le canton de Genève, en France voisine ou dans le district de Nyon, la très faible offre de transports publics contraint les résidents à se rendre au travail en voiture, faute d'alternative. Or, on constate que toute offre supplémentaire en termes de transports publics se traduit par une augmentation forte de la clientèle. Le développement et le renforcement du réseau de transport public constituent donc un enjeu majeur. Néanmoins une réflexion dans ce sens doit être entreprise.	Il faut relever la part très importante des déplacements internes au centre effectués en voiture, au vu de la qualité de l'offre TPS et des potentialités de la mobilité douce au centre, une modification significative de la part modale de ces déplacements est possible et permettrait de retrouver une situation plus équilibrée correspondant à celle que connaît Genève en période de vacances. L'usage du vélo se fera naturellement si les conditions favorables existent. Mais pour attendre pour attendre une part modale importante du deux roues, il faut libérer de l'espace, investir dans les infrastructures, garantir plus de places de stationnement pour les vélos et surtout sensibiliser la population.	Le constat fait concernant le contrat social entre l'Etat et la société civile doit des organisations telles que votre association est juste. Il me paraît nécessaire de différencier les acteurs qui promeuvent l'action entrepreneuriale des autres et dont l'impact est réel. Le modèle de la philanthropie et des subventions publiques et il est nécessaire aujourd'hui d'apporter une valeur réelle. De nombreuses ONG et autres institutions font le pas, mais les donateurs ou collectivités publiques pas nécessairement dans la bonne direction. Je connais le sujet puisque je suis moi-même très engagé dans une fondation devant pour le bien commun en Afrique de l'Ouest. Je serai très intéressé d'en savoir plus sur les solutions que vous proposez afin de surmonter les obstacles décrits.
Goudal	Renaud					
MUELLER ABRAMOWICZ	FABIENNE					
Langer	Valérie	Je pense comme l'ATE	Je ne sais pas.	Oui, ce serait une bonne solution, si elle est développée en parallèle de l'augmentation d'autres formes de mobilité (trains non bondés, plus de fréquence de transports publics...)	Absolument. Il y a des communes vaudoises qui incitent plus largement que Genève à l'achat d'un vélo électrique (1000 CHF et plus) et aussi qui offrent une contribution substantielle à l'abonnement demi-tarif de leurs habitants.	
Özdemir	Elçin					
Gölay	Séverine	Indispensable en effet	Oui entièrement d'accord	Je suis mère de famille célibataire et en plus du travail je cours les rendez-vous pour mes 2 adolescents.	Oui	Tout travail mérite salaire et une distribution plus équitable des salaires serait bienvenu. Pour moi que l'on soit bureaucrate, bénévole ou employeur on devrait avoir le même salaire contribuant tous à faire fonctionner la société.
Burkhard	Roland	Il est évident pour moi qu'il faut prolonger les lignes dans certains points où cela est possible. Il faut même prolonger le tram 14 jusqu'à Chancy.	Supprimer des places de stationnement en surface est bien, mais il convient de pouvoir tout de même trouver une place en sous-sol dans les parkings existants. Et il ne faut pas oublier qu'il y a aussi des personnes à mobilité réduite qui doivent pouvoir accéder au centre selon leur mode de déplacement.	C'est à voir de cas en cas. D'où vient le collaborateur pour quel motif et la laisse une place de parc (dont se déplacer souvent pour l'entreprise)?	Oui, ce serait une bonne chose. Mais il faut aussi favoriser les piétons et les transports publics, car tout le monde n'est pas prêt de laisser sa voiture pour aller en vélo.	Revoir les salaires de tous me paraît indispensable. Je suis pour le RSI
Bandler	Marko		Enfin, les camionnettes et camions ne peuvent pas aller dans les sous-sol. Il faut donc leur réserver des emplacements pour le chargement et le déchargement.			
Alonso Unica	Manuel					
Leiser	Jean-Marc					
Nicoller	Piemo					
Moyard	Salima	C'est juste.	Si.	Oui, et surtout les faire payer au collaborateur (location).	Si.	Comme commentaire, je peux indiquer être bien évidemment favorable au projet évoqué, intelligent, fin, social et équilibré nécessaire aujourd'hui. Quant aux problèmes financiers de nos républicains sur la subvention de l'embauche de personnel, le PS a déposé un projet de loi pour corriger cela qui est en passe d'être voté - aujourd'hui même au Grand Conseil.

		Le troisième point concerne la réalisation des trams et principalement leur prolongement vers Ferney, Annemasse ou Saint-Julien. Au vu du projet d'implémentation de troisième génération de la Confédération, il risque d'y avoir peu de financements de la part de cette dernière. Pour l'ATE, ces réalisations sont cruciales pour permettre un désenclavement du centre et un véritable transfert modal. Ce seront aussi complément efficaces à la mise en place du CEVA. Pour la prochaine législature, des crédits devront donc être votés pour être plus grands qu'auparavant au vu du financement moindres de la part de la Confédération et un des enjeux pour l'ATE sera de savoir si ces lignes seront quand même soutenues.	A l'aune du « compromis » sur les transports trouve à Genève en 2015 stipulant notamment que la mobilité douce sera favorisée au centre et au constant empirique qu'une place de parking attire inévitablement une voiture, ne faudrait-il pas remettre en cause la norme cantonale qui prévoit que toute place de stationnement qui serait supprimée en surface réduise les zones denses du canton doit être compensée pour un nombre équivalent, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres et cela dans la mesure du possible de manière simultanée ?	A Genève, mais plus largement en Suisse, la mise à disposition d'une place de stationnement par l'entreprise à son employé-e ne constitue pas un avantage en nature et ne doit donc pas être déclaré sur le bulletin de salaire. Plusieurs études ont largement montré qu'une place de parking à destination pour une employé-e lui fait choisir la voiture (à 90%) qu'elle que soient les conditions de circulation. Dès lors, ne faudrait-il pas fiscaliser ces places si elles sont gratuites pour le collaborateur afin d'en réduire l'attractivité et inciter à des mobilités alternatives ?	Selon les résultats du derniers micro-recensements transport, 30% des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 3Km et jusqu'à 48% sur des distances inférieures à 9Km ! Ces distances sont relatives à parcourir à vélo ou à vélo à assistance électrique. Le potentiel de report modal de la voiture/accéder à la mobilité douce est donc très significatif. Ne faudrait-il donc pas prévenir la mesure de cette transformation potentielle et « mettre le paquet » pour les aménagements cyclables et les incitations financières directes ou indirectes à l'usage du vélo ?	Insertion	
Bustamante	Eric						
FONTANA	Jedme	Le développement des transports publics est une pierre angulaire du programme des Vert'bleaux. Nous soutenons et faisons la promotion pour plus de transports publics. L'acheminement du tram jusqu'aux frontières du Canton et au-delà est faisable si le magistrat en charge du département et des dossiers est capable de réaliser deux choses. Premièrement de communiquer et de négocier avec les inventaires impactés par les futures voies de tram et de bus afin d'éviter un raz-de-marée d'oppositions. Deuxièmement, de soumettre des dossiers bien ficelés à l'Etat pour ne pas être retenu.	Oui, il faut remettre en cause cette norme trop contraignante. Il serait plus judicieux par exemple de réduire le nombre de place de parkings d'un quartier si une station d'auto-partage est mise en place dans ce quartier.	Absolument. Il faut que la place de voiture soit considérée comme un avantage en nature (donc fiscalisé) et même aller plus loin que cela en légiférant pour qu'une société (suivant sa taille) ait l'obligation, si elle fournit des places de parking à certains employés, de fournir en contre-partie à tous ses employés la possibilité de prendre en charge totalement ou partiellement du moins un abonnement TPG annuel.	Oui il faut mettre le paquet et même plus. Je ne suis pas un utilisateur de vélo (più di bus) et pourtant je vois bien qu'il nous manque des aménagements pour nos cyclistes. Places bien délimitées, continues et protégées. Autoroutes pour moto avec, pourquoi pas, certaines voies tout étant réservées pour circuler. Il manque aussi une sensibilisation plus importante des conducteurs de quatre roues aux dangers qu'ils occasionnent pour les deux roues (velos comme motos).	D'un point de vue fiscal, il faudrait que les déductions sur la feuille d'impôt soient différentes afin de promouvoir la mobilité douce par rapport aux autres moyens de transport. Exemple, le contribuable ne pourrait obtenir une réduction fiscale qu'en fonction du moyen de transport principal qu'il ou elle utilise pour aller à ou exécuter son activité professionnelle. Soit une déduction fiscale maximum de 250 CHF pour un transport motorisé 4 roues 250CHF Soit une déduction fiscale maximum de 500 CHF pour un transport motorisé 2 roues Soit une déduction fiscale de 750 CHF pour l'utilisation des TPG comme transport principal	
meyer	philippe	Ces projets sont prioritaires. Non seulement les prolongations des trams, les nouvelles lignes de trams, mais aussi l'extension du réseau Leman Express qui doit se concrétiser dès maintenant (enquête Convein - Nations - OVA - Meyrin - ZIMEVA, par exemple)	Vous voulez vraiment casser la paix des transports trouve grâce à ce compromis? Si c'est le prix à payer pour développer massivement les transports publics, acceptons-le!	Oui, si en parallèle est développée une offre de transport public attrayante comme véritable alternative.	Mais pas au détriment des transports publics, la priorité pour laquelle il faut mettre le paquet!	Que Genève devienne un modèle mondial en terme de durabilité économique, de prospérité à long terme et de qualité de vie!	
meylan	Jean-michel	Oui, c'est indispensable	Oui à remettre en question	c'est une idée... serait-ce incitatif ?	Oui !		
Besomi	Alessandro	Ces lignes doivent être soutenues.	Non, il faut motiver les gens à ne pas avoir de voiture mais ce n'est pas en les interdisant que l'on y arrivera.	Absolument pas. Cela ne réduira pas le trafic, et il n'est pas toujours facile de se rendre à Genève en transport public. Je ne suis pas favorable à une politique des interdictions.	Tout à fait.		
Wuarin	Marc	Je soutiens absolument tout encouragement à la mobilité douce qui permettra, si je viens à être appelé à voter sur ces crédits, il est sûr que je les accepte.	Oui, d'autant plus que cet espace pourrait être mieux utilisé afin de promouvoir la mobilité douce par exemple, notamment, à travers de meilleures pistes cyclables.	Evidemment, de plus, je pense qu'il faudrait proposer une déduction forfaitaire de frais de déplacement pour les employés se rendant au travail à vélo afin d'encourager ce mode de déplacement.	Oui, tout à fait, voir ma réponse au point précédent également.	Il est difficile, sans mieux connaître la situation de connaître toutes les mesures à prendre afin de faciliter vos projets. Cependant, les activités menées par vos associations sont importantes et, de par le bénéfice qu'elles procurent à la société jouent un rôle essentiel. Si je venais à être élu, je défendrais certainement des mesures visant à faciliter votre travail.	
PREISIG	ROBERT	Rechercher des fonds fédéraux avec des dossiers crédibles et défendus correctement.	Oui	Oui	Oui, principalement en sécurisant les voies de mobilité douce.	Le développement économique se doit d'être pondéré avec un développement de qualité de vie équivalent.	
Piguet	Frédéric Paul	OK avec l'ATE	Il faut le remettre en cause vu la croissance à venir de la mobilité partagée (via les politiques la soutenant).	Oui !	Yes, for sure.	Merci de m'avoir lu jusque-là. Désolé si mon propos vous a paru déroutant. Je suis à disposition pour éclaircir certains points.	
THEVOZ	SYLVAIN	Je les soutiens également	absurde. La voiture est un mode de transport du passé. Il faut réduire les places de parking stratégiquement pour réduire l'empreinte de la voiture sur la ville.	Oui	Oui totalement	Nous avons lancé à l'échelle de la Ville de Genève une initiative pour soutenir les associations qui s'occupent d'insertion et réinsertion socioprofessionnelle. http://www.ps-geneve.ch/initiatives-municipales/	
JEANMONDO	Christian	Je soutiendrais totalement ces nouvelles lignes lignes. L'Etat pourrait avancer l'argent qui sera remboursé plus tard par la Confédération.	Oui, car l'avenir ne sera plus à la propriété individuelle d'automobile, mais aux systèmes nouveaux comme l'auto-partage par exemple.	A l'avenir oui, si ces entreprises sont localisées en un endroit accessible par les transports publics	Oui, dans la mesure du possible.	Je vous soutiens totalement. Les économies ne doivent pas se faire sur le dos des personnes fragilisées ou en situation de handicap. Elles doivent se sentir totalement intégrées dans notre société.	
Frammery	Chloé	Je préfère mettre en place des bus électriques (moins dangereux que les trams) - se souvenez de l'engagement de Thomas Baumann en 2010) et surtout attendez la mise en marche du CEVA (Leman Express) avant de se lancer dans ces grands travaux qui paralyseront le trafic.	Pas pour moi.	Je ne pense pas que cela soit une bonne idée. C'est déjà le cas pour les places "à disposition" des enseignants à Genève. Ainsi, la taxe pour utiliser un parking d'école à Genève varie entre 600 et 1200 CHF par an ! Cela ne dissuade pas les automobilistes (qui n'ont souvent pas le choix du véhicule) de venir en voiture mais se contente de réduire leur pouvoir d'achat, et donc de fragiliser l'économie locale.	Pourquoi pas mais j'oublions pas que Genève est sujette à des précipitations durant 30% de l'année, à la neige et au verglas. Donc est-ce que le fait d'intégrer toutes les formes de moyens de transport, avec encouragement aux transports publics => en les rendant gratuits, comme nous le préconisons dans notre programme.	Je suis tout à fait d'accord avec les revendications de l'INSO et de l'AGOER. La société doit être inclusive et doit pour cela se donner les moyens de l'être ! Une refondation du contrat social entre l'Etat et les acteurs sociaux doit avoir lieu. Et des moyens doivent être octroyés pour permettre une intégration optimale de nos concitoyennes et concitoyens à besoins spécifiques. C'est en ce sens que l'équité (dans notre titre) doit permettre de ré-équilibrer les conditions de vie des moins favorisés. Les handicaps doivent être accompagnés hors profils, les lois existantes doivent être appliquées et à modifier là où elles ne sont pas équitables (Ex : Laetitia qui a été privée des sa majorité de ses prestations AI lui permettant un accès à la Fondation Clair-Éclair, mais elle a obtenu gain de cause après une forte mobilisation citoyenne en février 2018 !). Et des recherches indépendantes des laboratoires pharmaceutiques ou autres lobbies médicaux ou industriels doivent être conduites pour comprendre les causes du handicap, notamment en analysant la composition, les modalités d'application et les effets des vaccins. Nous savons par exemple que les cas d'autisme ont explosé ces dernières années, et qu'ils seraient corrélés avec l'augmentation des injecteurs du vaccin ROR.	

Nom	Prénom	Le troisième point concerne la réalisation des trams et principalement leur prolongement vers Ferney, Annemasse ou Saint-Julien. Au vu du projet d'agglomération de troisième génération de la Confédération, il risque d'y avoir peu de financements de la part de cette dernière. Pour l'ATE, ces réalisations sont cruciales pour permettre un désengorgement du centre et un véritable transfert modal. Ce seront aussi complémentaires efficaces à la mise en place du CEMV. Pour la prochaine législature, des crédits devront donc être votés peut-être plus grands que prévus au vu du financement moindre de la part de la Confédération et d'un des enjeux pour l'ATE sera de savoir si ces lignes seront quand mêmes soutenues.	A l'heure du « compromis » sur les transports trams à Genève en 2015 stipulait notamment que la mobilité douce sera favorisée au centre et que les emplacements réservés à la voiture ne seront attribués qu'après avoir été étudiés et approuvés. Il est inimaginable qu'une voiture, ne faut-il pas remettre en cause le nombre de places de stationnement qui seront supprimés en surface dans les zones denses du canton doit être compensée par un nombre équivalent, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres et cela dans la mesure du possible de manière simultanée ?	A Genève, mais plus largement en Suisse, la mise à disposition d'une place de stationnement par l'entreprise à son employé ne constitue pas un avantage en nature et ne doit donc pas être déclaré sur le bulletin de salaire. Plusieurs études ont largement montré qu'une place de parking à destination pour un employé lui fait choisir la voiture (à 80%) quelles que soient les conditions de circulation. Dès lors, ne faudrait-il pas fiscaliser ces places si elles sont gratuites pour le collaborateur-élu afin de réduire l'attractivité et inclure à des mobilités alternatives ?	Selon les résultats du derniers micro-recensements transport, 30% des déplacements motorisés portent sur des distances inférieures à 30m et jusqu'à 45% sur des distances inférieures à 50m ! Ces distances sont idéales à parcourir à vélo ou à vélo à assistance électrique. Le potentiel de report modal de la voiture/coche à la mobilité douce est donc très significatif. Ne faudrait-il donc pas prendre la mesure de cette transformation potentielle et « mettre le paquet » pour les aménagements cyclables et les incitations financières directes ou indirectes à l'usage du vélo ?	Insertion	
Kast	Carole-Anne	Je m'engage à soutenir ces crédits d'investissement pour autant que le développement de ces lignes de tram se fasse en chape avec l'urbanisation de ces secteurs. Autrement dit, ces infrastructures de transports publics doivent faire partie du développement urbain des quartiers qu'ils desservent.	Où il faudrait la remettre en cause. Cette norme est absurde car elle ne tient pas compte des mutations au sein des quartiers et des changements de comportements (notamment grâce aux voitures partagées et au renforcement d'infrastructures de transports publics).	Oui. Surtout que lorsque l'employeur offre un abonnement de transport public, celui-ci est bien comptabilisé comme un avantage en nature fiscalement parlant. Reste à en fixer la valeur fiscale...	Oui. Et permettre de faire découvrir le vélo et le complément TPG-vélo par une offre publique de Vélo.	Je soutiens totalement le projet de loi qui vise à, au minimum, adapter les subventions aux mécanismes salariaux. Dans le domaine du logement que je connais bien, je me suis engagée pour que les logements nouvellement construits respectent la norme SIA 500:2009 relative à l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap. Ce n'est malheureusement toujours pas introduit dans les normes constructives genevoises.	
Messner	Christina	Je ne suis pas contre ces projets mais je pense que Genève a déjà fait le train, il ne faudrait pas qu'elle rate le train. Pour assurer l'attrait des transports publics c'est à Saint-Denis qu'il devrait réfléchir et promouvoir les connexions RER.	Où bien sûr mais cela va de pair avec la réalisation de parkings en périphérie du centre ville et en périphérie du canton.	A mon avis c'est une option intéressante. Elle va dans le sens d'une responsabilisation des entreprises par rapport à leur employés et leur regard sur l'environnement. Idéalement les entreprises (les grandes) devraient investir dans la réalisation de logements pour leurs employés (pour éviter que ceux-ci doivent réaliser des kilomètres pour atteindre leur lieu d'activité.	Où il faudrait des vrais aménagements cyclables (pas juste des lignes tracées sur la route). Attention cependant à ne pas croire que tout le monde peut aller à vélo. Les personnes âgées sont nombreuses. Et je constate aujourd'hui que la route est surtout occupée par du transport professionnel et celui-ci ne prendra ni le tram ni le vélo. Donc on en revient à la nécessité de favoriser l'économie locale et circulaire...	Quelle est la question ? Soutenir les enfants pour leur assurer le meilleur parcours possible pour leur assurer la meilleure autonomie pour leur futur, je suis d'accord. Répondre du contrat social entre associations et l'Etat est nécessaire pour des raisons de cohésion, ou bien sûr. Désolée mais cette question n'est pas claire.	
Regamey	Murielle						
Bugnon	Jean-Michel	Avant d'augmenter les crédits, il faut que le Conseil d'Etat retourne vers Berne avec des projets solides (le report à la construction de voirie se positionne, voirie et règles de la péroration française, 3 millions de déplacements par jour, si ce n'est pas un problème prioritaire sur le plan de la santé, de la qualité de vie et de l'économie...	Pas d'accord, il faut garder des habitants dans les centres urbains et tenir compte des transports professionnels.	Peut-être, mais il faudrait pousser plus loin la réflexion. Actuellement, beaucoup de frontaliers, suisses ou pas, ront que la voiture comme moyen acceptable de gagner leur place de travail. Il s'agit avant tout de développer l'offre de transports publics dans le Grand Genève.	Bien sûr qu'il faut promouvoir le vélo, en parallèle avec le développement des TPG, mais les mentalités mettent du temps à changer...	Je soutiens la tenue d'une réflexion en profondeur dans ce domaine. Je n'ai pas d'avis sur la forme qu'elle peut prendre, mais suis persuadé que la concertation et le dialogue doivent en être les piliers.	
Schnag	Sylviane						
Meyer de Stadelhofen	Philippe	Où, il faut développer les transports publics transfrontaliers et construire des P+R de l'autre côté de la frontière.	Ce serait d'autant plus justifié que, à terme, l'usage de la voiture en ville va décroissant. Pour accélérer cette tendance, il faut développer encore les TP et la mobilité douce.	Absolument.	Pas de doute ! Usage de vélo ou trottinette électrique ou gyropode ou... autre moyen de mobilité douce.	J'avoue ne pas bien connaître ce sujet et cette problématique. Je suis ouvert à la discussion, à l'étude de la situation et, le cas échéant, de soutenir des modifications législatives dans ce domaine.	
Wenger	Thomas	Je voterai tous les crédits liés aux prolongements de lignes de tram vitales pour la mobilité de notre région.	Où il faut supprimer ce principe de compensation pour construire plus facilement et rapidement des infrastructures de mobilité douce et de transports publics.	Les places de parking offertes par les entreprises à leurs employés sont un indicateur négatif pour changer son mode de transport vers des modes plus durables. Elles doivent être fiscalisées.	Où il faut investir massivement dans les infrastructures cyclables et promouvoir le vélo et le vélo électrique au travers de campagne de sensibilisation comme celle de l'ATE.		
Scheller	Gérard	Où ces trams sont une bonne solution	Non les places de parc manquent il est important de ne pas les supprimer	Les solutions de parc payants et de subvention aux abonnements TPG sont à généraliser.	Oui	Bonne initiative en tous cas !	
Monbaron-Stress	Fabienne	Il n'est pas normal que les habitants et les entreprises du Canton de Genève doivent supporter des frais qui devraient être pris en charge par la Confédération. Ce sera déjà le cas pour le tram qui viendra aux Chêrines car le projet a été modifié en cours de route, mais après que la Confédération ait déterminé le montant qu'elle allait verser. Ces millions sont des montants qui seront pris ailleurs... et je pense volontiers que ceux qui préconisent de mettre ces montants supplémentaires seront les mêmes qui réduisent de les des ailleurs lorsque ce sera le moment. Je ne pense pas être dans le parti qui refusera un financement complémentaire pour les trams, mais je suis assurément dans celui qui refuse une double dépense.	Non ! Comme son nom l'indique, il s'agit d'un COMPROMIS. Cela signifie que chacune des parties a eu gain de cause sur une partie de ce qu'elle défendait, en acceptant de ne pas s'opposer sur une autre qu'elle jugeait moins prioritaire. Pourquoi faut-il toujours revenir sur ce qui est décidé ? Ne serait-il pas plus constructif d'avancer ensemble sur d'autres dossiers au lieu de passer du temps à revenir par la fenêtre lorsqu'une porte s'est fermée ?	Non. Il semble décidément bien plus facile de toujours toucher au porte-monnaie plutôt que de se creuser un peu les neurones... Il serait peut-être plus intéressant de sensibiliser les entreprises et leur proposer d'établir des places de mobilité à destination de leur personnel. De faire en sorte que leurs collaborateurs qui habitent dans un rayon de X km, desservent par les transports publics, ne puissent plus être au bénéfice d'une place de parking gratuite sauf s'ils font du co-voyageur par exemple.	Les aménagements cyclables sont indéniablement à réaliser. La population va progressivement et spontanément passer de la voiture aux 2 roues qui deviendront un moyen bien plus rapide pour circuler. Lors de ces aménagements, il ne faudra surtout pas oublier de réaliser les parkings qui sont déjà en nombre insuffisants actuellement.	Oui, absolument!	Ces associations sont indispensables et font voir les difficultés qu'elles semblent rencontrer et qui seraient à apaiser. Par contre, je ne vois pas quelle est la question ?
CARASSO	Grégoire	Où absolument!	Où, absolument. Et enfin imposer une transparence sur la gestion des places prévues afin d'éviter une lecture et des mesures pertinentes sur l'ensemble du stock.	Oui, absolument et en tenant compte de la qualité des alternatives disponibles (TP ou MD).	Oui, absolument!		

Nom	Prénom	Le troisième point concerne la réalisation des trams et principalement leur prolongement vers Ferry, Ammessas ou Saint-Julien. Au vu du projet d'agglomération de troisième génération de la Confédération, il risque d'y avoir peu de financements de la part de cette dernière. Pour l'ATC, ces réalisations sont cruciales pour permettre un désengorgement du centre et un véritable transfert modal. Ce seront aussi des compléments efficaces à la mise en place du CEVA. Pour la prochaine législature, des crédits devront donc être votés pour être plus grands que prévus au vu du financement moindre de la part de la Confédération et un des enjeux pour l'ATC sera de savoir si ces lignes seront quand même soutenues.	A l'heure du « compromis » sur les transports trouve à Genève en 2015 stipulant notamment que la mobilité douce sera favorisée au centre et au creux emmaillonné une voiture, ne faudrait-ils pas remettre en cause le norme cantonale qui prévoit que toute place de stationnement qui serait supprimée en surface réduise les zones denses du canton doit être compensée pour un nombre équivalent, si possible à moins de 500 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres et cela dans la mesure du possible de manière simultanée ?	A Genève, mais plus largement en Suisse, la mise à disposition d'une place de stationnement par l'entreprise à son employé n'est constituée pas un avantage en nature et ne doit donc pas être déclarée sur le bulletin de salaire. Plusieurs études ont largement montré qu'une place de parking à destination pour un employé se fait choisir la voiture (à 80%) quelles que soient les conditions de circulation. Dès lors, ne faudrait-il pas fiscaliser ces places si elles sont gratuites pour le collaborateur-d'ice afin de réduire l'attractivité et inciter à des mobilités alternatives ?	Selon les résultats du derniers micro-recensements transport, 30% des déplacements motorisés portés sur des distances inférieures à 30m et jusqu'à 45% sur des distances inférieures à 50m ! Ces distances sont relatives à savoir au vélo ou à vélo à assistance électrique. Le potentiel de report modal de la voiture/coche à la mobilité douce est donc très significatif. Ne faudrait-il donc pas prendre la mesure de cette transformation potentielle et « mettre le paquet » pour les aménagements cyclables et les incitations financières directes ou indirectes à l'usage du vélo ?	Insertion	
Réaux-Rodriguez	Patricia	Non. En cours, une réévaluation de la position de la Confédération, il y a une réelle nécessité de développer les moyens de transports publics trans-frontalières, c'est un enjeu fondamental pour la santé, la qualité de vie et la compétitivité économique. Il s'agit pour le conseil d'Etat de convaincre les autorités fédérales sur la nécessité de développer de manière cohérente notre région, pourquoi pas poser revoir les règles de péréquation financière ?	Il est important que les habitants du centre et les transporteurs puissent livrer les marchandises sans bloquer la circulation donc de trouver des places de part. Par contre, tout ne peut pas se faire en surface.	Il est nécessaire d'encourager l'utilisation d'autre moyen de transport que la voiture. Ainsi, la gratuité d'un parking devrait faire l'objet d'une évaluation correspondant à des critères définis tel que par ex : proximité du réseau de transport, horaires de travail, distances entre logement et lieu de travail ...	plus les cyclistes seront en sécurité sur la route, plus l'utilisation du vélo se développera. Si c'est déjà le cas dans certains secteurs d'aires restent le parc pour la mobilité douce. Les mesures tels que le soutien par exemple de certaines communes périphérique en cas d'achat d'un vélo électrique peuvent aller dans ce sens et sont à promouvoir ! mais il y a un véritable travail de sensibilisation de la population.	tout ce qui touche à l'insertion est primordial, notre société serait bien triste si elle devrait monocoler ! Il s'agit bien de l'un vrai défi, dans une société où tout va vite, où la rentabilité est mise en avant avec excès, où les rapports humains perdent de leur sens premier. La bienveillance qui permet à l'autonomie mérite toute notre attention. Notre famille a dû faire face à des difficultés liées à un mode d'apprentissage différent pour 2 de nos 4 enfants, cela a demandé beaucoup d'énergie pour ne jamais cesser de nous battre pour eux et pour toujours leur démontrer leur valeur au-delà de la compétition scolaire ! En tant qu'infirmière le débat est à mener toujours plus loin, rien n'est jamais acquis ! En tant que paysanne, notre exploitation n'a jamais fermé la porte à des jeunes en rupture pour autant de pouvoir être accompagné d'une structure qui le permette. Par exemple l'assistance sociale de l'établissement scolaire qui permet de passer un vrai contrat entre l'ado et nous. si nous de donnons pas un message clair à nos jeunes sur leur valeur et leur compétence alors en tant qu'adulte il me semble avoir trahi mon objectif !	
Khattabi Hassar	Houda	Il faut que les genevois apprennent à se mettre d'accord pour que Berno nous finance à hauteur de nos projets!	Mes précédentes réponses montrent que je n'adhère pas.	La majorité des personnes n'ont pas le choix.	Dans l'idéal, mais il faut penser aux parents qui doivent déposer un enfant à l'école à pied, à vélo, un troisième au cycle, pour revenir le soir le coffre plein de commissions!	Le contrat social est l'affaire de tous.	
Emery Toracotta	Anne					J'ai vécu une magnifique expérience au Canada, en Colombie Britannique, où les handicaps circulent librement et sans entraves en ville, et peuvent faire toutes les activités qu'ils veulent car tout est pensé pour eux! J'aimerais Genève avec Vancouver!	
Salerno	Sandrine	Je partage l'analyse de l'ATC et soutiendrais ces crédits.	Où, la compensation prévue par la loi devrait être revue afin de permettre de réaliser plus rapidement des infrastructures de mobilité douce et de transport public.	Oui car il s'agit d'un avantage en nature. En l'absence d'une telle législation, la Ville de Genève d'ailleurs décidé de faire payer les places de parking mises à disposition, sauf pour les employés-e-s qui n'ont pas d'autre choix que de venir en voiture notamment en raison de leurs horaires de travail.	Oui. Plusieurs communes pratiquent d'ailleurs déjà ces incitations financières, mais elles sont insuffisantes. Il s'agit également de créer les conditions cadres permettant un usage aisé et sûr de ce mode de transport (piste cyclables par exemple). La mise en oeuvre de l'initiative sur la mobilité douce, acceptée par le peuple, doit être une priorité en votant des crédits en faveur d'aménagements cyclables sécurisés et confort.	Je ne comprends pas la question.	
Regamey	Murielle	Je n'ai pas d'avis actuellement sur ce sujet. Il faut évaluer le bien fondé de ces prolongements de tram.	Il faudrait d'abord que les transports publics soient efficaces et gratuits, car il ne faut pas oublier que Genève est aussi une ville internationale et touristique qui attire de nombreux visiteurs. Si la ville assure un transport de qualité, plus personne ne voudra s'embarquer dans les embouteillages et payer pour une place de parking qui, de plus, est difficile à dénicher.	Non, même réponse que ci-dessus. Pour moi, il faut prendre un point de vue différent et assurer des transports publics efficaces et gratuits. Inciter au lieu de dissuader.	L'état pourrait subventionner l'achat de vélos électriques, construits avec des énergies propres, matériel recyclé, etc. Et/ou comme à Paris par exemple, en proposer en prêt ou en location dans des parkings à vélos électriques à des points stratégiques du canton de Genève tels que la gare, l'aéroport, P+R, mairies des communes, etc.	Je comprends les besoins de l'INOS et l'AGOEER, ils vont dans le sens des besoins fondamentaux qui sont trop souvent négligés et qui doivent être réévalués afin de donner les ressources nécessaires pour y répondre tant dans le domaine social, que dans celui de la santé, de l'enseignement, du logement, des transports, pour ne citer que les plus urgents à mes yeux. Il est fondamental de remettre les êtres humains, les individus, au centre des préoccupations, d'évaluer leurs besoins, et d'évaluer les réponses actuellement en vigueur. Sont-elles adéquates?	
Dal Busco	Serge	Il est capital de demander à la Confédération d'évaluer à nouveau sa position sur sa participation au financement du projet d'agglomération. Genève est en droit de profiter de subventions fédérales, particulièrement lorsqu'elles servent à financer des infrastructures de mobilité alternatives et essentielles au développement de notre canton. Je pense donc qu'il faut pousser à convaincre la Confédération de réviser sa position avant de songer à financer la totalité de ces projets fondamentaux.	A nouveau, je suis d'avis qu'il faut respecter la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée qui priorise les transports en fonction de la zone géographique. Dès lors il est essentiel de pouvoir réaliser en périphérie du canton, des parkings relais aptes à absorber l'essentiel de la circulation individuelle motorisée. Cependant il faut garder à l'esprit que les places réduites dans les zones denses servent à la population résidente et aux activités commerciales locales. Il faut donc trouver un compromis afin de satisfaire les besoins des locaux sans pour autant créer un appel à air susceptible de faire venir de nouvelles voitures dans les centres urbains.	Le Léman Express entiera en fonction en 2010. Il faudrait tout faire pour inciter les personnes à utiliser cette infrastructure qui va révolutionner la mobilité dans notre région. Des mesures d'accompagnement devront favoriser ce transfert modal et je suis d'avis que rendre encore attractives les possibilités de parking à destination, et leur coût en font partie.	Le transfert modal de la voiture à la mobilité douce interviendra à condition que les infrastructures adéquates le permettent. Dès lors, et comme évoqué lors de l'une de vos questions précédentes, je pense qu'il est important de mettre en place des infrastructures performantes et sécuritaires afin de garantir la mise en place de conditions-cadres favorables à la pratique du vélo en centre urbain.		Pas de commentaire.
De Battista	Réje	Où je suis d'accord avec vous et pas de problème je vous soutiendrai.	Tout à fait il faut la remettre en cause car elle est ridicule et souvent pas possible de la réaliser.	Sur le principe oui mais souvent il faut évaluer la situation de chacun et les heures de travail. La mobilité pour garantir le travail est une affaire que les autorités doivent prendre en charge aussi.	Où pourrions pas. Par contre, il faudrait trouver dans l'avenir quelque chose de mieux que le vélo.	Vous pouvez compter sur moi et j'adhère à toutes vos explications et commentaires. J'ai réalisé la Maison des association qui accueille le Relais et bien d'autres organisations pour les aider.	
Bruchez	Thomas			Ces dernières années beaucoup de Centres commerciaux se sont créés en dehors des villes qui obligent les gens à prendre leur voiture. A qui la faute ?			
Squillard	Nicola	Où, comme avant, il faut développer le tout en cohérence et en anticipant les besoins futurs.	Non	Où sur la forme mais il faut tenir compte de critères plus sélectifs et précis (transports publics disponibles, lieu d'habitation, horaires de travail, etc.)	En aménageant correctement les infrastructures, l'usage du vélo va se faire automatiquement !	Oui	

Nom	Prénom	Le troisième point concerne la réalisation des trams et principalement leur prolongement vers Ferney, Annemasse ou Saint-Julien. Au vu du projet d'agglomération de troisième génération de la Confédération, il risque d'y avoir peu de financements de la part de cette dernière. Pour l'ATE, ces réalisations sont cruciales pour permettre un désengorgement du centre et un véritable transfert modal. Ce sont aussi des compléments efficaces à la mise en place du CEVA. Pour la prochaine législature, des crédits devront donc être votés pour être plus grands que prévus au vu du financement moindre de la part de la Confédération et un des enjeux pour l'ATE sera de savoir si ces lignes seront quand mêmes soutenues.	A l'heure du « compromis » sur les transports broués à Genève en 2015, est-ce notamment que la mobilité douce sera favorisée au centre et au constat empirique qu'une place de parking attire inévitablement une voiture, ne faudrait-il pas remettre en cause la norme cantonale qui prévoit que toute place de stationnement qui serait supprimée en surface rebats les zones denses du canton doit être compensée pour un nombre équivalent, si possible à moins de 600 mètres de rayon, mais au maximum à 750 mètres et cela dans la mesure du possible de manière simultanée ?	A Genève, mais plus largement en Suisse, la mise à disposition d'une place de stationnement par l'entreprise à son employé-e ne constitue pas un avantage en nature et ne doit donc pas être déclaré sur le bulletin de salaire. Plusieurs études ont largement montré qu'une place de parking à destination pour une employé-e lui fait choisir la voiture (à 90%) quelles que soient les conditions de circulation. Dès lors, ne faudrait-il pas fiscaliser ces places si elles sont gratuites pour le collaborateur-trice afin en réduire l'attractivité et inciter à des mobilités alternatives ?	Selon les résultats de derniers micro-recensements transport, 30% des déplacements motorisés portés sur des distances inférieures à 30m et jusqu'à 45% sur des distances inférieures à 50m ! Ces distances sont distales à parcourir à vélo ou à vélo à assistance électrique. Le potentiel de report modal de la voiture/scooter à la mobilité douce est donc très significatif. Ne faudrait-il donc pas prendre la mesure de cette transformation potentielle et « mettre le paquet » pour les aménagements cyclables et les incitations financières directes ou indirectes à l'usage du vélo ?	Insertion
Goudal	Renaud	Il faut soutenir la réalisation de ces trams. En revanche, est-il vraiment nécessaire de choisir des lignes que je qualifierais de "prestige" ? En d'autres termes, en n'a pas besoin de rame de luxe mais de rame.	Foin de compromis. Si l'on veut mener une politique cohérente il faut des messages clairs et, s'il le faut, remettre en cause cette norme cantonale.	Tout ce qui peut être mis en place pour décourager l'usage de la voiture est bon à prendre.	Absolument! La voiture individuelle et l'investissement émotionnel qu'on y met est un comportement qui doit clairement être désigné comme passésiste et contraire au bien-être de tous. Une bonne de ferraille et de plastique pour trimballer 70 kilos de chair et d'os est un rapport non soutenable. Moins de voitures, c'est plus de confort pour tous, plus d'occasion de faire de l'exercice, moins de dangers pour tous. Vive la "véloroute"!	Merci pour ce questionnaire, en souhaitant qu'il soit accepté vu le retard... Il est vraiment important que les citoyens prennent conscience de la force décisionnaire qu'ils représentent et se mobilisent enfin pour choisir une ville où il fasse bon vivre. Avec mes meilleures salutations Renaud Goudal La Liste pour Genève
ABRAMOVICH MULLER	FABIENNE	Oui absolument	Oui	Oui	Oui absolument	Merci pour votre questionnaire. Je souhaite plein succès dans ce projet de société vital et essentiel pour construire une société qui intègre un avenir durable
Gauthier	Pierre	Le développement des transports publics au détriment des transports individuels est une de mes priorités. Donc, je soutiens fermement la création de nouvelles lignes de tram et l'extension des existantes. Une remarque toutefois: il faudrait peut-être "doubler" les lignes omnibus de tramways par des lignes de trolley "accélérées" qui ne s'arrêtent qu'aux arrêts prioritaires (comme c'est le cas à Paris à Genève) pour permettre aux voyageurs venant des terminus de ne pas perdre trop de temps... à réfléchir.	Je ne pense pas que les conditions requises (sociales et politiques) soient encore réunies pour cette remise en cause. Polémos.	1/ l'impôt doit être perçu sur l'ensemble des revenus 2/ le financement de la retraite (AVS et 2ème pilier) ainsi que les cotisations sociales sont diminués si les avantages en nature ne sont pas comptés dans le salaire.	Vous posez la question des "incitatives" auxquelles les employeurs ont de plus en plus recours. Je pense que tout avantage doit être inclus dans le salaire pour deux raisons principales: Bien sûr. Ne pas oublier toutefois que tout le monde n'a pas 20 ou 30 ans et que le vieillissement de la population entraîne également des difficultés de mobilité pour les aînés.	Plein soutien à vos objectifs d'insertion. Pierre Gauthier
UONG	DINH MANH	Je suis favorable à ces projets de tram. Néanmoins, je suis aussi conscient des limites des capacités financières du Canton. A mon avis, la première action est de demander à la Confédération de revoir sa position par rapport à ces projets, qui sont prioritaires pour Genève.	A étudier.	L'idée est intéressante à étudier.	Oui dans les limites de la capacité financière du Canton.	L'insertion est un sujet auquel j'attache beaucoup d'importance. Je suis disposé à étudier des projets concrets pour aller dans ce sens.
Charadorna	Denis	Il est proprement scandaleux que les moyens n'ont pas été mis en place pour que les projets cantonaux dépassent les financements fédéraux. Il faut maintenant corriger le tir pour éviter davantage de retards dans les investissements.	Oui, à l'heure où de plus en plus d'habitants renonce à avoir une voiture, il est à proprement absurde prévoir une compensation à l'usage de la voiture. Il faut abroger cette disposition ou alors prévoir une exception pour éviter les effets indésirables.	Je suis en faveur de cette proposition, cela permettra effectivement de favoriser les transports publics.	oui, je suis en faveur de ces propositions.	Je soutiens et souscris pleinement à ces propositions
Romano	Maria Vittoria	Je suis fâchée, qu'on a pas traité ce dossier d'une manière professionnelle ce qui voudra dire que c'est le Canton qui devra payer. Mais effectivement, les réalisations sont cruciales pour le futur du Canton.	C'est une évidence pour moi.	C'est une évidence.	Absolument!	Je comprends vos besoins et je les soutiens.
Zimmermann	Oliver	Ces lignes doivent bien sûr être soutenues.	Cette norme cantonale de compensation doit bien sûr être supprimée.	Bien sûr, il faut les fiscaliser.	Bien sûr	Ce besoin de refondation doit être satisfait au plus vite.
Waere	Rolin	Oui, il faut continuer à développer le réseau de tram et de transports publics en général.	Idéalement, le centre ville devrait être entièrement dédié à la mobilité douce. Mais un compromis a été négocié, basé sur une situation existante. Il est inéluctablement et politiquement décalé de le remettre en question immédiatement. L'un des objectifs était de faire disparaître les voitures stationnées des rues.	Tout travail mérité salaire, tout revenu ou avantage doit à mon avis être fiscalisé. Tout est une affaire de proportion. Et tous cas quand facile par les transports publics est facilement possible.	Oui, je milite comme porte-parole de PRO VELO pour cela exactement. C'est d'ailleurs ce que demande l'initiative 144 adoptée par le peuple en 2011 et qui prévoit l'achèvement du réseau cyclable primaire et secondaire dans un délai de 5 ans. On en est encore loin.	