



## Argument Vert – votations cantonales 29 novembre 2009

Acceptez-vous la loi du 26 juin 2009 (10444) ouvrant un crédit complémentaire de 113'4700'000 CHF en vue de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives - Annemasse via (CEVA) par les Chemins de fer fédéraux (CFF).

### Recommandation des Verts genevois : OUI au CEVA

#### L'urgence climatique

Nous vivons dans un avenir très proche une catastrophe écologique et humanitaire inédite due au changement climatique provoqué par nos émissions de gaz à effet de serre. Le GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) estime dans son dernier rapport qu'il faut impérativement limiter l'augmentation globale de la température moyenne à 2 degrés, pour éviter que les changements climatiques soient irréversibles et imprévisibles et compromettent la qualité de vie des générations futures. Pour contenir les changements climatiques dans ces proportions, les émissions mondiales des pays industrialisés doivent **réduire leurs émissions** (par rapport à 1990) **de 25-40% en 2020 et de 80-95% en 2050**. Pour atteindre ces objectifs à Genève, nous devons faire au plus vite des investissements importants dans la rénovation des bâtiments **et réduire fortement le trafic motorisé**. A court terme, le plus grand potentiel se situe en effet au niveau du trafic. En réduisant les déplacements, en encourageant le transfert modal et en demandant des voitures moins gourmandes, on pourrait raisonnablement arriver à une baisse de 50% des émissions dans l'horizon de 5 à 10 ans.

Pour arriver à un transfert modal important, il faut augmenter l'attractivité du transport en commun et de la mobilité douce tout en réduisant celle du transport motorisé individuel. Les deux sujets cantonaux soumis au vote le 29 novembre s'inscrivent dans cette vision.

#### Contexte

Ayant vu leur initiative «pour un barreau Sud» (en réalité, contre le CEVA) invalidée par le Grand Conseil et le Tribunal fédéral, les opposants au CEVA ont saisi l'opportunité du vote de ce crédit complémentaire pour lancer un référendum. La population genevoise va donc (enfin) se prononcer sur ce projet d'une importance capitale pour la mobilité et plus globalement l'avenir de Genève.

#### Ce que prévoit la loi

Un crédit complémentaire permettant de couvrir les coûts supplémentaires causés d'une part par le retard pris dans le chantier en raison des multiples oppositions et recours, et d'autre part par l'amélioration du projet, notamment concernant la sécurité dans les tunnels et l'isolation phonique.

#### Pourquoi les Verts soutiennent le CEVA?

Les Verts ont toujours soutenu le projet CEVA, qui permettra de relier les réseaux ferroviaires suisses et français et de mettre en service un RER franco-valdo-genevois, offrant ainsi une vraie alternative aux déplacements individuels motorisés dans l'agglomération.

En effet, si le canton de Genève a connu ces huit dernières années un fort développement de l'offre de transports publics (extension du réseau de tram, fréquences renforcées, etc.), l'offre transfrontalière laisse encore beaucoup à désirer, et on sait que plus de 200'000 personnes passent chaque jour les frontières du canton. Dans cet espace de vie commun qu'est l'agglomération, la nécessité d'un réseau de transports publics devient indispensable.

CEVA, c'est : un tronçon de 16,1 km, dont 60% en souterrain, 6 gares sur le territoire genevois qui permettra l'émergence d'un véritable RER régional : soit 230 km de voies desservant 40 gares dans un rayon de 60 km, un train toutes les 10 minutes dans les principales gares, des temps de parcours raccourcis de manière spectaculaire pour les voyageurs. Genève a besoin du CEVA

*Emilie Flamand, Cheffe du groupe des Verts au Grand Conseil*

**Acceptez-vous la loi du 14 mai 2009 (10441) ouvrant un crédit complémentaire de 21'800'000 CHF pour des travaux de construction d'une traversée en tranchée couverte du village de Vézenaz sous la T 105 – RC 1 route de Thonon**

**Recommandation du comité des Verts genevois : NON au tunnel de Vézenaz**

## **10 bonnes raisons de voter contre un tunnel à Vézenaz**

La loi 10441 demande un crédit complémentaire de 21 millions pour la construction d'une traversée en tranchée couverte de Vézenaz. Cet ouvrage de 500 mètres de long coûterait alors la somme faramineuse de 57 millions aux contribuables, dont 36 à la charge du canton. Il faut s'opposer pour les raisons suivantes à cette traversée:

1. Elle ne résout pas le problème à la source (trop de trafic), c'est au mieux une tentative de lutter contre les symptômes (bruit, pollution).
2. Elle est inefficace, car quelque 20'000 voitures continueront à circuler en surface quotidiennement.
3. Elle est trop chère. La Confédération a jugé le « *rapport coût-utilité insuffisant. L'efficacité de la mesure est faible en raison d'un délestage uniquement partiel du centre du village (la route d'Hermance reste en surface) et de la faible quantité de population concernée* » et a donc refusé de financer un tiers du projet, comme prévu initialement.
4. Elle promet un soulagement pour un nombre d'habitants très limité (environ 500), tandis que des dizaines de milliers de personnes subissent des nuisances au-delà des normes légales.
5. Chaque nouvelle infrastructure routière génère davantage de trafic. Les nuisances pour les habitants en amont et en aval du tunnel risquent d'augmenter.
6. La diminution du bruit serait de moins de 3dB. Une diminution plus importante pourrait être atteinte en limitant la vitesse à 30km/h et en mettant un revêtement antibruit.
7. Elle n'apporte pas plus de sécurité routière. Une diminution des accidents sur cet axe passe avant tout par une réduction de la vitesse sur le quai de Cologny et dans le village.
8. Le CEVA donnera une alternative attractive à de nombreux frontaliers du Chablais.
9. L'argent serait mieux investi dans l'amélioration de l'offre de transports publics (trolleybus ou tram jusqu'à la frontière) avec un P+R au bout de la ligne.
10. La commune de Collonge-Bellerive aurait les moyens d'augmenter sa participation si elle jugeait la traversée indispensable.

**Votons NON ! Ras-le-bol du gaspillage pour un projet du passé !**

**Hugo Zbinden**, député au Grand Conseil

# ArgumenVert–votations fédérales 29 novembre 2009

Acceptez-vous l'initiative populaire du 8 juillet 2008 «**Contre la construction de minarets**»

## **Recommandation des Verts genevois: NON à l'initiative anti-minarets**

Cette initiative doit être définitivement rejetée pour plusieurs motifs :

- La neutralité religieuse de l'Etat fédéral est la garantie de la paix confessionnelle. L'article 15 de la Constitution fédérale assure la liberté de croyance et d'exercice des cultes. L'expérience historique des conflits entre catholiques et réformés, culminant dans la guerre du Sonderbund, a convaincu la Confédération de se cantonner dans une laïcité de principe : il n'y a pas de religion d'Etat en Suisse ; toutes les confessions sont bienvenues ; dans le cadre de l'Etat de droit ; les discriminations sont interdites, car elles génèrent et enveniment des conflits. Jadis, il y eut des interdictions de construire des clochers pour les églises ou les temples, selon la confession dominante des cantons. Ces mesquineries sont aujourd'hui dépassées. Il serait absurde d'y retomber en interdisant les minarets.
- Cette initiative viole plusieurs droits fondamentaux garantis par la Constitution fédérale (Art. 8 Egalité de tous devant la loi, Art. 15 Liberté de conscience et de croyance, Art. 36 Restriction des droits fondamentaux) repris de la Convention européenne des droits de l'homme. Ceux-ci sont le résultat de patientes conquêtes des citoyens en Suisse, en Europe et dans le monde. La liberté religieuse est une des conditions d'une coexistence pacifique entre confessions. Si elle n'est pas respectée, la religion devient une source de divisions et d'affrontements qui peuvent devenir violents. Pas de paix entre les peuples, sans paix entre les religions.
- Il y a quatre minarets en Suisse, à Genève, Zurich, Wangen et Winterthur, et deux projets de construction (Langenthal, Will). Leur interdiction serait ressentie comme une humiliation par les musulmans. Or, les communautés musulmanes de Suisse sont paisibles et bien intégrées : jamais il n'y eut de tentative de leur part pour introduire dans la loi suisse des pratiques prescrites par la charia. Ces communautés proviennent en majorité de pays qui respectent la liberté de culte : la Turquie, la Bosnie, l'Albanie, le Liban, le Kosovo, le Maghreb. En discriminant et en humiliant ces communautés, on court le risque de radicaliser certains éléments et de les jeter dans les bras des islamistes. **Prendre argument du fait que les églises sont interdites en Arabie Saoudite revient à faire régresser les institutions de la Suisse au niveau d'une dictature arriérée.**
- Cette initiative contre les minarets ne sert à rien dans la lutte contre les extrémismes. Des lois - comme le Code pénal et la Loi fédérale instituant des mesures visant au maintien de la sûreté intérieure - existent en Suisse pour réprimer le terrorisme, qui ne s'est du reste jamais manifesté chez nous. Certains pays musulmans tolèrent, encouragent ou imposent des pratiques rétrogrades comme la burka, la lapidation des adultères, la polygamie, l'excision. L'initiative ne traite aucunement de ces pratiques barbares. Au contraire, en nous comportant comme des extrémistes chrétiens, nous justifierions et encouragerions les extrémistes musulmans.
- **Les relations de la Suisse avec l'étranger sont actuellement suffisamment tendues sur des objets tout autres pour ne pas les détériorer gratuitement.** A l'étranger, la Suisse jouit d'une image de tolérance et de paix sociale ; c'est un exemple d'Etat de droit pratiquant une démocratie directe, très exigeante et très respectueuse des droits de la personne et des minorités. Il faut la préserver. **En devenant le seul pays au monde à interdire les minarets, la Suisse se marginaliserait davantage et sombrerait dans le ridicule.**

*Antonio Hodgers, conseiller national Vert*

## Acceptez-vous l'initiative populaire du 21 septembre 2007 «Pour l'interdiction d'exporter du matériel de guerre»

### Recommandation des Verts genevois :

### OUI à l'initiative contre l'exportation de matériel de guerre

Boris Vian l'a chanté : vendre du mouton, des cravates, des ciseaux ou des lames de rasoir, des peignes en corozo, des peignes ou des hachoirs, des fraises, du muguet ou rempailler des chaises ou réparer des bidets, tout ça vaut bien moins la peine que vendre des canons, des courts et des longs.

#### Contexte

L'initiative déposée le 21 septembre 2007 avec 109'224 signatures valables propose de modifier de manière positive et négative l'article 107 de la Constitution fédérale (armes et matériel de guerre)<sup>1</sup>. L'initiative renforce l'aspect positif, visant à ce que la Confédération soutienne et encourage, activement, les efforts en vue du désarmement et du contrôle des armements ; quant à l'aspect négatif, qui constitue le cœur de l'initiative, elle vise l'interdiction pure et simple de l'exportation du matériel de guerre et des biens militaires spéciaux<sup>2</sup>.

**Le 3 février 2009, un communiqué de presse des Vert-e-s suisses rappelait les tristes records de la Suisse en matière d'exportation d'armes à feu : le nombre d'armes exportées produites par l'industrie suisse est en constante augmentation.** Quant aux « clients », ceux-ci sont essentiellement l'Allemagne, le Royaume-Uni ou les États-Unis d'Amérique, d'autres États apparaissent dans la liste, dont le Pakistan, le Liban, l'Égypte, l'Arabie Saoudite, la Jordanie et les Émirats Unis ou encore Israël.

#### Position des Vert-e-s

À voir la liste des États «clients» de la Suisse, il y a de quoi se poser des questions. Quelques soient les États importateurs d'armement suisse, quelques soient les conditions des conflits dans lesquels ils sont engagés (autorisés ou commandés par le Conseil de sécurité), tel n'a pas d'importance, car les armes suisses ne devraient, au sens de la législation, pas être utilisées dans des conflits par ces États. Toutefois, *« toutes les exportations d'armes posent problème [car] régulièrement, on trouve du matériel de guerre suisse utilisé dans des conflits, dans des guerres civiles comme dans des guerres plus conventionnelles »* (Ueli Leuenberger, intervention du Conseil national). **Voilà bien le moteur principal de cette initiative : quelques soient les sécurités et restrictions prévues par la législation, la Suisse n'est pas en moyen de contrôler l'usage des armes vendues, afin d'assurer que l'État n'en fait usage que dans le sens prévu par la législation suisse**<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> L'article 107 de la Constitution comporte aujourd'hui déjà des aspects positif et négatif et ce lit comme suit : « La Confédération légifère afin de lutter contre l'usage abusif d'armes, d'accessoires d'armes et de munitions » (alinéa 1, aspect positif) ; « Elle légifère sur la fabrication, l'acquisition, la distribution, l'importation, l'exportation et le transit de matériel de guerre » (alinéa 2, aspect négatif).

<sup>2</sup> Ces deux notions sont définies par la législation et la portée de l'initiative en la matière est « précisément l'exportation des biens dont l'usage est purement militaire et qui ne peuvent pas servir à des fins civiles. Ce que l'on appelle les biens à double usage *dual use*, qui peuvent servir aussi bien à des usages civils que militaires, ne sont pas concernés par l'interdiction d'exportation. De nombreux biens qui auparavant comptaient comme *dual use*, sont en effet classés aujourd'hui comme biens militaires spéciaux » (source : <http://www.materieldeguerre.ch>).

<sup>3</sup> En particulier l'Ordonnance sur la matériel de guerre, dont les considérations permettant l'autorisation d'exportation de matériel militaire sont les suivantes (article 5) : le maintien de la paix, de la sécurité internationale et de la stabilité régionale ; la situation qui prévaut dans le pays de destination ; il faut tenir compte notamment du respect des droits de l'homme et de la renonciation à utiliser des enfants-soldats ; les efforts déployés par la Suisse dans le domaine de la coopération au développement ; l'attitude du pays de destination envers la communauté internationale, notamment sous l'angle du respect du droit international public ; la

Il a lieu à ce stade de rappeler les nombreux scandales, dont les avions militaires Pilatus n'en sont qu'un élément – pour rappel, au Tchad des Pilatus PC-9 armés bombardent des camps de déplacés dans la région du Darfour au Soudan (*Neue Zürcher Zeitung*, 8 juillet 2006), pour ne parler que d'un événement récent lié au Pilatus. Et il est tout aussi scandaleux de savoir que le deuxième importateur d'armement de la Suisse est le Botswana dont l'espérance de vie est d'environ 33 ans ; ou encore les exportations vers des pays tels l'Iran (après la chute du gouvernement démocratique et la reprise par le régime du Shah), vers le Guatemala, la Birmanie, le Chili... Francine John-Calame l'a par ailleurs rappelé au Conseil national : « *Notre pays s'est trouvé fort dépourvu lorsque les Émirats Arabes Unis ont trahi leur promesse de non-réexportation et que les 40 obusiers blindés qui leur avaient été vendus ont été retrouvés au Maroc, alors que le conflit latent entre le Maroc et le Sahara occidental n'est toujours pas résolu.* »

**Ueli Leuenberger, lors des débats au Conseil national, a également rappelé que la Suisse contribue par les exportations de matériel de guerre au réarmement depuis la chute du Mur de Berlin, alors que celle-ci avait suscité l'espoir d'un désarmement...**

Ces arguments sont d'ordre éthique.

Sur un autre plan, celui des intérêts de la Suisse, Luc Recordon a rappelé lors des débats au Conseil des États, l'importance pour les intérêts de la Suisse, dépositaire des Conventions de Genève, d'avoir un rôle modèle en matière de promoteur du désarmement. Tel est l'intérêt de la Suisse dans son rôle sur le plan international. Quant aux intérêts économiques, l'industrie de l'armement ne repose sur aucune durabilité et ne représente pas une industrie d'avenir, l'argument peut donc être écarté. Ce d'autant plus que l'exportation de matériel de guerre n'est pas nécessaire en soit pour assurer une industrie d'armement permettant à la Suisse de fabriquer son matériel militaire pour son armée. **L'initiative prévoit, quant à elle, une mesure transitoire, assurant à certaines régions de Suisse qui pourraient être particulièrement touchées par la fin de l'exportation d'armes un soutien de la Confédération durant dix années.**

Dire « oui » à cette initiative est donc, concrètement, un message pour que la Suisse ne voie plus l'exportation de matériel militaire comme un simple élément de commerce international – parce que vendre des armes n'est pas un simple commerce.

**Florian Irminger, membre de l'Assemblée constituante**

## **Acceptez-vous l'arrêté fédéral du 3 octobre 2008 sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien**

### **Recommandation des Verts genevois : NON**

Le Conseil fédéral a présenté en août 2007 un projet de création d'un financement spécial de certaines tâches (sécurité, sûreté et environnement) dans le domaine du trafic aérien. Le financement sera assuré par le produit de l'impôt sur le kérosène prélevé sur les vols de trafics internes.

De prime abord, le projet paraît séduisant en appliquant notamment le principe du pollueur-payeur. Toutefois, dans les faits, on accouche d'une souris et l'on permet sournoisement aux aéroports de se faire payer les frais de sécurité qui étaient normalement à sa charge. Explications.

Le projet du Conseil fédéral n'est pas un projet majeur, puisqu'il ne porte que sur un financement de 44 millions. Vu la multiplication des tâches pour lesquelles le fonds a été créé, les sommes à disposition seront extrêmement faibles. Dans un premier temps, d'ailleurs, les chambres avaient refusé d'entrer en matière pour ne pas déranger inutilement le peuple pour cette modification de la constitution.

Ce projet est sournoisement un cadeau aux exploitants d'aéroports. Ce financement spécial leur permettrait en effet de financer des mesures de sécurité jusqu'ici à la charge des exploitants d'aéroports ou des entreprises de transport aérien.

D'ailleurs, tel qu'il est prévu, le fonds constituerait une charge annuelle supplémentaire de près de 20 millions de francs pour la Confédération.

Enfin, last but not least, les coûts externes de l'aviation, qui sont les plus élevés de tous les moyens de transport, ne sont absolument pas concernés, alors que la création de fonds routier ou ferroviaire avait permis l'application assez large du principe du pollueur-payeur. Avec ce fonds, le pas accompli est tellement modeste qu'il n'implique aucun déplacement. La question des coûts externes de l'aviation reste donc ouverte et il s'agira de ne pas la refermer avec cette révision minimaliste.

***Olivier Norer, Président de l'ATE et candidat au Grand Conseil***