

Genève, la part du colibri

L'invité

Antonio Hodgers
Président
du Conseil d'État

Tous les États membres de l'ONU doivent atteindre d'ici à 2030 les Objectifs du développement durable (ODD). Cela signifie que tous les pays sont appelés à relever conjointement les défis urgents de la planète. Les objectifs du développement durable sont au nombre de dix-sept. L'occasion est rare de les évoquer. Les premiers d'entre eux visent à éliminer la pauvreté et la faim. Ensuite de quoi l'accès, respectivement, à la santé, à une éducation de qualité, à l'eau, à des services énergétiques fiables, à une croissance économique partagée et à un mode de consommation véritablement responsable constituent d'autres objectifs. Le programme identifie précisément 169 cibles et intègre les trois dimensions du développement durable: la conscience sociale, l'avancée économique et l'exigence environnementale. Ce n'est pas un manifeste. C'est un programme porté par 160 chefs d'État et de gouvernement devant l'Assemblée générale de l'ONU qui l'a adopté en 2015.

La Suisse est appelée à réaliser ces objectifs. Nous savons que la sensibilité n'est pas la même d'un bout à l'autre de ce pays. La Suisse s'est engagée cependant à respecter l'Agenda 2030 des Nations Unies qui sert de référence universelle. Pionnière, Genève a anticipé. Le Canton s'est doté avant les autres, en 2001, d'une loi sur l'action publique en vue du développement durable. Il a inscrit formellement cette notion en 2012 dans la constitution. En 2017, il a publié son concept 2030 de développement durable, miroir local de l'Agenda 2030, soit un plan d'action concret dont les effets sont mesurables. L'action mondiale commence par l'effort local.

Dans un canton comme le nôtre, siège des principales agences de l'ONU, notamment celles portant sur la santé, le climat, le travail et la migration,

le Conseil d'État œuvre afin que Genève continue de donner l'exemple. En Suisse, la moitié des engagements financiers publics en faveur de la solidarité internationale sont le fait de notre canton et des communes genevoises. En consacrant y 0,2% du budget annuel, nous restons loin du 0,7% inscrit dans une loi cantonale soumise aux capacités budgétaires objectives, mais nous faisons notre part. Une fable amérindienne raconte que, lors d'un vaste incendie de forêt, alors que les animaux affolés observaient passivement le désastre, seul un colibri s'activait. Sans relâche, avec son petit bec, il cherchait

«L'atteinte des ODD est une ambition mondiale qui ne réussira que si chacun fait ainsi sa part»

des gouttes d'eau qu'il allait vaillamment jeter sur le feu. Un tatou désabusé grommela qu'il n'êteindra pas le feu de cette manière. Et l'oiseau de répondre: «Je le sais, mais je fais ma part.»

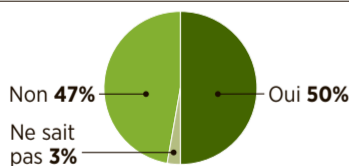
Le Canton de Genève accompagne des projets. Il contribue à structurer et à favoriser des opérations décentralisées. Il a par exemple créé avec le HUG une école d'infirmiers en pays défavorisé. Avec le concours de la Fédération genevoise de coopération, il a mis en place des programmes de prévention de la violence, d'accompagnement de l'éducation et des structures médicales. Sur le territoire cantonal aussi, mentionnons l'exemple des Services industriels de Genève (SIG) qui depuis 2017 ne fournissent plus que de l'électricité 100% renouvelable et locale. On pourrait citer d'autres réalisations ici et à l'étranger. L'atteinte des ODD est une ambition mondiale qui ne réussira que si chacun fait ainsi sa part.

17 objectifs pour transformer le monde. ce 4 octobre 18 h 30, Uni Mail. Entrée libre

Sondage

La question d'hier

Êtes-vous favorable à l'ouverture des magasins trois dimanches par an dans le canton de Genève?



Répondre à nos sondages sur: www.tdg.ch

Total: 1910 avis

www.tdg.ch

Vivre

Couple «Il ne veut pas du chien dans notre lit.» La place des animaux domestiques dans une relation toute neuve peut constituer un écueil affectif insoupçonné. À lire dans «Femina».

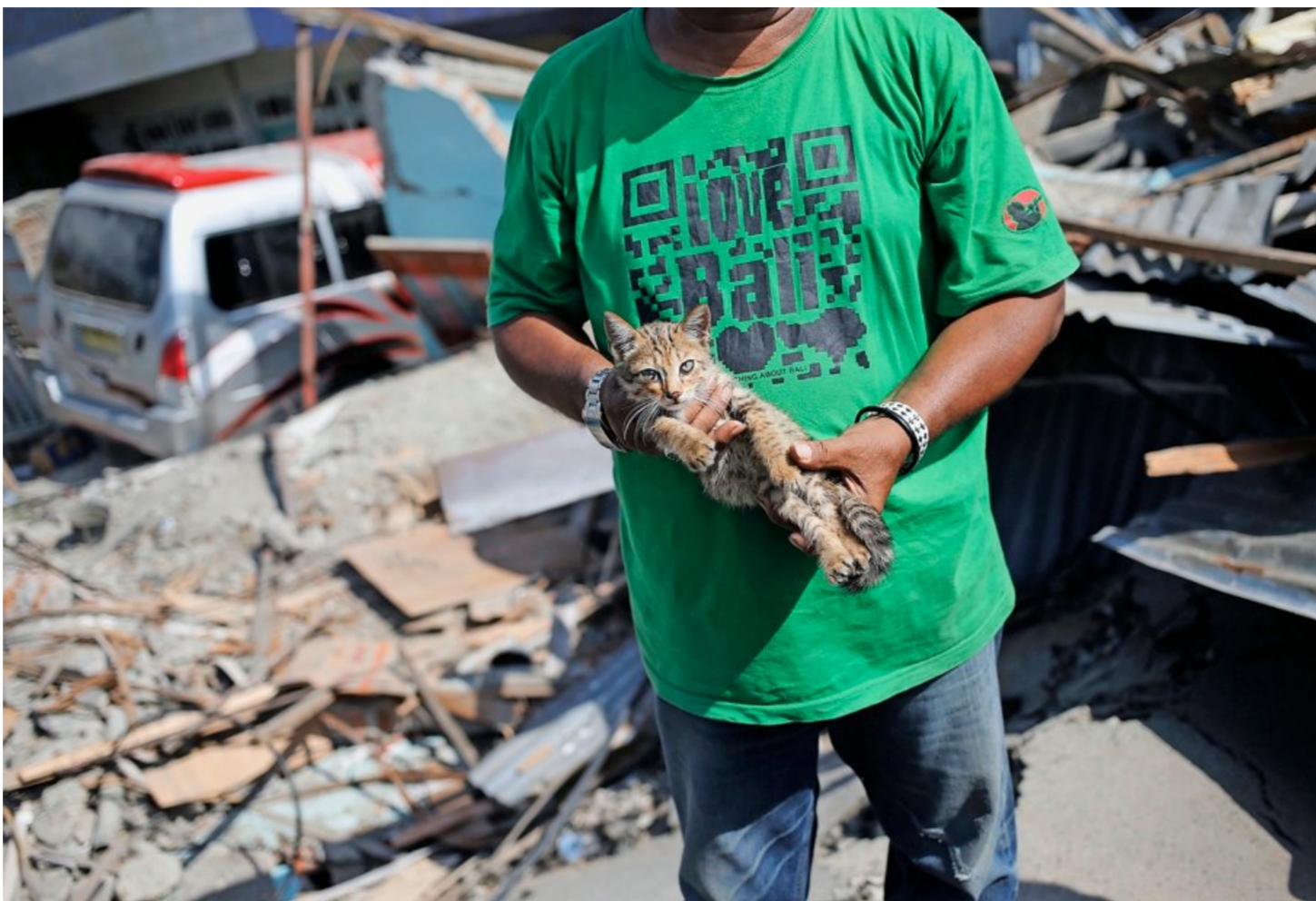


High-tech

États-Unis À l'occasion de la sortie du jeu «Assassin's Creed Odyssey» développé par Ubisoft, Google va tester son système de streaming de jeux vidéo.



L'image du jour



Dans les ruines de Palu, en Indonésie, Sa'adon Lawira tient le chat de son petit-fils. Ce sont les mialements de l'animal qui l'ont aidé à retrouver le corps de l'enfant. Il était enseveli sous les décombres de la maison familiale, située dans le quartier de Balaroa. Avant le tsunami, ce secteur était un patchwork de rues asphaltées et de maisons rangées. Maintenant, il est complètement dévasté. L'aide gouvernementale se fait toujours attendre et la colère gronde parmi ses habitants. AP/DITA ALANGKARA

Le syndicat SYNA fête ses 20 ans

L'invité

Joël Mugny
Secrétaire
coordinateur
SYNA Genève



SYNA, 2^e syndicat national, a été le premier en 1998 à devenir interprofessionnel, réalisant que le syndicalisme corporatif n'était plus la solution. La Fédération chrétienne des Travailleurs de la Construction (FCTC), qui aurait fêté en 1999 ses 100 ans, a décidé d'unir ses forces avec quatre autres syndicats afin de couvrir les secteurs de l'artisanat, de l'industrie et des services. SYNA, avec ses 60 000 membres, est présent dans la majorité des secteurs conventionnés en Suisse et développe chaque année des nouveaux partenariats par la signature de conventions collectives de travail. SYNA œuvre également pour les travailleurs-euses du Sud au sein de l'organisation Brücke Le Pont et assure la formation continue de ses membres au travers de l'institut de formation ARC. Il est le principal acteur de Travail.Suisse rattaché à la Confédération syndicale internationale.

À Genève, jusqu'en 1979, SYNA et le SIT ne formaient qu'une entité. Suite à des divergences idéologiques, une scission a eu lieu. Durant des années, les relations entre les deux structures furent tendues. Le temps aidant, nous travaillons aujourd'hui en parfaite intelligence dans l'intérêt bien compris des travailleuses et travailleurs de notre canton. En 2000, SYNA, voyant que des problèmes dans les EMS étaient régulièrement dénoncés, a enquêté et réalisé que seulement 80% des besoins en personnel étaient garantis. SYNA a lancé une initiative décrite par le chef de tutelle de l'époque, qui estimait le personnel en suffisance. Seul SYNA a récoité

les signatures. Entre-temps le conseiller d'État annonçait que l'acceptation de cette initiative coûterait 60 millions pour couvrir les besoins réels dans les 52 EMS du canton. Le peuple a tout de même plébiscité cette initiative par 59,6% avec une participation aux urnes de 54,6%. SYNA participe à de très nombreux comités d'initiatives et référendums avec le plus souvent un succès dans les urnes, preuve que les combats menés correspondent aux besoins de la population. Dernières luttes en date: référendum contre la RIE III et PV2020, objets tous deux gagnés. SYNA est également très engagé dans les structures tripartites pour la formation initiale des adultes et la formation continue tout au long

«Jusqu'en 1979, à Genève, SYNA et le SIT ne formaient qu'une entité»

de la vie, essentielle pour s'assurer une pérennité dans son activité professionnelle. SYNA lutte également contre les nouvelles formes de travail précaire et contre les faux stages. SYNA est un syndicat proche des travailleuses et travailleurs, mettant toute l'énergie sur le partenariat social et la défense individuelle de ses membres. Syndicat combatif mais plus discret que d'autres composantes syndicales de ce pays, il travaille avec sérieux, efficacité et est très apprécié de ses membres. Ce qui ne l'empêche pas, quand toute solution est bloquée, et c'est le cas aujourd'hui dans le secteur de la construction, de descendre dans la rue et de devenir très menaçant pour sauvegarder le respect et la dignité des travailleuses de ce pays.

Le crépuscule du dollar, vraiment?

Regard éco

Paul H. Dembinski
Directeur
Observatoire
de la finance



Qu'il s'agisse du volume des actifs financiers libellés en dollars, de la part du commerce facturé en dollars ou encore des transactions de change, le dollar est dans une position centrale pour ne pas dire hégémonique. Juste un chiffre que la Banque des règlements internationaux met à jour tous les trois ans: en 2016 le dollar était partie aux 98% des transactions de change. Comme l'essentiel des paiements, transactions ou actifs sont gérés ou transitent par les banques domiciliées aux États-Unis, l'administration américaine est en position de donner à sa politique étrangère une portée très précise en sanctionnant tel ou tel acteur ou fait plier les entreprises comme Total ou Peugeot qui se sont retirés d'Iran en jugeant plus important de préserver les bonnes relations avec les autorités américaines que de profiter du potentiel du marché iranien. Un tel chantage à l'encontre des agents économiques peut-il être accepté sans sourcilier par les pays dont ces entreprises sont originaires, qui poursuivent une politique étrangère différente des États-Unis, dans le cas d'espèce, à l'égard de l'Iran? La question a été posée d'entrée de jeu lors de l'Assemblée générale des Nations Unies, qui se tient actuellement, et a retenti aussi au niveau du Conseil de sécurité que président pour quelques jours encore les États-Unis. Est-ce que, face au rapport de force qui fait défaut au bloc hégémo-clite des opposants à l'hégémonie du dollar.

Ainsi, le front antidollar a peu de flèches dans son carquois. Il y a des fortes chances que l'arme du dollar ne soit pas écornée, et qu'il elle ait encore de beaux jours devant elle.

en place des solutions alternatives et crédibles pour éviter à leurs entreprises les pièges du dollar? L'UE, mais aussi la Chine, l'Inde, la Russie et certains exportateurs du pétrole semblent être entrés en matière. Mais comment «désintoxiquer» l'économie mondiale du dollar? Le déficit chronique de la balance commerciale américaine est le premier vecteur d'intoxication. Chaque mois des milliards de dollars de cash ou d'actifs sont injectés dans l'économie mondiale. Colmater ce geysir impliquerait soit d'exporter moins aux États-Unis, soit en importer plus - les candidats à des actions dans ce sens sont peu nombreux comme le montrent - paradoxalement - l'angoisse provoquée par le protectionnisme américain, soit vendre en masse les surplus de dollars au risque de le faire plonger et avec lui toutes les positions détenues aujourd'hui en dollars. Les risques de déstabilisation financière sont trop grands pour qu'un front antidéficit américain surgisse. La deuxième ligne de réflexion est moins ambitieuse, court-circuiter le système financier en dollars dans les échanges commerciaux entre tiers.

Les alternatives sont peu nombreuses - soit le troc doublé d'un mécanisme de clearing, soit l'euro. L'euro ne ferait sans doute pas l'unanimité, notamment à cause de sa solidité mise en doute par certains. De plus, un tel rôle pourrait s'avérer être pour la monnaie européenne un cadeau empoisonné. Quant au mécanisme de clearing, l'idée refait surface systématiquement - la dernière fois au moment de l'effondrement du bloc soviétique. Elle est intellectuellement séduisante, mais implique une forte bureaucratie et donc suppose de la confiance qui fait défaut au bloc hégémo-clite des opposants à l'hégémonie du dollar.

Ainsi, le front antidollar a peu de flèches dans son carquois. Il y a des fortes chances que l'arme du dollar ne soit pas écornée, et qu'il elle ait encore de beaux jours devant elle.

Le train, régulièrement utilisé par les touristes du continent

Développement durable

L'aviation épinglée pour ses nuisances à Genève

Le trafic à Cointrin génère, en quasi-impunité, des émissions de gaz polluants et un bruit alarmants, dénoncent dans un livre les associations des riverains de l'aéroport

L'essentiel

● **Explosion** Les émissions de CO₂ générées par le trafic aérien dans le canton ont augmenté de 96% entre 2000 et 2014.

● **Subvention** Les vols internationaux ont un accès défiscalisé au kérosène. «Un scandale.»

● **Réactions** Un accord international doit corriger le tir, dit-on dans le milieu.

Richard Étienne

Twitter: @RIEtienne

Certains y verront une attaque contre l'aéroport, le poumon économique de Genève, d'autres une réflexion impérieuse suite à une nouvelle canicule historique cet été. Les associations genevoises Carpe et ARAG cosignent un livre* critique à l'égard de Genève Aéroport, la politique aéronautique de la Suisse et l'aviation en général.

Présenté à la presse lundi, le pamphlet doit ouvrir le débat dans le sillage de l'initiative populaire «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève», qui propose de modifier la Constitution pour le «contrôler».

En 2007, moins de onze millions de passagers sont passés par Cointrin. L'an dernier, ils étaient 17,3 millions, et en 2030, on en attend 25 millions. La plupart d'entre eux voyagent pour leurs loisirs. Le trafic explose, les nuisances qu'il engendre aussi.

Entre 2000 et 2014, les émissions de CO₂ dues aux avions ont augmenté de 96% à Genève. En 2030, la population genevoise devrait émettre 37% d'oxyde d'azote en moins qu'en 2014... mais l'aéroport en dégagera 84% de plus, peut-on lire. L'aviation «annule» les gains obtenus par la réduction de la consommation d'énergies fossiles des voitures et du mazout de chauffage, selon Carpe et ARAG.

«Subvention cachée»

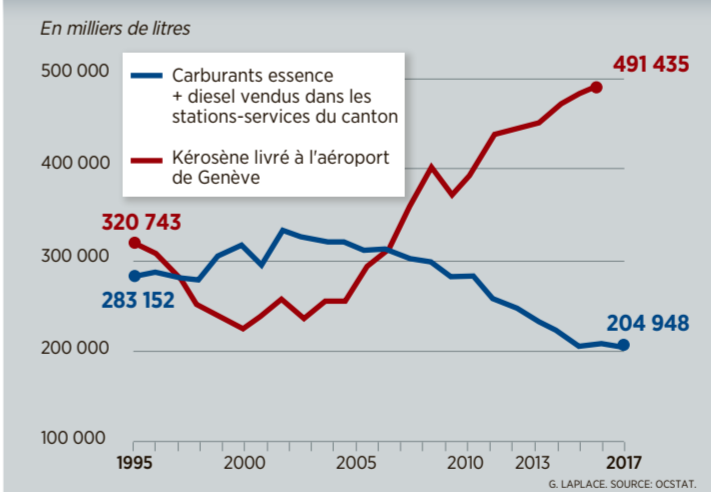
Le secteur échappe pourtant aux mesures de protection du climat signées durant la COP21 à Paris, à la fin de 2015, pointe le livre. Et l'aviation internationale bénéficie d'un kérosène défiscalisé (exempté de la taxe sur les huiles minérales et de la TVA), en vertu d'un accord, signé en 1944, qui visait à relancer les échanges internationaux après la guerre. Dans un contexte qui a totalement changé, Carpe et ARAG y voient une «subvention cachée» qui aurait engendré quatre milliards de francs de pertes fiscales pour Genève ces dix dernières années. «Ça donne un avantage à l'aviation et c'est une question taboue», dénonce Lisa Mazzone, présidente de Carpe.

Le train, régulièrement utilisé par les touristes du continent



Bruit et gaz polluants
Le trafic aérien génère des nuisances sonores importantes pour les riverains. LUCIEN FORTUNATI

Vente de carburants et de kérosène à Genève



Un accord, universel et contraignant, porteur d'espoir

● Corsia. La réponse du secteur au livre tourne largement autour de l'acronyme de Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, un accord considéré comme historique, dont il est à peine question dans le livre. «Avec ce programme mondial de compensation et de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, le secteur est le premier à se doter d'un dispositif, universel et contraignant, de maîtrise de ses émissions de CO₂», souligne

Antonello Laveglia, porte-parole de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). La Suisse, comme 72 autres pays, s'est engagée à se soumettre à cet accord qui sera en vigueur en 2021. Les transporteurs devront alors acheter des «unités d'émission» auprès de programmes de compensation carbone pour contrebalancer leur niveau d'émission s'ils dépassent un certain seuil.

Au parlement, plusieurs députés ont en outre proposé

avant l'essor des low cost aériens, périlite.

Constitution violée

Un chapitre est consacré au bruit, cette nuisance qui accroît les risques cardiovasculaires, perturbe le sommeil et l'apprentissage des enfants, selon des études. À Cointrin, une parcelle de 340 hectares à moins de quatre kilomètres du centre-ville, les avions atterrissent de 6 heures à minuit. Par avion de même capacité, les ondes émises baissent mais les appareils tendent désormais à être plus gros.

Selon l'article 74 de la Constitution, rappellent les deux associations, la Confédération doit légiférer «sur la protection de l'être humain et de son environnement na-

tural contre les atteintes nuisibles ou incommodes». Pas la priorité de l'Office fédéral de l'aviation civile, estiment-elles pourtant.

L'OFAC, chargé de la mise en œuvre de la politique aéronautique helvétique, serait «tout-puissant». Les décisions «relatives à l'avenir de notre aéroport se prennent dans une tour d'ivoire entre Berne et Genève» et «la voix des premiers concernés, les communes et la population de la région, n'est pas entendue», peut-on lire.

Les fiches du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), qui définissent les conditions de l'exploitation des infrastructures aéroportuaires par aéroport, seraient trop vite adoptées par le Conseil fédéral.

Genève Aéroport dégage d'importants bénéfices année après année, mais l'entreprise est amenée à investir. «Si elle devient déficitaire, se demandent les auteurs du livre, que décideront les autorités cantonales, qui en sont propriétaires?» Les associations de riverains envisagent de maîtriser le développement de l'aéroport en tenant compte des besoins économiques et environnementaux de la population. Ses statuts, arguent-elles, doivent être inscrits dans la Constitution comme pour les TPG et les SIG. Elles proposent notamment de moduler la redevance par passager, afin de diminuer le nombre de vols à destination de villes atterri- gnales en huit heures de train ou moins, et de taxer autrement la fourniture de kérosène.

Le directeur de Genève Aéroport souligne que Cointrin (sans compter le trafic aérien qu'il engendre) a un bilan carbone neutre. Le nombre de décollages et atterrissages, qui s'est stabilisé ces dernières années, devrait diminuer en 2018. **R.ET.**

Le secteur considère qu'il va de soi que la hausse du trafic est favorable à l'économie. Les études abondent dans ce sens (*lire ci-dessous*), mais elles oublieraient de calculer l'activité économique locale perdue du fait de l'aéroport, selon Carpe et ARAG. Depuis 2016, indique d'ailleurs l'Office fédéral de la statistique, les touristes suisses dépensent plus à l'étranger que les touristes étrangers en Suisse.

Genève Aéroport dégage d'importants bénéfices année après année, mais l'entreprise est amenée à investir. «Si elle devient déficitaire, se demandent les auteurs du livre, que décideront les autorités cantonales, qui en sont propriétaires?» Les associations de riverains envisagent de maîtriser le développement de l'aéroport en tenant compte des besoins économiques et environnementaux de la population. Ses statuts, arguent-elles, doivent être inscrits dans la Constitution comme pour les TPG et les SIG. Elles proposent notamment de moduler la redevance par passager, afin de diminuer le nombre de vols à destination de villes atterri- gnales en huit heures de train ou moins, et de taxer autrement la fourniture de kérosène.

* «Avions: toujours plus, pour quoi faire?» 192 pages, Editions Jouvence

Lire l'édito en Une:
«Quelle alternative aux ogres du ciel?»

