page 5

objet

1

Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur le domaine public, du 27 octobre 2000 (L 1 05 - 8014)?

page 13

objet

2

Acceptez-vous la loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 25 janvier 2001 (H 1 05 - 8148)?

5 objets

page 23

objet

3

Acceptez-vous l'initiative populaire «Hausses d'impôts? Aux électrices et électeurs de décider!» (IN 112)?

page 31

objet

4

Acceptez-vous la loi constitutionnelle modifiant la constitution de la République et canton de Genève (A 2 00) (contreprojet à l'initiative 112 «Hausses d'impôts? Aux électrices et électeurs de décider!»)?

page 37

objet

5

Question subsidiaire :
Si l'initiative (IN 112)
et le contreprojet sont acceptés,
lequel des deux a-t-il
votre préférence ?

• Initiative 112 ?
• Contreprojet ?

page 40

Recommandations
du Grand Conseil
et du Conseil d'Etat

page 43

Prises de position
des partis politiques,
autres associations
ou groupements

objet 1

**Loi modifiant
la loi sur le domaine public,
du 27 octobre 2000 (L 1 05 - 8014)**

a b c

TEXTE DE LA LOI

a

Loi modifiant la loi sur le domaine public, du 27 octobre 2000 (L 1 05 - 8014)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Article 1

La loi sur le domaine public, du 24 juin 1961, est modifiée comme suit :

Art. 1, lettre a (nouvelle teneur)

a) les voies publiques cantonales et communales dès leur affectation par l'autorité compétente à l'usage commun et dont le régime est fixé par la loi sur les routes, du 28 avril 1967, et la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, si elles sont ouvertes à la circulation routière, sous réserve des compétences communales fixées à l'article 1A ci-après ;

Art. 1A (nouveau)

1 Les communes sont compétentes pour décider sur leur territoire :

– de créer des espaces piétonniers ou des promenades réservés exclusivement aux piétons, notamment en interdisant à cette fin la circulation automobile ou en désaffectant dans ce but tout ou partie des voies de circulation routière communales, à l'exclusion des routes communales principales et des voies de circulation de la Ville de Genève figurant sur le plan annexé à la présente loi ;
– de créer des zones piétonnes au sens de l'article 2A de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière (ci-après OSR) ou des rues résidentielles au sens de l'article 43 OSR sur tout ou partie des voies de circulation routière communales, à l'exclusion des routes communales principales ainsi que des voies de circulation de la Ville de Genève figurant sur le plan annexé à la présente loi, et de décider à cette occasion de l'emplacement des signaux « zone piétonne » (2.59.3 OSR) et « fin de zone piétonne » (2.59.4 OSR) ainsi que des signaux « rue résidentielle » (3.11 OSR) et « fin de rue résidentielle » (3.12 OSR), accompagnés, le cas échéant, des plaques complémentaires portant la mention « cycles et cyclomoteurs exceptés ».

2 Les communes élaborent les projets en collaboration avec le département de justice et police et des transports en veillant à ce que le passage des véhicules

des transports publics ne soit pas entravé et en fixant les modalités éventuelles d'accès des ayants droit.
3 Elles consultent le département de l'aménagement, de l'équipement et du logement qui examine la conformité du projet avec les objectifs d'aménagement et les plans d'affectation en vigueur.
4 La commune met ensuite le projet à l'enquête publique pour une durée de 30 jours selon avis publié dans la Feuille d'avis officielle et procède à une large consultation des milieux intéressés. Au terme de l'enquête publique, le projet est soumis à l'approbation du Conseil municipal accompagné des observations recueillies, lequel prend sa décision sous forme de délibération soumise à référendum.
5 Le département de justice et police et des transports prend les mesures d'exécution nécessaires (pose de signalisation, marquage, etc.) et supprime la signalisation préexistante qui est devenue caduque du fait des nouvelles dispositions prises par la commune.
6 Demeurent réservées les dispositions de la loi sur les constructions et installations diverses, du 14 avril 1988, en cas de réalisation de constructions ou d'aménagements nécessitant une requête au sens de ladite loi.

Article 2 **Modifications à d'autres lois**

(B 6 05)

1 La loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984, est modifiée comme suit :

Art. 30, al. 1, lettre m (nouvelle teneur)

m) les projets de construction, de transformation ou de démolition d'immeubles communaux, d'ouverture ou de suppression de voies publiques communales, de travaux publics, à l'exception des changements d'assiettes visés à la lettre k, chiffre 4, ci-dessus et la création d'espaces piétonniers et de promenades réservés aux piétons, ainsi que de zones piétonnes et de rues résidentielles relevant de l'article 1A de la loi sur le domaine public, du 24 juin 1961 (L 1 05) ;

(H 1 05)

2 La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Art. 2, al. 3 (nouveau)

3 En application de l'article 1A de la loi générale sur le domaine public, du 24 juin 1961 (L 1 05), les communes sont compétentes pour créer des espaces piétonniers et des promenades réservées aux piétons, ainsi que des zones piétonnes et des rues résidentielles, dans le respect de l'article 1A de la loi sur le domaine public.

Le plan du réseau des voies de circulation de la Ville de Genève mentionné à l'art. 1A de la loi ci-dessus peut être consulté auprès de l'office des transports et de la circulation, rue du Stand 20, à Genève.

EXPLICATIONS DU CONSEIL D'ETAT

Loi modifiant la loi sur le domaine public, du 27 octobre 2000 (L 1 05 - 8014)

La loi proposée par le Grand Conseil, qui va dans le même sens que celle liée à la circulation mise en votation simultanément, permettra – si elle est acceptée – aux communes, essentiellement à vocation urbaine, d'exercer de nouvelles compétences pour édicter, de leur propre initiative, des mesures de circulation en matière de création d'espaces piétonniers et de rues résidentielles.

Ces mesures, de nature purement locale et ne s'appliquant qu'aux voies communales secondaires, contribueront au renforcement de l'autonomie communale et à l'application d'une politique de proximité que soutient le Conseil d'Etat qui est, quant au principe, favorable à la création de rues résidentielles et d'espaces piétonniers. Preuve en est la réalisation régulière de tels aménagements dans de nombreuses communes du canton, en priorité à l'initiative et sous l'impulsion de ces dernières.

Le Conseil d'Etat n'en comprend pas moins les préoccupations du Comité référendaire et des citoyens qui ont appuyé le référendum qui craignent que la généralisation de certains types de mesures décidées par une seule commune ne conduise directement ou indirectement à des effets qui contreviendraient aux besoins recensés sur un plan plus global.

Il est vrai que les nécessités cantonales ne doivent pas être sacrifiées au profit de souhaits exclusivement locaux ; il est vrai que le canton doit conserver son rôle actuel dans la pesée des intérêts locaux et cantonaux afin de préserver la cohérence des conditions d'accessibilité aux pôles économiques et commerçants, notamment par le maintien des lignes de transports publics, voire par l'instauration de nouvelles lignes.

C'est précisément pour ces raisons que la loi qui est soumise au vote des citoyens prévoit :

- qu'elle ne s'applique qu'aux voies de circulation routière communales secondaires, à l'exclusion des routes communales principales et de certaines voies de circulations importantes de la Ville de Genève ;
- que les communes doivent élaborer leurs projets en collaboration avec le département de justice et police et des transports ;
- qu'après enquête publique, le conseil municipal prend sa décision sous forme de délibération soumise à référendum.

Dès lors, tout en admettant qu'il pourrait y avoir quelques risques ponctuels de manque de cohérence, notamment dans le cadre de la politique cantonale des déplacements ou hors des frontières cantonales en direction du canton de Vaud ou des départements français voisins de la Haute-Savoie ou de l'Ain, le Conseil d'Etat estime que l'acceptation de la loi lui laissera les compétences et des moyens suffisants pour assurer la bonne gestion des déplacements à l'égard des citoyennes et des citoyens genevois et de tous les résidents du canton.

Pour les raisons qui précèdent, le Conseil d'Etat vous recommande de voter OUI à la loi modifiant la loi sur le domaine public.

EXPLICATIONS DU COMITÉ RÉFÉRENDAIRE

Loi modifiant la loi sur le domaine public, du 27 octobre 2000 (L 1 05 - 8014)

NON A RETRO-TRAFIC... BIS

I. Situons le problème!

La loi contre laquelle le GTE a déposé un référendum veut accorder la compétence aux communes pour la création d'espaces piétonniers sur les routes communales, but qui sera atteint par une interdiction de toute circulation sur ces axes. Pour qu'un système de transports soit fonctionnel, il vaut mieux conserver un système centralisé, qui a fait ses preuves, que de partir à l'aventure avec un système où chaque commune va faire ce qu'elle veut, sans aucune concertation avec les communes voisines. En réalité, il s'agit d'une loi taillée sur mesure pour la ville de Genève; or, celle-ci ne peut pas imposer sa volonté à l'ensemble des habitants du canton: dans le domaine des déplacements, il faut penser région et non pas uniquement centre-ville!

II. Objectif louable, mais conséquences antiéconomiques!

Si l'objectif peut paraître louable, quel sera l'impact réel de l'application de cette loi? Si elle risque de se faire sans problème pour les petites communes rurales, il en sera tout autrement pour la ville de Genève et les grandes communes urbaines. Cette loi provoquera la fermeture pure et simple de l'agglomération au trafic individuel. De l'habitant au client en passant par le visiteur, tout le monde verra sa liberté de déplacement compromise, car le but réellement visé par les promoteurs de cette loi inadéquate peut se résumer par le slogan suivant:

«Laisse ta voiture au garage! prends les transports publics, va à pied, utilise tes rollers, déplie ta trottinette: Genève n'est que pour toi!».

Cette loi ignore toutes les personnes qui ont besoin de leurs véhicules pour se déplacer, c'est-à-dire les personnes à mobilité réduite, les mères de famille, les personnes retraitées, etc.

Cette loi va à l'encontre des besoins de l'économie. Elle pénalise les déplacements professionnels des artisans et des professions libérales, tout comme les déplacements effectués par des véhicules de livraison ou par des véhicules prioritaires. Toutes ces personnes sont à la base de l'explosion des besoins de mobilité à laquelle nous assistons. De plus, actuellement, en Suisse, 60% des déplacements totaux sont liés aux loisirs et non plus au travail. Cette loi est donc complètement dépassée, car elle veut restreindre les échanges sociaux en menaçant notre liberté de déplacement, alors que tout un chacun veut les développer pour optimiser son développement personnel.

Si l'accessibilité est compromise, les clients vont déserter le centre-ville, ce qui provoquera l'exode des commerces en périphérie et la diminution des emplois en ville. Si le stationnement devient de plus en plus improbable, même avec le développement des zones macarons, les habitants vont partir sous des cieux plus propices.

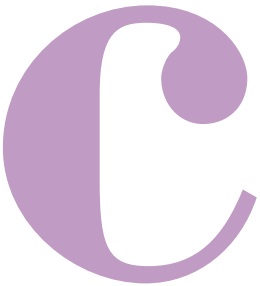
Et cela va encore empirer puisque chaque commune fixera elle-même ses propres règles du jeu. Ne compromettons pas le début de l'embellie économique à laquelle nous assistons à cause d'une loi inadaptée à notre époque!

III. C'est la mort de la complémentarité!

Tout aménagement doit garantir le principe fondamental de la complémentarité des modes de transport; or, cette loi ne dit rien sur les mesures compensatoires (amélioration de l'offre de stationnement, mise en place d'itinéraires de remplacement, etc.) à mettre en place pour les transports individuels. Elle ne respecte donc pas cette complémentarité vitale pour le maintien d'une offre riche permettant de satisfaire les besoins de mobilité de la population.

IV. Améliorer la qualité de vie: oui, mais…

Un projet visant à améliorer la qualité de vie d'une communauté doit naître de l'élaboration d'une stratégie sauvegardant et améliorant les intérêts de l'ensemble des citoyens. Dans cette perspective, l'intérêt général doit primer sur les intérêts particuliers.



Or, qu'en est-il de l'intérêt général d'une communauté qui cherche à améliorer sa qualité de vie ? L'aménagement du territoire et l'organisation des déplacements ne peuvent être réglés aujourd'hui que par une approche globale et régionale.

Or, cette modification législative n'est favorable qu'à une petite partie des habitants de la ville de Genève, tout en pénalisant gravement la grande majorité des autres habitants du canton dont on va entraver sérieusement la mobilité : elle bafoue donc l'intérêt général et en termine avec la volonté affichée par certains milieux de mettre en place une politique globale des transports à Genève.

V. CONCLUSIONS

OUI à des zones piétonnes accueillantes et vivantes !
OUI à des zones piétonnes conçues sous la surveillance du Canton !
OUI à une conception globale garantissant la complémentarité !

NON à des zones piétonnes mal conçues et sans sécurité !
NON à la mort du commerce de proximité menacé par cette loi !
NON à la réduction de la voirie sans compensation pour la voiture !

Construisons Genève et ses zones piétonnes tous ensemble et ne laissons pas les communes le faire chacune dans leur coin sans concertation !

VOTEZ NON à cette loi inadaptée à nos besoins de mobilité !

objet 2

Loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 25 janvier 2001 (H 1 05 - 8148)

a b c

TEXTE DE LA LOI

Loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 25 janvier 2001 (H 1 05 - 8148)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

Article 1 **Modifications**

La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987, est modifiée comme suit :

Art. 2 Autorités compétentes (nouvelle teneur)

1 Le département de justice et police et des transports (ci-après : le département) est compétent en matière de gestion de la circulation, notamment pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes, sous réserve des alinéas suivants.

2 En dérogation à l'alinéa 1, les communes qui en font la demande au département sont compétentes pour interdire ou restreindre la circulation sur les voies de circulation routière communale sur leur territoire, à l'exclusion des routes communales et des voies de circulation de la Ville de Genève figurant sur le plan annexé à la présente loi, dans les domaines suivants :

a) création de pistes cyclables ;
b) création de zones piétonnes ;
c) limitation de vitesse ;
d) localisation des places de stationnement ;
e) toute autre mesure de modération du trafic en application de l'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958.

Les communes élaborent, en collaboration avec le département et ses services, les réglementations locales de trafic.

3 Le Conseil d'Etat, après consultation de la commune concernée, décide quelles voies de circulation doivent rester ouvertes au passage, sans entrave, des véhicules des transports publics
4 La compétence communale est exercée par le conseil administratif ou le maire.
5 Le département est chargé de surveiller l'application des décisions des communes dans le cadre prescrit par la législation fédérale.
6 Si une commune est opposée à des mesures de réglementation du trafic envisagées ou prises par une commune située à proximité qui ont des effets sur son territoire, elle en informe le département. Celui-ci statue.
7 Les compétences de la police et du département fédéral de justice et police stipulées par la législation fédérale sont réservées.

Art. 4 Enquête publique (nouvelle teneur)

Procédure

1 Toute réglementation locale du trafic non limitée dans le temps est précédée d'une enquête publique effectuée par l'autorité compétente en vertu de l'article 2. Une nouvelle enquête publique n'est toutefois pas nécessaire lorsque le département ou les communes modifient, sur le même objet, une réglementation locale du trafic édictée depuis moins d'un an par une mesure d'un contenu et d'une portée similaires.

Publication

2 L'enquête publique est annoncée par la voie de la publication dans la Feuille d'avis officielle et par voie d'affichage dans la commune concernée.

Observations

3 Pendant un délai de 30 jours à compter de la publication ou de l'affichage, toute personne peut :

a) consulter les projets de réglementation locale du trafic au département, lorsque ceux-ci émanent de ce dernier, ou à la mairie de la commune concernée, lorsqu'il s'agit d'un projet communal ;
b) transmettre à l'autorité compétente ses observations par une déclaration écrite.

Analyse des observations

4 Le département communique à la commune concernée les observations recueillies concernant ses projets, accompagnées de ses propres commentaires. La commune en fait de même pour les siens. Le département et la commune concernée procèdent ensuite à une analyse commune des observations.

Décision

5 Au terme de l'enquête publique, le projet communal est soumis à l'approbation du conseil administratif ou du maire accompagné des observations recueillies et des recommandations éventuelles du département.

Art. 6 Décision (nouvelle teneur)

Toute décision de réglementation locale du trafic adoptée par le département ou les communes fait l'objet d'une publication dans la Feuille d'avis officielle indiquant les délais et les voies de recours.

Art. 6A Recours (nouvelle teneur)

1 Les réglementations locales du trafic édictées pour une durée supérieure à 60 jours ou se répétant périodiquement peuvent faire l'objet d'un recours auprès du Conseil d'Etat. La commune de site a qualité pour recourir contre les décisions du département.

Art. 6B Placement des signaux (nouveau)

Le département prend les mesures d'exécution nécessaires (pose de signalisations, marquage, etc.) en collaboration avec les communes et supprime, le cas échéant, la signalisation préexistante qui est devenue caduque du fait des nouvelles dispositions.

Section 2 du chapitre V
Commission consultative des déplacements (nouvelle teneur)

Art. 15 Composition (nouvelle teneur)

Le Conseil d'Etat nomme une commission consultative des déplacements formée de représentants des différentes administrations et organisations intéressées au domaine des transports, ainsi qu'un conseil des déplacements formé de représentants des organisations intéressées au domaine des transports.

Art. 16 Rôle (nouvelle teneur)

1 La commission consultative des déplacements est un organe de consultation et d'information sur les questions importantes intéressant le domaine des transports.
2 Le conseil des déplacements est un organe de concertation sur les questions importantes intéressant le domaine des transports.

Article 2 **Modifications à d'autres lois**

1 La loi sur l'administration des communes, du 13 avril 1984 (B 6 05), est modifiée comme suit :

Art. 30, al. 2 (nouveau)

2 Le Conseil municipal délibère également sur la demande de bénéficier de la compétence communale pour les mesures de réglementation locale du trafic telles que prévues à l'article 2, alinéa 2, de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987.

Art. 36, al. 1, lettres g et h (nouvelles)

g) la demande de bénéficier des compétences communales en matière de réglementation locale du trafic ;
h) les réglementations locales du trafic relevant de la compétence communale.

2 La loi sur les routes, du 28 avril 1967 (L 1 10), est modifiée comme suit :

Art. 3, al. 2 (nouvelle teneur) et al. 3 (nouveau)

2 Les voies publiques communales sont classées par le Conseil d'Etat, du point de vue technique, en routes communales principales, selon carte annexée à la présente loi, et en routes communales secondaires.
3 Toute modification de classification des voies publiques communales requiert l'approbation de la commune concernée.

Le plan du réseau des voies de circulation de la Ville de Genève mentionné à l'art. 2 de la loi ci-dessus peut être consulté auprès de l'office des transports et de la circulation, rue du Stand 20, à Genève.

EXPLICATIONS DU CONSEIL D'ETAT

Loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 25 janvier 2001 (H 1 05 - 8148)

La loi proposée par le Grand Conseil, qui va dans le même sens que celle liée au domaine public mise en votation simultanément, permettra - si elle est acceptée - aux communes d'exercer de nouvelles compétences, notamment d'interdire, de restreindre ou de régler la circulation routière communale sur leur territoire (création de pistes cyclables, création de zones piétonnes, limitation de vitesse, localisation des places de stationnement ainsi que d'autres mesures de modération du trafic en application de la législation fédérale sur la circulation routière).

Ces mesures de réglementation du trafic, de nature purement locale et ne s'appliquant qu'aux voies communales secondaires, à l'exclusion des routes communales principales et de certaines voies de circulations importantes de la Ville de Genève, ne pourront cependant être élaborées qu'en étroite collaboration avec le département de justice et police et des transports. La loi entend ainsi préserver la lisibilité et la cohérence de l'action publique dans le domaine de la mobilité et, en particulier, dans la mise en œuvre de la politique des déplacements au plan cantonal.

Il est particulièrement important, en effet, non seulement dans l'intérêt du canton, mais également de l'ensemble du bassin d'activité franco-valdo-genevois, que l'agglomération urbaine de Genève, composée de plusieurs communes importantes, soit gérée en procédant systématiquement à une pesée d'intérêts entre les nécessités cantonales et les souhaits locaux.

Tout en contribuant au renforcement de l'autonomie communale dans le cade d'une politique de trafic de proximité, la loi qui est soumise au vote des citoyens institue le partenariat indispensable entre le canton et les communes ainsi que la concertation avec les riverains et les milieux intéressés dans le domaine de la circulation, notamment par les nouvelles procédures d'enquêtes publiques. La loi réserve également au Conseil d'Etat la compétence exclusive de décider quelles voies de circulation doivent rester ouvertes, sans entraves, au passage des véhicules des transports publics.

Dès lors, le Conseil d'Etat estime que l'acceptation de la loi lui laissera les compétences et les moyens suffisants pour assurer à l'avenir, comme par le passé, la cohérence en matière de planification et de mise en œuvre pour faire face à l'augmentation attendue des besoins de mobilité des citoyennes et des citoyens genevois ainsi que de tous les autres usagers du canton.

Pour les raisons qui précèdent, le Conseil d'Etat
vous recommande de voter OUI à la loi modifiant la loi
d'application de la législation fédérale sur la circulation routière.

EXPLICATIONS DU COMITÉ RÉFÉRENDAIRE

Loi modifiant la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 25 janvier 2001(H 1 05 - 8148)

NON A 45 POLITIQUES DES TRANSPORTS DIFFÉRENTES!

I. Situons le problème!

La loi contre laquelle le GTE a déposé un référendum veut accorder la compétence aux communes pour la gestion de la circulation. Sur le plan de la légalité, le Canton doit rester l'autorité de haute surveillance qui statue sur chaque arrêté de circulation. Sur le plan de l'opportunité, le Canton doit rester maître de l'ensemble de la problématique. Une situation différente paraît dangereuse; en effet, le réseau routier doit conserver une certaine uniformité. Il est impensable que chaque commune puisse décider de la mobilité sur son territoire sans aucune concertation avec les communes voisines.

Une route n'est pas uniquement communale parce qu'elle se trouve dans une commune. Elle fait partie d'un tout qui s'appelle réseau routier. Pour la même route, avoir plusieurs régimes de vitesse, passer d'un type d'aménagement à un autre selon la commune traversée, est incohérent et donc dangereux pour les usagers.

II. Genève est un canton exigu

Genève est exigu: il s'agit d'un canton-ville. Comment peut-on imaginer avoir 45 régimes de circulation différents sur 282 km^2?

De plus, Genève est tributaire de la région qui l'entoure. Nous ne pouvons pas avoir une politique transfrontalière des transports publics au niveau canto-

nal et laisser en même temps le pouvoir aux communes en ce qui concerne le transport privé, car les axes empruntés par les transports publics le sont aussi par les transports privés.

III. Quels sont les dangers représentés par une telle loi?

Si cette loi est acceptée, elle donnera à la commune Ville de Genève en particulier des pouvoirs trop grands pouvant conduire à un blocage total de la planification routière du canton. En outre, les différences de régime de circulation dans les communes réduiront la fluidité du trafic et l'accessibilité au centre-ville. L'économie du canton et de la région ne peut dépendre de ce qui se décide dans une commune.

Enfin, le transfert de compétences entraînera un transfert de charges. Cela signifie que les communes devront engager des personnes qualifiées ou faire appel à des tiers pour gérer leur service de la circulation. Elles devront également faire face à des oppositions et donc disposer du personnel adéquat pour rendre des décisions. Le risque est donc grand de voir la procédure ralentir au lieu de s'accélérer, d'où un handicap certain pour le canton, car les projets seront bloqués au niveau communal.

IV. Et l'aménagement du territoire?

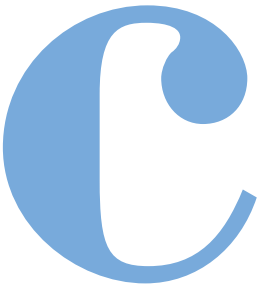
La politique des transports a aussi des impacts majeurs en terme d'aménagement du territoire, qui dépend lui d'une loi fédérale. Il sera alors impossible de coordonner les intérêts de l'aménagement cantonal avec ceux des communes qui pourront imposer leurs propres critères de circulation.

V. Parlons de sous…

Ce transfert des charges impliquera une augmentation du budget de fonctionnement des communes. Comment vont être pris en charge ces coûts supplémentaires?

La multiplication des administrations provoquée par le transfert de charges aboutira à une multiplication des documents et des études, à un alourdissement des procédures et à une augmentation des collaborateurs en charge de la politique des transports. Cela semble très coûteux pour un résultat probablement inefficace!

A l'heure où l'on parle de rationalisation, la multiplication des postes dans l'administration et le conflit de compétences pour gérer la circulation dans un canton tel que le nôtre résultent d'une approche complètement irresponsable.



VI. CONCLUSIONS

OUI à la prise en charge des besoins des communes en matière de circulation!
OUI à la liberté des communes pour les objets à caractère local!
OUI à une conception globale et transfrontalière des transports!

NON à 45 politiques de transports différentes!
NON à une augmentation des coûts de fonctionnement des communes!
NON à une augmentation des postes dans les administrations communales!

Construisons Genève et sa politique des transports de manière globale et ne laissons pas les communes le faire chacune dans leur coin sans concertation!

VOTEZ NON à cette loi engendrant des coûts disproportionnés par rapport aux résultats escomptés!

objet 3

Initiative populaire «Hausses d'impôts? Aux électrices et électeurs de décider!» IN 112

a b c

a TEXTE DE L'INITIATIVE

Initiative populaire « Hausses d'impôts ? Aux électrices et électeurs de décider ! » IN 112

Les citoyens et citoyennes soussignés, électeurs et électrices dans la République et canton de Genève, demandent, en vertu des articles 64, 65A et 67A de la Constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, et des articles 86 à 93 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, que la Constitution de la République et canton de Genève (A 2 00) soit modifiée comme suit :

Article unique

La constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847 (A 2 00), est modifiée comme suit :

Art. 53A **Référendum fiscal obligatoire (nouveau)**

L'introduction d'un impôt nouveau, d'un droit ou d'une taxe assimilable, de même que l'augmentation du taux ou l'extension de l'assiette d'un impôt, droit ou taxe assimilable sont subordonnés à l'approbation du Conseil général (corps électoral).

Art. 54, al. 2 (abrogé)

EXPLICATIONS DU COMITÉ D'INITIATIVE

Initiative populaire «Hausses d'impôts? Aux électrices et électeurs de décider!» IN 112

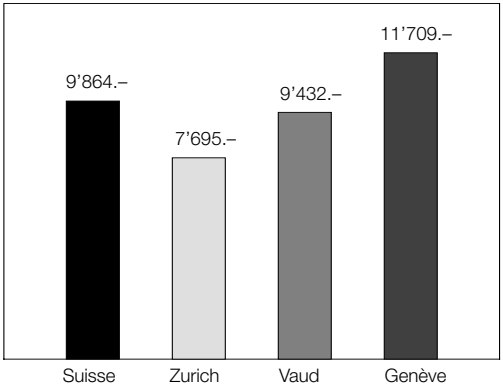
Prise de position du Comité Halte aux déficits

En lançant l'initiative «Hausses d'impôts, aux électeurs et électrices de décider» le but de notre comité était d'imposer à l'Etat des gardes-fous en matière de dépenses publiques. Contrairement aux propos de nos élus, les dépenses de Genève ne diminuent pas, elles AUGMENTENT.

Et qui paie ces dépenses?

Vous et nous contribuables genevois, voyez plutôt!

Charges communales et cantonales
pour une personne mariée sans enfant en 1999



Francs

Pour un revenu de Fr. 90.000
Source: Office fédéral
de la statistique

Le moment de dire NON
NON AUX HAUSSES D'IMPÔTS
NON AUX NOUVELLES TAXES

De nombreux ménages ont dû apprendre à restreindre leurs dépenses, que l'Etat en fasse de même.

Rappelons-nous en 1998, l'Etat au bord du gouffre voulait faire payer une taxe aux propriétaires de piscine!

Demain, à qui le tour?

Une taxe poubelle?

Une nouvelle taxe pour les chiens, les chats ou les animaux?

Une taxe supplémentaire pour les propriétaires de voitures?

Et quoi d'autre pourrait encore sortir du chapeau de nos élus?

Genève est gouvernée par ceux qui disent toujours oui et ceux qui ne savent pas dire non.

Aujourd'hui, faisons savoir à nos élus que les contribuables genevois exigent d'être consultés pour toutes hausses d'impôts et de taxes.

Nous n'avons plus envie d'être des vaches à lait.

Votez OUI à notre initiative

EXPLICATIONS DU CONSEIL D'ETAT

Initiative populaire «Hausses d'impôts? Aux électrices et électeurs de décider!» IN 112

L'initiative 112 vise à introduire un nouvel article dans la Constitution qui instaure un référendum obligatoire en matière fiscale. Ainsi, «l'introduction d'un impôt nouveau, d'un droit ou d'une taxe assimilable, de même que l'augmentation du taux ou l'extension de l'assiette d'un impôt, droit ou taxe assimilable» sera soumise obligatoirement au vote populaire.

Le Conseil d'Etat a constaté que l'initiative populaire cantonale 112 est mal formulée. Cette initiative traite du référendum obligatoire en matière d'impôt, mais elle contient un certain nombre de défauts importants et préjudiciables pour l'avenir.

Pourquoi il est important de refuser l'initiative 112

L'initiative 112: trois défauts non négligeables

- Premier défaut: le flou de l'initiative. La notion d'impôt n'est pas correctement définie. Par exemple, les termes invoqués tels que «l'introduction d'un droit ou d'une taxe assimilable» sont sujets à toutes sortes d'interprétations. Ce champ d'application aux contours imprécis est susceptible de générer dans la pratique des procédures multiples, d'innombrables contestations, divergences et conflits, voire des abus. Le Conseil d'Etat s'appuyant sur le droit administratif, le droit fiscal et la jurisprudence plaide pour la notion de contribution publique non causale.

- Deuxième défaut : l'initiative ne prévoit pas de soumettre à votation populaire des baisses d'impôts. Seules les hausses d'impôts sont mentionnées : or une loi fiscale peut à la fois augmenter l'impôt pour une catégorie de contribuables et le diminuer pour d'autres contribuables. L'initiative 112 restreint l'éventail du choix populaire et crée une discrimination injuste. Nous estimons que la population a le droit de donner son opinion dans les deux cas de figure, à la hausse ou à la baisse, sans exclure l'une des deux hypothèses.
- Troisième défaut : les initiants exigent l'abrogation pure et simple de l'article 54, al. 2, de la constitution relatif à l'emprunt. Ils supprimeraient ainsi la possibilité pour le peuple de saisir le référendum facultatif pour « une émission de rescriptions ou un emprunt sous une autre forme ». Une telle disposition apparaît comme une erreur des auteurs de l'initiative. Elle n'est en tout cas ni pertinente, ni souhaitable.

Prise de position du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat a admis la recevabilité de cette initiative et s'est déclaré favorable au principe qu'elle défend. Pour autant, constatant :

- qu'un référendum obligatoire devrait être engagé aussi bien pour une baisse que pour une hausse d'impôt ;
- que la notion d'« impôts » telle que libellée dans l'initiative est floue et qu'il faudrait plutôt retenir la notion de contribution publique non causale ;
- que l'abrogation dans son intégralité de l'article 54, alinéa 2, de la constitution de la République et canton de Genève n'est pas pertinente, il l'a rejetée sur le fond.

Le Conseil d'Etat s'est déclaré favorable au principe d'un contreprojet conservant la substance de l'initiative tout en supprimant ses défauts. Sur demande de la commission fiscale du Grand Conseil, il s'est alors engagé à lui fournir diverses variantes d'un contreprojet.

La version adoptée par le Grand Conseil vous est soumise aujourd'hui comme contreprojet à l'initiative 112.

Recommandation de vote du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat vous recommande de rejeter l'initiative et d'accepter le contreprojet qui vous est soumis.

objet 4

Loi constitutionnelle modifiant la constitution de la République et canton de Genève (A 2 00 - 8497) (contreprojet à l'initiative 112 «Hausses d'impôt? Aux électrices et électeurs de décider!»)

a b

a TEXTE DE LA LOI CONSTITUTIONNELLE

Loi constitutionnelle modifiant la constitution de la République et canton de Genève (A 2 00 - 8497) (contreprojet à l'initiative 112 «Hausses d'impôt? Aux électrices et électeurs de décider!»)

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète de qui suit:

Article 1
La constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847, est modifiée comme suit:

Art 53A Référendum obligatoire en matière d'impôt (nouveau)
Les lois qui ont pour objet un nouvel impôt ou la modification du taux ou de l'assiette d'un impôt sont soumises obligatoirement à l'approbation du Conseil général (corps électoral).

Art. 54, al. 2, lettre a (nouvelle teneur)
a) un nouvel impôt ou la modification du taux ou de l'assiette d'un impôt;

Article 2
Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

EXPLICATIONS DU CONSEIL D'ETAT

Loi constitutionnelle modifiant la constitution de la République et canton de Genève (A 2 00 - 8497) (contreprojet à l'initiative 112 « Hausses d'impôt ? Aux électrices et électeurs de décider ! »)

Le contreprojet renforce les droits populaires en matière d'impôt

Le Conseil d'Etat a élaboré un contreprojet afin de soumettre au vote populaire toute modification de la fiscalité qu'elle soit à la hausse ou à la baisse. Il a préféré formuler une version plus nette que celle de l'initiative 112, qui est ambiguë sur plusieurs points et donc génératrice de confusion.

Le contexte en quelques mots

D'emblée, le Conseil d'Etat a fait sienne l'idée de renforcer le débat démocratique en permettant au peuple de se prononcer sur tout changement de l'assiette fiscale ou du taux de l'impôt. Le droit de savoir, de comprendre et de donner son avis en connaissance de cause est essentiel dans une démocratie vivante.

En outre, le Conseil d'Etat estime que sur le délicat sujet de l'impôt, toute décision sortira renforcée de la légitimité populaire.

Cependant, le Conseil d'Etat a constaté que l'initiative populaire cantonale 112 partait d'une bonne idée mais qu'elle était mal formulée. Cette initiative traite du référendum obligatoire en matière d'impôt, mais elle contient un certain nombre de défauts importants et préjudiciables pour l'avenir. Le Grand Conseil et la commission fiscale ont logiquement rejeté l'initiative avec un

objectif: proposer une formulation claire et conserver l'idée de base des auteurs de l'initiative.

Le but recherché par le contreprojet

La constitution de la République et canton de Genève prévoit déjà que l'introduction d'un nouvel impôt ou l'augmentation d'un impôt existant est soumise au référendum facultatif.

Le contreprojet précise d'une part que ce sont les lois votées qui sont sujettes à référendum. Il prévoit d'autre part que les lois introduisant un nouvel impôt ou modifiant le taux ou l'assiette d'un impôt existant sont soumises au référendum obligatoire, ce qui va dans le sens de l'initiative 112. Il vise ainsi de façon plus juste que l'initiative 112 à renforcer les droits populaires en matière fiscale puisque, selon le contreprojet, les lois aboutissant à une baisse comme à une hausse d'impôt doivent être obligatoirement soumises à l'approbation du corps électoral.

Les avantages du contreprojet

Tout en allant dans le sens suivi par le comité d'initiative, le contreprojet a le mérite d'en éliminer les défauts dans la mesure où le champ d'application est clairement délimité: le référendum obligatoire ne vise que les lois de portée fiscale et concerne aussi bien la création de nouveaux impôts que la hausse ou la baisse d'impôts existants.

Le Conseil d'Etat estime légitime que le peuple soit consulté également lorsqu'il s'agit de baisser les impôts et non pas seulement dans le cas où il est question de les augmenter.

En effet, il peut arriver qu'une loi augmente l'impôt pour une catégorie de contribuables et le diminue pour une autre. On voit l'importance pour la population genevoise de pouvoir donner son avis tant sur une hausse que sur une baisse d'impôt. Il n'est pas équitable d'évincer du référendum fiscal obligatoire, l'un des cas de figure, comme le fait l'initiative 112. Le contreprojet comble cette lacune et répare donc une injustice.

De plus, le contreprojet évite que les termes imprécis véhiculés par l'initiative n'engendrent d'interminables et nombreux conflits quant à son application et une pléthore de procédures controversées.

Pourquoi il est important d'accepter le contreprojet

Le contreprojet reprend l'idée des initiants tout en éliminant les défauts de sa formulation.

Avec le contreprojet, le peuple votera sur toute hausse ou baisse d'impôt et sur toute modification, à la hausse ou à la baisse, du taux ou de l'assiette d'un impôt.

Le contreprojet reprend ainsi l'idée de départ des initiants mais cible mieux ses effets. Par sa formulation claire, le contreprojet évite toute ambiguïté et le risque de dérive future. Il introduit le référendum obligatoire sur le plan fiscal tout en supprimant les incohérences de l'initiative. Le champ d'application est nettement défini : le référendum vise les lois de portée fiscale. Il concerne aussi bien la création de nouveaux impôts que la hausse d'impôts existants.

De cette manière, les droits du peuple en matière d'impôt seront consolidés et le débat démocratique stimulé. Nous vous remercions de bien vouloir considérer cette proposition.

Recommandation de vote du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat vous recommande d'accepter le contreprojet et de rejeter l'initiative.

objet 5

Question subsidiaire

QUESTION SUBSIDIAIRE

Question subsidiaire pour départager l'initiative 112 et le contreprojet

Si le contreprojet et l'initiative 112 sont acceptés par le peuple, c'est le résultat de la question subsidiaire qui déterminera lequel des deux l'emporte.

En effet, la constitution de la République et canton de Genève prévoit que si le Grand Conseil oppose un contreprojet à une initiative, le peuple se prononce indépendamment sur chacune des deux questions puis indique sa préférence en répondant à une question subsidiaire.

En l'espèce, le Grand Conseil oppose un contreprojet (objet N° 4) à l'initiative 112 (objet N° 3).

Le peuple est donc invité à indiquer sa préférence entre le contreprojet et l'initiative 112 en répondant à la question subsidiaire (objet N° 5).

Le Grand Conseil et le Conseil d'Etat vous invitent à choisir CONTREPROJET à la question subsidiaire.