VOTATION CANTONALE

5 juin 2016

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

A votre service

Votre enveloppe grise doit contenir :

- 1 carte de vote
- 1 enveloppe de vote bleue au format C5
- 1 bulletin de vote
- 1 brochure explicative pour les objets fédéraux
- 1 brochure explicative pour les objets cantonaux
- 1 brochure explicative pour les électeurs et électrices de la Ville de Genève

Si votre matériel de vote n'est pas complet ou si vous avez perdu ou détruit votre carte de vote, il faut appeler le service des votations et élections qui vous renseignera volontiers sur la manière de procéder.

tél. 022 546 52 00
du mardi 17 mai 2016
jusqu'au vendredi 3 juin 2016
de 9h à 17h

le samedi 4 juin 2016
de 9h à 12h

le dimanche 5 juin 2016
de 10h à 12h

Vous pouvez consulter le site Internet de l'Etat de Genève, à l'adresse :

http://www.ge.ch/votations

objet 1 page 7
Acceptez-vous l'initiative populaire 154 « Pour des transports publics plus rapides ! » ?

objet 2 page 17
Acceptez-vous la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée *(Contreprojet à l'IN 154)* (11769), du 4 décembre 2015 ?

objet 3 page 31
Question subsidiaire : Si l'initiative (IN 154 « Pour des transports publics plus rapides !») et le contreprojet sont acceptés, lequel des deux a-t-il votre préférence ? Initiative 154 ? Contreprojet ?

objet **4** page 35

Acceptez-vous l'initiative populaire 157 « OUI à la grande Traversée du Lac ! » ?

objet **5** page 45

Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur l'imposition des personnes physiques (LIPP) *(Imposition d'après la dépense selon le droit fédéral harmonisé)* (D 3 08 – 11683), du 15 octobre 2015 ?

objet **6** page 57

Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation (mesures de soutien en faveur des locataires et de l'emploi) (LDTR) *(Plus de liberté pour les locataires)* (L 5 20 – 11408), du 13 novembre 2015 ?

– Recommandation de vote du Grand Conseil dès la page 71
– Prises de position
– Explications du vote électronique
– Adresses des locaux de vote
– Heures du scrutin

objet 1

Acceptez-vous l'initiative populaire 154 « Pour des transports publics plus rapides ! » ?

– Synthèse brève et neutre p. 8

– Texte de l'initiative p. 9

– Commentaire du comité d'initiative p. 10

– Commentaire des autorités p. 13

SYNTHÈSE BRÈVE ET NEUTRE

L'initiative populaire cantonale 154 « Pour des transports publics plus rapides ! » propose d'inscrire dans la Constitution de la République et canton de Genève un nouvel alinéa, qui donne la priorité aux transports publics en aménageant le réseau et en réglant la circulation routière.

La majorité du Grand Conseil a refusé cette initiative mais a élaboré un contreprojet qui précise les modalités d'une mise en œuvre équilibrée de la priorité des transports publics au sein du canton basée sur la complémentarité entre les différents modes de transport.

Une minorité du Grand Conseil soutient cette initiative et s'oppose au contreprojet.

Le Conseil d'Etat rejette l'initiative et soutient le contreprojet.

TEXTE DE L'INITIATIVE

Initiative populaire « Pour des transports publics plus rapides ! » (IN 154)

Les citoyennes et citoyens soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, demandent, en vertu de l'article 56 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, et des articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, que la constitution du canton de Genève (A 2 00) soit modifiée comme suit :

Projet de loi constitutionnelle modifiant la constitution de la République et canton de Genève (A 2 00)

Article unique

La constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, est modifiée comme suit :

Art. 190, al. 5 (nouveau)

[5] Il aménage le réseau et règle la circulation routière pour donner la priorité aux transports publics.

COMMENTAIRE DU COMITÉ D'INITIATIVE

Acceptez-vous l'initiative populaire 154 « Pour des transports publics plus rapides ! » ?

L'initiative « Pour des transports publics plus rapides ! » vise à offrir une réponse pragmatique, simple et économe aux problèmes de mobilité. Elle répond tant aux problèmes de circulation qu'aux enjeux de santé publique, de protection de l'environnement et de financement des prestations.

Genève est le canton le plus engorgé par le trafic individuel motorisé, et dont les transports publics sont les plus lents de toute la Suisse. Cette situation prétérite tant les habitantes et habitants du canton que l'économie, qui dépend d'un transport professionnel efficace.

En augmentant la vitesse et donc la cadence des transports publics, cette initiative permet d'accroître la fréquentation et ainsi les recettes liées à la billetterie des TPG. Il existe une corrélation directe entre la vitesse commerciale et des économies potentielles : on peut ainsi envisager – sans coûts supplémentaires – une nette amélioration de l'offre de transports publics !

Donner la priorité aux transports publics sans le moindre coût

La solution passe par le report du trafic individuel motorisé vers les transports publics et la mobilité douce. Afin d'encourager ce transfert, des transports publics plus rapides et efficaces sont indispensables. Or, pour y parvenir, les transports publics doivent avoir la priorité sur le trafic individuel motorisé. La priorité accordée aux transports publics est déjà en vigueur dans la plupart des centres urbains suisses et offre des conditions positives en termes d'efficacité, de fluidité et d'attractivité, le tout sans entraîner le moindre coût.

Les transports publics genevois, les plus lents de toute la Suisse

Notre canton détient le triste record de la vitesse commerciale la plus basse de Suisse : avec sa moyenne de 15,2 km/h, Genève occupe la dernière place des 53 villes suisses évaluées. Pour comparaison, voici les résultats de quelques autres grandes villes : Bâle 24 km/h, Neuchâtel 21,4 km/h, Berne 19,9 km/h, Lausanne 17 km/h. La vitesse moyenne des transports publics dans les agglomérations a un impact direct sur leur attractivité. En donnant la priorité aux transports publics, leur vitesse peut être améliorée et leur attractivité augmentée.

Des mesures simples et peu coûteuses

Concrètement, il s'agit de mettre en place une régulation des feux lumineux et des sites propres qui donnent la priorité aux trams, bus et trolleybus. Actuellement, seuls 24% du réseau bénéficient de l'avantage du site propre. Conséquence : les embouteillages bloquent régulièrement bus et trams, impliquant des retards conséquents sur certaines lignes. Ainsi, grâce à ces mesures simples et peu coûteuses, on peut améliorer la situation globale de la mobilité, sans augmenter la subvention étatique, tout en rentabilisant les investissements importants qui ont été faits pour les transports publics ces dernières années. A titre indicatif, la voie de bus réalisée sur le pont du Mont-Blanc fait économiser à elle seule plus d'un million de francs par an à l'Etat et a permis de gagner jusqu'à 15 minutes aux heures de pointe ! Sur l'ensemble du réseau, les économies potentielles sont donc considérables.

Immédiatement après son acceptation par le peuple, cette initiative devra être mise en œuvre par le Conseil d'Etat. Aucune législation d'application n'est nécessaire, car cette initiative donne l'outil légal suffisant au Conseil d'Etat pour prendre les dispositions indispensables à la priorité des transports publics.

Un intérêt pour toutes et tous les usagers de la route

Donner la priorité aux transports publics est une nécessité, qui profite en fin de compte à toutes et tous les utilisateurs du réseau routier et permet un usage plus rationnel de l'argent du contribuable.

Ainsi :

- Une augmentation de la vitesse commerciale de 10% se traduit en une augmentation de la cadence de 10%, avec le même nombre de chauffeurs et le même matériel roulant. Cette meilleure cadence augmenterait de fait la fréquentation et les recettes des billets. C'est une nouvelle amélioration de l'offre de transports publics sans coût supplémentaire.

- Les trams et bus sont trop souvent arrêtés aux feux, or ils devraient l'être seulement aux arrêts pour laisser descendre et monter les passagers. La suppression de la majorité de ces stops inopinés augmentera considérablement la vitesse commerciale.

- Plus de passagers dans les transports publics signifie moins d'automobilistes sur les routes. Sur un réseau routier proche de la saturation, même une légère baisse du nombre de véhicules peut provoquer une amélioration sensible de la fluidité du trafic.

- Une circulation plus fluide améliorera la vitesse des professionnels qui sont obligés d'utiliser des véhicules motorisés pour leurs livraisons ou services.

- Réduire le trafic motorisé individuel, particulièrement au centre de l'agglomération, réduit les nuisances et la pollution et augmente la qualité de vie des citadines et citadins. Ces derniers renoncent de plus en plus à leur propre voiture et demandent des transports publics performants.

Pour toutes ces raisons, le comité d'initiative appelle les citoyennes et les citoyens à voter OUI le 5 juin 2016.

COMMENTAIRE DES AUTORITÉS

Acceptez-vous l'initiative populaire 154 « Pour des transports publics plus rapides ! » ?

En proposant d'inscrire dans la Constitution la priorité systématique aux transports publics, l'initiative 154 n'apporte, de l'avis d'une majorité du Grand Conseil, qu'une réponse partielle aux problèmes de mobilité que connaît aujourd'hui le canton. Cette même majorité considère par ailleurs que l'initiative conforte une opposition des modes de transport entre eux alors que Genève a aujourd'hui besoin de solutions partagées tenant compte des besoins des différents usagers, basées sur la complémentarité des différents modes de transport.

La compétitivité économique du canton et de sa région, ainsi que son haut niveau de qualité de vie, lui assurent un rythme de croissance rapide et soutenu, qui entraîne une accentuation des problèmes de congestion des réseaux de transport. De plus, les projections économiques et démographiques à l'horizon 2030 indiquent que la demande en déplacements va progresser. Ces différents facteurs nécessitent que le canton jouisse de transports publics rapides et efficaces, mais qui ne prétéritent pas la fluidité d'autres modes de transport.

LA NÉCESSITÉ D'UNE APPROCHE GLOBALE ET COHÉRENTE DE LA MOBILITÉ

Aujourd'hui, les transports publics ne peuvent à eux seuls répondre à l'accroissement des besoins de la population. De même, les problèmes de congestion ne peuvent être résolus en s'appuyant sur la seule

priorité donnée aux transports publics. Des mesures équilibrées et complémentaires entre les modes de transport, formant un ensemble cohérent, sont nécessaires afin d'améliorer la fluidité des déplacements à Genève. Prioriser un mode de transport sans tenir compte des autres ne représente pas la solution adéquate et renforce la situation de blocage et de confrontation qui a prévalu ces dernières années à Genève, situation qui ne facilite pas la mise en place de solutions pragmatiques et pérennes.

La majorité du Grand Conseil estime qu'une mise en œuvre stricte de l'initiative aurait des effets contre-productifs pour les autres modes de transport, avec une dégradation des conditions générales de circulation, ce qui tend à remettre en question l'application concrète de cette initiative, plus particulièrement au centre-ville, là où cela serait le plus pertinent en matière de congestion.

Ainsi, à titre d'exemple, sur des axes tels que la rue de la Servette, la densité des transports publics est si importante (60 véhicules par heure dans les 2 sens) que leur priorisation impliquerait une forte dégradation de la circulation automobile, piétonne ou même cycliste coupant perpendiculairement cette rue. L'accessibilité aux quartiers adjacents, que ce soit pour les transports privés ou professionnels, serait donc rendue particulièrement difficile. De plus, la configuration de la voirie dans les centres urbains du canton rend complexe la création de voies réservées aux bus, sans réduire en même temps la capacité des voies réservées aux voitures, avec d'importants impacts sur la fluidité de la circulation.

Si, de prime abord, l'objet de cette initiative paraît louable, la majorité du Grand Conseil considère qu'elle n'est pas adaptée aux enjeux actuels et futurs du canton en matière de mobilité. Saisissant l'opportunité offerte d'avoir un grand débat et de proposer une solution d'avenir pour les transports à Genève, le Grand Conseil a choisi de lui opposer un contreprojet. Ce contreprojet a été voté par une majorité significative de 57 oui, contre 33 non et 2 abstentions. Il propose une approche pragmatique, globale, cohérente et équilibrée de tous les modes de transport, couplée à une mise en œuvre rapide.

Point de vue d'une minorité du Grand Conseil

Une minorité du Grand Conseil soutient l'initiative 154.

Elle considère que l'initiative apporte la solution aux problèmes de mobilité que connaît aujourd'hui le canton, par l'intermédiaire d'une priorité aux feux de circulation et le développement de voies de circulation réservées aux transports publics. Selon cette minorité, cette nouvelle priorité contribuerait à une réduction des nuisances (pollution et bruit) et à la protection de la santé publique. Elle estime que l'initiative permet, sans surcoût pour le contribuable, de faire des arbitrages clairs en faveur des transports publics pour améliorer leur vitesse commerciale, soulager la circulation et favoriser le transport professionnel.

Point de vue du Conseil d'Etat

L'Etat se doit de favoriser la complémentarité des modes de transport pour accéder au centre-ville et aux pôles de l'agglomération, en optimisant les infrastructures existantes et en répondant à la croissance des besoins en déplacements par la construction d'infrastructures adéquates pour tous les modes de transport. Concrètement, cela signifie s'appuyer sur les modes de transport les plus efficaces en fonction du lieu et de la période de la journée. Ainsi, les transports publics et la mobilité douce sont privilégiés dans les zones urbaines les plus denses, tout en facilitant l'accès aux transports professionnels, alors que le réseau routier doit être efficace et performant en périphérie et pour accéder au centre, tout en préservant les zones d'habitation.

Le Conseil d'Etat estime dès lors que cette initiative ne s'inscrit pas dans sa stratégie prévoyant une utilisation rationnelle et équilibrée des différents modes de transport. De plus, il considère que cette initiative, sans apporter de réponses concrètes aux problèmes de mobilité que connaissent aujourd'hui les Genevois, renforce le climat de polarisation et de tension sur les transports, sans permettre la mise en œuvre de mesures rapides visant à fluidifier les déplacements.

Le Grand Conseil lors de sa séance du 4 décembre 2014 a refusé l'initiative 154 par 61 non contre 32 oui et 2 abstentions.

Voilà les raisons pour lesquelles le Grand Conseil et le Conseil d'Etat invitent les citoyennes et les citoyens à voter NON le 5 juin 2016.

objet 2

Acceptez-vous la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée *(Contreprojet à l'IN 154)* (11769), du 4 décembre 2015 ?

– Synthèse brève et neutre p. 18

– Texte de la loi p. 19

– Commentaire des autorités p. 27

OBJET N° 2

SYNTHÈSE BRÈVE ET NEUTRE

L'initiative populaire cantonale 154 « Pour des transports publics plus rapides ! » propose d'inscrire dans la Constitution de la République et canton de Genève un nouvel alinéa, qui donne la priorité aux transports publics en aménageant le réseau et en réglant la circulation routière.

La majorité du Grand Conseil a refusé cette initiative mais a élaboré un contreprojet qui précise les modalités d'une mise en œuvre équilibrée de la priorité des transports publics au sein du canton basée sur la complémentarité entres les modes de transport.

Une minorité du Grand Conseil soutient cette initiative et s'oppose au contreprojet.

Le Conseil d'Etat rejette l'initiative et soutient le contreprojet.

TEXTE DE LA LOI

Loi pour une mobilité cohérente et équilibrée
(Contreprojet à l'IN 154) **(11769)**

du 4 décembre 2015

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève,
vu les articles 190, 191 et 192 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012,
décrète ce qui suit :

Chapitre I Dispositions générales

Art. 1 But
La présente loi a pour but de préciser la mise en œuvre des principes relatifs à la mobilité énoncés à l'article 190 de la constitution de la République et canton de Genève.

Art. 2 Autorité compétente
L'autorité compétente pour l'application de la présente loi est le département chargé des transports (ci-après : département).

Art. 3 Infrastructures et services de transport
[1] La politique globale de la mobilité répond à la demande de mobilité de façon différenciée selon les usages.
[2] Elle s'appuie sur un réseau d'infrastructures conçu et organisé dans le respect de la hiérarchie du réseau routier, telle que définie aux

articles 3 et suivants de la loi sur les routes, du 28 avril 1967, comprenant notamment :

a) un réseau ferroviaire régional, radial et tangentiel, qui dessert les principaux pôles de l'agglomération, connecté de manière optimale aux réseaux de transports publics et de mobilité douce;
b) un réseau de transports publics efficace reliant entre eux les différents secteurs denses et offrant des correspondances aisées avec le réseau ferroviaire. Des lignes de bus à haut niveau de service, complémentaires aux réseaux ferroviaire et tramway, sont mises en place sur les principales pénétrantes transfrontalières de l'agglomération;
c) un périphérique autoroutier qui contourne l'agglomération urbaine et une moyenne ceinture routière homogène et lisible comprenant notamment le « U lacustre » dans l'attente d'un bouclement autoroutier par une traversée du lac. Ils seront complétés d'un réseau routier structurant desservant notamment les secteurs du territoire bénéficiant d'une offre en transports publics moindre, en vue de réduire les charges de trafic et de limiter le transit dans les centres urbains;
d) un réseau cyclable structuré, continu et sécurisé couvrant l'ensemble du territoire de l'agglomération;
e) des aménagements en faveur des piétons permettant de se déplacer de façon rapide, confortable et sûre à l'intérieur et entre les quartiers, d'accéder aux services et commerces de proximité et d'assurer l'interconnexion entre les différents modes de transport. Le développement de voies vertes est favorisé;
f) des pôles d'échange devant garantir des transbordements de qualité, sécurisés et, dans la mesure du possible, piétonnisés;
g) des parcs relais et des P+Bike prioritairement situés aux entrées de l'agglomération.

[3] La politique globale de la mobilité encourage les nouvelles pratiques de mobilité, qui visent à réduire la charge sur les infrastructures et services de mobilité aux heures de pointe et pour lesquelles l'Etat et les établissements publics autonomes doivent être exemplaires, notamment en encourageant :

a) les services d'auto-partage;
b) l'usage du covoiturage non professionnel;

c) la mise en œuvre de plans de mobilité d'entreprises visant à inciter à l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce pour le trafic pendulaire, ainsi qu'à réduire les possibilités de stationnement en entreprise.

Art. 4 Gestion du stationnement

[1] La politique globale de la mobilité s'appuie sur une offre de stationnement qui répond aux différents usages tout en encourageant des comportements rationalisant les déplacements, notamment en distinguant :

a) les habitants : assurer le parcage à proximité immédiate de leur domicile afin d'encourager l'utilisation d'autres modes de transport pour leurs déplacements quotidiens, et ce en privilégiant le stationnement privé et ensuite le parcage sur la voie publique par le biais des macarons;
b) les pendulaires : garantir l'accès aux parcs relais et aux P+Bike, tout en les incitant au transfert modal par le biais d'une réglementation du stationnement dans les centre-villes;
c) les visiteurs : répondre à leurs besoins en stationnement courte durée, allant jusqu'à 90 minutes, sur des places réglementées payantes ou avec disque situées sur la voie publique et favoriser leur parcage longue durée, allant jusqu'à 5 heures, dans des parkings publics en ouvrage, sous réserve d'un régime d'exception pour les parkings servant aux dessertes nationales et internationales;
d) les professionnels : tenir compte de leurs besoins spécifiques en matière de livraisons (cases et horaires), ainsi que des besoins des activités telles que les soins à domicile et celles nécessitant l'utilisation de camionnettes-outils.

[2] S'agissant en particulier des déplacements effectués en deux-roues :

a) les motocyclistes doivent pouvoir s'appuyer, en complémentarité d'une offre privée (pour les logements et les activités), sur une offre de stationnement publique privilégiant le parcage courte durée en surface et celui de longue durée dans des parkings en ouvrage au moyen d'abonnements attractifs;

b) les cyclistes doivent bénéficier d'une offre de stationnement adaptée aux besoins locaux notamment par l'implantation de vélo-stations situées aux points stratégiques.

Chapitre II Complémentarité et liberté individuelle du choix du mode de transport

Art. 5 Principes

[1] Le territoire cantonal est organisé en zones et le réseau routier est hiérarchisé, de façon à améliorer les conditions de déplacement et fluidifier les réseaux de transport.

[2] Les zones sont délimitées par des axes du réseau ferroviaire et du réseau routier structurant. Elles bénéficient d'une offre de stationnement adaptée.

[3] A l'intérieur de ces zones, certains modes de transport font l'objet d'une priorisation.

[4] La moyenne ceinture routière n'est pas soumise au régime de priorité défini dans ces zones.

[5] Une priorisation est prévue pour les transports publics sur les principaux axes transfrontaliers par une régulation des feux favorable aux transports publics ainsi que, chaque fois que cela est possible, l'aménagement de voies dédiées.

[6] L'accessibilité est garantie à l'ensemble des modes de transport, sous réserve des réglementations particulières prises en application de l'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958. La réalisation de zones piétonnes ou à priorité piétonne demeure réservée dans chacune des zones.

[7] En fonction de la demande en déplacements et selon les périodes de la journée, les réseaux de transport sont organisés de façon à s'appuyer sur les modes de transport les plus efficaces pour assurer la fluidité des réseaux. L'offre de stationnement est organisée dans cette perspective.

[8] L'accessibilité en matière de stationnement, d'infrastructures de mobilité douce et d'équipements des transports publics ainsi que la sécurité sont garanties aux personnes en situation de handicap, aux enfants et aux personnes âgées.

Art. 6 Zones

[1] Le périmètre des zones est défini sur la base de critères objectifs d'aménagement du territoire, notamment la densité de population, d'emplois, les types d'activités, de services et de loisirs, et les paramètres environnementaux.

[2] Le périmètre des zones ainsi que la moyenne ceinture routière, destinés à évoluer dans le temps, sont définis par une carte dans le plan d'actions du réseau routier tel que défini à l'article 12, alinéa 2, lettre a, de la loi sur la mobilité (H 1 20).

[3] Le périmètre des zones tient compte de la multipolarité de l'agglomération.

[4] La hiérarchie du réseau routier est adaptée à la définition du périmètre des zones.

Art. 7 Priorisation différenciée des modes de transport par zone

[1] Par priorisation différenciée, il faut entendre que l'usage de la voirie disponible est attribué en premier lieu à certains modes de transport notamment au moyen de voies dédiées et par la mise en place d'un fonctionnement adaptatif ou coordonné des carrefours favorisant les modes de transport désignés.

[2] En zones I et II, la priorité en matière de gestion du trafic et d'aménagement des réseaux est donnée à la mobilité douce et aux transports publics.

[3] En zone I :

a) le département prend les mesures visant à limiter la vitesse à 30 km/h au maximum selon les conditions prescrites par le droit fédéral;
b) l'accès à cette zone par les autres modes de transport est restreint;
c) certains axes à plusieurs voies seront équipés d'une limitation de vitesse adaptative par des panneaux lumineux. Ces axes seront limités à 30 km/h aux heures de forte demande et à 50 km/h le reste du temps;
d) les zones piétonnes ou à priorité piétonne, ainsi que les zones à trafic limité, sont favorisées;

e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 20%;
f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant.

[4] En zone II :
a) le trafic de transit est fortement restreint;
b) des axes routiers structurants sont aménagés de façon à garantir la fluidité du transport individuel motorisé;
c) des axes sont aménagés de façon à favoriser la circulation des vélos;
d) la création de zones 30 est favorisée, selon les conditions prescrites par le droit fédéral et la loi sur les zones 30 et les zones de rencontre, du 21 septembre 2007;
e) des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles jusqu'à un maximum de 10%;
f) le stationnement des voitures automobiles sur l'espace public est payant au moyen d'horodateurs ou de macarons, à l'exception des zones bleues régies par le signal « Parcage avec disque de stationnement ».

[5] Sur la moyenne ceinture, des dérogations au principe de compensation des places de stationnement énoncé dans l'article 7B de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière en faveur d'aménagements améliorant la fluidité et la sécurité des différents modes de déplacement sont possibles selon les conditions des zones contiguës telles que définies à l'article 7, alinéa 3, lettre e, et à l'article 7, alinéa 4, lettre e, de la présente loi.

[6] En dehors des zones I et II, des axes routiers sont aménagés de façon à assurer aussi bien la fluidité du transport individuel motorisé que l'efficacité des transports publics :

a) la gestion et l'aménagement des pénétrantes et des tangentielles structurantes a pour but de maîtriser le trafic entrant dans le canton, d'inciter l'accès aux parcs relais, d'assurer la progression des transports publics et la sécurité de la mobilité douce pour favoriser le transfert modal;
b) lorsque la sécurité des usagers ou la vitesse des transports publics l'exigent, des aménagements propres et séparés pour chacun des modes de transport sont prévus sur ces axes. En dehors de ces axes, le trafic de transit est fortement dissuadé;
c) une limitation à 30 km/h sur les axes primaires et secondaires traversant les localités est favorisée, dans le respect des conditions prescrites par le droit fédéral.

[7] L'accessibilité des résidents, du transport professionnel de personnes, de marchandises et de services est garantie dans les zones I et II, sous réserve des réglementations particulières prises en application de l'article 3, alinéa 4, de la loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958.

Chapitre III Dispositions finales et transitoires

Art. 8 Dispositions d'application

Le Conseil d'Etat édicte les dispositions d'application de la présente loi.

Art. 9 Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

Art. 10 Modifications à d'autres lois

[1] La loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière, du 18 décembre 1987 (H 1 05), est modifiée comme suit :

Art. 7B, al. 2 (nouvelle teneur)

[2] Sous réserve des dérogations prévues à l'article 7 de la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée, du 4 décembre 2015, le principe de compensation est appliqué de manière impérative dans les zones denses du canton de Genève. Le Conseil d'Etat définit le périmètre des zones denses.

OBJET N° 2

Art. 7C, al. 1 (nouvelle teneur)

[1] Aux endroits où le parcage est de durée limitée, des parcomètres peuvent être installés pour contrôler la durée autorisée du stationnement des véhicules motorisés.

* * *

[2] La loi sur la mobilité douce, du 15 mai 2011 (H 1 80), est modifiée comme suit :

Art. 2, lettre a (nouvelle teneur)

a) des pistes cyclables structurées, continues, directes et sécurisées sont aménagées sur le réseau de routes primaires et secondaires. Pour les sections de routes où une piste ne pourrait être installée, celle-ci est remplacée par une bande cyclable accompagnée d'aménagements sécurisant la mobilité douce;

COMMENTAIRE DES AUTORITÉS

Acceptez-vous la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée *(Contreprojet à l'IN 154)* (11769), du 4 décembre 2015 ?

Le contreprojet à l'initiative 154 est le premier compromis en matière de mobilité développé à Genève depuis près de 20 ans. Il a été voté par une majorité significative de 57 oui, contre 33 non et 2 abstentions. De par les propositions pragmatiques qu'il contient, la majorité du Grand Conseil estime qu'il est à même de sortir le canton de la situation conflictuelle vécue depuis plusieurs années en matière de transport, en permettant d'améliorer rapidement les conditions de déplacement de tous les modes de transport sur l'ensemble du canton. Contrairement à l'initiative 154 que la majorité du Grand Conseil juge difficilement applicable, ses effets concrets pourront se faire sentir à très court terme.

DES MESURES CONCRÈTES POUR AMÉLIORER RAPIDEMENT LA FLUIDITÉ DE TOUS LES TRANSPORTS

La majorité du Grand Conseil estime que ce contreprojet est plus complet, plus efficace et plus opérationnel que l'initiative 154. Plus complet, car il traite de l'ensemble des modes de transport, sans les opposer entre eux. Plus efficace, car il définit de manière ciblée les lieux où les efforts de l'Etat doivent être concentrés dans un contexte budgétaire difficile. Plus opérationnel, car en bénéficiant d'un large soutien politique, il donne un cadre clair à l'Etat pour déployer les mesures nécessaires pour améliorer les conditions de déplacement et fluidifier les réseaux de transport.

Selon le contreprojet, l'accessibilité de tous les modes de transport est garantie. Le territoire cantonal est organisé en zones (cf. tableau page de droite), dans lesquelles certains modes de transport font l'objet d'une priorisation. Il appartiendra au Grand Conseil d'entériner le périmètre des zones sur le territoire genevois lors de l'adoption du Plan directeur du réseau routier au début de chaque législature.

DANS L'HYPER-CENTRE (ZONE I) ET LES CENTRES URBAINS (ZONES II) DU CANTON, la priorité est donnée aux transports publics et à la mobilité douce, notamment en adaptant les carrefours à feux et la hiérarchie du réseau routier. D'une façon générale, l'objectif est de garantir l'accès à ces zones, tout en renforçant leur attractivité, en faveur des commerces comme des habitants, et en les déchargeant du trafic de transit.

DANS LE RESTE DU CANTON (HORS ZONE), le contreprojet définit des axes routiers structurants qui permettent de fluidifier le trafic automobile et les transports publics, et sur lesquels des ondes vertes (synchronisation des feux sur plusieurs carrefours) seront mises en œuvre. La moyenne ceinture routière (y compris le pont du Mont-Blanc et les quais) est traitée selon ce principe. Pour les routes à fort trafic transfrontalier, telles que celle de Malagnou, de nouvelles lignes de bus express prioritaires sur le reste du trafic sont prévues, offrant ainsi une alternative efficace à la voiture.

UNE PREMIÈRE ÉTAPE POUR L'AVENIR

Ce contreprojet constitue une première étape dans l'évolution des réseaux de transport. Il déploiera ses effets avant la mise en service du CEVA et du réseau ferroviaire urbain et régional de 230 km et 45 gares genevoises, vaudoises et françaises : le Léman Express, prévus en 2019. Dès 2018, l'élargissement progressif de l'autoroute de contournement permettra de renforcer la diminution de la circulation automobile au centre proposée par le présent contreprojet. En 2030, la réalisation d'un périphérique autoroutier complet grâce à la grande Traversée du Lac, dont le principe est également soumis au vote ce 5 juin 2016, et l'extension souterraine de la gare de Cornavin permettront de maximiser les effets de cette évolution de la mobilité genevoise.

PRINCIPALES MESURES DE MOBILITÉ PRÉVUES PAR LE CONTREPROJET		
ZONE I HYPER-CENTRE de la ville de Genève	ZONES II CENTRES URBAINS des villes, telles que notamment Genève, Carouge, Lancy, Meyrin, Thônex, etc.	HORS ZONE RESTE DU CANTON soit le territoire de toutes les communes genevoises non concernées par les zones I et II
Priorité à la mobilité douce et aux transports publics	Priorité à la mobilité douce et aux transports publics	Pas de priorité. Tous les modes sont traités sans hiérarchie
Zones piétonnes ou à trafic limité favorisées	Aménagement d'axes pour la circulation des vélos	Aménagement d'axes séparés par mode (transports publics, voitures, vélos)
Accès restreint pour le trafic automobile	Trafic de transit fortement restreint	En dehors des axes séparés, trafic de transit fortement dissuadé
Axes à plusieurs voies à 30 km/h aux heures de pointe et 50 km/h le reste du temps	Garantie d'axes fluides pour le trafic automobile	Axes routiers aménagés pour la fluidité des voitures et l'efficacité des bus et des trams
Principe général de limitation de vitesse à maximum 30 km/h	Création de zones 30 favorisée	Limitation à 30 km/h dans les traversées de localité favorisée

Point de vue d'une minorité du Grand Conseil

Une minorité du Grand Conseil s'oppose au contreprojet.

Elle considère que le contreprojet ne donne pas de priorité claire et n'apporte pas de réelle solution aux problèmes de mobilité que connaît aujourd'hui le canton au niveau de la vitesse commerciale des transports publics. Elle estime qu'il est préférable de donner la priorité aux transports publics en réglant les feux de circulation et en développant des voies de circulation réservées aux transports publics.

En outre, la mention de la Traversée du Lac ainsi que la question de la tarification du stationnement des deux-roues motorisés, finalement supprimée de la version finale du contreprojet, ont fait l'objet de plusieurs amendements et contre-amendements.

Point de vue du Conseil d'Etat

L'Etat se doit d'optimiser les réseaux existants afin d'améliorer les déplacements en fluidifiant la circulation de l'ensemble des modes de transport de façon complémentaire. Parallèlement, il doit répondre à la croissance des besoins de mobilité par la construction de nouvelles infrastructures adaptées aux différents usages.

Le Conseil d'Etat estime que le contreprojet, contrairement à l'initiative 154, s'inscrit pleinement dans sa stratégie prévoyant une utilisation rationnelle et équilibrée des différents modes de transport en favorisant les modes les plus efficaces en fonction du lieu et du moment de la journée. L'objectif principal visé est de rendre les transports publics plus rapides, mais sans prétériter la fluidité des autres modes de transport. Le Conseil d'Etat considère que le contreprojet représente une opportunité de pacifier le débat sur les transports à Genève, car il donnera lieu à un déploiement rapide et propose des mesures concrètes compatibles avec les capacités d'investissement du canton.

La loi 11769 a été adoptée par le Grand Conseil lors de sa séance du 4 décembre 2015 par 57 oui contre 33 non et 2 abstentions.

Voilà les raisons pour lesquelles le Grand Conseil et le Conseil d'Etat invitent les citoyennes et les citoyens à voter OUI le 5 juin 2016.

objet 3

<u>Question subsidiaire</u> :
Si l'initiative (IN 154 « Pour des transports publics plus rapides ! ») et le contreprojet sont acceptés, lequel des deux a-t-il votre préférence ? Initiative 154 ? Contreprojet ?

QUESTION SUBSIDIAIRE

Question subsidiaire pour départager l'initiative 154 et le contreprojet

Si l'initiative 154 et le contreprojet 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° 2) à l'initiative 154 (objet N° 1).

Le peuple est donc invité à indiquer sa préférence entre l'initiative 154 et le contreprojet en répondant à la question subsidiaire (objet N° 3).

objet 4

Acceptez-vous l'initiative populaire 157 « OUI à la grande Traversée du Lac ! » ?

– Synthèse brève et neutre p. 36

– Texte de l'initiative p. 37

– Commentaire du comité d'initiative p. 39

– Commentaire des autorités p. 41

SYNTHÈSE BRÈVE ET NEUTRE

L'initiative populaire cantonale 157 « OUI à la grande Traversée du Lac ! » propose d'inscrire dans la Constitution de la République et canton de Genève :

- le principe de réalisation d'une grande Traversée du Lac permettant l'achèvement d'un périphérique autoroutier autour de Genève;
- le développement de mesures d'accompagnement pour réduire les nuisances dans les zones urbanisées, renforcer l'efficacité des transports publics, favoriser la mobilité douce, créer de nouveaux espaces publics et aménager les rives avec les communes concernées;
- la possibilité d'un partenariat public-privé pour en accélérer la réalisation.

La majorité du Grand Conseil a accepté cette initiative.

Une minorité du Grand Conseil a refusé cette initiative.

Le Conseil d'Etat soutient cette initiative.

TEXTE DE L'INITIATIVE

Initiative populaire « OUI à la grande Traversée du Lac ! » (IN 157)

Les citoyennes et citoyens soussigné-e-s, électrices et électeurs dans le canton de Genève, conformément aux articles 56 à 64 de la constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, et aux articles 86 à 94 de la loi sur l'exercice des droits politiques, du 15 octobre 1982, appuient la présente initiative constitutionnelle :

Projet de loi constitutionnelle modifiant la constitution de la République et canton de Genève (A 2 00)

Article unique

La constitution de la République et canton de Genève, du 14 octobre 2012, est modifiée comme suit :

Art. 192A Traversée du Lac (nouveau)

[1] Pour lutter contre l'engorgement des voies de communication, renforcer la prospérité de la région et améliorer la qualité de vie, le canton réalise une Traversée du Lac permettant l'achèvement du contournement de Genève.

[2] Afin d'accélérer sa réalisation, un partenariat avec le secteur privé est envisagé parallèlement au mode de financement prévu par la Confédération.

[3] L'Etat prend des mesures d'accompagnement. En particulier, il s'appuie sur la Traversée du Lac pour aménager les rives avec les communes concernées, réduire les nuisances dans les zones urbanisées, renforcer l'efficacité des transports publics, favoriser la mobilité douce et créer de nouveaux espaces publics.

COMMENTAIRE DU COMITÉ D'INITIATIVE

Acceptez-vous l'initiative populaire 157 « OUI à la grande Traversée du Lac ! » ?

L'avenir se décide aujourd'hui

En inscrivant la grande Traversée du Lac dans leur constitution, les Genevois montrent leur détermination et s'engagent avec le Conseil d'Etat pour qu'elle figure dans l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Sa réalisation sera alors possible et son financement assuré.

Un développement assumé et maîtrisé

Avec la Traversée du Lac, Genève prend son avenir en main. C'est un outil d'aménagement, notamment des rives autour du nouvel axe, en concertation avec les communes concernées. Il permet de préserver nos campagnes. La grande Traversée offre en effet des perspectives d'aménagement cohérentes : elle propose une approche moderne et intelligente de la mobilité, du logement, de l'économie et de l'environnement. Pour rappel, chaque année, 270 jours de bouchons asphyxient les habitants et entreprises du canton.

Boucler le contournement de Genève

Pour 2025, la Confédération a décidé d'élargir l'autoroute de contournement, un des goulets d'étranglement les plus saturés du pays. Des travaux nécessaires, mais insuffisants pour nous permettre d'envisager sereinement l'avenir à long terme, compte tenu des prévisions

d'augmentation des déplacements, de près de 30% d'ici 2030. La grande Traversée du Lac permet de créer enfin une ceinture, un périphérique. Pour traverser le canton, inutile alors d'emprunter les quais et de traverser le centre-ville.

Améliorer la qualité de vie

La grande Traversée du Lac doit provoquer une réduction du trafic de l'ordre de 30% au centre-ville. Réduction du bruit, de la pollution : une véritable bouffée d'oxygène. La Traversée du Lac permet la création de nouveaux espaces publics, de zones piétonnes et commerciales. Dans les villages, de nombreux riverains subissent aussi au quotidien les nuisances dues au trafic pendulaire. La Traversée du Lac est l'occasion de rediriger le trafic et de requalifier certains tronçons, dont notamment des traversées de villages sur la rive gauche.

Renforcer les transports publics et la mobilité douce

Actuellement, la paralysie du centre-ville est telle que même les transports publics sont souvent immobilisés. Avec la Traversée du Lac, la place allouée aux transports publics est augmentée. Irréaliste aujourd'hui, la création d'un nouvel axe de tram sur le pont du Mont-Blanc devient possible, tout comme de nouveaux aménagements pour cyclistes et piétons.

Un partenariat public-privé comme alternative

Autre avantage de la grande Traversée du Lac : son coût, de l'ordre de 2,7 à 3,3 milliards de francs, est en principe pris en charge par la Confédération une fois l'arrêté fédéral modifié. Cependant, à l'échelle du pays, les projets d'infrastructures sont nombreux et les ressources limitées. Une étude récente a montré qu'un partenariat public-privé est une alternative réaliste et intéressante, qui permettrait en particulier d'accélérer la réalisation de la Traversée du Lac.

Pour toutes ces raisons, le comité d'initiative appelle les citoyennes et les citoyens à voter OUI le 5 juin 2016.

COMMENTAIRE DES AUTORITÉS

Acceptez-vous l'initiative populaire 157 « OUI à la grande Traversée du Lac ! » ?

L'initiative 157 constitue une opportunité de confirmer la stratégie des transports du canton à long terme. Il ne s'agit pas uniquement d'un principe de bouclement autoroutier, mais bien d'une approche globale d'organisation du territoire qui permettra une amélioration de la qualité de vie des Genevoises et des Genevois. En ce sens, le choix offert aux citoyens peut être considéré comme un véritable choix de société pour l'avenir du canton.

Par rapport aux précédents projets de traversée de la rade, la grande Traversée du Lac est différente. Elle se situe plus loin du centre-ville en connectant directement les autoroutes suisse (Vengeron) et française (Thônex-Vallard). En tant que véritable périphérique autoroutier, elle permettra de réorienter le trafic de transit hors du centre-ville et de la majeure partie des zones urbanisées, avec une baisse de la circulation automobile dans de nombreux quartiers et communes.

Au-delà du principe d'une nouvelle infrastructure routière, l'initiative propose un projet cohérent liant le bouclement autoroutier autour de Genève à des réaménagements des zones urbanisées au profit de nouveaux espaces publics, de la mobilité douce (marche et vélo) et des transports publics.

Enfin, la possibilité prévue par l'initiative d'un partenariat public-privé pour le financement de cette traversée renforce, dans un contexte budgétaire

difficile, la volonté des autorités d'analyser toutes les options possibles afin d'en accélérer la réalisation.

L'OBJECTIF D'UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE POUR TOUS

La construction d'un bouclement autoroutier est réalisable, avec des impacts limités et maîtrisés en termes d'environnement et de paysage. Le franchissement du lac lui-même peut être envisagé au moyen d'un pont ou d'un tunnel. Sur la rive gauche, l'ensemble du tracé peut être réalisé en tunnels de telle sorte que soient épargnées les réserves naturelles existantes (Pointe-à-la-Bise et plaine de la Seymaz) et que soient limitées au strict minimum les emprises sur les surfaces agricoles et forestières.

Par ailleurs, les études réalisées par le Conseil d'Etat indiquent que la grande Traversée du Lac aura un effet bénéfique en matière de pollution et de bruit. En concentrant le trafic sur le périphérique autoroutier et sur les routes qui sont le mieux à même de l'absorber, une forte réduction des nuisances se ferait sentir dans le centre-ville et les zones les plus urbanisées. Ainsi, plus de 100'000 habitants, aujourd'hui exposés régulièrement aux dépassements d'émission de polluants, pourraient bénéficier directement de l'amélioration de la qualité de l'air. De même, près de la moitié de la population du canton, qui est concernée aujourd'hui par les nuisances dues au bruit routier, en tirerait un bénéfice direct.

Dans le centre, les baisses de trafic engendrées par la grande Traversée du Lac permettraient des réaménagements des voies de circulation en faveur de nouveaux espaces publics, de la mobilité douce et des transports publics. Cela concernerait tout particulièrement le pont du Mont-Blanc et les quais Gustave-Ador et Wilson qui servent actuellement d'axes de transit au cœur de Genève. Différents quartiers, tels que les Eaux-Vives, Plainpalais – La Cluse ou Saint-Jean – Charmilles, pourraient être pacifiés en matière de circulation.

Le bouclement autoroutier améliorerait l'accessibilité routière à l'ensemble de la rive gauche. Plusieurs communes telles que Thônex, Chêne-Bourg, Chêne-Bougeries, Cologny et Vandœuvres verraient le trafic qui les traverse diminuer, grâce à un report du transit. Il en serait de même pour

d'autres communes, entre le Rhône et l'Arve, et sur la rive droite, du fait de la modification des itinéraires permis par cette traversée.

Point de vue d'une minorité du Grand Conseil

Une minorité du Grand Conseil refuse l'initiative, car elle craint que la grande Traversée du Lac augmente le trafic et soit dangereuse pour la mobilité, l'aménagement de la région, l'environnement et la santé publique. Elle estime que le coût du projet sera difficilement supportable par les finances publiques cantonales, et que le recours à un partenariat public-privé ne sera pas une bonne solution pour l'Etat.

Point de vue du Conseil d'Etat

L'initiative 157 s'inscrit pleinement dans la stratégie du Conseil d'Etat en matière de développement coordonné des transports publics et des infrastructures routières à l'horizon 2030. La grande Traversée du Lac ne concurrencerait pas les développements ferroviaires planifiés avec l'achèvement du CEVA et la mise en service du réseau ferroviaire urbain et régional de 230 km et 45 gares genevoises, vaudoises et françaises, le Léman Express (2019), ainsi que l'extension souterraine de la gare Cornavin (2030). Il en va de même avec l'élargissement progressif et nécessaire de l'autoroute de contournement ouest prévu dès 2018. Le Conseil d'Etat estime au contraire que la grande Traversée doit être considérée comme la réponse complémentaire pour absorber à long terme l'augmentation des déplacements liée aux nouveaux habitants et emplois attendus à Genève et dans sa région.

Partant du fait qu'il s'agit pour l'heure de se prononcer uniquement sur le principe d'une grande Traversée et non sur sa construction et son financement, le Conseil d'Etat est d'avis que cette initiative constitue une étape indispensable pour donner l'élan nécessaire à la réalisation d'un projet clé pour Genève.

Le Grand Conseil lors de sa séance du 28 janvier 2016 a accepté l'initiative 157 par 58 oui contre 27 non et 0 abstention.

Voilà les raisons pour lesquelles le Grand Conseil et le Conseil d'Etat invitent les citoyennes et les citoyens à voter OUI le 5 juin 2016.

objet 5

Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur l'imposition des personnes physiques (LIPP) *(Imposition d'après la dépense selon le droit fédéral harmonisé)* (D 3 08 – 11683), du 15 octobre 2015 ?

– Synthèse brève et neutre p. 46

– Texte de la loi p. 47

– Commentaire des autorités p. 50

– Commentaire du comité référendaire p. 54

SYNTHÈSE BRÈVE ET NEUTRE

L'imposition d'après la dépense (plus connue sous le nom de « forfait fiscal ») est une procédure de taxation simplifiée, destinée aux étrangers qui résident en Suisse sans y exercer d'activité lucrative. Elle consiste à remplacer la déclaration complète des revenus et de la fortune par un calcul de l'impôt établi sur la base des dépenses générées par le train de vie du contribuable.

Lors de la votation cantonale du 30 novembre 2014, les citoyens genevois ont refusé l'initiative 149 « Pas de cadeaux aux millionnaires : Initiative pour la suppression des forfaits fiscaux » qui visait à supprimer ce mode d'imposition. Ils ont également refusé le contreprojet qui prévoyait un durcissement des dispositions régissant l'imposition d'après la dépense, et qui mettait en œuvre au niveau cantonal la loi fédérale relative à cette imposition.

Compte tenu du rejet du contreprojet, la majorité du Grand Conseil a adopté une nouvelle loi cantonale afin de mettre en œuvre la loi fédérale sur l'imposition d'après la dépense. Une minorité du Grand Conseil s'oppose à cette loi de mise en œuvre; le Conseil d'Etat, quant à lui, la soutient. Les citoyens genevois sont appelés à se prononcer sur cette nouvelle loi, dès lors qu'elle a fait l'objet d'un référendum.

TEXTE DE LA LOI

Loi modifiant la loi sur l'imposition des personnes physiques (LIPP) D 3 08

(Imposition d'après la dépense selon le droit fédéral harmonisé) **(11683)**

du 15 octobre 2015

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

Art. 1 **Modifications**

La loi sur l'imposition des personnes physiques, du 27 septembre 2009, est modifiée comme suit :

Art. 14 (nouvelle teneur)

[1] Les personnes physiques ont le droit d'être imposées d'après la dépense au lieu de verser l'impôt sur le revenu et sur la fortune si elles remplissent les conditions suivantes :

a) ne pas avoir la nationalité suisse;
b) être assujetties à titre illimité (art. 2) pour la première fois ou après une absence d'au moins 10 ans;
c) ne pas exercer d'activité lucrative en Suisse.

[2] Les époux vivant en ménage commun doivent remplir l'un et l'autre les conditions de l'alinéa 1.

[3] L'impôt qui remplace l'impôt sur le revenu est calculé sur la base des dépenses annuelles du contribuable et des personnes dont il a la

charge effectuées durant la période de calcul en Suisse et à l'étranger pour assurer leur train de vie, mais au minimum d'après le plus élevé des montants suivants :

a) 400 000 F;
b) pour les contribuables chefs de ménage : 7 fois le loyer annuel ou la valeur locative au sens de l'article 24, alinéa 1, lettre b; dans le calcul de la valeur locative, la pondération pour occupation continue et la limite correspondant au taux d'effort prévues à l'article 24, alinéa 2, ne sont pas applicables;
c) pour les autres contribuables : 3 fois le prix de la pension annuelle pour le logement et la nourriture au lieu du domicile au sens de l'article 2.

[4] Il est en outre tenu compte de l'imposition sur la fortune par une majoration de 10% du montant de la dépense déterminé d'après l'alinéa 3.

[5] L'impôt est perçu d'après le barème de l'impôt ordinaire (art. 41).

[6] Le montant de l'impôt d'après la dépense doit être au moins égal à la somme des impôts sur le revenu et sur la fortune calculés selon les barèmes ordinaires sur le montant total des éléments bruts suivants :

a) la fortune immobilière sise en Suisse et son rendement;
b) les objets mobiliers se trouvant en Suisse et les revenus qu'ils produisent;
c) les capitaux mobiliers placés en Suisse, y compris les créances garanties par gage immobilier et les revenus qu'ils produisent;
d) les droits d'auteur, brevets et droits analogues exploités en Suisse et les revenus qu'ils produisent;
e) les retraites, rentes et pensions de sources suisses;
f) les revenus pour lesquels le contribuable requiert un dégrèvement partiel ou total d'impôts étrangers en application d'une convention contre les doubles impositions conclue par la Suisse.

[7] Si les revenus provenant d'un Etat étranger y sont exonérés à la condition que la Suisse les impose, seuls ou avec d'autres revenus, au taux du revenu total, l'impôt est calculé non seulement sur la base des revenus mentionnés à l'alinéa 6, mais aussi de tous les éléments du revenu provenant de l'Etat-source qui sont attribués à la Suisse en vertu de la convention correspondante contre les doubles impositions.

Art. 67, al. 2 (nouvelle teneur)

[2] Tous les 4 ans, le Conseil d'Etat adapte, en fonction de l'évolution de l'indice de renchérissement pour la période fiscale considérée, les montants en francs prévus aux articles 14, alinéa 3, lettre a, 27, lettre m, 29, alinéa 2, 31, lettre d, 35, 36, 36A, 36B, 39, 40, 47, lettre h, et 58.

Art. 72, al. 11 et 12 (nouveaux)

Modification du 15 octobre 2015

[11] Pour les personnes physiques qui sont imposées d'après la dépense le 1er janvier 2016, l'ancienne teneur de l'article 14 est encore applicable jusqu'à l'année fiscale 2020.

[12] La première adaptation au renchérissement, selon l'article 67, alinéa 2, du montant prévu à l'article 14, alinéa 3, lettre a, a lieu pour la période fiscale 2017. L'indice de renchérissement pour l'année de référence est celui pour l'année 2016.

Art. 2 **Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2016.

COMMENTAIRE DES AUTORITÉS

Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur l'imposition des personnes physiques (LIPP) *(Imposition d'après la dépense selon le droit fédéral harmonisé)* (D 3 08 – 11683), du 15 octobre 2015 ?

La loi soumise à référendum vise à mettre en conformité la législation genevoise avec les nouvelles dispositions fédérales en matière d'imposition d'après la dépense. Elle fixe dans la loi des principes déjà amplement pratiqués à Genève et calque le seuil à partir duquel une telle imposition est admise sur le seuil fixé par la loi fédérale.

A certaines conditions, les contribuables étrangers qui résident en Suisse sans y exercer d'activité lucrative peuvent demander à être imposés d'après la dépense. Cela signifie qu'au lieu d'être calculé sur la base des revenus et de la fortune, l'impôt est fondé sur l'ensemble des dépenses mondiales du contribuable et de sa famille vivant en Suisse. Une fois que le montant de ces dépenses a été précisément déterminé, l'administration fiscale y applique le barème de l'impôt ordinaire.

Le montant des dépenses est réexaminé chaque année en fonction de l'évolution possible du train de vie du contribuable. L'administration fiscale vérifie en outre systématiquement que l'impôt payé d'après la dépense n'est en aucun cas inférieur à l'impôt qui serait dû par le contribuable selon le mode d'imposition ordinaire lorsqu'il existe des éléments de revenus ou de fortune imposables en Suisse. Enfin, s'ils exercent des activités lucratives à l'étranger, les bénéficiaires de cette forme d'imposition y sont taxés selon les lois fiscales des pays concernés. Cela concerne non

seulement les activités commerciales courantes, mais aussi les revenus des artistes ou des sportifs.

En septembre 2012, les Chambres fédérales ont adopté une loi fédérale sur l'imposition d'après la dépense, qui prévoit un renforcement et une harmonisation des dispositions régissant ce mode d'imposition dans l'ensemble des cantons. Les principales adaptations sont les suivantes :

- L'imposition d'après la dépense est désormais exclusivement réservée aux ressortissants étrangers, alors qu'auparavant les citoyens suisses pouvaient aussi la solliciter jusqu'à la fin de l'année de leur retour en Suisse après une absence d'au moins dix ans.
- S'agissant de l'impôt fédéral direct, ce régime d'imposition ne peut pas être accordé en dessous d'un minimum de dépenses annuelles de 400'000 francs, alors qu'aucun plancher n'existait auparavant. Au niveau des impôts cantonaux, chaque canton est tenu de définir un seuil minimal s'agissant de ses propres impôts. Ce minimum est actuellement de 300'000 francs à Genève.
- D'autre part, le seuil minimal de la dépense déterminée pour l'impôt fédéral direct et les impôts cantonaux ne peut pas être inférieur à sept fois le montant des loyers annuels ou de la valeur locative du contribuable. Ce seuil était précédemment fixé à cinq fois ce montant.
- Enfin, les cantons doivent tenir compte de l'impôt sur la fortune pour déterminer l'imposition d'après la dépense.

Les cantons avaient jusqu'au 1er janvier 2016 pour mettre en œuvre ces nouvelles exigences dans leur droit cantonal.

A Genève, suite à l'aboutissement de l'initiative 149 « Pas de cadeaux aux millionnaires : Initiative pour la suppression des forfaits fiscaux » qui visait à supprimer l'imposition d'après la dépense, le Grand Conseil avait proposé un contreprojet qui mettait en œuvre la loi fédérale sur l'imposition d'après la dépense, et fixait à 600'000 francs le minimum de dépenses annuelles permettant de bénéficier de ce mode d'imposition au niveau cantonal. Le contreprojet prévoyait en outre la prise en compte de l'imposition sur la fortune par une majoration de 10% du montant de la dépense annuelle sur laquelle l'impôt est calculé.

Lors de la votation cantonale du 30 novembre 2014, les citoyens genevois ont refusé à la fois l'initiative 149 (plus de 68% de non) et son contreprojet (près de 57% de non).

Compte tenu du rejet du contreprojet, et dès lors qu'une loi est nécessaire pour mettre en œuvre le droit fédéral, la majorité du Grand Conseil a adopté une nouvelle loi cantonale, qui fixe à 400'000 francs le minimum de dépenses annuelles devant être justifiées pour l'impôt cantonal, soit le même montant que pour l'impôt fédéral direct. S'agissant de la prise en compte de l'imposition sur la fortune, la nouvelle loi prévoit une majoration de 10% du montant de la dépense annuelle.

Point de vue d'une minorité du Grand Conseil

Une minorité du Grand Conseil s'oppose à cette nouvelle loi cantonale de mise en œuvre qu'elle considère comme une solution minimaliste qui ne rapporte pas suffisamment de recettes fiscales à l'Etat, alors que le canton connaît un contexte financier difficile. Cette minorité estime notamment que le montant minimal des dépenses annuelles pour l'impôt cantonal devrait être fixé à 600'000 francs, et que la prise en compte de l'imposition sur la fortune devrait s'effectuer par une majoration de 20% du montant de la dépense annuelle sur laquelle l'impôt est calculé.

Point de vue du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat constate que, le 30 novembre 2014, une claire majorité de Genevoises et de Genevois ont à la fois refusé d'abolir ce mode d'imposition simple et efficace, et d'en durcir les dispositions au-delà de ce que prévoit le droit fédéral. Il estime que les citoyens ont ainsi souhaité que le droit fédéral soit mis en œuvre à Genève avec mesure et sans excès de zèle inutile. Il salue le renforcement des dispositions du droit fédéral et souligne que Genève a toujours appliqué ce mode d'imposition avec rigueur.

La loi 11683 a été adoptée par le Grand Conseil lors de sa séance du 15 octobre 2015 par 65 oui contre 31 non et 0 abstention.

Voilà les raisons pour lesquelles le Grand Conseil et le Conseil d'Etat invitent les citoyennes et les citoyens à voter OUI le 5 juin 2016.

COMMENTAIRE DU COMITÉ RÉFÉRENDAIRE

Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur l'imposition des personnes physiques (LIPP) *(Imposition d'après la dépense selon le droit fédéral harmonisé)* (D 3 08 – 11683), du 15 octobre 2015 ?

Le Grand Conseil genevois a voté le 15 octobre dernier une modification de la loi cantonale régissant les forfaits fiscaux pour se mettre en conformité avec le droit fédéral. La majorité de droite et d'extrême droite a retenu une solution minimaliste qui laisserait échapper 65 millions de francs de recettes fiscales, plutôt que de retenir une variante plus juste et qui rapporterait davantage au canton. Ce choix est particulièrement irresponsable à l'heure où les coupes dans les prestations publiques à la population se multiplient et que plus de 2'000 emplois publics sont menacés. Le Parti socialiste a déposé ce référendum afin de mettre en place une imposition des forfaitaires fiscaux tenant mieux compte de leurs moyens.

Après de multiples débats au Grand Conseil, le peuple genevois a dû se prononcer le 30 novembre 2014 sur l'initiative populaire 149 (IN 149) déposée par le Parti socialiste, qui visait à supprimer la pratique, et sur le contreprojet à l'initiative proposé par le Conseil d'Etat. Le peuple genevois avait alors refusé l'IN 149 et son contreprojet !

Rappelons ce que sont les forfaits fiscaux, appelés dans la loi « imposition selon la dépense ». Ce sont de très grands rabais d'impôts. Ils sont octroyés uniquement à des personnes particulièrement fortunées, d'origine étrangère, et qui n'exercent pas d'activité lucrative en Suisse. Celles-ci ne

déclarent ni leur revenu, ni leur fortune, mais paient un impôt ordinaire sur leur « dépense », qui correspond à la valeur locative de leur logement multipliée par sept.

Or, Genève se doit d'adapter sa législation en matière d'imposition selon la dépense. Sur certains éléments, la loi fédérale qui dicte les critères de l'imposition d'après la dépense demande aux cantons de légiférer sur :

a) le montant minimal de l'assiette cantonale.
b) le moyen par lequel le canton va prendre en compte la fortune dans l'imposition selon la dépense.

De plus, le message du Conseil fédéral du 29 juin 2011 relatif à la loi fédérale sur l'imposition d'après la dépense indique sur ce dernier point (b) qu'une : « possibilité serait de prendre pour base le montant de la dépense calculé d'après l'al. 3 et de l'augmenter de manière appropriée. Une autre possibilité consisterait à calculer le montant de la fortune en se fondant sur la dépense et à le soumettre au barème ordinaire de l'impôt sur la fortune ».

Sur ces deux compétences laissées aux cantons, le projet de loi 11329, contreprojet à l'IN 149, refusé par le peuple, traitait ainsi les deux points précédents :

a) Le montant minimal de l'assiette cantonale était fixé à 600'000 francs.
b) L'impôt sur la fortune était pris en compte par une disposition forfaitaire et correspondait à 10% de l'assiette fiscale du bénéficiaire de l'imposition d'après la dépense.

Dans le cas du projet de loi 11683, qui est soumis à la présente votation, le Conseil d'Etat persiste et signe, puisqu'il propose le traitement de ces deux points de la façon suivante :

a) Le montant minimal de l'assiette cantonale est fixé à 400'000 francs.
b) L'impôt sur la fortune est pris en compte par une disposition forfaitaire et correspond à 10% de l'assiette fiscale du bénéficiaire de l'imposition d'après la dépense.

Le Grand Conseil genevois a opté, sur proposition du Conseil d'Etat, pour une solution minimaliste. Comme on peut le voir sur le tableau ci-dessous, la fortune est prise en compte en majorant de 10% la dépense calculée à titre de revenu imposable, au lieu de 20%, ou en adoptant le modèle

doté d'un multiple de la dépense au coefficient 20 pour inclure la fortune comme cela a été choisi dans d'autres cantons. Avec cette méthode, le Grand Conseil accorde un énorme cadeau fiscal aux plus riches. De plus, l'Etat prend en compte une dépense minimum à hauteur de 400'000 francs pour établir l'impôt de la personne qui demande un forfait, et non pas de 600'000 francs comme l'ont fixé d'autres cantons. Ce choix politique du Conseil d'Etat permet en fait à un nombre plus important de riches contribuables d'échapper à l'impôt ordinaire et de payer un montant d'impôts ridicule par rapport à leurs revenus et fortune effectifs.

		Prise en compte de la fortune		Impôt cantonal sur le revenu				Impôt cantonal sur la fortune				Impôt fédéral direct (17%)			
Variante	Dépense minimum	Majoration du revenu	Multiple de la dépense	Initial	Simulé	Variation		Initial	Simulé	Variation		Initial	Simulé	Variation	
	en francs	en %		en millions de francs	en millions de francs	en millions de francs	en %	en millions de francs	en millions de francs	en millions de francs	en %	en millions de francs	en millions de francs	en millions de francs	en %
1	400'000	0	10	75.0	83.9	+ 8.9	+ 12%	12.7	37.3	+ 24.6	+ 193%	6.9	7.7	+ 0.8	+ 12%
2	400'000	0	20	75.0	83.9	+ 8.9	+ 12%	12.7	64.2	+ 51.5	+ 405%	6.9	7.7	+ 0.8	+ 12%
3	600'000	0	10	75.0	97.5	+ 22.5	+ 30%	12.7	41.6	+ 28.9	+ 227%	6.9	9.0	+ 2.1	+ 30%
4	600'000	0	20	75.0	97.5	+ 22.5	+ 30%	12.7	72.8	+ 60.1	+ 473%	6.9	9.0	+ 2.1	+ 30%
5	400'000 *	10	0	75.0	92.5	+ 17.5	+ 23%	12.7	12.7	+ 0.0	+ 0%	6.9	7.7	+ 0.8	+ 12%
6	400'000 *	15	0	75.0	96.8	+ 21.9	+ 29%	12.7	12.7	+ 0.0	+ 0%	6.9	7.7	+ 0.8	+ 12%
7	600'000 *	10	0	75.0	107.6	+ 32.7	+ 44%	12.7	12.7	+ 0.0	+ 0%	6.9	9.0	+ 2.1	+ 30%
8	600'000 *	15	0	75.0	112.7	+ 37.8	+ 50%	12.7	12.7	+ 0.0	+ 0%	6.9	9.0	+ 2.1	+ 30%

(source : rapport PL11683-A de la minorité de la commission fiscale chargée d'étudier ce projet de loi, Grand Conseil)

Si le canton de Genève appliquait la solution retenue, par exemple, à Lucerne ou à Saint-Gall, il engrangerait 65 millions de francs de recettes fiscales supplémentaires sans risque de fuite de ces riches contribuables étrangers. En effet, les atouts de Genève pèsent nettement plus lourd pour les forfaitaires qu'une imposition légèrement plus forte, mais toujours sans commune mesure avec une imposition que supportent tous les citoyens ordinaires.

Les référendaires estiment qu'il est irresponsable de se priver de recettes fiscales supplémentaires compte tenu de la situation financière de l'Etat de Genève et des mesures que le Conseil d'Etat entend prendre pour y faire face. La volonté du Conseil d'Etat de diminuer de 5% les charges de personnel du Grand Etat en augmentant le temps de travail de la fonction publique fera disparaître 2000 emplois. Sans compter que notre canton accuse une dette qui avoisine 13 milliards de francs et que la troisième réforme de l'imposition des entreprises pourrait entraîner plus de 500 millions de francs de pertes fiscales par année ! Le Parti socialiste

en appelle donc au peuple pour choisir entre la poursuite d'une politique de cadeaux fiscaux aux plus riches et le maintien de l'emploi et des prestations publiques essentielles à la population et à la prospérité de notre canton.

Pour toutes ces raisons, le comité référendaire appelle les citoyennes et les citoyens à voter NON le 5 juin 2016.

objet 6

Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation (mesures de soutien en faveur des locataires et de l'emploi) (LDTR) *(Plus de liberté pour les locataires)* (L 5 20 – 11408), du 13 novembre 2015 ?

– Synthèse brève et neutre p. 59

– Texte de la loi p. 61

– Commentaire des autorités p. 63

– Commentaire du comité référendaire p. 67

SYNTHÈSE BRÈVE ET NEUTRE

La loi modifiant la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation (mesures de soutien en faveur des locataires et de l'emploi) *(Plus de liberté pour les locataires)* a été adoptée le 13 novembre 2015 par le Grand Conseil et a été combattue par référendum. Elle a pour objectif de permettre au locataire d'un appartement de l'acheter, pour autant que quatre conditions soient cumulativement remplies :

1. L'appartement est acquis par un locataire qui souhaite librement acheter un logement qu'il occupe effectivement depuis 5 ans au moins.
2. Les règles du code des obligations protégeant contre le congé-vente (article 271a, alinéa 1, lettre c CO) ont été expressément rappelées au locataire qui souhaite acquérir son appartement. Ces règles prévoient que le congé donné par le bailleur peut être annulé lorsqu'il est fait dans le but d'amener le locataire à acheter l'appartement loué.
3. Le prix de vente de l'appartement ne dépasse pas 6'900 F le m^2 (PPE). Ce montant est indexé annuellement à l'indice genevois des prix à la consommation.
4. Les autres locataires de l'immeuble doivent avoir obtenu la garantie de ne pas être contraints d'acheter leur appartement ou de partir.

TEXTE DE LA LOI

Loi modifiant la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation (mesures de soutien en faveur des locataires et de l'emploi) (LDTR) *(Plus de liberté pour les locataires)* (11408)

L 5 20

du 13 novembre 2015

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

Art. 1 **Modification**

La loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation (mesures de soutien en faveur des locataires et de l'emploi), du 25 janvier 1996, est modifiée comme suit :

Art. 39, al. 3 (abrogé) et al. 4, lettre e (nouvelle)

e) est acquis par un locataire souhaitant librement acheter l'appartement qu'il occupe effectivement depuis 5 ans au moins et à qui la teneur de l'article 271a, alinéa 1, lettre c CO (protection contre le congé-vente) a été notifiée. Dans ce cas, le prix de vente du mètre carré PPE ne peut dépasser 6 900 F, montant indexé annuellement à l'indice genevois des prix à la consommation, et les locataires restant dans l'immeuble doivent

également obtenir la garantie de ne pas être contraints d'acheter leur appartement ou de partir.

Art. 2 **Entrée en vigueur**

La présente loi entre en vigueur le lendemain de sa promulgation dans la Feuille d'avis officielle.

COMMENTAIRE DES AUTORITÉS

Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation (mesures de soutien en faveur des locataires et de l'emploi) (LDTR) *(Plus de liberté pour les locataires)* (L 5 20 – 11408), du 13 novembre 2015 ?

La loi actuelle prévoit déjà, à son article 39, alinéa 3, la possibilité de vendre un appartement au locataire en place pour autant qu'il ait occupé effectivement son logement depuis 3 ans au moins, que les locataires de l'immeuble aient obtenu la garantie de ne pas être contraints d'acheter leur appartement ou de partir et que le 60% d'entre eux au minimum aient formellement accepté cette acquisition.

Cependant, les tribunaux ont estimé, qu'en période de pénurie de logements, l'autorité peut refuser une vente au locataire en place, même si les conditions précitées sont remplies, car l'intérêt privé des propriétaires et des locataires n'est en règle générale pas supérieur à l'intérêt public de maintenir l'affectation locative des logements. Dans une jurisprudence récente, le Tribunal fédéral a toutefois précisé qu'il convient, dans cette pesée des intérêts, de tenir compte de circonstances spéciales, par exemple d'un prix d'achat nettement inférieur à celui d'un bien comparable au prix du marché.

La majorité du Grand Conseil considère qu'en raison de la position du Tribunal fédéral la loi ne permet pas de garantir que la vente au locataire en place soit possible. C'est pourquoi la principale modification introduite par la loi soumise à votation consiste à rendre automatique la délivrance de l'autorisation de vente si les conditions prévues sont réalisées.

Par ailleurs, les conditions permettant cette vente sont modifiées :

- La durée pendant laquelle le locataire doit avoir occupé son appartement passe de 3 à 5 ans.
- La condition prévoyant que 60% au moins des locataires de l'immeuble doit avoir formellement accepté l'acquisition est supprimée.
- Le prix de vente de l'appartement ne doit pas dépasser 6'900 F le m^2 (PPE). Ce montant est indexé annuellement à l'indice genevois des prix à la consommation.
- Le locataire qui souhaite acquérir son appartement doit avoir formellement été informé de la teneur de l'article 271a, alinéa 1, lettre c CO (protection contre le congé-vente) qui prévoit que le congé donné par le bailleur est annulable lorsqu'il est donné dans le but d'amener le locataire à acheter l'appartement loué.

La condition prévoyant que les autres locataires de l'immeuble doivent avoir obtenu la garantie de ne pas être contraints d'acheter leur appartement ou de partir est maintenue.

Selon la majorité du Grand Conseil, la loi soumise à votation permet une plus grande liberté contractuelle entre un propriétaire bailleur et son locataire, tout en garantissant qu'aucune contrainte ne pourra être exercée sur le locataire pour le forcer à acheter son appartement.

Elle estime que tant le propriétaire vendeur que le locataire acquéreur seront favorisés par cette loi :

- Le locataire acquéreur est favorisé en achetant au-dessous du prix du marché, car il se trouve être le seul acheteur potentiel. En devenant propriétaire, il sera assuré de pouvoir rester dans son appartement jusqu'à la fin de ses jours, il évitera d'éventuelles hausses de loyer et pourra aménager son logement comme il l'entend. Le locataire devenu propriétaire jouira d'une totale maîtrise sur son logement, et ce à un prix potentiellement inférieur à celui de la location. Il verra sa situation améliorée et pourra transmettre le bien à ses héritiers, l'acquisition de son propre logement constituant une forme d'épargne.

- Quant au propriétaire vendeur, il aura le choix entre vendre la totalité de son immeuble ou des appartements séparément, ce qui lui permettra de constituer un montant en vue, par exemple, d'assurer des frais de succession ou d'importants travaux d'entretien. Il fera par ailleurs une meilleure opération financière en vendant les appartements par lots.

En résumé, la majorité du Grand Conseil considère que cette loi améliore l'accession à la propriété, sans obliger quiconque à vendre ou à acquérir un appartement. Aucun logement n'est ainsi ni créé ni soustrait.

La majorité du Grand Conseil soutient donc la modification de la loi.

Point de vue d'une minorité du Grand Conseil

Une minorité du Grand Conseil s'oppose à cette loi. Elle estime qu'elle constitue un piège destiné à servir le seul profit des propriétaires-bailleurs et qu'il s'agit d'une attaque frontale contre la LDTR et d'un démantèlement de la protection contre les congés-ventes.

Elle considère que cette loi aura pour effet d'ouvrir l'ensemble du parc locatif de logements à la vente par appartements, ce qui entraînera un démantèlement progressif de ce parc.

Elle considère également que cela pourra inciter un certain nombre de bailleurs à choisir avant tout des locataires qui sont prêts à acheter leur appartement et qui en ont les moyens, ce qui priverait la grande majorité des locataires d'un accès aux logements mis en location.

Elle indique que la garantie que la loi prétend donner aux autres locataires de ne pas être contraints d'acheter leur appartement ou de partir sera souvent vaine et inefficace.

Enfin, elle estime que cette loi participera à la spéculation que la LDTR cherche à combattre, car des reventes ultérieures de l'appartement par le locataire acheteur sont inévitables.

Point de vue du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat, tout en soutenant l'accès à la propriété, ne prend pas position sur ce projet de loi, car la loi et la récente jurisprudence du Tribunal fédéral permettent déjà au locataire d'acheter son logement si les circonstances s'y prêtent. Par ailleurs, les effets non désirables du projet de loi parlementaire n'ont pas été étudiés.

La loi 11408 a été adoptée par le Grand Conseil lors de sa séance du 13 novembre 2015 par 61 oui contre 34 non et 0 abstention.

Voilà les raisons pour lesquelles le Grand Conseil invite les citoyennes et les citoyens à voter OUI le 5 juin 2016.

COMMENTAIRE DU COMITÉ RÉFÉRENDAIRE

Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation (mesures de soutien en faveur des locataires et de l'emploi) (LDTR) *(Plus de liberté pour les locataires)* (L 5 20 – 11408), du 13 novembre 2015 ?

NON AU RETOUR DES CONGÉS-VENTES

NON au démantèlement de la LDTR, une loi indispensable pour la protection des locataires à Genève !

NON à une révision qui favorise la vente des appartements plutôt que les baisses de loyer !

La LDTR est la principale protection des locataires

Dans les années 1980, les milieux immobiliers ont réalisé des bénéfices très importants en vendant des immeubles, appartement par appartement, plutôt qu'en entier. Beaucoup d'immeubles locatifs ont été transformés en propriété par étage (PPE) et vendus au plus offrant.

De nombreux locataires ont reçu leur congé et ont dû choisir entre acheter leur appartement ou partir.

L'ASLOCA, avec d'autres organisations, a lancé des initiatives pour empêcher les congés-ventes et protéger le parc locatif. La LDTR autorise

les ventes, si elles sont conformes à l'intérêt public. En effet, même à des prix plafonnés, à peine 1/5ème de la population a les moyens d'acheter un appartement.

Des attaques incessantes des milieux immobiliers

La LDTR a été plébiscitée lors de plusieurs scrutins populaires. Pourtant, les milieux immobiliers repartent sans cesse à l'assaut.

La présente votation est le 2ème référendum que les locataires doivent lancer sur le même sujet. En 2001, les bailleurs avaient déjà tenté de supprimer cette protection. Le peuple avait défendu la LDTR en votation, le 8 février 2004.

Douze ans plus tard, alors que la crise du logement et la spéculation se sont aggravées, les milieux immobiliers repartent à l'attaque avec la loi 11408 rédigée par un propriétaire de plusieurs dizaines d'immeubles. De son propre aveu, cette loi augmenterait sensiblement la valeur de son patrimoine et de celui des gros propriétaires qu'il représente, mais au détriment de l'offre de logements accessibles à la location.

Le retour des congés-ventes

Prétextant vouloir permettre à tous les locataires de devenir propriétaires, les milieux immobiliers remettent au goût du jour les congés-ventes.

Les propriétaires ont toutefois tiré les leçons de leurs échecs. Autrefois, ils exigeaient des locataires qu'ils achètent leur logement ou qu'ils le quittent. Avec la loi 11408, les bailleurs choisiraient comme locataires uniquement ceux capables de payer le prix de vente. Il faudrait avoir suffisamment de revenus pour payer le loyer, mais aussi assez de fortune pour, à terme, acheter.

Alors que les logements accessibles sont rares, les milieux immobiliers veulent réduire le parc locatif et augmenter la pénurie de logements à louer. Aujourd'hui, le locataire qui devient propriétaire libère un logement qui sera remis en location. Il peut acquérir l'une des nombreuses PPE existantes. Près de 40% des logements ont été construits en PPE depuis 10 ans.

Avec la loi 11408, le logement vendu serait perdu pour la location et deviendrait un objet de spéculation. En effet, si l'appartement était ensuite revendu, il le serait sans limite de prix. De même, si l'appartement était reloué à un tiers par le nouveau propriétaire, le loyer serait plus élevé et ne pourrait pas être contesté, puisque le prix d'achat le justifierait.

Tous les locataires sont concernés

La loi 11408 s'applique à tous les logements locatifs. Elle porte atteinte aux droits de tous les locataires, soit 80% de la population.

Le locataire ayant un loyer moins élevé serait plus menacé encore. En effet, le bailleur qui pratique un loyer très élevé n'a aucun intérêt à vendre et préférera continuer à tirer le maximum de son locataire. Ce n'est que si le loyer est meilleur marché que le bailleur aura intérêt à vendre et à profiter de la pression mise sur le locataire en place pour obtenir le prix de vente le plus élevé possible selon la loi 11408. Or, en général, les appartements dont les loyers sont moins élevés sont ceux des personnes qui s'y trouvent depuis longtemps et qui n'ont pas les moyens de payer plus cher. Il s'agit souvent de retraités ou de familles.

Beaucoup de résiliations et d'expulsions en vue !

Les milieux immobiliers tentent de rassurer, à coups d'arguments fallacieux. Ils affirment que le locataire ne pourrait pas être chassé de son logement s'il ne veut ou ne peut pas acheter. Ils invoquent le code des obligations qui traite des congés donnés pour forcer le locataire à acheter. Or, les bailleurs et les régies savent comment contourner cette protection. Le droit du bail interdit certes d'obliger un locataire à acheter son logement en le menaçant d'un congé. En revanche, le bail peut être résilié pour vendre le logement à un tiers, puis être proposé tout de même au locataire en place, ce qui revient au même ! Autre astuce : conclure un bail à durée déterminée et placer le locataire devant l'alternative de partir ou d'accepter la volonté du propriétaire. Plus simple encore, le bailleur peut résilier le bail du locataire récalcitrant, puis relouer le logement à un autre, disposé et capable de payer le prix demandé.

Seule la LDTR met hors de portée des spéculateurs le parc de logements locatifs.

Les locataires ont besoin d'être protégés, surtout à Genève !

A Genève, le pourcentage de logements sans but lucratif est de 15% alors qu'il représente 26% en ville de Zurich. Il est donc essentiel de maintenir la LDTR pour assurer un minimum de protection aux locataires en place et maintenir des logements à loyer accessible.

Pour les auteurs de cette loi, les profits des propriétaires ne sont jamais suffisants, alors que la loi leur garantit actuellement un rendement net de 2,25%. Quel retraité ou salarié peut obtenir un tel rendement sur son compte épargne ?

Pour toutes ces raisons, le comité référendaire appelle les citoyennes et les citoyens à voter NON le 5 juin 2016.

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

Recommandation de vote du Grand Conseil

Objet 1 Acceptez-vous l'initiative populaire 154 « Pour des transports publics plus rapides ! » ?	**NON**
Objet 2 Acceptez-vous la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée *(Contreprojet à l'IN 154)* (11769), du 4 décembre 2015 ?	**OUI**
Objet 3 Question subsidiaire : Si l'initiative (IN 154 « Pour des transports publics plus rapides ! » et le contreprojet sont acceptés, lequel des deux a-t-il votre préférence ? Initiative 154 ? Contreprojet ?	**CP**
Objet 4 Acceptez-vous l'initiative populaire 157 « OUI à la grande Traversée du Lac ! » ?	**OUI**
Objet 5 Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur l'imposition des personnes physiques (LIPP) *(Imposition d'après la dépense selon le droit fédéral harmonisé)* (D 3 08 – 11683), du 15 octobre 2015 ?	**OUI**
Objet 6 Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation (mesures de soutien en faveur des locataires et de l'emploi) (LDTR) *(Plus de liberté pour les locataires)* (L 5 20 – 11408), du 13 novembre 2015 ?	**OUI**

Prises de position

– Pour les objets fédéraux p. 76

– Pour les objets cantonaux p. 78

PRISES DE

Recommandations des partis politiques,

OBJET 1 Acceptez-vous l'initiative populaire **« En faveur du service public »** ?
OBJET 2 Acceptez-vous l'initiative populaire **« Pour un revenu de base inconditionnel »** ?
OBJET 3 Acceptez-vous l'initiative populaire **« Pour un financement équitable des transports »** ?

VOTATION FÉDÉRALE OBJETS	1	2	3	4	5
PLR Les Libéraux – Radicaux Genève	NON	NON	NON	OUI	OUI
Mouvement Citoyens Genevois (MCG)	NON	NON	OUI	OUI	NON
Les Socialistes	NON	OUI	NON	OUI	---
Parti Démocrate-Chrétien (PDC)	NON	NON	NON	OUI	OUI
UDC Genève	NON	NON	OUI	---	NON
Les Verts	NON	OUI	NON	OUI	---
Ensemble à Gauche : solidaritéS • Parti du Travail • Indépendants de Gauche • Défense des Aînés, des Locataires du Logement et du Social (DAL) • La Gauche • Parti Communiste Genevois • Action de Citoyen-ne-s et de Travailleurs-euses En lutte (ACTE)	---	---	NON	OUI	NON
Comité d'initiative Pour un revenu de base inconditionnel	---	OUI	---	---	---
actif-trafiC	---	---	NON	---	---
Association Transport et Environnement (ATE)	---	---	NON	---	---
Automobile Club de Suisse (ACS) Section de Genève	---	---	OUI	---	---
Cartel intersyndical du personnel de l'Etat et du secteur subventionné	NON	OUI	NON	---	---
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève	NON	NON	---	---	---
Fédération des Entreprises Romandes – Genève	NON	NON	---	---	OUI
GE demain : mobilité et qualité de vie	---	---	NON	---	---
Groupement des entrepreneurs et indépendants progressistes - GEIP	---	OUI	NON	---	---
Jeunes Démocrates-Chrétiens Genevois	NON	OUI	NON	---	OUI
Jeunes libéraux-radicaux Genève	NON	NON	OUI	OUI	OUI
Jeunes – UDC	NON	NON	OUI	---	NON

POSITION

autres associations ou groupements

OBJET 4 Acceptez-vous la modification du 12 décembre 2014 de la **loi fédérale sur la procréation médicalement assistée** (LPMA)?

OBJET 5 Acceptez-vous la modification du 25 septembre 2015 de la **loi sur l'asile** (LAsi)?

VOTATION FÉDÉRALE OBJETS	1	2	3	4	5
Jeunes Vert-e-s	NON	OUI	NON	OUI	NON
Le PLR pour l'accession à la propriété!	NON	NON	NON	OUI	OUI
Les pirates du lac de Genève	NON	OUI	NON	OUI	NON
Les Vert'Libéraux	NON	---	NON	OUI	OUI
MCG Jeunesse	NON	NON	OUI	OUI	NON
Mouvement populaire des familles (MPF)	---	OUI	---	---	---
Parti du Travail	OUI	OUI	NON	OUI	NON
Parti évangélique Genève (PEV)	NON	---	NON	NON	OUI
PBD Parti Bourgeois Démocratique Genève	NON	NON	NON	OUI	OUI
Politique Intégrale dans l'intelligence du cœur	OUI	OUI	NON	NON	OUI
Pour un revenu de base inconditionnel	---	OUI	---	---	---
Sauvegarde du droit d'asile (non à la révision de la loi sur l'asile)	---	---	---	---	NON
SIT – Syndicat interprofessionnel de travailleuses et travailleurs	NON	OUI	NON	---	NON
solidaritéS	NON	OUI	NON	OUI	NON
Stopexclusion	---	---	---	---	NON
Syndicat des Services Publics SSP/VPOD	NON	---	NON	---	NON
Syndicom – Section Genève	NON	OUI	---	---	---
UDC – Ville de Genève	NON	NON	OUI	---	NON
UDF (Union démocratique fédérale)	OUI	NON	NON	NON	NON
Unia	NON	---	NON	---	---
WWF Genève	---	---	NON	---	---
www.ps-ge.ch	NON	OUI	NON	OUI	---
www.solidarites-ge.ch	NON	OUI	NON	OUI	NON
www.verts-ge.ch	NON	OUI	NON	OUI	---

PRISES DE

Recommandations des partis politiques,

OBJET 1 Acceptez-vous l'initiative populaire 154 « Pour des transports publics plus rapides ! » ?

OBJET 2 Acceptez-vous la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée *(Contreprojet à l'IN 154)* (11769), du 4 décembre 2015 ?

OBJET 3 Question subsidiaire : Si l'initiative (IN 154 « Pour des transports publics plus rapides ! ») et le contreprojet sont acceptés, lequel des deux a-t-il votre préférence ? Initiative 154 ? Contreprojet ?

VOTATION CANTONALE — OBJETS	1	2	3
PLR Les Libéraux – Radicaux Genève	NON	OUI	CP
Mouvement Citoyens Genevois (MCG)	NON	NON	CP
Les Socialistes	OUI	OUI	CP
Parti Démocrate-Chrétien (PDC)	NON	OUI	CP
UDC Genève	NON	NON	CP
Les Verts	OUI	OUI	IN
Ensemble à Gauche: solidaritéS • Parti du Travail • Indépendants de Gauche • Défense des Aînés, des Locataires du Logement et du Social (DAL) • La Gauche • Parti Communiste Genevois • Action de Citoyen-ne-s et de Travailleurs-euses En lutte (ACTE)	OUI	NON	IN
Comité d'initiative pour des transports publics plus rapides	OUI	---	IN
Comité référendaire pour la défense des prestations publiques	---	---	---
Comité référendaire «NON au retour des Congés-ventes»	---	---	---
actif-trafiC	OUI	NON	IN
ASLOCA – Association genevoise des Locataires	---	---	---
Association des locataires progressistes	---	---	---
Association Locataires aujourd'hui, propriétaires demain.	---	---	---
Association Transport et Environnement (ATE)	OUI	OUI	IN
Automobile Club de Suisse (ACS) Section de Genève	NON	---	CP
Cartel intersyndical du personnel de l'Etat et du secteur subventionné	---	---	---
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève	NON	---	CP
Collectif pour des logements à loyers abordables	---	---	---
Comité OUI à la Traversée du Lac	---	---	---
DAL (Défense des aînés, des locataires, de l'emploi et du social)	---	---	---
Fédération des Entreprises Romandes – Genève	NON	OUI	CP
Fédération genevoise des métiers du bâtiment (FMB)	NON	OUI	CP
GE demain : mobilité et qualité de vie	NON	OUI	CP
Ge - Traverse	---	---	---
Groupe ornithologique du bassin genevois (GOBG)	---	---	---
Groupement des entrepreneurs et indépendants progressistes - GEIP	OUI	OUI	---
Groupement transports et économie	NON	---	---
Jeunes Démocrates-Chrétiens Genevois	NON	OUI	CP
Jeunes libéraux-radicaux Genève	NON	OUI	CP
Jeunes – UDC	NON	NON	CP
Jeunes Vert-e-s	OUI	OUI	IN

POSITION
autres associations ou groupements

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

OBJET 4 Acceptez-vous l'initiative populaire 157 « OUI à la grande Traversée du Lac ! » ?

OBJET 5 Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur l'imposition des personnes physiques (LIPP) *(Imposition d'après la dépense selon le droit fédéral harmonisé)* (D 3 08 – 11683), du 15 octobre 2015 ?

OBJET 6 Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation (mesures de soutien en faveur des locataires et de l'emploi) (LDTR) *(Plus de liberté pour les locataires)* (L 5 20 – 11408), du 13 novembre 2015 ?

VOTATION CANTONALE — OBJETS	4	5	6
PLR Les Libéraux – Radicaux Genève	OUI	OUI	OUI
Mouvement Citoyens Genevois (MCG)	OUI	OUI	OUI
Les Socialistes	NON	NON	NON
Parti Démocrate-Chrétien (PDC)	OUI	OUI	OUI
UDC Genève	OUI	OUI	OUI
Les Verts	NON	NON	NON
Ensemble à Gauche: solidaritéS • Parti du Travail • Indépendants de Gauche • Défense des Aînés, des Locataires du Logement et du Social (DAL) • La Gauche • Parti Communiste Genevois • Action de Citoyen-ne-s et de Travailleurs-euses En lutte (ACTE)	NON	NON	NON
Comité d'initiative pour des transports publics plus rapides	---	---	---
Comité référendaire pour la défense des prestations publiques	---	NON	---
Comité référendaire «NON au retour des Congés-ventes»	---	---	NON
actif-trafiC	NON	---	---
ASLOCA – Association genevoise des Locataires	---	---	NON
Association des locataires progressistes	---	---	OUI
Association Locataires aujourd'hui, propriétaires demain.	---	---	OUI
Association Transport et Environnement (ATE)	NON	---	---
Automobile Club de Suisse (ACS) Section de Genève	OUI	---	---
Cartel intersyndical du personnel de l'Etat et du secteur subventionné	NON	NON	NON
Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève	OUI	OUI	OUI
Collectif pour des logements à loyers abordables	---	---	OUI
Comité OUI à la Traversée du Lac	OUI	---	---
DAL (Défense des aînés, des locataires, de l'emploi et du social)	---	---	NON
Fédération des Entreprises Romandes – Genève	OUI	OUI	OUI
Fédération genevoise des métiers du bâtiment (FMB)	OUI	OUI	OUI
GE demain : mobilité et qualité de vie	OUI	---	---
Ge - Traverse	OUI	---	---
Groupe ornithologique du bassin genevois (GOBG)	NON	---	---
Groupement des entrepreneurs et indépendants progressistes - GEIP	NON	---	---
Groupement transports et économie	OUI	---	---
Jeunes Démocrates-Chrétiens Genevois	OUI	OUI	OUI
Jeunes libéraux-radicaux Genève	OUI	OUI	OUI
Jeunes – UDC	OUI	OUI	OUI
Jeunes Vert-e-s	NON	NON	NON

PRISES DE

Recommandations des partis politiques,

OBJET 1 Acceptez-vous l'initiative populaire 154 « Pour des transports publics plus rapides ! » ?

OBJET 2 Acceptez-vous la loi pour une mobilité cohérente et équilibrée *(Contreprojet à l'IN 154)* (11769), du 4 décembre 2015 ?

OBJET 3 Question subsidiaire : Si l'initiative (IN 154 « Pour des transports publics plus rapides ! ») et le contreprojet sont acceptés, lequel des deux a-t-il votre préférence ? Initiative 154 ? Contreprojet ?

VOTATION CANTONALE	OBJETS	1	2	3
Le logement à petit prix, c'est OUI!		---	---	---
Le PLR pour l'accession à la propriété!		NON	OUI	CP
Le TCS pour la traversée du lac		---	---	---
Les pirates du lac de Genève		OUI	NON	IN
Les Vert'Libéraux		NON	OUI	CP
Les Verts – Pour la protection des locataires		---	---	---
MCG Jeunesse		NON	NON	CP
Mouvement populaire des familles (MPF)		---	---	---
Navigateurs contre la traversée du lac		---	---	---
Parti du Travail		OUI	NON	IN
Parti évangélique Genève (PEV)		OUI	NON	IN
PBD Parti Bourgeois Démocratique Genève		NON	NON	CP
Pic-Vert ASSPROP Genève		---	---	---
Politique Intégrale dans l'intelligence du cœur		OUI	OUI	IN
Pour des finances publiques saines		---	---	---
Pour être propriétaire sans déménager		---	---	---
PRO'LOC, Le portail du locataire		---	---	---
Pro Natura Genève		---	---	---
Racheter son propre appartement? OUI		---	---	---
Rassemblement pour une politique sociale du logement		---	---	---
SIT – Syndicat interprofessionnel de travailleuses et travailleurs		OUI	NON	IN
solidaritéS		OUI	NON	IN
Soyons responsables!		---	---	---
SURVAP – Association des habitants des Pâquis NON aux congés-vente d'appartements		---	---	---
Syndicat des Services Publics SSP/VPOD		OUI	NON	IN
UDC – Ville de Genève		NON	NON	CP
UDF (Union démocratique fédérale)		---	---	---
Un toit à moi		---	---	---
Unia		---	---	---
WWF Genève		OUI	OUI	IN
www.ps-ge.ch		OUI	OUI	CP
www.rachetersonlogement.ch		---	---	---
www.solidarites-ge.ch		OUI	NON	IN
www.verts-ge.ch		OUI	OUI	IN

POSITION
autres associations ou groupements

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

OBJET 4 Acceptez-vous l'initiative populaire 157 « OUI à la grande Traversée du Lac ! » ?

OBJET 5 Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur l'imposition des personnes physiques (LIPP) *(Imposition d'après la dépense selon le droit fédéral harmonisé)* (D 3 08 – 11683), du 15 octobre 2015 ?

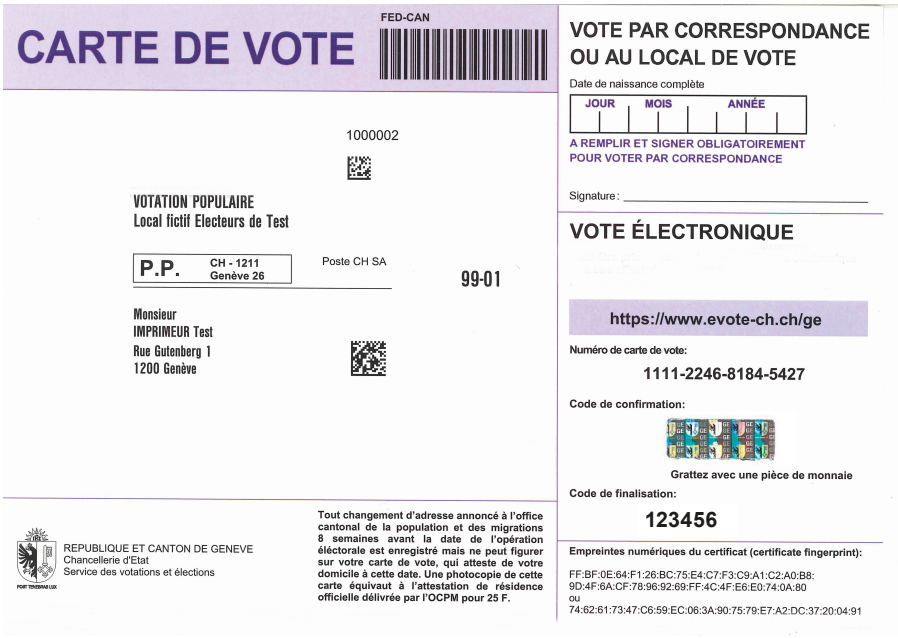
OBJET 6 Acceptez-vous la loi modifiant la loi sur les démolitions, transformations et rénovations de maisons d'habitation (mesures de soutien en faveur des locataires et de l'emploi) (LDTR) *(Plus de liberté pour les locataires)* (L 5 20 – 11408), du 13 novembre 2015 ?

VOTATION CANTONALE — OBJETS	4	5	6
Le logement à petit prix, c'est OUI!	---	---	OUI
Le PLR pour l'accession à la propriété!	OUI	OUI	OUI
Le TCS pour la traversée du lac	OUI	---	---
Les pirates du lac de Genève	NON	NON	NON
Les Vert'Libéraux	OUI	OUI	OUI
Les Verts – Pour la protection des locataires	---	---	NON
MCG Jeunesse	OUI	OUI	OUI
Mouvement populaire des familles (MPF)	---	---	NON
Navigateurs contre la traversée du lac	NON	---	---
Parti du Travail	NON	NON	NON
Parti évangélique Genève (PEV)	OUI	OUI	OUI
PBD Parti Bourgeois Démocratique Genève	OUI	OUI	OUI
Pic-Vert ASSPROP Genève	---	---	OUI
Politique Intégrale dans l'intelligence du cœur	NON	NON	NON
Pour des finances publiques saines	---	OUI	---
Pour être propriétaire sans déménager	---	---	OUI
PRO'LOC, Le portail du locataire	---	---	OUI
Pro Natura Genève	NON	---	---
Racheter son propre appartement? OUI	---	---	OUI
Rassemblement pour une politique sociale du logement	---	---	NON
SIT – Syndicat interprofessionnel de travailleuses et travailleurs	NON	NON	NON
solidaritéS	NON	NON	NON
Soyons responsables!	---	OUI	---
SURVAP – Association des habitants des Pâquis NON aux congés-vente d'appartements	---	---	NON
Syndicat des Services Publics SSP/VPOD	NON	NON	NON
UDC – Ville de Genève	OUI	OUI	OUI
UDF (Union démocratique fédérale)	OUI	OUI	OUI
Un toit à moi	---	---	OUI
Unia	---	NON	NON
WWF Genève	NON	---	---
www.ps-ge.ch	NON	NON	NON
www.rachetersonlogement.ch	---	---	OUI
www.solidarites-ge.ch	NON	NON	NON
www.verts-ge.ch	NON	NON	NON

Le vote électronique

Matériel nécessaire pour voter de manière électronique

Pour voter de manière électronique, vous aurez besoin :
- de la carte de vote (avec indication VOTE ÉLECTRONIQUE) – voir exemple ci-dessous;
- de votre date de naissance;
- de votre commune d'origine telle qu'enregistrée auprès de l'office cantonal de la population et des migrations;
- d'un équipement disposant d'un accès Internet stable.



CARTE DE VOTE

FED-CAN

1000002

VOTATION POPULAIRE
Local fictif Electeurs de Test

P.P. CH - 1211 Genève 26

Poste CH SA

99-01

Monsieur
IMPRIMEUR Test
Rue Gutenberg 1
1200 Genève

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Chancellerie d'Etat
Service des votations et élections

Tout changement d'adresse annoncé à l'office cantonal de la population et des migrations 8 semaines avant la date de l'opération éléctorale est enregistré mais ne peut figurer sur votre carte de vote, qui atteste de votre domicile à cette date. Une photocopie de cette carte équivaut à l'attestation de résidence officielle délivrée par l'OCPM pour 25 F.

VOTE PAR CORRESPONDANCE OU AU LOCAL DE VOTE

Date de naissance complète

JOUR MOIS ANNÉE

A REMPLIR ET SIGNER OBLIGATOIREMENT POUR VOTER PAR CORRESPONDANCE

Signature : _____

VOTE ÉLECTRONIQUE

https://www.evote-ch.ch/ge

Numéro de carte de vote:

1111-2246-8184-5427

Code de confirmation:

Grattez avec une pièce de monnaie

Code de finalisation:

123456

Empreintes numériques du certificat (certificate fingerprint):

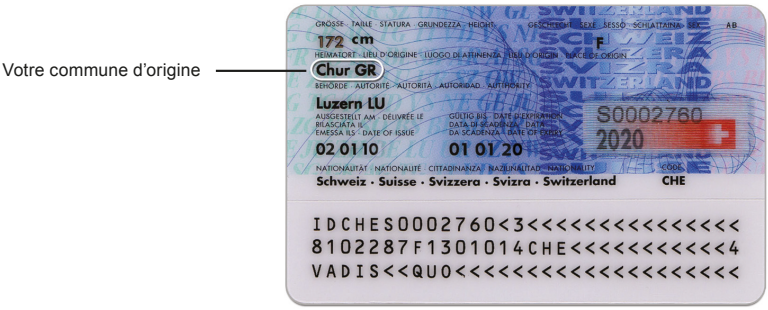
FF:BF:0E:64:F1:26:BC:75:E4:C7:F3:C9:A1:C2:A0:B8:
9D:4F:6A:CF:78:96:92:69:FF:4C:4F:E6:E0:74:0A:80
ou
74:62:61:73:47:C6:59:EC:06:3A:90:75:79:E7:A2:DC:37:20:04:91

Les différents codes et informations reproduits ci-dessus sont des exemples et diffèrent de votre carte de vote personnelle.

Marche à suivre

1) Inscrivez dans la barre d'adresse de votre navigateur le site de vote : https://www.evote-ch.ch/ge
2) Insérez votre numéro de carte de vote dans les champs vides de la page d'accueil.
3) Confirmez avoir pris connaissance des sanctions pénales pour fraude en cliquant sur la case correspondante.
4) Faites vos choix de vote en cochant la réponse que vous souhaitez à chacune des questions posées.

5) Vérifiez que votre bulletin est conforme à votre désir sur la page « Récapitulatif », puis indiquez votre date de naissance et votre commune d'origine.



6) Contrôlez que les codes de vérification fournis par le système correspondent bien à ceux que vous avez reçus avec votre carte de vote (les codes, formés de 4 caractères, sont indiqués sur la partie détachable de celle-ci). Dans l'affirmative, introduisez **le code de confirmation**, il s'agit du code à gratter. Ainsi vous donnez au système l'ordre de déposer votre vote dans l'urne électronique.
7) Le système vous renvoie alors **un code de finalisation** qui doit correspondre à celui indiqué sur votre carte de vote. Ce code de finalisation vous indique que le processus de vote est finalisé.

Le mode d'emploi du vote électronique est disponible sur www.chvote.ch.

Qui peut voter de manière électronique ?

A l'heure actuelle, conformément aux exigences de la Confédération, le vote électronique n'est pas ouvert à l'ensemble du canton; c'est pourquoi cette manière de voter n'est offerte que dans certaines communes (voir la liste des communes à la dernière page de la brochure). Si votre carte de vote porte la mention VOTE ÉLECTRONIQUE, vous habitez l'une de ces communes.
Le vote électronique est ouvert à tous les Suisses de l'étranger, électeurs dans le canton de Genève, depuis le 1er janvier 2014. La Confédération attire l'attention des électeurs suisses sur le fait que, dans certains pays, l'envoi de données cryptées par Internet est punissable. Si, malgré d'éventuelles restrictions dans ce sens, vous choisissez de voter de manière électronique, sachez que vous aurez à porter l'entière responsabilité de votre acte.
Il est dès lors recommandé aux Suisses de l'étranger de s'adresser à leur fournisseur Internet ou aux autorités locales compétentes pour savoir si le vote électronique non surveillé et, de manière plus générale, l'envoi de données cryptées sont autorisés dans leur pays de résidence.
Pour toute question, veuillez vous adresser à la représentation suisse compétente pour votre région.

Assistance

Vous trouverez toutes les informations nécessaires concernant le vote électronique sur le site **http://ge.ch/vote-electronique/faq**
Une assistance téléphonique est à votre disposition au **+41 (0) 840 235 235**, de 8h à 18h, heure suisse, tous les jours ouvrables, durant toute la durée du scrutin, et le samedi 4 juin 2016 uniquement de 8h à 12h, heure suisse.
Vous pouvez aussi nous contacter à l'adresse **e-demarches@etat.ge.ch**; nous vous répondrons dans le délai d'un jour ouvrable.

Adresses des locaux de vote

Locaux de vote

	Ville de Genève	
21-01	Cité-Rive	Rue Ferdinand-Hodler 4
21-02	Pâquis	Rue de Berne 50
21-03	Saint-Gervais	Ecole primaire James-Fazy, entrée rue Bautte 10
21-04	Prairie-Délices	Rue Voltaire 21
21-05	Eaux-Vives-Lac	Rue des Eaux-Vives 86
21-06	Eaux-Vives-Frontenex	Rue du 31-Décembre 63
21-07	Florissant-Malagnou	Rue Crespin 5 et rue Michel-Chauvet 24
21-08	Cluse-Roseraie	Boulevard de la Cluse 24
21-09	Acacias	Rue Rodo 5
21-10	Mail-Jonction	Rue Gourgas 20
21-11	Servette-Grand-Pré	Rue de Lyon 56
21-12	Prieuré-Sécheron	Avenue de France 15
21-13	Saint-Jean	Rue de Saint-Jean 12
21-14	Les Crêts	Chemin Colladon 1
21-15	Cropettes-Vidollet	Rue Baulacre 8
21-16	Vieusseux	Rue Jean-Etienne-Liotard 66
21-17	Champel	Chemin des Crêts-de-Champel 42

	Communes	
01	Aire-la-Ville	Hall d'entrée de la nouvelle école
02	Anières	Salle communale
03	Avully	Mairie, chemin des Tanquons 40
04	Avusy	Salle communale de Sézegnin
05	Bardonnex	Ecole de Compesières
06	Bellevue	Parc des Aiglettes 2
07	Bernex	Rue de Bernex 313
08	Carouge	Boulevard des Promenades 24
09	Cartigny	Rue du Pré-de-la-Reine 7
10	Céligny	Salle communale
11	Chancy	Route de Valleiry 4
12-01	Chêne-Bougeries-Centre	Route de Chêne 149
12-02	Conches	Chemin de la Colombe 7
13	Chêne-Bourg	Avenue François-Adolphe-Grison 1
14	Choulex	Salle communale

Vous ne pouvez voter qu'au local de vote de votre arrondissement électoral de votre domicile politique, qui figure sur votre carte de vote.

Locaux de vote

15	Collex-Bossy	Route de Collex 197
16	Collonge-Bellerive	Ecole élémentaire de Collonge, route d'Hermance 110
17	Cologny	Salle communale
18	Confignon	Chemin de Sous-le-Clos 32
19	Corsier	Nouveau groupe scolaire
20	Dardagny	Ecole communale de La Plaine
22	Genthod	Centre communal, Chemin de la Pralay 4
23	Grand-Saconnex	Ferme Sarasin (restaurant scolaire)
24	Gy	Salle communale, Route de Gy 141
25	Hermance	Salle communale
26	Jussy	Mairie, route de Jussy 312
27	Laconnex	Mairie
28-01	Grand-Lancy	Avenue des Communes-Réunies 60
28-02	Petit-Lancy	Avenue Louis-Bertrand 5-7
29	Meinier	Route de Gy 19
30	Meyrin	Avenue de Feuillasse 25
31	Onex	Rue des Bossons 7
32	Perly-Certoux	Mairie (ancienne salle communale)
33	Plan-les-Ouates	Route des Chevaliers-de-Malte 3
34	Pregny-Chambésy	Chemin de la Fontaine 77
35	Presinge	Mairie
36	Puplinge	Salle communale, rue de Graman 68
37	Russin	Mairie
38	Satigny	Salle annexe à la salle communale
39	Soral	Chemin du Creux-de-Boisset 23
40	Thônex	Chemin du Bois-des-Arts 56
41	Troinex	Ecole primaire
42	Vandœuvres	Salle communale
43-01	Vernier village	Route de Vernier 200
43-02	Châtelaine	Avenue de Châtelaine 84
43-03	Aïre-Le Lignon	Chemin du Grand-Champ 11
43-04	Les Avanchets	Rue du Grand-Bay 13
44	Versoix	Route de Saint-Loup 10
45	Veyrier	Route de Veyrier 208
46	Suisses de l'étranger	Route des Acacias 25

Vous ne pouvez voter qu'au local de vote de votre arrondissement électoral de votre domicile politique, qui figure sur votre carte de vote.

Heures du scrutin

Pour voter, vous devez impérativement vous munir de votre carte de vote et du matériel reçu à domicile.

Où et quand voter ?

Vote électronique

Les électrices et électeurs des communes d'Aire-la-Ville, Anières, Avusy, Bernex, Carouge, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Collonge-Bellerive, Cologny, Confignon, Grand-Saconnex, Meyrin, Onex, Perly-Certoux, Plan-les-Ouates et Vandœuvres peuvent voter de manière électronique.

Le vote électronique est également ouvert à tous les Suisses de l'étranger (pour plus d'informations, voir aux pages 82 et 83 de la brochure).

L'urne électronique est ouverte du lundi 9 mai 2016 à midi heure suisse au samedi 4 juin 2016 à midi heure suisse.

Vote par correspondance

Vous pouvez voter par correspondance immédiatement en utilisant le matériel annexé à la présente brochure.
Pour que votre vote soit admis, il doit parvenir au service des votations et élections avant le samedi 4 juin 2016 à 12 h.

Pour garantir l'acheminement postal dans le délai prescrit, il vous est recommandé d'expédier votre enveloppe de vote au plus tard **le jeudi 2 juin 2016.**
Attention à l'heure de levée du courrier.

Vous pouvez également déposer votre enveloppe de vote directement dans la boîte aux lettres du service des votations et élections (25, route des Acacias) jusqu'au **samedi 4 juin 2016 à 12 h.**

Au local de vote

Le scrutin est ouvert le dimanche 5 juin 2016 de 10 h à 12 h.
Veuillez vous munir d'une pièce d'identité et de votre matériel électoral complet.
L'adresse de votre local de vote figure en pages 86 et 87.

Sanctions pénales

Est passible de sanctions pénales, en application des articles 279 à 283 du code pénal suisse (RS 311.0) et 183 de la loi genevoise sur l'exercice des droits politiques (A 5 05), quiconque notamment :

- se présente sous une fausse identité ou atteste faussement de l'identité d'un autre électeur ;
- signe pour un tiers la carte de vote, sauf si ce tiers est incapable de le faire lui-même pour cause d'infirmité ;
- valide sans droit un bulletin électronique ;
- vote plus d'une fois dans une même opération électorale ;
- reproduit sans droit ou contrefait un bulletin ;
- détourne ou soustrait des bulletins.

Chancellerie d'Etat
Service des votations et élections
Rte des Acacias 25 - CP 1555 - 1211 Genève 26
www.ge.ch

Bouclage: 6 avril 2016

Papier recyclé