

Date de dépôt: 29 février 2000

Messagerie

Rapport

de la Commission législative chargée d'étudier la validité de l'initiative populaire 114 « Pour le libre choix du mode de transport »

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 25 juin 1999 |
| 2. Débat de préconsultation sur la base du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 25 septembre 1999 |
| 3. Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la commission législative, au plus tard le | 25 mars 2000 |
| 4. Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 25 décembre 2000 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 25 décembre 2001 |

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapporteur : M^{me} Fabienne Bugnon

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission législative a examiné la validité de l'initiative 114 « Pour le libre choix du mode de transport », tant sur le plan formel que matériel.

Certains députés ont fait valoir qu'à leur avis l'alinéa 3 de l'article 160B proposé dans l'initiative 114, du moins les paragraphes a) et b), était contraire au droit fédéral, dans la mesure où leur rédaction extrêmement contraignante empêchait concrètement des mesures de restriction du trafic que l'Etat serait tenu d'ordonner en vertu de la loi fédérale sur la protection de l'environnement et de ses ordonnances d'application, soit l'ordonnance sur la protection de l'air (OPAIR) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

En effet, l'OPAIR contraint les autorités cantonales à prendre des mesures contre les immissions excessives en vertu des articles 31 et suivants OPAIR, sous forme d'adoption d'un plan de mesures. L'article 32 OPAIR fixe le contenu du plan de mesures. Son alinéa 1, lettre c), impose l'adoption de « mesures propres à réduire les immissions excessives ou à y remédier ». L'alinéa 2, lettre b), précise que par mesure, au sens de l'alinéa 1, lettre c) précité, il faut entendre...« pour les installations destinées aux transports, des mesures touchant la construction ou l'exploitation de ces infrastructures ou visant à canaliser ou à restreindre le trafic ».

Il est notoire que l'air est fortement pollué dans notre canton et que le trafic automobile est l'une des causes principales de cette pollution. Il en résulte que pour répondre aux normes OPAIR, des mesures de réduction de la circulation automobile doivent être prises. Or, le texte de l'alinéa 3 de l'article 160B de l'initiative est à ce point contraignant qu'il vise à empêcher toute mesure de réduction de trafic, même provisoire (par exemple sous forme de restriction de l'usage des automobiles en période de pollution atmosphérique) ou très modeste (par exemple diminution du temps de passage à des carrefours munis de feux de signalisation). En effet, le texte de l'article 160B, alinéa 3, de l'initiative prévoit qu'aucune mesure ne pourra être mise en place avant que « des mesures de substitution et

d'accompagnement adéquates soient mises en place pour améliorer la fluidité du trafic ». Le paragraphe b) va jusqu'à prévoir que toute réduction du trafic pendulaire vers le centre ville, qui est l'une des causes principales de la pollution atmosphérique, et toute canalisation du trafic de transit à l'extérieur du centre ville « ne peuvent être décidées que si des mesures de substitution et d'accompagnement sont préalablement mises en place, notamment par la réalisation d'ouvrages routiers ».

Il en résulte que le plan de mesures OPAIR, que le canton est tenu d'adopter pour contribuer à l'assainissement de l'air, sera inapplicable si les mesures de substitution prévues à l'alinéa 3 précité, et qui visent à maintenir le statu quo en matière de trafic automobile doivent être mises en place avant toute mesure de réduction du trafic.

Cette exigence est manifestement contraire aux exigences de l'OPAIR, comme à celles de l'article 19, alinéa 2, lettre d) de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Elle vise, en effet, à empêcher toute mesure de réduction du trafic avant la mise en place de mesures de substitution. Les mesures d'assainissement peuvent ainsi être bloquées, si les mesures de substitution, notamment la construction de nouvelles routes, ne sont pas réalisées, par exemple parce qu'elles s'avèrent irréalisables, ou parce que les communes concernées, tout particulièrement la Ville de Genève qui est maître de son réseau routier, s'y refusent ou parce qu'une mesure de substitution serait annulée sur recours par une autorité judiciaire du fait qu'elle serait contraire aux exigences OPAIR et OPB.

Pire, les mesures de substitution doivent être mises en place **avant** celles destinées à réduire le trafic automobile et les mesures de réduction du trafic pendulaire vers le centre ville ne pourront pas être décidées avant que les mesures de substitution n'aient été mises en place. Or, ces mesures de substitution aggraveront la situation, sans que l'on soit certain que les mesures de réduction puissent être concrétisées !

Les exigences des paragraphes a) et b) de l'alinéa 3 du projet de l'article 160 B sont à ce point impératives et restrictives qu'il n'y a aucune possibilité de les interpréter d'une manière permettant de respecter les exigences du droit fédéral rappelées plus haut. Cela est d'autant plus gênant qu'il s'agit de normes constitutionnelles, hiérarchiquement supérieures aux lois d'application, qui ne peuvent donc pas y déroger.

En ce qui concerne l'OPB, il y a lieu de souligner que le cadastre du bruit du canton de Genève, que les cantons ont l'obligation d'établir en vertu de l'article 37 OPB, a recensé environ 300 km du réseau routier cantonal, – dont la plus grande partie est située en ville de Genève –, dépassant les valeurs limites d'immission de bruit extérieur provenant de la circulation routière fixées dans l'annexe 3 de l'OPB, dont 30 km environ dépassent même la valeur d'alarme.

Des mesures d'assainissement doivent donc être prises impérativement. Le remplacement, particulièrement onéreux pour les collectivités publiques, du revêtement des voies de circulation pour ramener les immissions à des valeurs inférieures aux valeurs limites fixées par l'OPB ne permettra pas, dans certains cas, de ramener le bruit en dessous des valeurs limites. Il n'y aura donc aucun autre moyen pour répondre aux exigences du droit fédéral, que de prendre des mesures réduisant le trafic routier et plus particulièrement celui généré par les pendulaires et le trafic de transit.

Il est évident que la réduction du trafic routier, notamment en ce qui concerne la protection de l'air, devra intervenir de manière globale, de sorte que les mesures de substitution exigées par l'article 160 B, alinéa 3, pour chaque mesure de réduction du trafic routier ou de maintien de sa fluidité (ce qui signifie le maintien du même volume de trafic en le faisant passer ailleurs) ne pourra être mise en place sans violer le droit fédéral, ce d'autant plus que l'adoption de mesures de substitution préalablement à toute réduction du trafic aggravera encore la situation illégale dans laquelle se trouve déjà notre canton.

Le but de l'initiative est clair et il est confirmé par son exposé des motifs. Il s'agit d'empêcher toute réduction du trafic automobile et même de le développer en garantissant le libre choix du mode de transport. C'est la raison pour laquelle un certain nombre de députés ont considéré que l'alinéa 3 de l'article 160B proposé qui définit les moyens de concrétiser l'objectif du texte constitutionnel proposé viole le droit fédéral, y compris le paragraphe c) qui demande que « le stationnement des véhicules automobiles (soit) organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'utilisateurs ».

En effet, pour répondre aux besoins des divers types d'utilisateurs comme le demande cette disposition, il faudrait augmenter de façon vertigineuse le nombre de places de parking au centre ville, comme le réclament les organisations qui ont lancé l'initiative 114, ce qui aurait pour effet d'attirer encore plus de voitures automobiles au centre-ville. La politique du stationnement et la limitation de ce dernier est l'un des éléments-clé pour une gestion du trafic automobile permettant de réduire les nuisances qu'il

provoque. Créer, par exemple, des places de stationnement supplémentaires pour satisfaire les besoins du type d'usager que constituent les pendulaires, entraînerait une très forte augmentation du trafic automobile et des nuisances qui doivent impérativement être diminuées. Cet afflux de voitures supplémentaires annihilerait tous les efforts déployés pour favoriser le transfert modal en incitant les pendulaires à utiliser les transports publics précisément dans le but de réduire le trafic automobile et les nuisances générées par ce dernier et ne permettrait pas de répondre aux exigences OPAIR et OPB.

D'autres députés, tout en reconnaissant que la lucarne qui existe pour légiférer dans le respect du droit fédéral est extrêmement étroite, ont considéré qu'il est possible, malgré la rédaction très contraignante du projet d'article 160B, d'interpréter le texte d'une manière compatible avec le droit fédéral. Ils considèrent que la recevabilité de l'initiative 114 doit, en conséquence, être admise.

M^{me} Christine Sayegh, dans un avis de droit très bien étayé et aimablement produit à l'attention de la Commission législative, a estimé dans ses conclusions *« A la lecture de l'article 160B, al. 1, qu'il est proposé d'introduire dans la Constitution genevoise, il est bien précisé que les réseaux routiers des communes et des cantons sont conçus et organisés dans les limites du droit fédéral ; l'alinéa 2 rappelle également les limites du droit fédéral et l'alinéa 3 fait référence à l'alinéa 2. Toutefois la compétence cantonale est limitée à des mesures tendant exclusivement à la modération du trafic. Dans l'hypothèse où les mesures de substitution qui seraient prises en application de l'alinéa 3 a) et b) avaient pour but de faire obstacle à une réduction du trafic voire l'interdisaient, il y aurait contradiction avec le droit supérieur. Il s'agit donc d'une question d'application qui pourrait être contestée par voie de recours le cas échéant »*.

Votes de la commission

Les points de vue étant assez tranchés, le président mit au vote la question de la recevabilité de l'initiative. Sur les neuf membres de la commission, quatre (2 L, 1 DC, 1 R) ont voté en faveur de la recevabilité et quatre autres (2 AdG, 1 S, 1 Ve) ont voté contre la recevabilité, un député socialiste s'abstenant. L'égalité des voix entraînant, selon le règlement du Grand Conseil, le rejet de la proposition, la recevabilité de l'initiative a été refusée.

Le président de la commission a alors relevé que le résultat du vote aurait été inverse si la question posée avait portée sur l'irrecevabilité de l'initiative.

Certains députés ont estimé qu'il aurait été plus judicieux de voter d'abord sur les articles litigieux et ensuite sur la recevabilité.

Afin d'y voir plus clair, la commission a pris connaissance des articles 64 et suivants de la Constitution relatifs à l'exercice du droit d'initiative et, plus particulièrement, de l'article 66 relatif à l'invalidation d'une initiative populaire.

Cet article dispose, en son alinéa 4, que le « Grand Conseil déclare nulle l'initiative dont une partie est manifestement non conforme au droit ». La commission aurait dû se prononcer sur l'invalidation de l'initiative et non sur sa recevabilité, selon le président. Les membres de la commission n'ont toutefois pas partagé cette opinion, en faisant valoir que le rapport du Conseil d'Etat, dont la commission avait été saisie, porte sur la recevabilité de l'initiative.

Le président a alors relevé que l'alinéa 3 de l'article 66 de la Constitution prévoit que le Grand Conseil déclare partiellement nulle l'initiative si la partie ou les parties de celle-ci qui subsistent sont en elles-mêmes valides. Il en est résulté un second vote sur la question de savoir si l'initiative devait être considérée comme partiellement valable moyennant l'annulation uniquement de l'alinéa 3 de son article 160B.

Les partisans de l'initiative ayant déclaré que, dans cette hypothèse, ils considéraient que l'initiative serait vidée de toute substance, deux libéraux, un PDC et un radical ont voté contre la recevabilité partielle de l'initiative. Seuls trois députés (2 AdG, 1 Ve) ont voté en faveur de celle-ci, les députés socialistes s'abstenant.

Au vu de ce qui précède et de l'incertitude de la procédure à suivre du fait que le rapport du Conseil d'Etat n'indique pas la question sur laquelle le Grand Conseil doit se prononcer, il serait souhaitable que le Bureau du Grand Conseil examine la manière dont le Grand Conseil doit prendre sa décision.

J'estime pour ma part, Mesdames et Messieurs les députés, qu'il serait judicieux que le Grand Conseil se prononce d'abord sur la question de la non conformité au droit fédéral de l'alinéa 3 de l'article 160B de l'initiative et, ensuite, selon le résultat du vote, sur la recevabilité ou l'invalidation partielle ou totale de l'initiative.

Etant entendu que le présent rapport de majorité, pour les raisons de procédures énoncées ci-dessus, conclut à l'irrecevabilité de l'initiative 114.

Lancement d'une initiative

Le Groupement Transports et Economie a lancé l'initiative populaire intitulée “ Pour le libre choix du mode de transport ”, qui a abouti.

Le tableau ci-dessous indique les dates ultimes auxquelles cette initiative doit être traitée aux différents stades du processus d'examen des initiatives prévus par la loi.

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. Arrêté du Conseil d'Etat constatant l'aboutissement de l'initiative, publié dans la Feuille d'avis officielle le | 25 juin 1999 |
| 2. Débat de préconsultation sur la base du rapport du Conseil d'Etat au sujet de la validité et de la prise en considération de l'initiative, au plus tard le | 25 septembre 1999 |
| 3. Décision du Grand Conseil au sujet de la validité de l'initiative sur la base du rapport de la commission législative, au plus tard le | 25 mars 2000 |
| 4. Sur la base du rapport de la commission désignée à cette fin, décision du Grand Conseil sur la prise en considération de l'initiative et sur l'opposition éventuelle d'un contreprojet, au plus tard le | 25 décembre 2000 |
| 5. En cas d'opposition d'un contreprojet, adoption par le Grand Conseil du contreprojet, au plus tard le | 25 décembre 2001 |

Initiative populaire

Pour le libre choix du mode de transport

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

Article unique

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

Titre XB Transports (nouvelle teneur)

Chapitre I Liberté du choix du mode de transport (nouveau, comprenant l'art. 160A)

Art. 160A Choix du mode de transport (nouveau, l'art. 160A actuel devenant l'art. 160C)

La liberté individuelle du choix du mode de transport est garantie.

Chapitre II Transports privés (nouveau, comprenant l'art. 160B)

Art. 160B Principes (nouveau, l'art. 160B actuel devenant l'art. 160D du titre XC)

¹ Le réseau routier des communes et du canton est conçu et organisé, dans les limites du droit fédéral, de manière à assurer un équilibre entre les divers modes de transport. Il doit répondre aux besoins de mobilité de la population, des entreprises et des visiteurs par une bonne accessibilité de l'agglomération urbaine et de l'ensemble du territoire cantonal.

Objectif

² Le réseau routier des communes et du canton est conçu et organisé, dans les limites du droit fédéral, par les autorités cantonales de manière à assurer la meilleure fluidité possible du trafic privé, ainsi qu'une accessibilité optimale au centre ville en complémentarité avec les transports publics.

Moyens

³ L'objectif énoncé à l'alinéa 2 est réalisé de la manière suivante :

- a) avant toute mesure restrictive affectant le trafic privé, des mesures de substitution et d'accompagnement adéquates sont mises en place pour améliorer la fluidité du trafic ;
- b) la réduction du trafic pendulaire vers le centre ville et la canalisation du trafic de transit à l'extérieur du centre ville ne peuvent être décidées que si des mesures de substitution et d'accompagnement sont préalablement mises en place, notamment par la réalisation d'ouvrages routiers ;
- c) le stationnement des véhicules automobiles est organisé de manière à répondre aux besoins propres des divers types d'usagers.

Chapitre III Transports publics (nouveau, comprenant l'art. 160A actuel devenant 160C ; l'art. 160C actuel devenant l'art. 160E du titre XD).

EXPOSÉ DES MOTIFS

La conception globale de la circulation à Genève (C2000) ainsi que la nouvelle version encore en discussion (C2005) ont pour but de rendre encore plus difficile le trafic privé et cela dans des proportions inacceptables et contraires au principe de complémentarité voté par le peuple en 1975. Pour preuve la diminution du volume du trafic qui est prévue (30 à 50 %) par le biais de mesures contraignantes (rétrécissement de la chaussée, suppression de voies de circulation, etc.).

Ces mesures ont clairement pour but de porter atteinte à **la liberté de choix du mode de transport** et de décourager les utilisateurs d'un véhicule privé, afin de les contraindre à se rabattre sur les transports publics ! De nombreuses personnes ont un besoin impératif d'un véhicule privé dans le cadre de leurs activités sociales et professionnelles, lesquelles se trouveraient considérablement entravées. Dans de nombreux cas, la voiture représente le mode de transport le plus rapide et le plus approprié, dans la mesure où les transports publics ne couvrent de loin pas tous les besoins.

Dans l'absence d'un cadre constitutionnel fixant les principes à respecter, les conceptions globales de circulation (C2000 et C2005) reflètent trop d'options technocratiques et de pressions partisans. Elles pourraient aller largement au-delà de l'objectif déclaré. En voulant supprimer, sans mesures d'accompagnement et de substitution appropriées, les trafics pendulaires et de transit, par exemple par la simple création artificielle de discontinuités d'axes et de poches étanches, les mesures envisagées pénaliseront lourdement l'accès même à certains secteurs, notamment en ville, ainsi que la circulation des véhicules privés et professionnels à l'intérieur de certains quartiers.

C'est pourquoi l'initiative vise à donner un cadre constitutionnel – à préciser ultérieurement par la loi – qui permettra notamment d'organiser la hiérarchie du réseau des routes de manière claire et précise, et ceci dans le respect des institutions démocratiques. **La garantie du libre choix du mode de transport** assurera l'accessibilité à l'ensemble du territoire, à l'agglomération urbaine comme à la campagne, par un équilibre entre les différents modes de transport. On réconciliera ainsi les besoins de mobilité avec les contraintes de la gestion du trafic et de la préservation du cadre de vie.

Date de dépôt : 24 février 2000
Messagerie

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapporteur: M. Claude Blanc

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les 9 membres de la Commission législative n'ayant pas réussi à se départager (4 contre 4 et 1 abstention), le préavis de la commission sur la recevabilité de l'initiative 114 est donc négatif. Par conséquent, la minorité tient à faire valoir son point de vue.

Conformément au principe de la force dérogatoire du droit fédéral, les initiatives cantonales doivent respecter l'ensemble du droit fédéral¹. De même, une initiative cantonale qui serait concrétisée sous forme de loi devrait respecter le droit cantonal ou intercantonal supérieur.

En principe, pour qu'une initiative ne soit pas conforme au droit supérieur, il est nécessaire que son objectif et les moyens pour l'atteindre violent ce droit².

De plus, en toute hypothèse, l'initiative doit être interprétée de manière conforme à la Constitution.

Le Tribunal fédéral a confirmé ces principes dans son récent arrêt concernant l'initiative 109, « Genève République de Paix ». Il a jugé que :

« De manière générale, une initiative populaire cantonale ne doit rien contenir qui viole le droit supérieur, qu'il soit cantonal, intercantonal, fédéral ou international (cf. ATF 124 I 107 consid. 5b p. 118/119).

¹Voir par exemple, ATF 117/1991 Ia 147, *Verein « Kantonales Komitee gegen Sondermülldeponien im Kanton Basel-Landschaft »*

² ATF 109/1983 Ia 134/141, *Bieler und Mitbeteiligte*

L'autorité appelée à statuer sur la validité matérielle d'une initiative doit en interpréter les termes dans le sens le plus favorable aux initiants. Lorsque, à l'aide des méthodes reconnues, le texte d'une initiative se prête à une interprétation la faisant apparaître comme conforme au droit supérieur, elle doit être déclarée valable et être soumise au peuple.

L'interprétation conforme doit permettre d'éviter autant que possible les déclarations d'invalidité. Lorsque seule une partie de l'initiative apparaît inadmissible, la partie restante peut subsister comme telle, pour autant qu'elle forme un tout cohérent et qu'elle puisse encore correspondre à la volonté des initiants (ATF 124 I 107 consid. 5b p. 117, 121 I 334 consid. 2a p.338 et la jurisprudence citée)³. »

En l'espèce, l'article 160B, alinéa 3, de l'initiative propose un catalogue de moyens destinés à mettre en œuvre le but défini à l'article 160B, alinéa 2, soit une meilleure fluidité du trafic privé ainsi qu'une accessibilité maximale au centre ville en complémentarité avec les transports publics. Ces moyens doivent être interprétés en relation avec le but qu'ils permettent d'atteindre.

Dans ce sens, l'article 160B, alinéa 3, se réfère expressément à l'alinéa 2 : « *l'objectif énoncé à l'alinéa 2 est réalisé de la manière suivante...* ». Il existe donc un lien intrinsèque clair entre ces deux dispositions.

Or, l'article 160B, alinéa 2, mentionne expressément le nécessaire respect du droit fédéral en utilisant les termes « *dans les limites du droit fédéral* ». La référence au respect du droit fédéral démontre que les moyens mis en œuvre pour atteindre cet objectif doivent être conformes au droit fédéral. Il s'agit d'un argument fort en faveur de la conformité de l'article 160B, alinéa 3, au droit supérieur, comme l'a admis le Tribunal fédéral dans son arrêt concernant l'initiative 109, même s'il n'est pas suffisant⁴. Il faut encore que chacun des moyens prévus à l'article 160B, alinéa 3, pris isolément, soit conforme au droit supérieur, compte tenu des compétences fédérales et cantonales.

En premier lieu, l'article 160B, alinéa 3, litt. a, prévoit la mise en place prioritaire de mesures de substitution ou d'accompagnement adéquates pour assurer la fluidité du trafic avant l'adoption de mesures restrictives pour le trafic privé.

³ ATF 125/1999 I 227/231-232, G

⁴ ATF 125/1999 I 227/232, G

Cette norme n'exclut pas toute mesure restrictive. Elle se limite à imposer aux autorités un examen de toutes les solutions possibles puis, conformément au principe de la proportionnalité, de n'adopter des dispositions restrictives que si d'autres mesures sont exclues.

En conséquence, cette disposition n'entrave pas l'application de l'OPB ou de l'OPAIR. Bien au contraire, elle peut être interprétée de manière conforme à ces ordonnances en permettant normalement la mise en place de mesures de substitution compatibles avec celles-ci ou, lorsqu'elles sont insuffisantes ou inadéquates, l'adoption de mesures restrictives.

En deuxième lieu, l'article 160B, alinéa 3, litt. b impose de compenser la canalisation du trafic de transit à l'extérieur du centre-ville par des mesures d'accompagnement ou de substitution.

A nouveau, la seule lecture de ce texte ne permet pas d'affirmer que ce moyen serait contraire au droit fédéral. Ce projet de norme doit, au regard de la jurisprudence du tribunal fédéral que nous avons mentionné ci-dessus, être interprété dans un sens conforme au droit fédéral et, notamment, à la loi fédérale sur la protection de l'environnement et ses ordonnances d'exécution. Le projet n'exclut pas toute canalisation du trafic de transit, il impose uniquement aux autorités de réfléchir aux solutions permettant de porter le moins atteinte aux droits des citoyens conformément au principe de la proportionnalité.

Cette règle ne peut pour ce seul motif violer le droit fédéral.

Enfin, l'article 160B, alinéa 3, litt. c prévoit que le stationnement des véhicules soit organisé de manière à tenir compte des besoins des usagers. Pour les mêmes motifs que ceux exposés ci-dessus, ce projet ne contient pas une obligation à charge du canton qui soit contraire au droit fédéral. Il impose uniquement aux autorités d'effectuer les choix politiques et juridiques en matière de stationnement d'une manière non seulement conforme aux exigences de la protection de l'environnement, mais aussi aux besoins des usagers.

Pour ces raisons, l'article 160B, alinéa 3 est donc conforme au droit supérieur. Les représentants de la minorité n'ont pas accepté lors d'un second vote de la commission la recevabilité partielle de l'initiative à l'exclusion dudit article.

En effet, privée de l'art. 160B, alinéa 3, l'initiative est complètement vidée de sa substance et ne mérite pas d'être soumise au peuple.

La minorité de la commission regrette que la majorité ait refusé de se prononcer en droit, préférant livrer un préavis de pure opportunité politique : les buts de l'initiative nous dérangent, nous les déclarons donc non conformes au droit fédéral. L'analyse ne va pas plus loin et fait preuve d'un véritable mépris à l'égard des citoyens qui ont signé l'initiative.

Notre collègue, M^{me} Christine Sayegh, a eu l'amabilité de remettre aux membres de la commission le texte résultant d'une étude juridique à laquelle elle s'est livrée. Vous le trouverez en annexe au présent rapport. Par d'autres voies, il rejoint exactement les conclusions de la minorité de la commission.

Pour toutes ces raisons, les 4 représentants de la minorité (2 L, 1 R, 1 DC) vous prient, Mesdames et Messieurs les députés, de déclarer recevable l'initiative 114 dans son intégralité.

Annexe : mentionnée