

Objet de vote fédéral n° 1

***Arrêté fédéral du 29 septembre 2023 sur l'étape
d'aménagement 2023 des routes nationales
(FF 2023 2302)***

**Etape d'aménagement 2023 des routes nationales
(référendum)**

Mario Marchesini
(rapporteur)
23.09.2024

Contexte : Réseau des routes nationales

- La Confédération, les cantons et les communes, se partagent la responsabilité des infrastructures routières.
- L'Assemblée fédérale désigne comme routes nationales les voies de communication les plus importantes pour la Suisse.
- La Confédération construit, entretient et exploite les routes nationales.
- Cantons et communes sont responsables des routes cantonales et communales.
- Le réseau des routes nationales compte 2'255 kilomètres (2022)
- Les routes nationales représentent 3% des routes et absorbent 45% du trafic individuel et 68% du transport marchandises

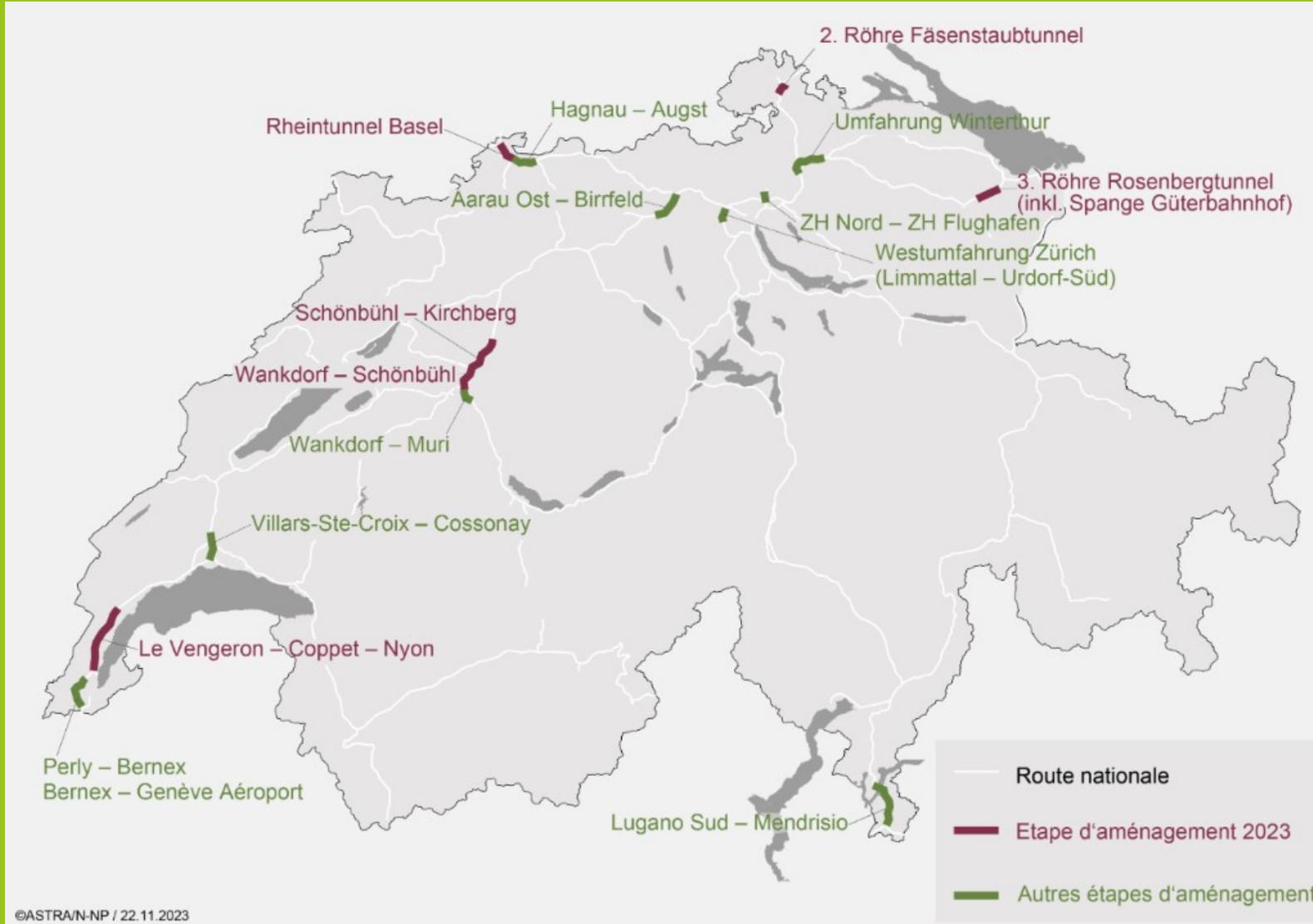
Contexte : PRODES et FORTA

- Grâce au programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES RN), la Confédération préserve le fonctionnement du réseau des routes nationales en investissant dans l'exploitation, l'entretien et des extensions ponctuelles.
- Les dépenses sont financées par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).
- FORTA est approuvé par le peuple en 2017.
- D'ici à 2030, 11,6 milliards de francs d'investissement sont prévus.
- Tous les quatre ans, le Conseil fédéral soumet les projets d'investissements envisagés pour le rail et la route
- La même logique s'applique au rail, au travers du FIF (voté par le peuple en 2014). Près de 27 milliards d'investissement sont prévus.

Votation : L'étape d'aménagement 2023

- Pour la période 2023-2027, le Conseil fédéral propose au Parlement de débloquer le financement de six projets.
- Le Parlement a approuvé le message à la fin 2023
- Conseil national : 107 oui (PLR, UDC, Centre) contre 87 non (PS, Verts, PVL)
- Conseil des Etats : 33 oui, 6 non, 5 abstentions
- Les milieux environnementaux sont opposés au projet, les milieux économiques favorables.
- Le Conseil fédéral et la majorité du Parlement recommandent le oui.
- Les Conseils d'Etat de Genève et de Vaud soutiennent le projet.
- Les villes de Genève, Nyon et Vernier rejettent le projet.

Programme de développement stratégique des routes nationales : Projets de l'horizon de réalisation 2030



3^e voie sur l'autoroute A1 entre Le Vengeron et Nyon

- Sixième projet rajouté par le Conseil national
- Passage à 2x3 voies, soit un élargissement de 3,5 m de chaque côté
- Emprise au sol de 3,3 hectares (4 terrains de foot), soit 2.9 VD + 0.4 GE
- Tronçon de 18 km
- De nouvelles bretelles à Nyon et Coppet avec des mesures pour les transports publics et la mobilité douce
- 956 millions financés par FORTA (20% de l'enveloppe globale)
- Plus de 80 millions pour des mesures environnementales (10% du projet)
- Début des travaux estimés 2033, durée 8 ans

Place au débat !

Merci de voter



TROP C'EST TROP!



NON

aux projets
autoroutiers extrêmes
le 24 novembre

Étape d'aménagement 2023 des routes fédérales

- **5.3 milliards** pour 6 projets d'extension autoroutière (5 projets avant le vote du Conseil national)
- + de **100'000 signatures** récoltées pour le référendum
- Tous les projets sont localement **contestés**
- Votation le 24 novembre 2024

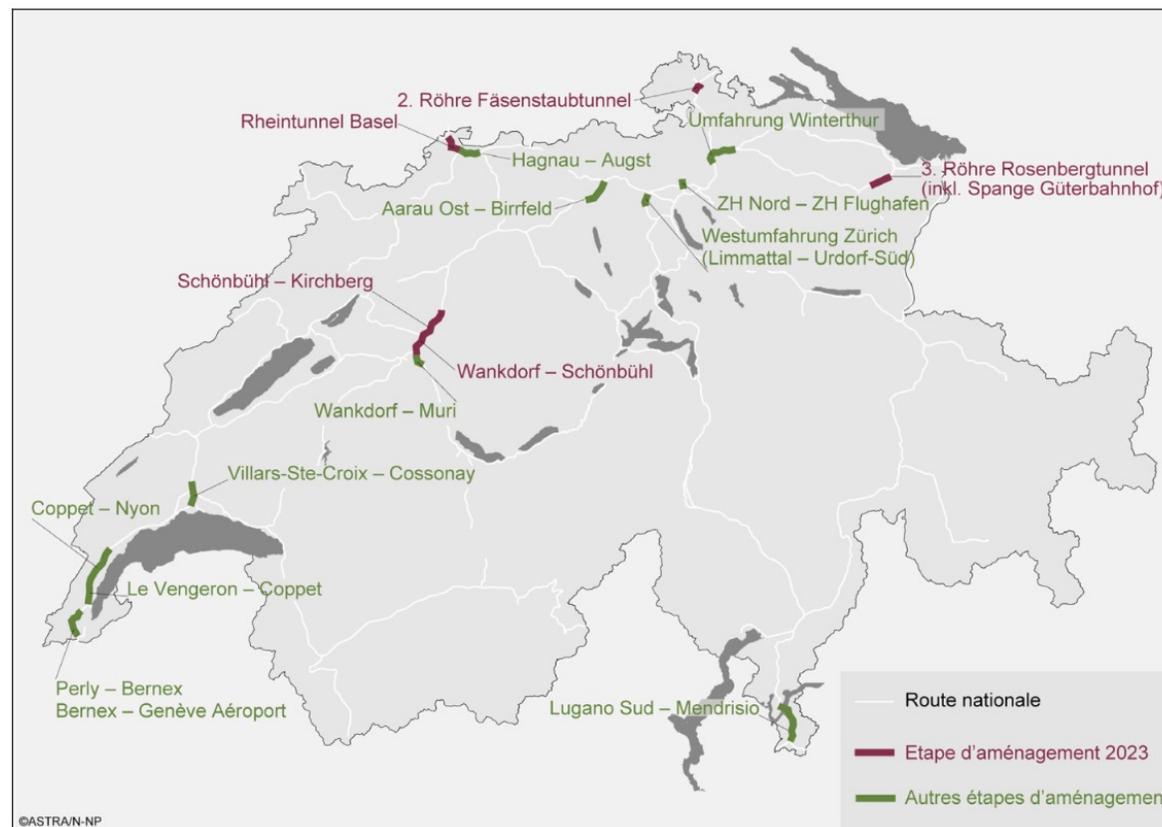


(BE) Wankdorf-Schönbühl	<i>Élargissement de 6 voies à 8 voies</i>	263 millions
(BE) Schönbühl-Kirchberg	<i>Élargissement de 4 voies à 6 voies</i>	239 millions
(SG) Tunnel du Rosenberg	<i>3e tube et nouvelle bretelle</i>	1,3 milliard
(BS/BL) Tunnel sous le Rhin	<i>2 nouveaux tunnels à 2 voies</i>	2,59 milliards
(SH) Fäsenstaub	<i>Deuxième tube à 2 voies + galerie</i>	473 millions
(GE/VD) Le Vengeron-Coppet-Nyon	<i>Élargissement de 4 voies à 6 voies, 3 jonctions réaménagées</i>	956 millions

5,3 milliards pour ce paquet, mais...

→ Cela ne comprend pas les **coûts d'entretien** des routes nationales (8 milliards rien que pour ce paquet PRODES)

→ L'OFROU veut investir **CHF 35 milliards** dans l'extension de l'infrastructure autoroutière ces prochaines décennies



Autoroute A1

**Nyon –
Le Vengeron**

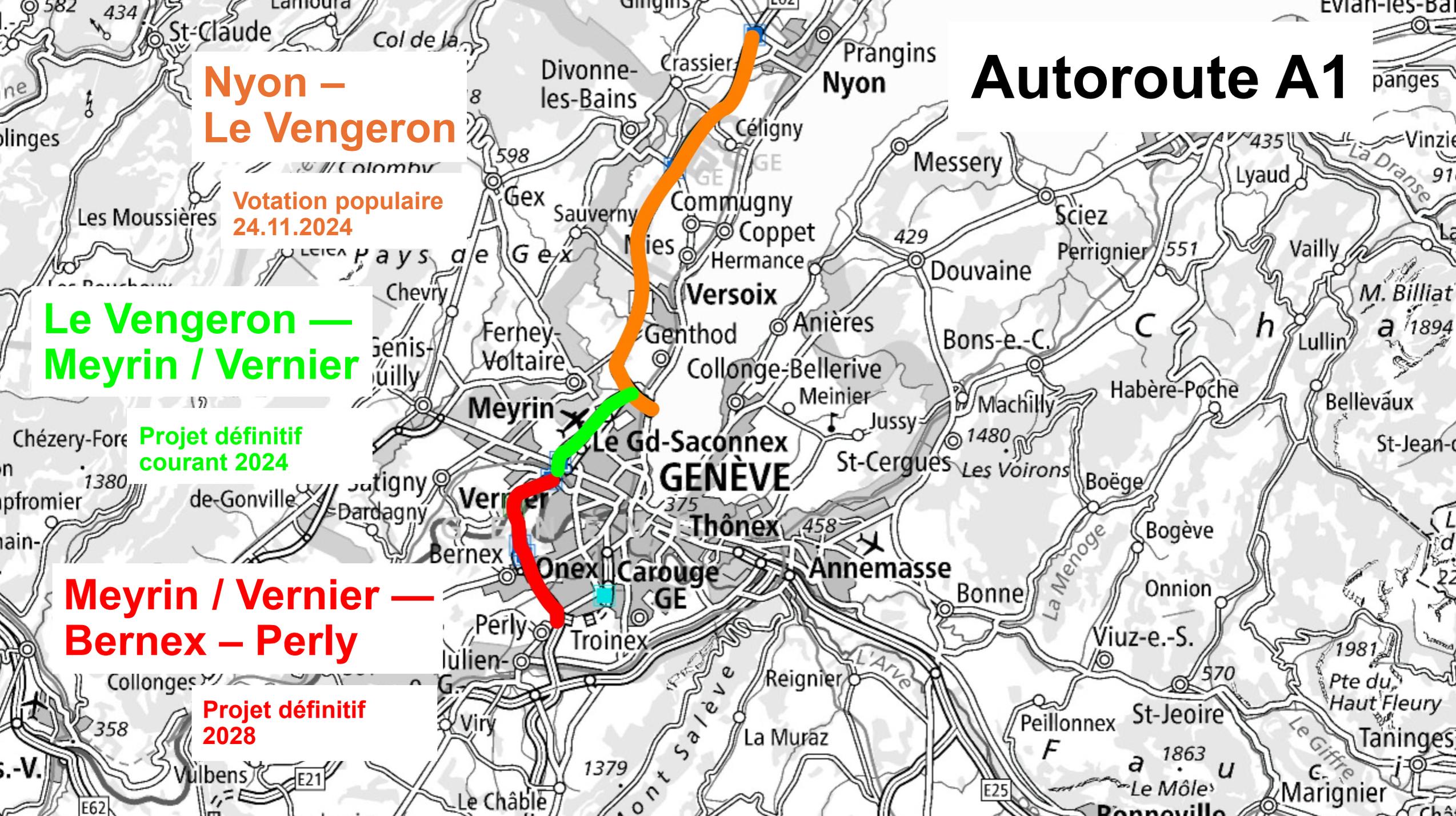
**Votation populaire
24.11.2024**

**Le Vengeron –
Meyrin / Vernier**

**Projet définitif
courant 2024**

**Meyrin / Vernier –
Bernex – Perly**

**Projet définitif
2028**



La jonction de Nyon à l'heure actuelle



Collectif Affluent

La jonction de Nyon si le projet aboutit



Collectif Affluent

Mobilité

Phénomène social et pas «physique» .

- ✓ malléable
- ✓ évolue très rapidement

Dépend de:

- l'offre de transport
- la demande
- la configuration du territoire



Trafic induit



Toute extension de la capacité routière crée une nouvelle offre. Les conducteurs changent leurs comportements et adaptent leurs trajets pour profiter de l'opportunité, jusqu'à mener la route à nouveau à l'engorgement.

- Observé **partout** dans le monde
- + fort en **milieu urbain ou agglomération** et
+ fort si la route est **initialement congestionnée**
- + **10%** de capacité d'une autoroute
= +3 à +6% de trafic (court terme)
= +6 à **+10%** (en 5 à 10 ans)

“La loi fondamentale de la congestion routière”



American Economic Review

ISSN 0002-8282 (Print) | ISSN 1944-7981 (Online)

About the AER

Articles and Issues

Information for Authors and Reviewers

The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities

Gilles Duranton

Matthew A. Turner

AMERICAN ECONOMIC REVIEW
VOL. 101, NO. 6, OCTOBER 2011
(pp. 2616–52)

Download Full Text PDF
(Complimentary)

Article Information

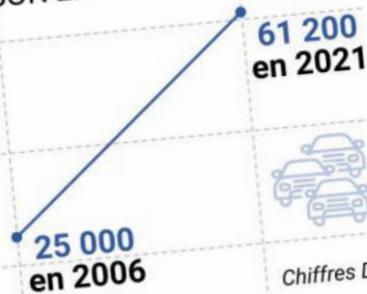
Abstract

We investigate the effect of lane kilometers of roads on vehicle-kilometers traveled (VKT) in US cities. VKT increases proportionately to roadway lane kilometers for interstate highways and probably slightly less rapidly for other types of roads. The sources for this extra VKT are increases in driving by current residents, increases in commercial traffic, and migration. Increasing lane kilometers for one type of road diverts little traffic from other types of road. We find no evidence that the provision of public transportation affects VKT. We conclude that increased provision of roads or public transit is unlikely to relieve congestion. (JEL R41, R48)

Vingt ans après, quel est le bilan de l'élargissement de la RN 41, de Lille à La Bassée?

Il y a vingt ans, la Nationale 41 était élargie à deux fois deux voies sous les applaudissements. C'était la promesse de la fin des accidents et des nombreux bouchons. Mais aujourd'hui, la RN 41 est de nouveau saturée, reflétant les limites du tout-voiture.

NOMBRE MOYEN DE VÉHICULES PAR JOUR SUR LA RN 41



'A tsunami of traffic chaos': the new Sydney motorway prompting calls for a royal commission

Peter Hannam

Top expert says bungled opening of Rozelle interchange is bad enough to warrant a formal inquiry into the \$20bn WestConnex project

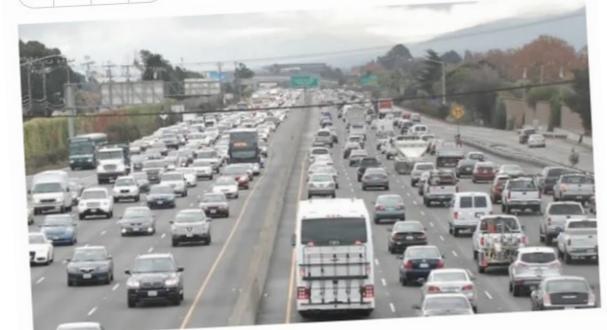


FREEWAYS

Not a Surprise: 101 Freeway Widening Shows Negative Results

By Roger Rudick

4:11 PM PDT on April 12, 2023

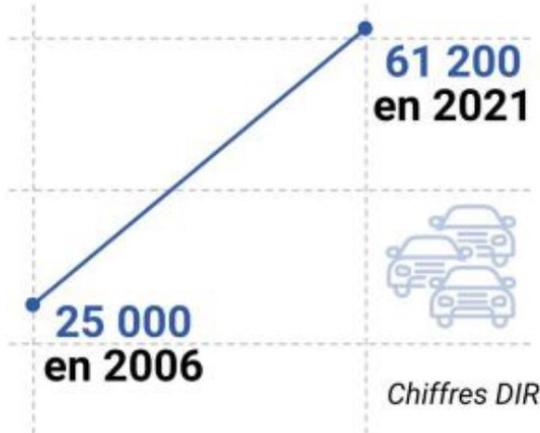


Highway 101. Photo: Transform

Vingt ans après, quel est le bilan de l'élargissement de la RN 41, de Lille à La Bassée?

Il y a vingt ans, la Nationale 41 était élargie à deux fois deux voies sous les applaudissements. C'était la promesse de la fin des accidents et des nombreux bouchons. Mais aujourd'hui, la RN 41 est de nouveau saturée, reflétant les limites du tout-voiture.

NOMBRE MOYEN DE VÉHICULES PAR JOUR SUR LA RN 41



CAR DEPENDENCE

A Great Big Freeway — Thanks to Induced Demand

By Aaron Short

6:58 AM EDT on May 8, 2019



FREEWAYS

Not a Surprise: 101 Freeway Widening Shows Negative Results

By Roger Rudick

4:11 PM PDT on April 12, 2023



Highway 101. Photo: TransForm

L'OFROU prévoit du trafic induit

«Induction du trafic lié à la mise en service de la troisième voie autoroutière:

- *L'attractivité liée à l'augmentation de la capacité offerte est de +6%, répartie linéairement sur les deux années consécutives à la mise en service de l'infrastructure.»*

Office fédéral des routes, Vengeron – Coppet – Nyon – Projet général, Rapport Technique, 2022

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des routes OFROU

Route nationale
N01 / Sections 2 & 6

PIECE N° **7**

VENGERON – COPPET – NYON
Suppression Goulet d'étranglement Vengeron – Coppet
Suppression Goulet d'étranglement Coppet – Nyon

Section d'entretien: 03U Ferney-Coppet, U04
Coppet-Gland
Objet / Lot: TRA Gd-Saconnex-Limite VD/GE et
descente Lac, TRA Frontière GE-Coppet, TRA
Coppet-Morges Ouest

Km. d'entretien: 14.485 à 33.450
SRB: CH : N1+ et N1- / PR140 + 485m
à PR330 + 450m
GP Désignation TDcost :
N01.02.110081,
N01.06.140007

Cantons : Vaud, Genève
Communes : Pregny-Chambésy – Bellevue – Collex-Bossy –
Versoix – Mies – Tannay – Chavannes-des-Bois – Commugny –
Chavannes-de-Bogis – Founex – Bogis-Bossey – Céligny – Crans-
près-Céligny – Arnex-sur-Nyon – Eysins – Signy-Avenex – Nyon

Projet général (GP)

**c. Rapport technique, yc les mesures
d'accompagnement**

ORN (RS 725.111)
Art. 11, al. 1

Numérotation/Identification						
F	1		1	1	0	0 8 1
0	1	U	0	3	/	U 0 4
7	2	1		0	0	0 0 0
D	G	P	0	0	1	6 /

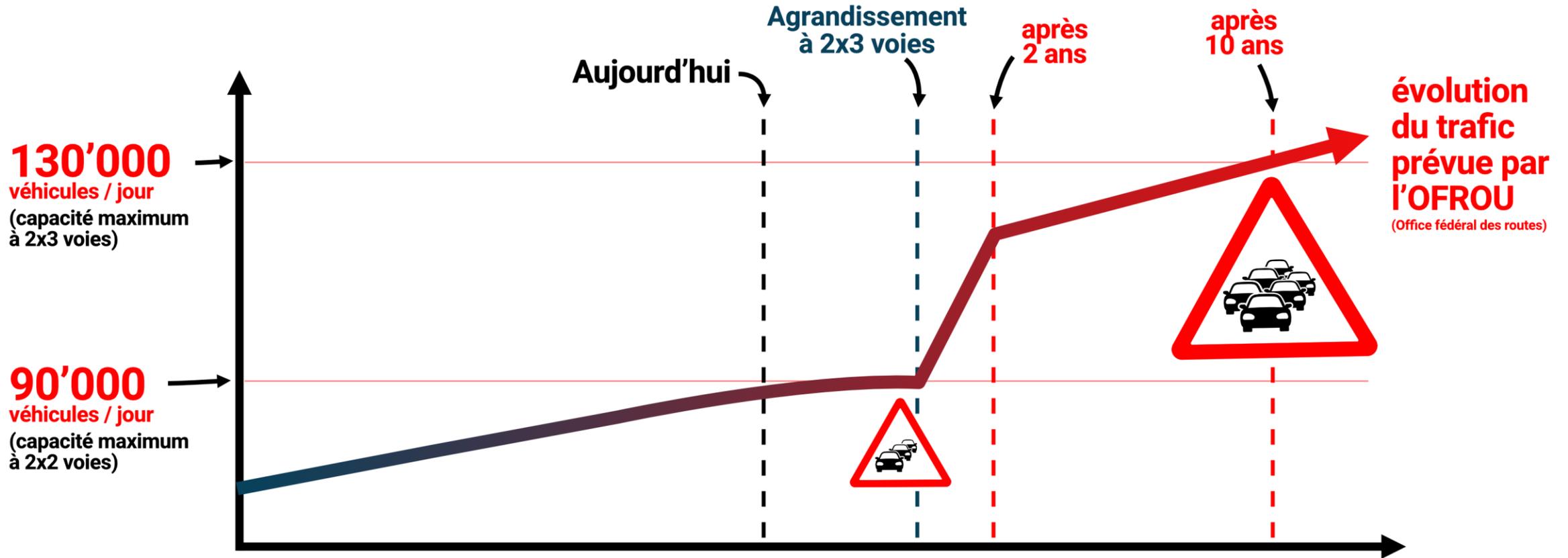
3090-016
22.01.06.301.02 / 22.01.06.301.01 /
25.01.02.301.01

Rev.	Original	V. 1.0	V. 2.0	V. 3.0	V. 4.0	Doc. / Plan - No (auteur)
Date	28.06.19	18.01.21	21.11.22			Objet inventorié – N°
Etabli	PN	PN	PN			Format : A4 / A3
Contrôlé	FR	FR	FR			Echelle : -

Direction de projet
Office fédéral des routes OFROU
Filiale Estavayer-le-Lac
Place de la Gare 7
1470 Estavayer-le-Lac

Date de réception
Examiné / ingénieur expert
Validé / libéré par

L'A1 Genève-Nyon à 2x3 voies sera saturée en 10 ans !



Evolution du trafic journalier au niveau du pont de la Versoix

Source : Office fédéral des routes, Vengeron – Coppet – Nyon – Projet général, Rapport Technique, 2022

Le trafic augmentera dans les villes et villages

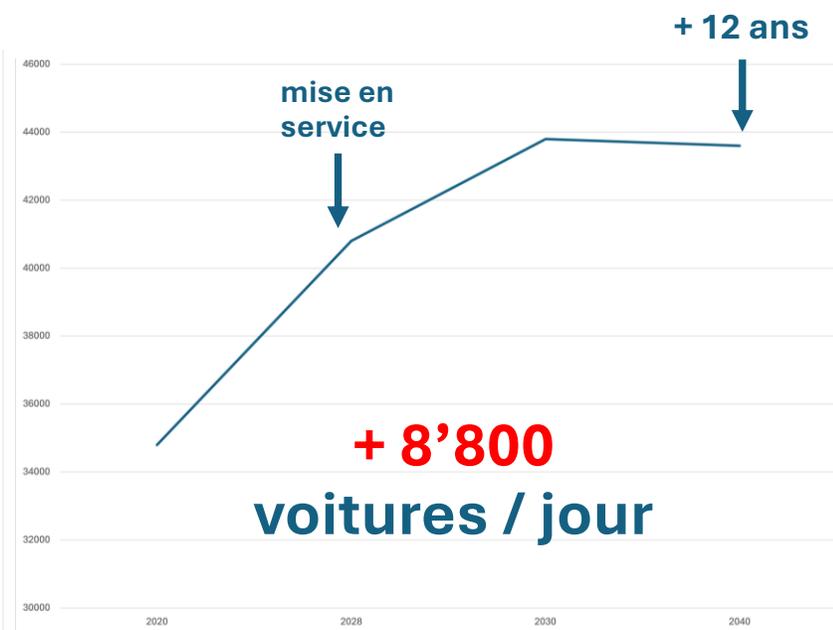
Le Vengeron (GE)

de 87'000 à 131'500 vh/jour



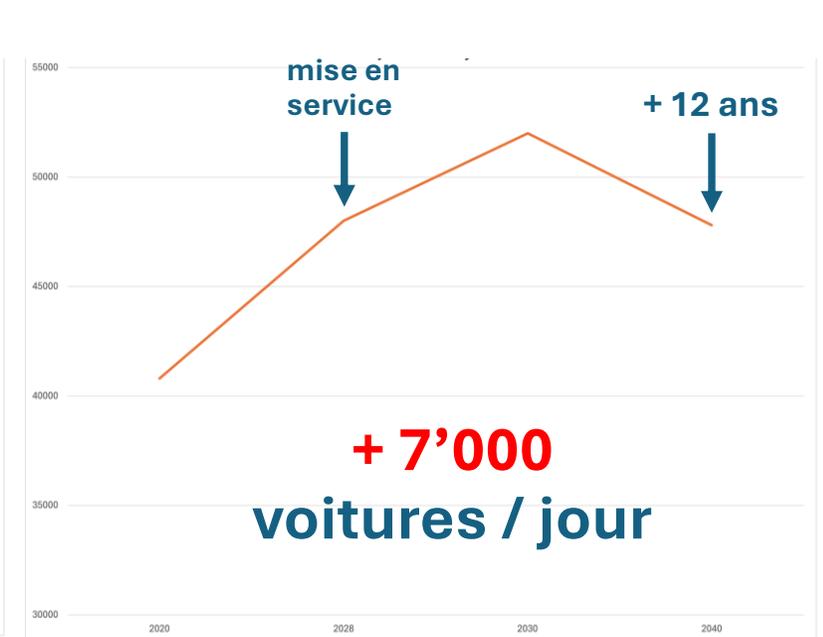
Jonction de Coppet (VD)

de 34'800 à 43'600 vh/jour

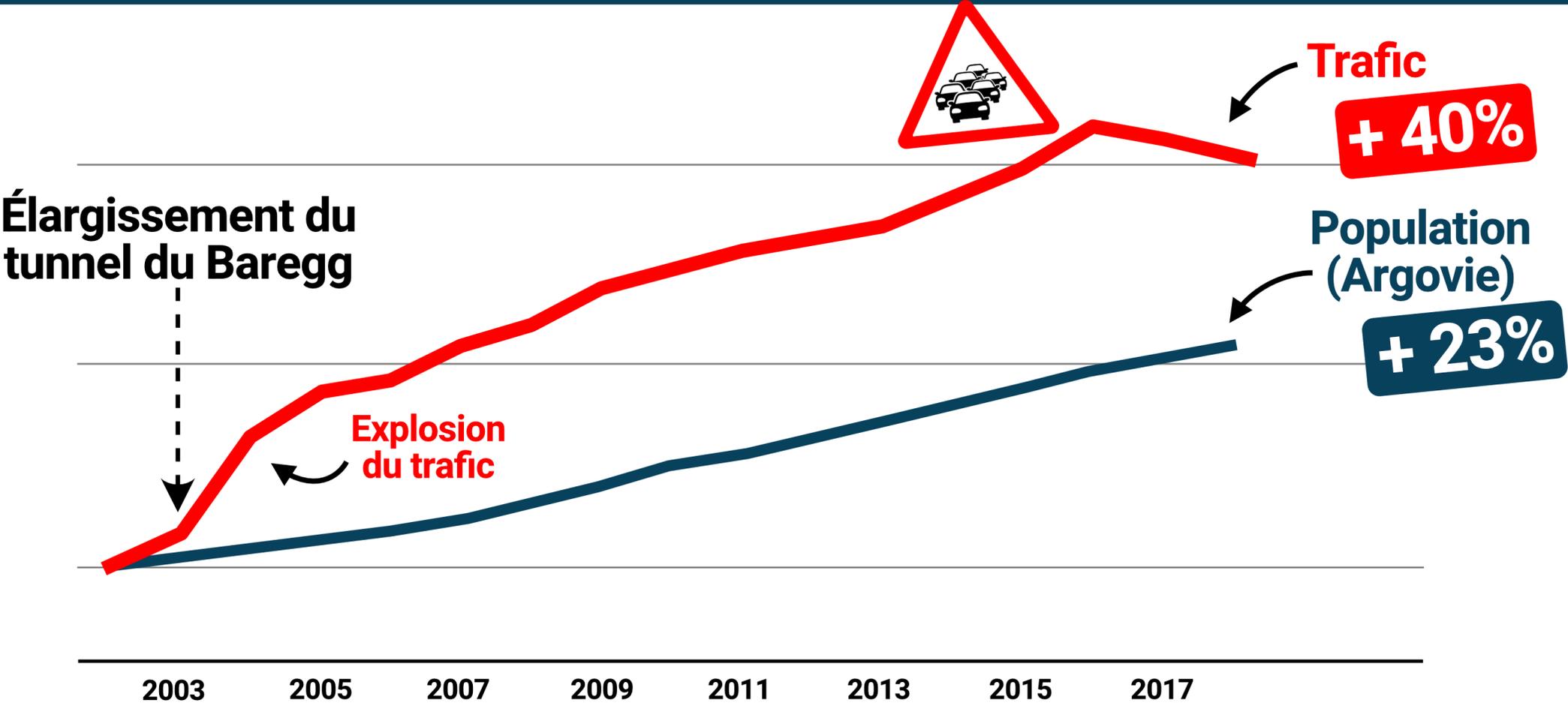


Jonction de Nyon (VD)

de 40'800 à 47'800 vh/jour

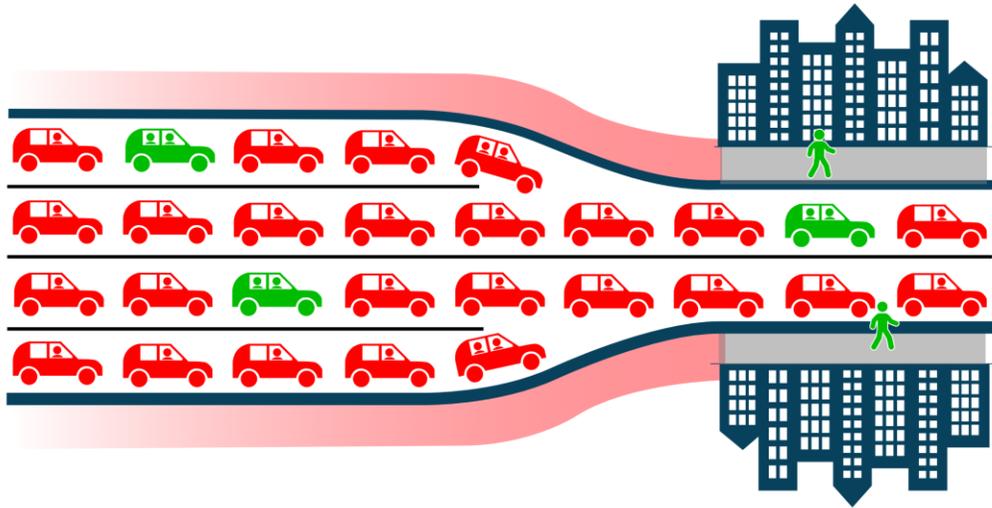


Au tunnel du Baregg (AG), le trafic a explosé après l'élargissement

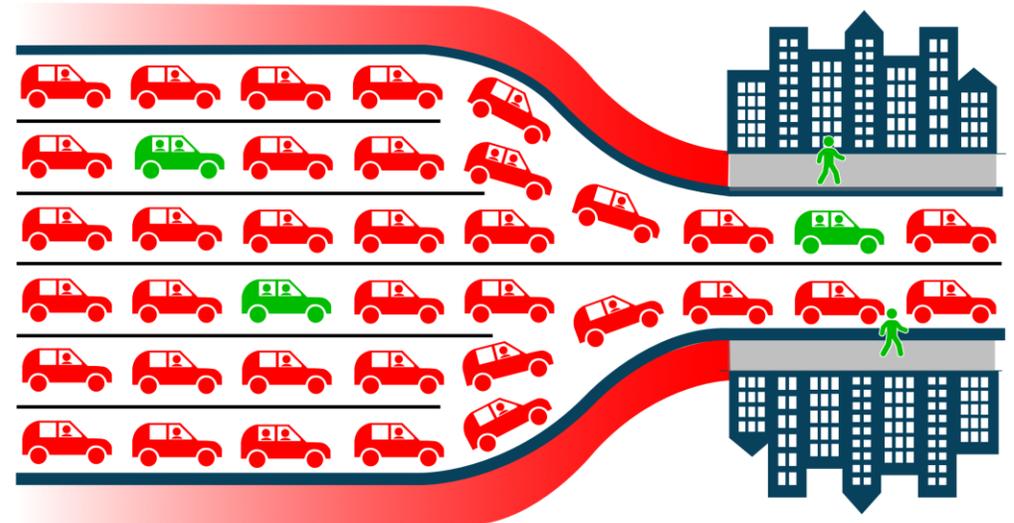


Source : 6-t bureau de recherche, 2024

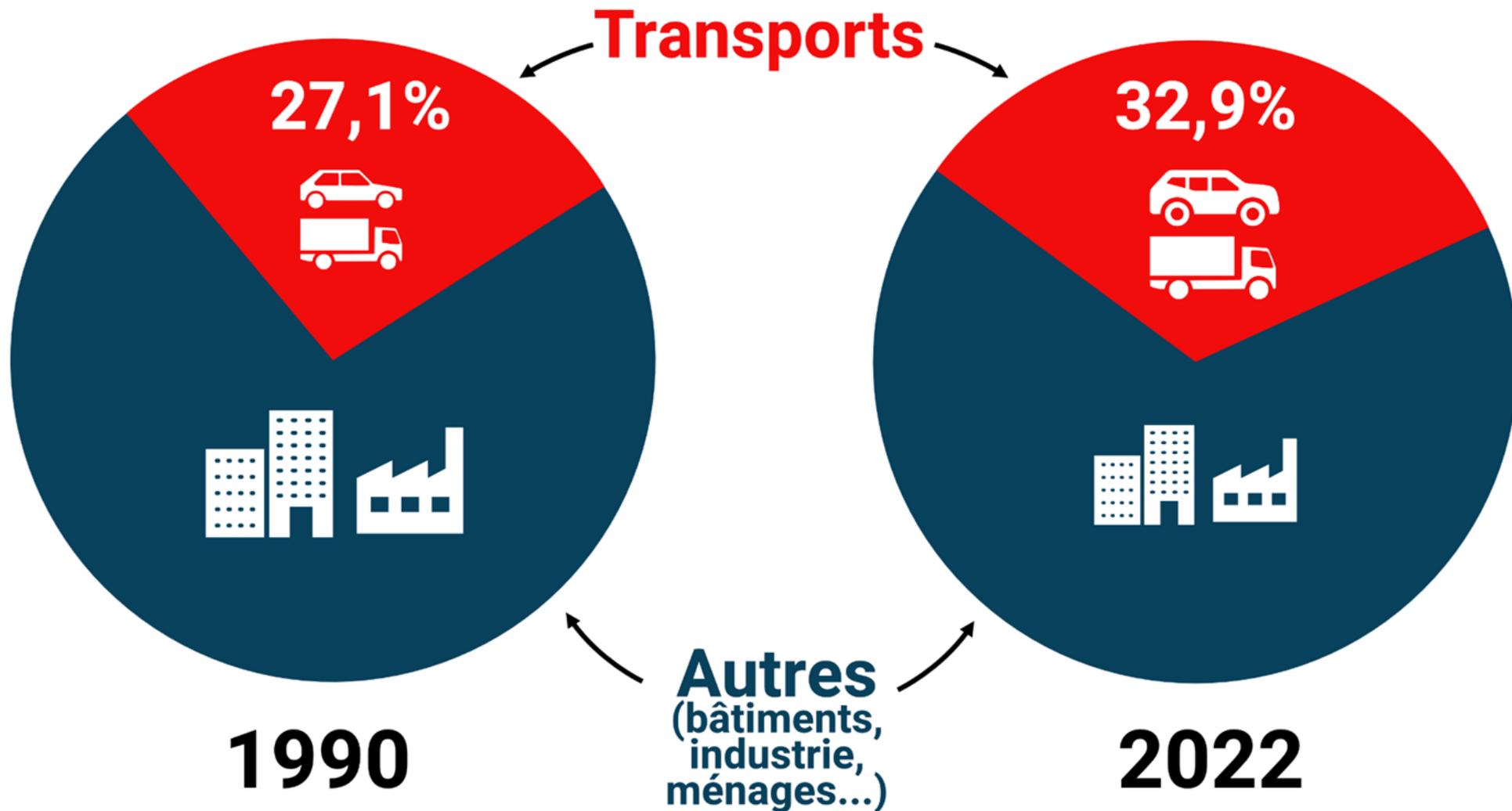
Quand le problème est le suivant...



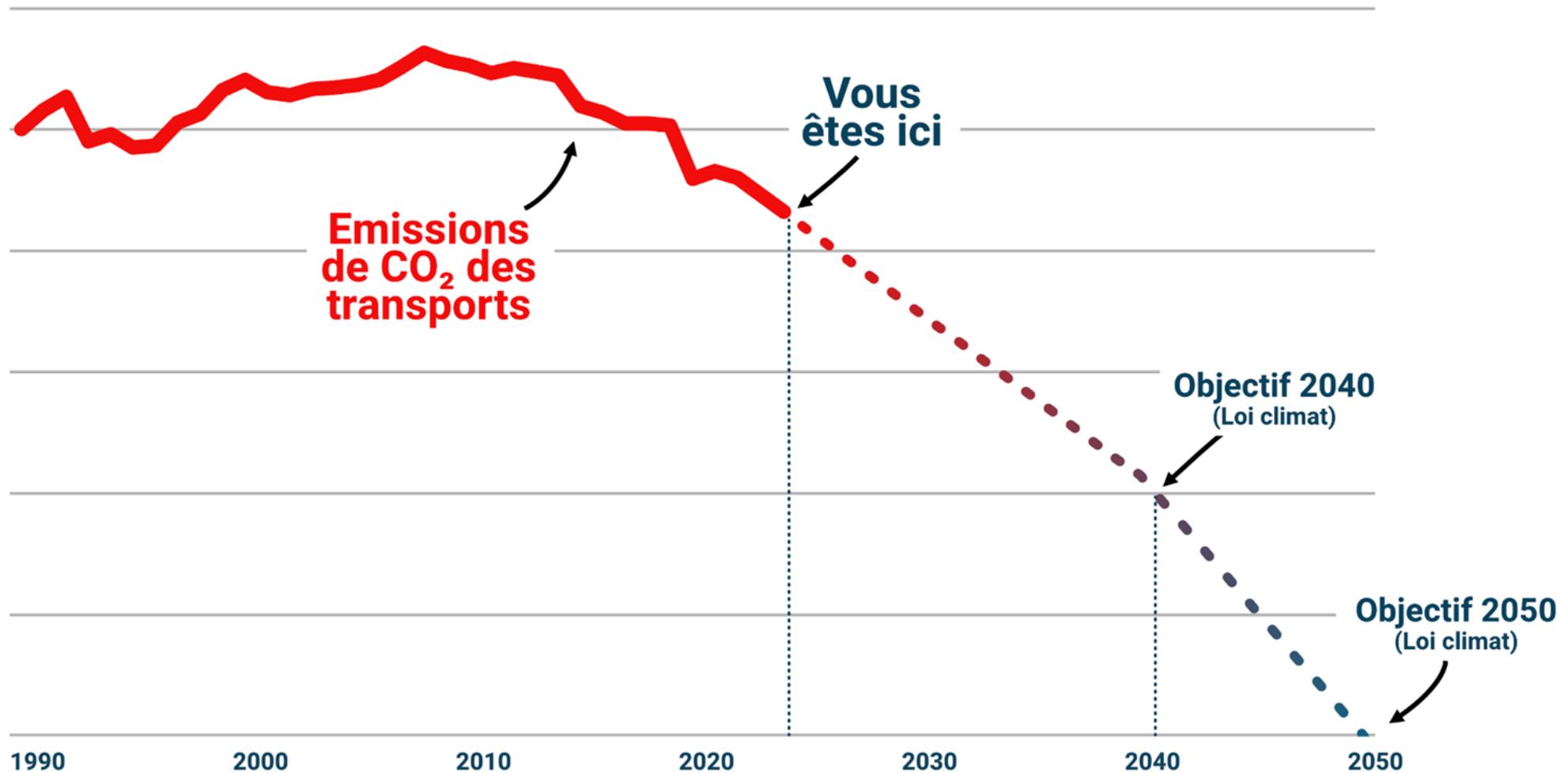
...élargir l'autoroute aggrave la situation !



La part des transports dans les émissions de CO₂ ne fait que grandir



Le secteur des transports doit fortement réduire ses émissions



Sources: OFEV (Office fédéral de l'environnement), Inventaire des gaz à effet de serre; Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique du 30 septembre 2022 (LCI)

Le Conseil fédéral reconnaît qu'élargir les autoroutes va aggraver la pollution



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Message du Conseil fédéral concernant
l'étape d'aménagement 2023 des
routes nationales (22 février 2023)

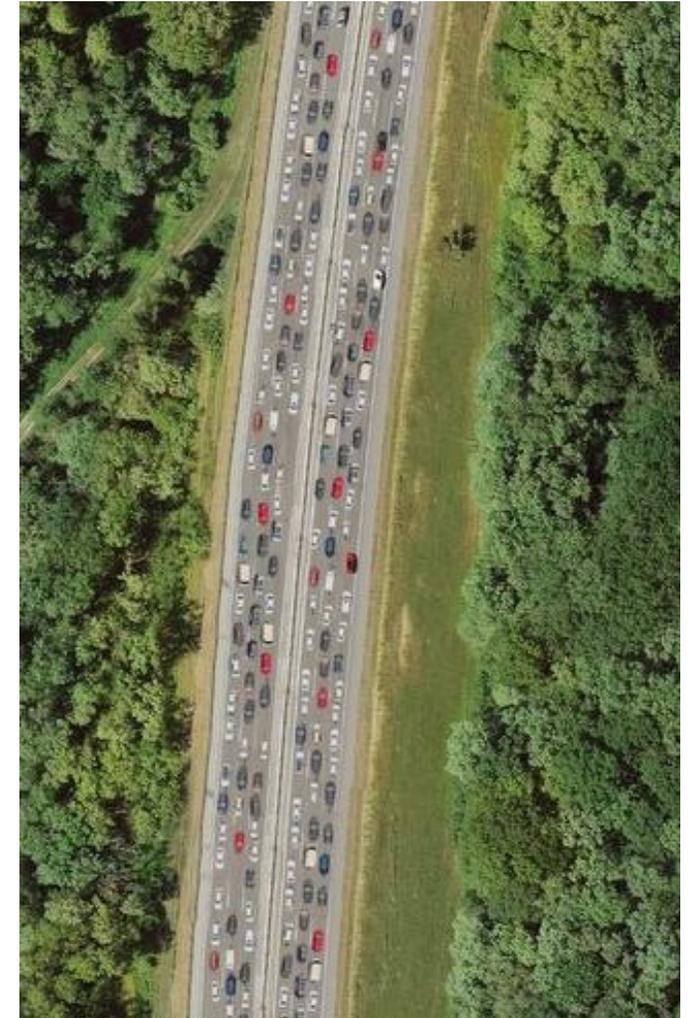
La réalisation de l'étape d'aménagement 2023 générera un accroissement des kilomètres parcourus et donc une augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Contraire aux objectifs climat locaux

- **Plan climat du Canton de Genève** –40% de trafic (d'ici 2030) et –80% d'ici 2050
- **Stratégie climatique Ville de Genève**
«réduire de moitié les distances parcourues en transport individuel motorisé d'ici 2030»
- **Plan climat du Canton de Vaud**
–50% à –60% des émissions d'ici 2030 et neutralité carbone d'ici 2050
- **Bâle-Ville** (neutralité carbone en 2037 et objectifs réduction du trafic)
- **Berne** (neutralité carbone 2050)
- **St-Gall** (aucune augmentation autorisée du trafic automobile et objectifs de réduction de place accordée aux voitures)
- **Schaffhouse** (– 1/3 des émissions de mobilité d'ici 2030).

Des projets nocifs pour la nature et la biodiversité

**Pour les six
projets: 400'000
m² de forêts,
d'espaces verts et
de terres
agricoles
précieuses seront
détruits**



Un projet nocif pour les usagers-ères des transports publics

Conflit avec le rail

- Urgence d'augmenter l'offre ferroviaire et de créer une **redondance** entre Lausanne et Genève
- **Espace limité** sur La Côte
- L'extension de l'autoroute rentrerait **directement en conflit** avec l'option la plus probable et la moins coûteuse de nouvelle voie ferroviaire Lausanne – Genève
- Ne **pas opposer** les mobilités? Vraiment?

Abo Infrastructures ferroviaires

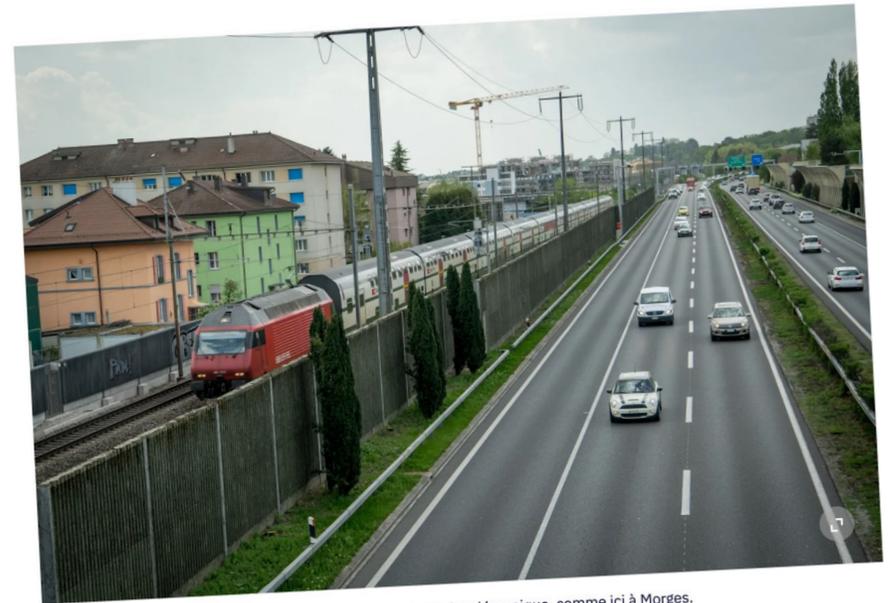
Rail et route: un risque de collision

L'élargissement autoroutier et la nouvelle ligne ferroviaire Lausanne-Genève pourraient s'affecter mutuellement, faute de coordination.



Renaud Bourmoud

Publié aujourd'hui à 06h28



La ligne CFF et l'autoroute sont déjà passablement liées sur l'arc lémanique, comme ici à Morges.

LMS

La génération qui conduira sur ces autoroutes n'est pas celle qui conduit aujourd'hui

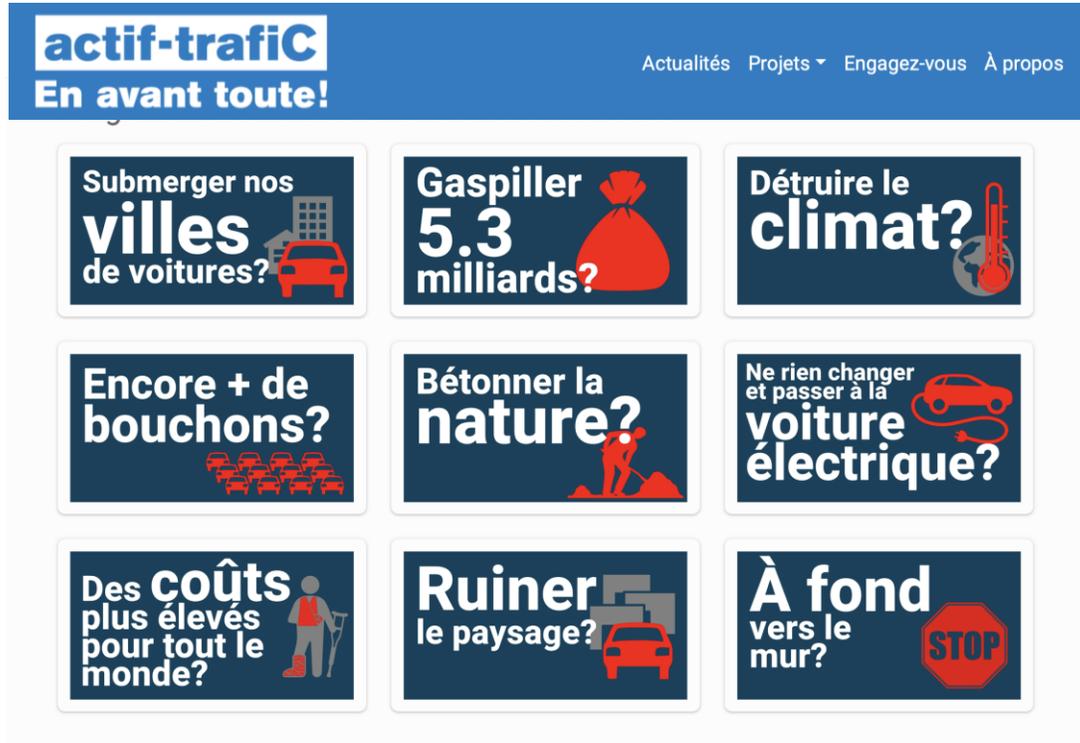


Pour aller plus loin



actif-traffic.ch/videoexperts

Sites web de campagne



actif-traffic.ch/autoroutes



extension-autoroutes-non.ch

Merci de votre attention

**COURSE-RELAI
NYON—GENÈVE**

**CONTRE
L'ÉLARGISSEMENT
DES AUTOROUTES**

Dimanche 29 septembre 2024

RDV 10h - Nyon
(ch. du Truel) — Départ: 10h30
Étapes à Crans — Chavannes-de-Bogis —
Chavannes-des-Bois — Bellevue
Arrivée 15h15 à Genève
(Quai Wilson · Bains des Pâquis)

INSCRIVEZ-VOUS!

actif-traffic.ch/course

Manifestations

NON aux méga-
autoroutes

Samedi 5 octobre 2024

Genève 13h30
Pl. du Rhône

Lausanne 13h30
Pl. de la Gare

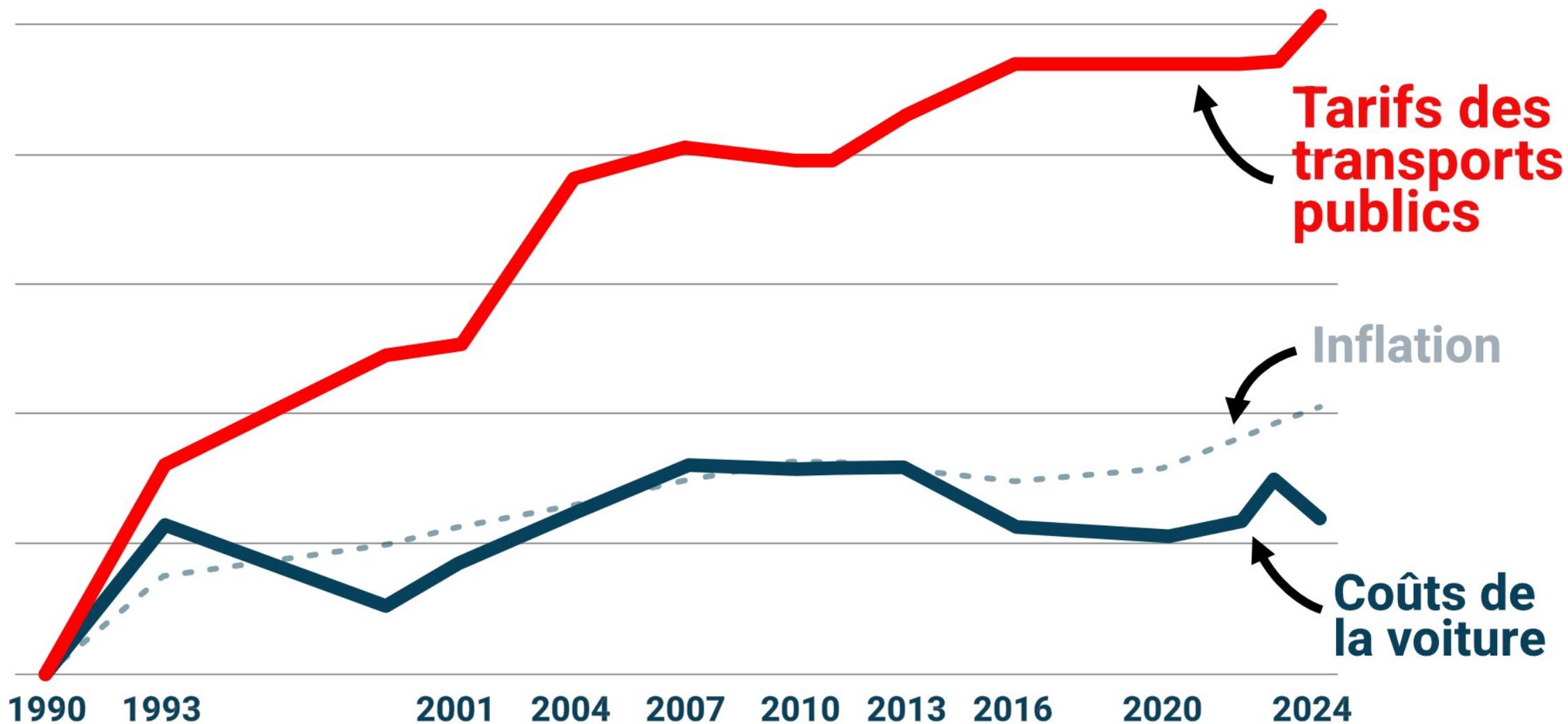
**aux monstres
projets
autoroutiers**

NON

actif-traffic
En avant toute !

actif-traffic.ch/manif-autoroutes-ge

Les tarifs des transports publics augmentent 4x plus vite que la voiture



L'A1 à 2 x 3 voies sera saturée en 10 ans

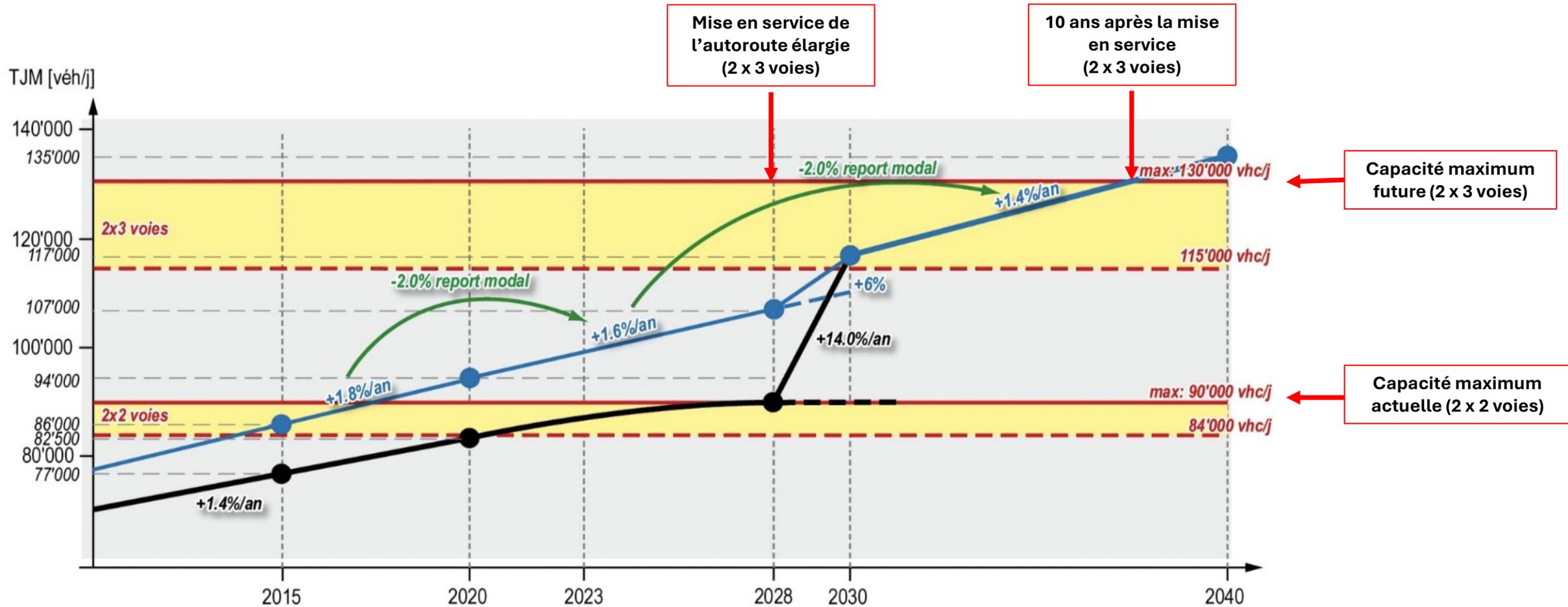
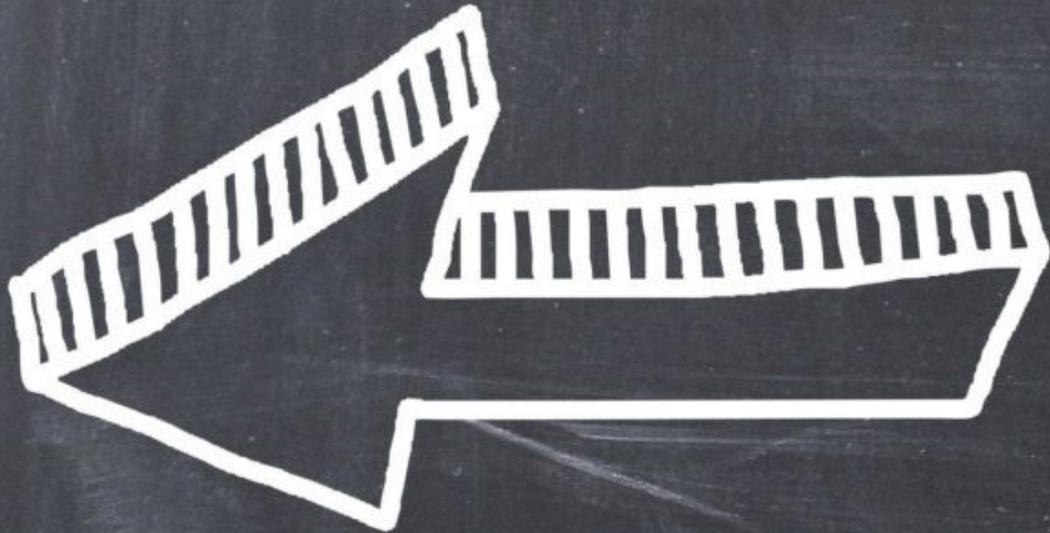
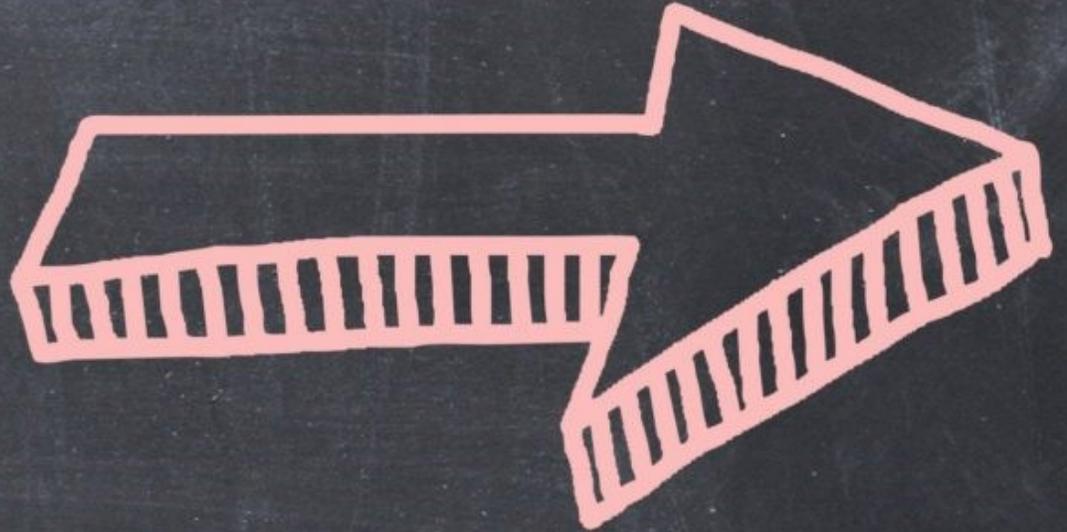


Figure 3.28 – Évolution du Trafic Journalier Moyen (TJM) entre 2015 et 2040 au niveau du pont de la Versoix



9 mythes qui ont la vie dure

FACTS



MYTHS

Mythe #1

On peut utiliser l'argent de la route pour financer le rail



Le peuple suisse a voté en 2014 et 2017 pour séparer les financements du rail et de la route



Vert libéraux

ACTUALITÉS

SUJETS

PARTI

PARTICIPER

MÉDIAS



Mardi, 7 juin 2016

Oui au FORTA

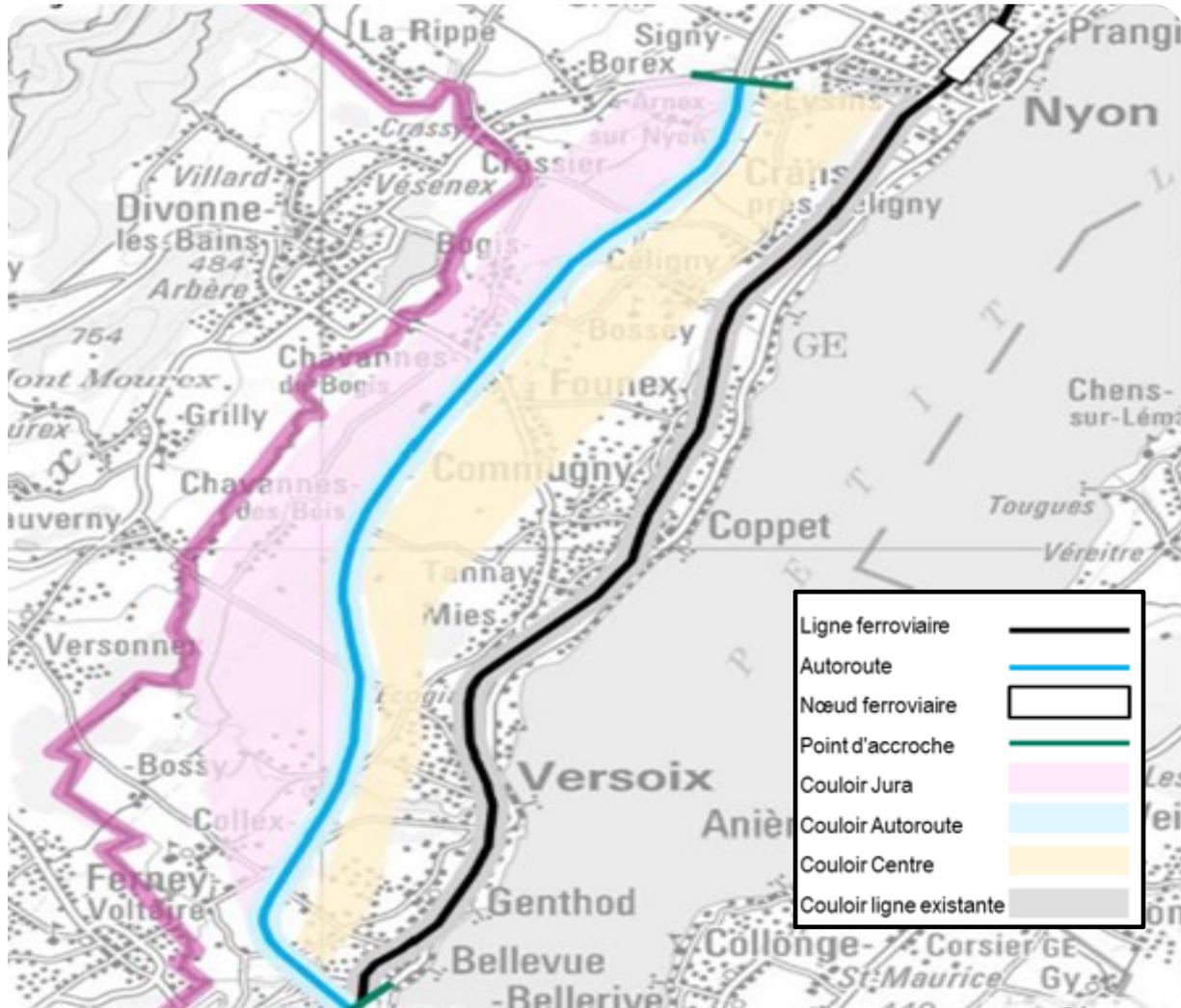
Les Vert'libéraux soutiennent en principe la création d'un Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Les Vert'libéraux entendent cependant financer le FORTA par une hausse de l'impôt sur les huiles minérales et non par une affectation fixe des taxes à l'importation de voitures. Une telle mesure irait dans la direction du principe du pollueur-payeur, tout en ménageant les deniers publics. Le Conseiller national Jürg Grossen souligne : « Suite au refus très clair de la population suisse de l'initiative de la vache à lait, il serait irresponsable et déloyal de vouloir faire du FORTA une demi-vache à lait et de piller la Caisse fédérale. »

Mythe #2

La 3^{ème} voie est incompatible avec la future ligne ferroviaire Lausanne-Genève



Une coordination entre 3^{ème} voie et nouvelle ligne ferroviaire est nécessaire... et en cours !



Coordination OFROU-OFT :

- Le rapport BG conclut que les projets doivent être **coordonnés**
- Un **mandat** a été donné en décembre 2023 justement pour coordonner ces projets. Rapport livré en 2025
- L'élargissement de l'A1 concerne **3.5 mètres** de chaque côté

Même le directeur général des CFF le dit haut et fort !



Mythe #3

Les projets autoroutiers ne sont pas écologiques

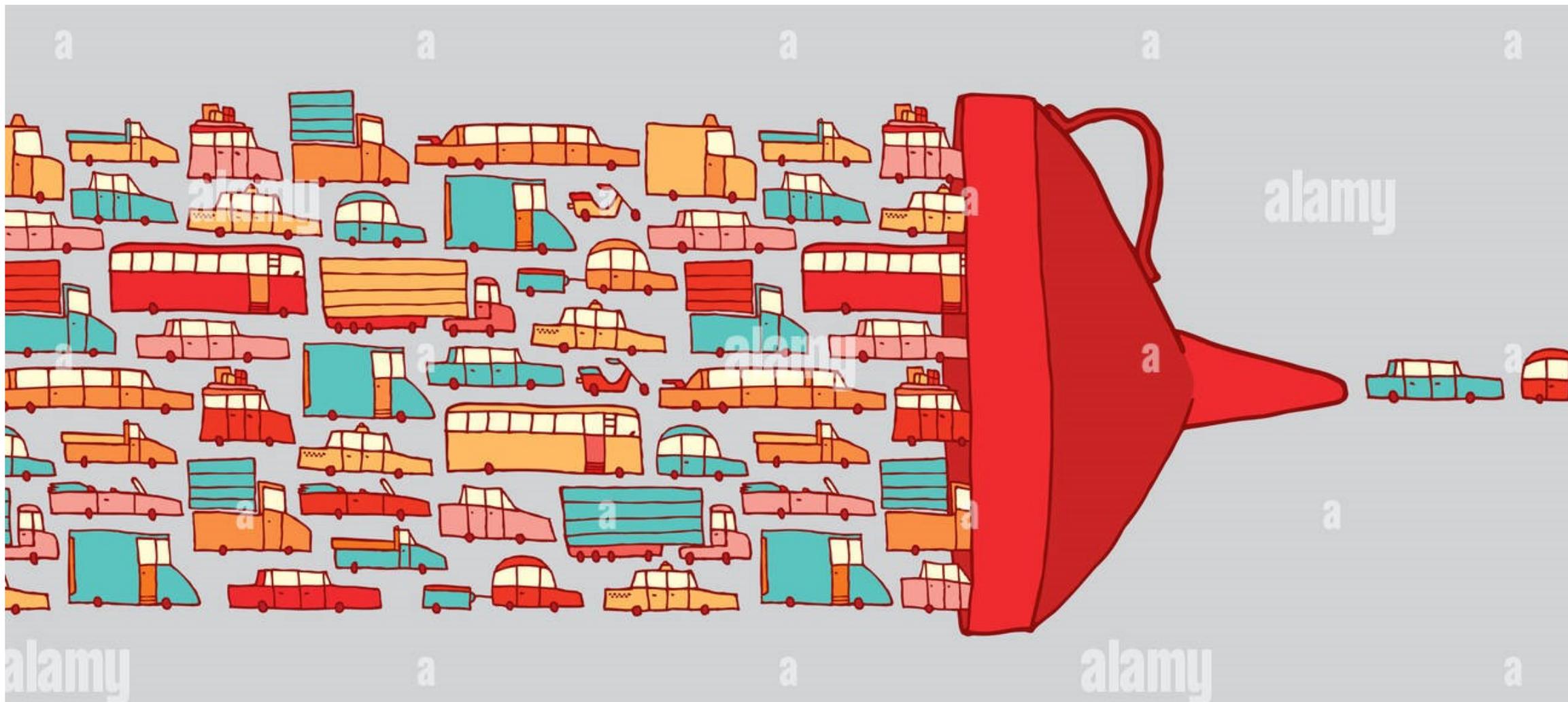


Une voie réservée au covoiturage et aux transports publics est prévue entre Nyon et Le Vengeron, une première Suisse!

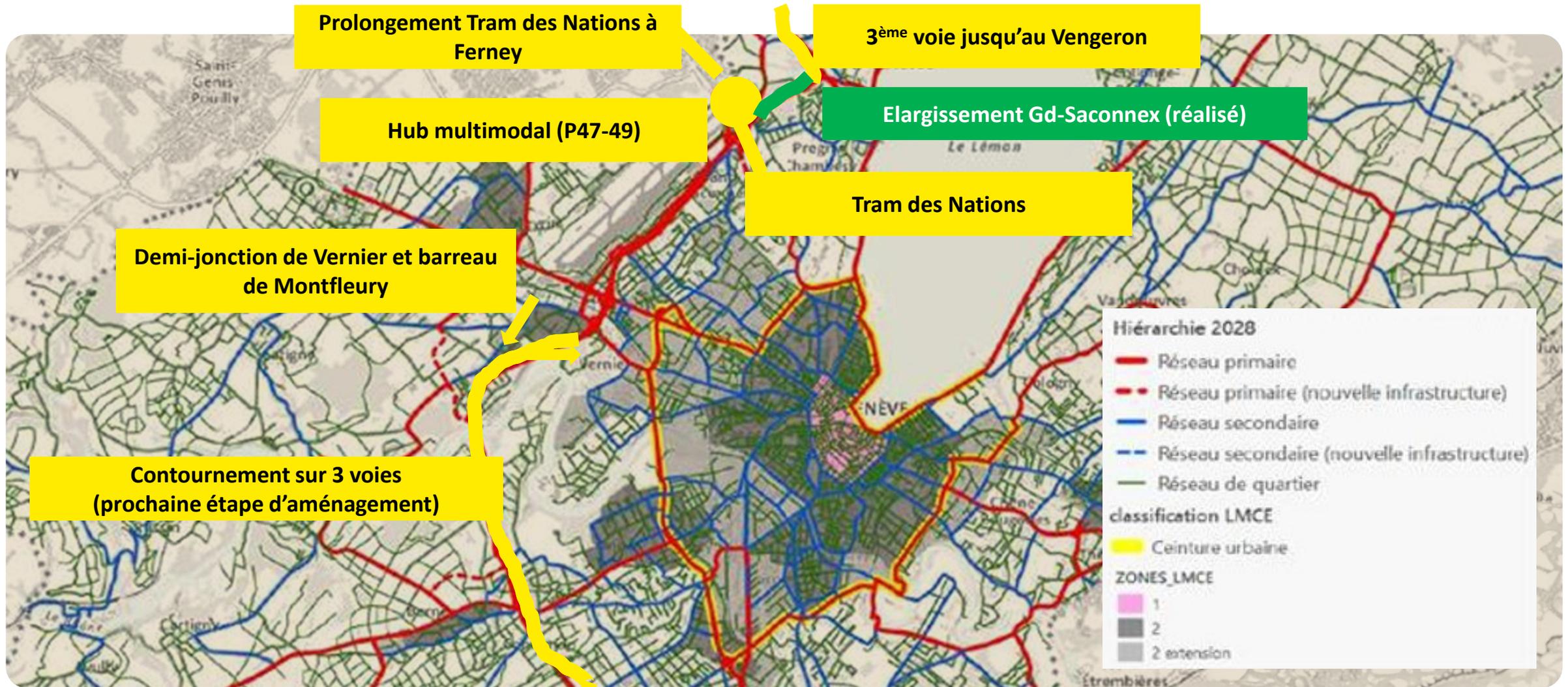


Mythe #4

Elargir l'autoroute va augmenter le nombre de véhicules au centre-ville de Genève



La 3^{ème} voie s'inscrit dans un ensemble de projets pour éviter que les voitures ne passent au centre-ville



Mythe #5

Elargir 18 km va augmenter le nombre de véhicules



Mythe #6

Les autoroutes sont incompatibles avec les objectifs climatiques de la Suisse



Il ne faut pas confondre infrastructure et technologie



Et après 2050, à quoi ressemblera notre mobilité ?

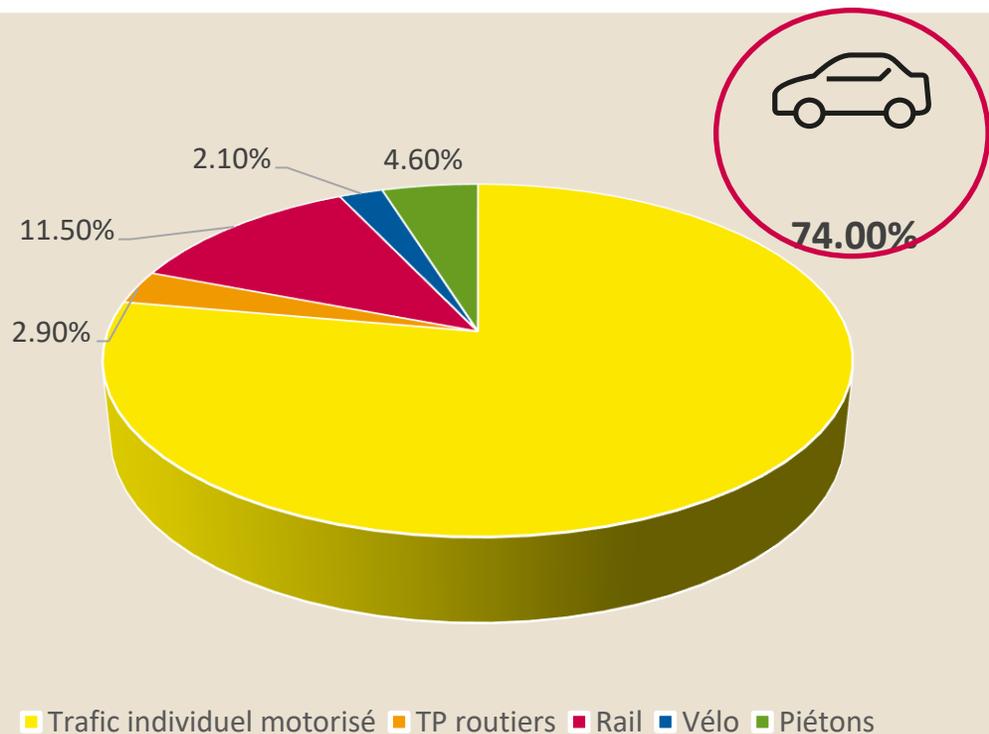


Mythe #7

Les TP peuvent remplacer le TIM et le transport lourd

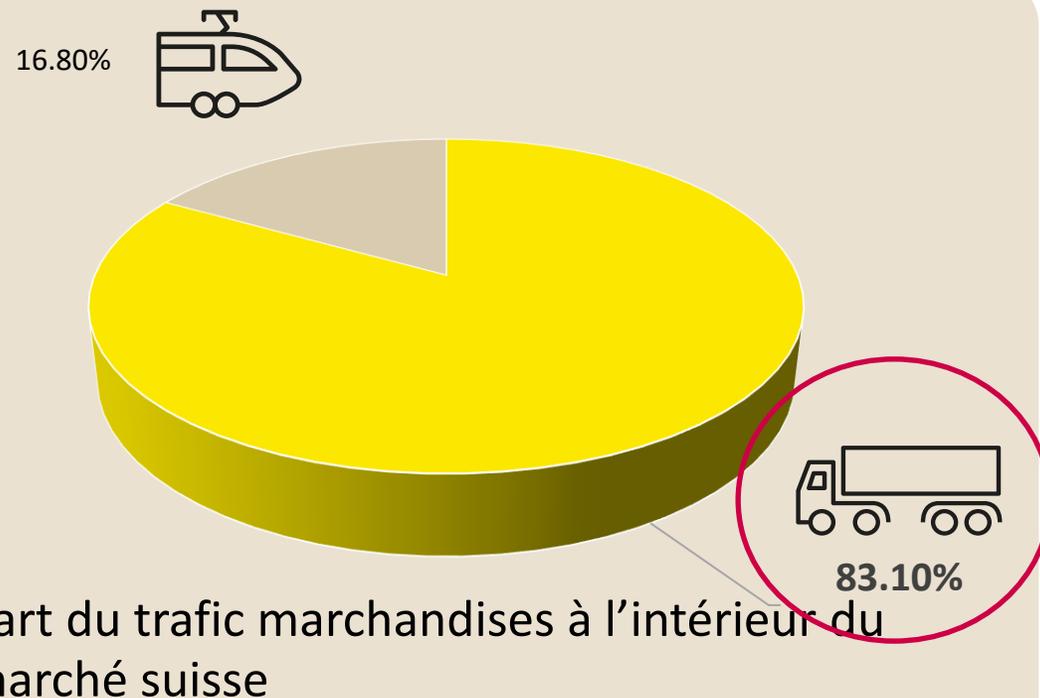


Personnes / km



Sources: OFS et OFROU – 2021

Marchandises (tonnes / km)



Le réseau autoroutier joue un rôle clé dans notre mobilité



3%

réseau des autoroutes par rapport au réseau routier

kilomètres parcourus par le trafic routier se fait sur autoroute

45%

68%

kilomètres du transport routier de marchandises se fait sur autoroute

La part des trajets pendulaires en voiture n'a pas changé en 35 ans selon l'Office fédéral de la statistique



PENDULAIRES

Publié 30. mai 2024, 06:02

Les trains n'y peuvent rien: les Suisses s'accrochent à la voiture

En 35 ans, la part des trajets pendulaires réalisés en voiture n'a pas bougé, malgré les efforts pour promouvoir les transports publics.

C'est ce qui ressort des chiffres de l'Office fédéral de la statistique publiés mardi 28 mai 2024.

En 1990, la part des trajets pendulaires réalisés en voiture était de 50%. En 2022, elle était... de 50%.

Source: 20 Minutes et OFS, 30.05.2024

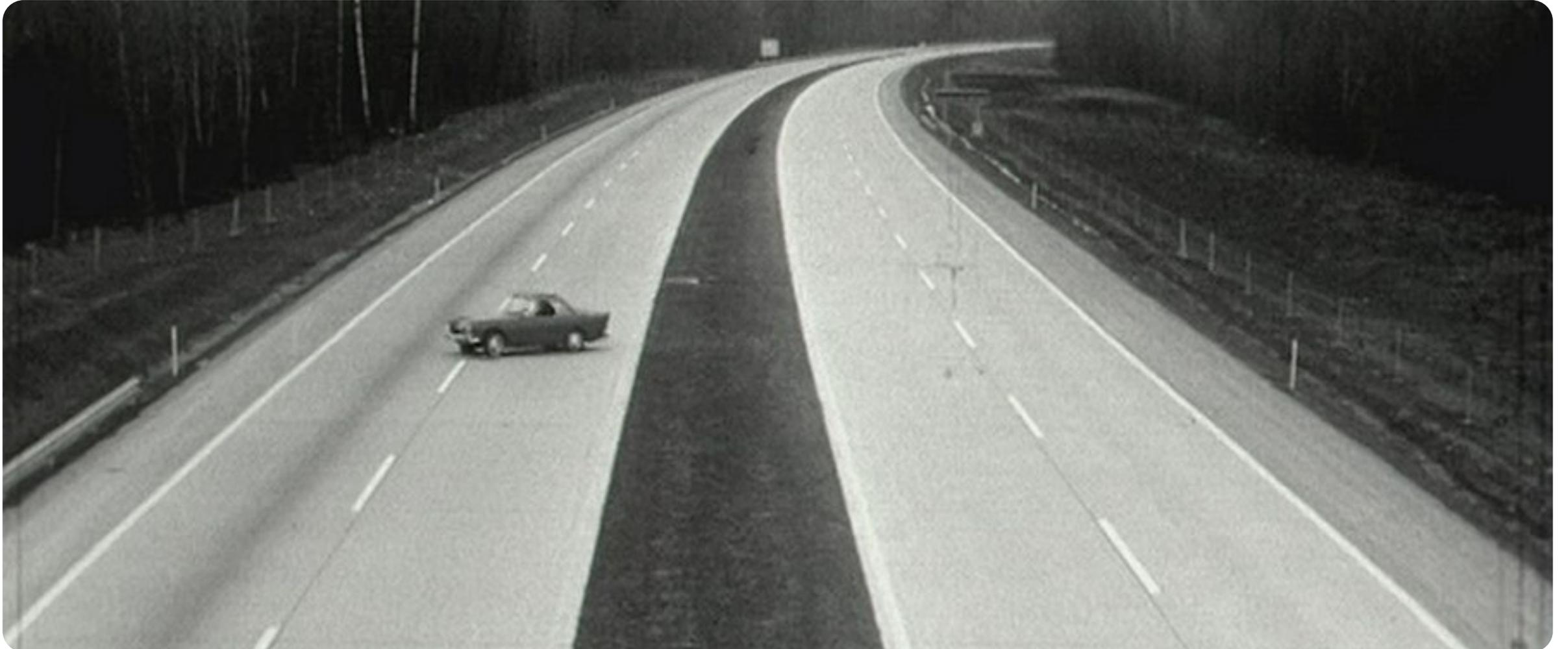
Mythe #8

Les 6 élargissements vont bétonner la Suisse



Mythe #9

Il vaudrait mieux utiliser la bande d'arrêt d'urgence



Pour utiliser la BAU entre Nyon et Vengeron, il faudra ... élargir l'autoroute dans tous les cas !



Au-delà des mythes, c'est une erreur fondamentale d'opposer le rail et la route



Le parlement a voté **27 milliards** de financements pour le rail et **300 projets d'aménagements** sont en cours de réalisation (gares LS, GE, Tunnel Morges-Perroy)

Les Suisses ne veulent pas opposer le rail et la route. Ils l'ont rappelé dans les urnes en 2014 et en 2017



LE TEMPS

EN CONTINU MONDE SUISSE ÉCONOMIE R/ÉVOLUTIONS OPINIONS CULTURE SOCIÉTÉ SCIENCES SPORT CYBER ARTICLES AUDIO VIDÉOS PODCASTS

ACCUEIL > SUISSE  Réservé aux abonnés

Quand l'ATE était favorable à une troisième voie autoroutière

On ne connaît plus aujourd'hui de projet routier qui ne soit pas combattu par les associations écologistes. Pourtant, il n'y a pas si longtemps, c'était encore possible. Petit retour en arrière

La multimodalité est d'ailleurs prônée par le PVL Genève et le TCS



COUR DES COMPTES 2024 VOTATIONS LE PARTI SECTIONS COMMUNALES INITIATIVES
CONTRIBUER CONTACT



Un canton agréable à vivre implique l'instauration d'une **mobilité** multimodale moderne et efficace. Ainsi, nous voulons continuer à développer la mobilité douce et le réseau de transport collectif tout en tenant compte de la multitude des moyens de transport déjà employés par les Genevois. Nous souhaitons en priorité étendre et sécuriser les pistes cyclables en milieu urbain et, dans la mesure du possible, créer de nouvelles "voies vertes". D'autre part, nous voulons promouvoir une transition vers une mobilité non thermique en favorisant les véhicules électriques, hybrides et ceux issus de la filière hydrogène, par exemple en leur réservant des places de stationnement et en développant le réseau de bornes de recharges.

**Pour une Suisse
qui avance**



avancer-ensemble.ch

24 nov. 2024
OUI Assurer le futur des
routes nationales

Objet de vote fédéral

Modification du 29 septembre 2023 du code des obligations (droit du bail) :

1. Sous-location

2. Résiliation pour besoin propre

17.09.2024

1^{ère} modification : la sous-location

Art. 262 du Code des obligations (CO) (teneur actuelle) :

¹ Le locataire peut sous-louer tout ou partie de la chose avec le consentement du bailleur.

² Le bailleur ne peut refuser son consentement que:

a. si le locataire refuse de lui communiquer les conditions de la sous-location;

b. si les conditions de la sous-location, comparées à celles du contrat de bail principal, sont abusives;

c. si la sous-location présente pour le bailleur des inconvénients majeurs.

³ Le locataire est garant envers le bailleur que le sous-locataire n'emploiera la chose qu'à l'usage autorisé par le bail principal. Le bailleur peut s'adresser directement au sous-locataire à l'effet de l'y obliger.

1^{ère} modification : la sous-location

Art. 262 du Code des obligations (CO) (nouvelle teneur)

¹ Le locataire peut sous-louer tout ou partie de la chose avec le consentement du bailleur.

² À moins que les parties en aient convenu autrement par écrit, le locataire soumet au bailleur **une demande écrite** de sous-location qui contient:

- a. le nom du sous-locataire;**
- b. les conditions du contrat, notamment la désignation de l'objet sous-loué, son usage, le loyer et la durée de la sous-location.**

³ Pendant la durée de la sous-location, il informe le bailleur de tout changement concernant les indications exigées à l'al. 2.

1^{ère} modification : la sous-location

Art. 262 al. 4 du Code des obligations (CO) (nouvelle teneur) :

4. Le bailleur peut notamment refuser son consentement dans les cas suivants:

a. si le locataire refuse de communiquer les indications exigées aux al. 2 et 3;

b. si les conditions de la sous-location, comparées à celles du contrat de bail principal, sont abusives;

c. si la sous-location présente des inconvénients majeurs pour le bailleur;

d. si la durée prévue de la sous-location dépasse deux ans.

1^{ère} modification : la sous-location

Art. 262 du Code des obligations (CO) (nouvelle teneur) :

5. Le locataire est garant envers le bailleur que le sous-locataire n'emploiera la chose qu'à l'usage autorisé par le bail principal. Le bailleur peut s'adresser directement au sous-locataire à l'effet de l'y obliger.

*6. Lorsque le locataire sous-loue la chose sans le consentement écrit du bailleur, qu'il donne de fausses indications ou qu'il omet d'informer le bailleur de tout changement conformément à l'al. 3, le bailleur peut, après une protestation écrite restée sans effet, **résilier le bail moyennant un délai de congé minimum de 30 jours.***

Contexte et but de la modification législative

- Initiative parlementaire (conseiller national Hans Egloff, UDC)

- Prévenir les sous-locations abusives

- Les nouveautés :

1. Forme écrite pour la demande de sous-location

2. Nouveaux motifs de refus du bailleur

3. Nouveau motif de résiliation extraordinaire du bailleur

// Contrats de sous-affermage (art. 291 CO)

Arguments des initiants

En faveur

1. Prévenir les sous-locations abusives
2. Protection des sous-locataires vis-à-vis des locataires

Contra

1. **Rend plus difficile la sous-location**
2. **Rend plus difficile la sous-location**

Arguments des référendaires

En défaveur

1. Porte atteinte à la liberté contractuelle
2. Démarches administratives plus lourdes
3. Réduit les possibilités de sous-louer via des sites de location
4. Rigidité des deux ans
5. Aussi pour les locaux commerciaux (artisans, etc.)

Contra

1. Absence de liberté contractuelle pour le bailleur également
2. Plus simple en cas de procédure judiciaire d'avoir des preuves formelles
3. La priorité est aux logements d'habitation
4. Habiter un logement doit être un besoin actuel
5. Le congé reste une possibilité non une obligation

2^{ème} modification : résiliation pour besoin propre

Art. 261 al. 2 let. a, 271a al. 3 let. a et 272 al. 2 let. d CO (teneur actuelle)

Art. 261, al. 2, let. a

² Le nouveau propriétaire peut cependant:

a. pour les habitations ou les locaux commerciaux, résilier le bail en observant le délai de congé légal pour le prochain terme légal s'il fait valoir **un besoin urgent** pour lui-même ou ses proches parents ou alliés

Art. 271a, al. 3, let. a

³ Les let. d et e de l'al. 1 ne sont pas applicables lorsqu'un congé est donné:

a. en raison **du besoin urgent** que le bailleur ou ses proches parents ou alliés peuvent avoir d'utiliser eux-mêmes les locaux ;

2^{ème} modification : résiliation pour besoin propre

Art. 261 al. 2 let. a, 271a al. 3 let. a et 272 al. 2 let. d CO (teneur actuelle)

Art. 272, al. 2, let. d

² Dans la pesée des intérêts, l'autorité compétente se fondera notamment sur:
d. le besoin que le bailleur ou ses proches parents ou alliés peuvent avoir d'utiliser eux-mêmes les locaux ainsi que **l'urgence** de ce besoin

2^{ème} modification : résiliation pour besoin propre

Art. 261 al. 2 let. a, 271a al. 3 let. a et 272 al. 2 let. d CO (nouvelle teneur)

Art. 261, al. 2, let. a

² Le nouveau propriétaire peut cependant:

a. pour les habitations ou les locaux commerciaux, résilier le bail en observant le délai de congé légal pour le prochain terme légal s'il fait valoir, sur la base d'une évaluation objective, **un besoin important et actuel** pour lui-même ou ses proches parents ou alliés;

Art. 271a, al. 3, let. a

³ Les let. d et e de l'al. 1 ne sont pas applicables lorsqu'un congé est donné:

a. en raison **du besoin important et actuel**, établi sur la base d'une évaluation objective, que le bailleur ou ses proches parents ou alliés peuvent avoir d'utiliser eux-mêmes les locaux;

2^{ème} modification : résiliation pour besoin propre

Art. 261 al. 2 let. a, 271a al. 3 let. a et 272 al. 2 let. d CO (nouvelle teneur)

Art. 272, al. 2, let. d

² Dans la pesée des intérêts, l'autorité compétente se fondera notamment sur:

d. le besoin que le bailleur ou ses proches parents ou alliés peuvent avoir d'utiliser eux-mêmes les locaux ainsi que sur l'importance et l'actualité de ce besoin à évaluer de manière objective;

Contexte et but de la modification législative

- Initiative parlementaire (conseiller national Giovanni Merlini, PLR)
- Assouplissement des conditions pour la résiliation (besoin propre remplaçant l'urgence)
- Vise à réduire la durée des procédures civiles liées à une résiliation du bail en cas de besoin du bailleur ou de ses proches
- Nouveauté :
 1. Remplacement du terme « urgent » par « besoin propre »

Arguments des initiants

En faveur

1. Permet d'anticiper l'urgence tout en demeurant raisonnable
2. Favoriser l'acquisition de son logement
3. Relativiser la portée du changement (urgent à besoin important et actuel)
4. Évite de promouvoir les locations Airbnb

Contra

1. Possibilité de résilier plus facilement le bail
2. On favorise la propriété à la location
3. Il s'agit toujours d'une réduction de la protection des locataires
4. Les chiffres indiquent que c'est plutôt les bailleurs qui mettent leur logement à disposition vis des sites de location

Arguments des référendaires

En défaveur

1. Facilite l'expulsion des locataires
2. Cet assouplissement est une exception à la force des contrats (violation de l'engagement de mise à disposition)
3. Série de modifications législatives pour diminuer la protection des locataires
4. Congés-représailles

Contra

1. Permet au bailleur de pouvoir plus facilement récupérer son bien
2. Possibilité de demander des dommages-intérêts (même si la résiliation est valable)
3. Elle permet d'éviter de longues procédures aux bailleurs
4. Même s'il n'y a plus la condition de l'urgence, il faudra prouver qu'il y a un besoin propre et actuel

Objet de vote fédéral :

**Modification du 22 décembre 2023 de la loi
fédérale sur l'assurance-maladie (LAMal)
(financement uniforme des prestations (FF 2024 31))**

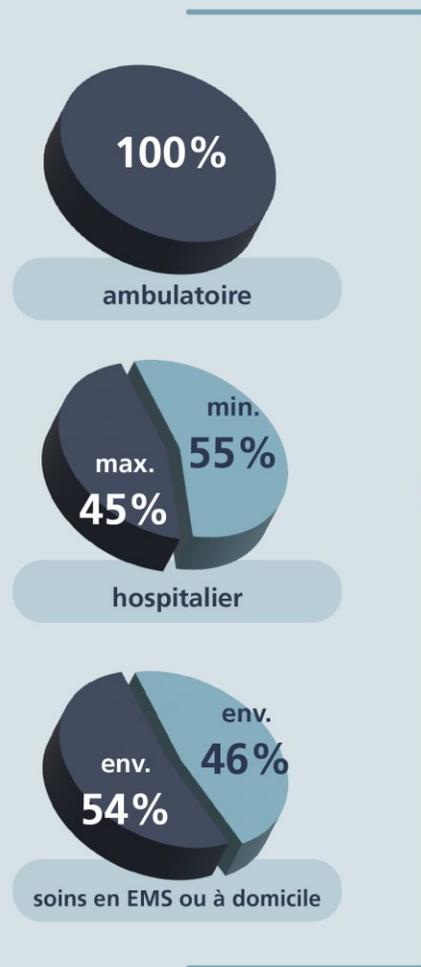
Héloïse de Coulon
23.09.2024

Vert libéraux.
créateurs d'avenir

Sur quoi on vote ?

- Modification de la Loi fédérale sur l'assurance-maladie (LAMal)
- Modification structurelle de financement des soins obligatoires.
- Introduction d'un financement uniforme, les trois régimes existants de financement seront remplacés par un seul. Toutes les prestations de l'assurance-maladie, qu'elles soient stationnaires, ambulatoires ou qu'elles concernent le domaine des soins, seront financées selon la même clé de répartition par les cantons et les assureurs : à hauteur de 26,9% au moins des coûts nets (donc après déduction de la franchise et de la quote-part des assurés) par les cantons et de 73,1% au maximum par les assureurs
- Dès 2028 pour les soins stationnaires et ambulatoires et dès 2032, le financement uniforme s'étendra également aux soins de longue durée

situation actuelle



avec la réforme



Historique

- Acceptation en 1994 de la LAMal, entrée en vigueur en 1996. Depuis lors, plusieurs tentatives de modifications avec comme objectif de diminuer les coûts de la santé.
- Initiative parlementaire déposée par la conseillère nationale Ruth Humbel (PDC) pour un financement moniste des prestations de soin (réforme soutenue notamment par le PVL)
- Le CF s'est déjà prononcé à plusieurs reprises, et à chaque fois en faveur, sur le principe d'un financement uniforme (par ex.: motion du Groupe vert'libéral 18.3295 « Financement uniforme des prestations ambulatoires et des prestations avec hospitalisation »).
- Référendum lancé par les milieux de gauche (SSP) contre cette modification

Définitions

Soins stationnaires : traitements qui supposent l'occupation d'un lit d'hôpital pour au moins une nuit

Soins ambulatoires : traitements effectués dans un cabinet médical ou un hôpital sans y passer la nuit, le patient rentrant chez lui le soir même.

Soins de longue durée : les prestations de soins dispensées par les établissements médico-sociaux, les services d'aide et de soins à domicile ainsi que les professionnels de la santé indépendants

Contexte général

- Dans le système actuel, la législation suisse en matière d'assurance-maladie prévoit des modalités de financement différentes pour les soins ambulatoires, les soins stationnaires et les soins de longue durée.
- Les prestations ambulatoires sont entièrement financées par les assureurs au moyen des primes. Les assurés doivent participer aux coûts des prestations qui leur sont fournies. Cette participation se compose d'un montant annuel fixe (franchise) et de 10% des coûts dépassant cette franchise (quote-part).
- Le financement des prestations hospitalières est assuré à 55% au moins par les cantons et à 45% au plus par les assureurs (système dit « dual fixe »)
- Pour les soins de longue durée (en EMS et à domicile, les assureurs et les patients payent des contributions aux coûts limitées. Le niveau de ces contributions est fixé par le Conseil fédéral. Les cantons sont responsables du financement résiduel.

Pourquoi on modifie le système de la LAMal ?

- Le système actuel peut, directement ou indirectement, créer des incitations négatives qui vont à l'encontre de l'objectif d'un traitement peu coûteux et de qualité
- Le traitement ambulatoire est, dans l'absolu, moins onéreux. Comme, cependant, l'assurance-maladie ne prend en charge que 45 % du coût du traitement stationnaire, contre l'intégralité du coût du traitement ambulatoire, il sera en principe plus avantageux pour l'assurance-maladie que la patiente ou le patient opte pour l'hospitalisation. Cette dernière ou ce dernier y a également intérêt, car sa participation aux coûts est calculée sur cette part de 45 % uniquement. Le financement différencié a donc pour conséquence de susciter un attrait économique pour les séjours stationnaires, plus coûteux dans l'absolu, et de freiner le transfert des soins vers l'ambulatoire, correspondant à la volonté politique actuelle à des fins d'économies dans le domaine de la santé.

Pourquoi on modifie le système de la LAMal ?

- Le transfert des traitements vers l'ambulatoire a en outre pour effet d'augmenter la part des coûts intégralement financés par les primes et, donc, le montant de ces dernières.
- Du point de vue des cantons, ceux-ci se voient imposer par la législation fédérale de prendre en charge la part la plus importante du coût des séjours hospitaliers et des soins de longue durée, sans pour autant disposer de la compétence d'examiner la justification du volume de soins prescrits à une patiente ou à un patient sous l'angle de l'économicité. En d'autres termes, du moment que l'assureur-maladie de la patiente ou du patient a validé la prise en charge des soins prescrits, notamment sous l'angle de l'économicité, le canton n'a d'autre choix que de prendre en charge la part des coûts qui lui échoit de par la loi.

Objectifs de la modification de la LAMal

- 1) La réforme doit permettre de supprimer les incitations négatives qui empêchent le transfert vers l'ambulatoire. (Si les participations respectives des cantons et de l'assurance-maladie sont les mêmes pour les traitements stationnaires et les traitements ambulatoires, l'ensemble des acteurs a a priori un intérêt à ce que l'on opte pour la solution la moins coûteuse dans l'absolu. Le transfert vers l'ambulatoire doit avoir pour effet, à terme, de faire baisser les coûts globaux des soins de santé et, par conséquent, le montant des primes à l'assurance-maladie à charge des ménages.)
- 2) La réforme doit permettre d'encourager les modèles de soins coordonnés, à savoir une centralisation des informations par un médecin référent afin de réaliser des économies (éviter la répétition d'actes médicaux superflus ou traitements contradictoires)

Qu'est-ce qui va changer pour les assurés/patients?

- Du point de vue des patients et des assurés, peu de choses changeront. Les factures des fournisseurs de prestations reçues par les patients devront, comme aujourd'hui, être transmises aux assureurs, qui rembourseront les frais après déduction de la participation aux coûts.
- La participation aux coûts se composera comme aujourd'hui de la franchise choisie et d'une quote-part de 10% jusqu'à un montant maximal de 700 francs. La participation maximale aux coûts restera donc inchangée.
- Pour les prestations de soins, les personnes qui en bénéficient continuent de payer une contribution aux coûts dont le montant est, comme aujourd'hui, déterminé par le Conseil fédéral. Ce dernier doit le fixer au même niveau qu'aujourd'hui et ne peut pas l'augmenter pendant au moins quatre ans.
- Cela étant, le financement uniforme améliorera la qualité des soins pour les patients et déchargera financièrement les payeurs de primes. Avec une coordination des soins améliorée, les traitements proposés aux patients devraient ainsi mieux répondre à leurs besoins. De plus, les problèmes de santé devraient être détectés plus tôt, et le nombre de séjours hospitaliers devrait diminuer. Enfin, les primes devraient être inférieures dans le cadre du financement uniforme qu'en cas de maintien du statu quo.

Arguments en faveur (initiants, Conseil fédéral et Parlement fédéral)

- 1) La réforme doit permettre de supprimer les incitations négatives qui empêchent le transfert vers l'ambulatoire.
- 2) Encourager les modèles de soins coordonnés (Médecin de famille, système « HMO », etc.)
- 3) Amélioration des conditions de travail des professionnels de la santé avec une meilleure coordination des soins, la collaboration rendant leur travail plus attrayant et le transfert des soins vers l'ambulatoire ayant pour effet de permettre des horaires de travail plus réguliers.

Arguments en défaveur (référendaires)

- 1) **Renforcement du pouvoir des assureurs-maladie, au détriment des cantons, qui devraient avoir pour conséquence d'accélérer les pressions en vue de réaliser des économies, sur le dos du personnel de santé et des patientes et patients**
- 2) **Menace des conditions de travail (au niveau du personnel et des salaires)**
- 3) **Menace de la qualité des soins (pouvoir énorme conféré aux caisses-maladies)**
- 4) **Intégration des soins de longue durée dans la réforme, et leur financement majoritaire par l'assurance-maladie. En raison du vieillissement de la population, les coûts des soins de longue durée vont inmanquablement être amenés à augmenter ; l'assurance-maladie assumant la plus grande part des coûts, les primes augmenteront ainsi inévitablement, primes dont les opposants rappellent qu'elles ne tiennent pas compte des revenus des personnes assurées. Les économies qu'il faudra nécessairement réaliser auront un impact sur la qualité des soins.**
- 5) **Pas d'estimation concrète et globale des coûts**

Objet de vote cantonal

Loi modifiant la loi générale sur les zones de développement (LGZD) (Contreprojet à l'IN 176 qui a été retirée

Héloïse de Coulon et Patrick
Lacourt
24.09.2024

Vert libéraux.
créateurs d'avenir

Sur quoi on vote ?

Modification de la Loi générale sur les zones de développement (LGZD)

Modification des art. 5A, 6 et 12 al. 8 LGZD

Art. 5A al. 1 (nouvelle teneur) – Élaboration du projet de plan localisé ce quartier par le département

1 Le projet de plan localisé de quartier est élaboré par le département de sa propre initiative ou sur demande du Conseil d'Etat ou d'une commune **ou des propriétaires concernés**; il est mis au point par le département, en collaboration avec la commune, et la commission d'urbanisme et les particuliers intéressés à développer le périmètre, sur la base d'un avant-projet étudié par le département la commune ou des particuliers intéressés à développer le périmètre dans le cadre d'un processus de concertation avec ces derniers, les habitants, propriétaires et voisins du quartier ainsi que les associations et la commune concernées.

Abrogation de l'alinéa 2 Par la commune

Sur quoi on vote ?

Art. 5A – Élaboration du projet de plan localisé ce quartier par les propriétaires (suite)

Dispositions communes (nouvel alinéa)

*4. Afin d'élaborer un avant-projet de plan localisé de quartier, une première séance de discussion réunissant les particuliers intéressés est organisée par le département ou la commune concernée. **Les propriétaires du périmètre pressenti sont invités à participer à cette séance** par un pli recommandé, accompagné d'une note d'opportunité exposant les enjeux jusqu'ici identifiés. Les propriétaires d'immeubles ou titulaires de droits domiciliés en dehors du canton ne peuvent invoquer le défaut de réception de l'avis s'ils n'ont pas de mandataire à Genève, l'article 6, alinéa 2, lettres a à c, étant au surplus applicable par analogie. Le processus de concertation peut ensuite être engagé.*

Processus de concertation (nouveaux alinéas)

5. Le processus de concertation visé aux alinéas précédents comporte en principe les quatre phases suivantes :

- a) La phase de lancement a pour objectif d'informer la population de l'intention d'élaborer un projet de plan localisé de quartier et de présenter les modalités d'une démarche de concertation adaptée au contexte et aux enjeux qui y sont liés.*
- b) La phase de déploiement suit en principe la démarche de concertation définie lors de la phase précédente. Elle peut évoluer en fonction de l'avancement des discussions et des développements du projet. L'ensemble des documents discutés lors de cette phase est rendu public par des moyens appropriés. Leur publication est assurée au fur et à mesure, en particulier par leur mise en ligne, sur le site internet de l'Etat, de la plateforme publique de participation citoyenne pour Genève et sa région.*
- c) La phase de restitution vise à présenter publiquement les apports de la démarche de concertation au projet et les éventuels arbitrages effectués. Elle clôt le processus de concertation.*

Sur quoi on vote ?

Art. 5A – Élaboration du projet de plan localisé ce quartier par les propriétaires (suite)

Processus de concertation (nouveaux alinéas, suite)

*d) Le projet de plan localisé de quartier fait ensuite l'objet d'une consultation de 30 jours **auprès des propriétaires des terrains compris dans son périmètre, en vue de déterminer si ce projet dispose de l'accord de la majorité absolue**, en surface et en nombre, de ceux-ci. Leur silence vaut approbation sans réserve et les titulaires d'une propriété collective ne disposent ensemble que d'une seule voix. En cas d'égalité des voix, l'accord en nombre des propriétaires est réputé donné. En l'absence d'accord de la majorité absolue des propriétaires concernés, **une votation communale est organisée par le canton**, à la prochaine échéance utile, demandant au corps électoral communal s'il est favorable ou non à ce projet de plan. Le résultat de cette consultation des propriétaires et, le cas échéant du corps électoral, est communiqué à la commune au plus tard à l'ouverture de l'enquête publique visée à l'article 6, alinéa 1.*

L'ensemble des documents, procès-verbaux et arbitrages effectués lors du processus de concertation subséquent est rendu public.

6. Le processus de concertation suivi et les actes pris dans ce cadre sont sans effets juridiques. Ils ne sont pas sujets à recours et ne peuvent entraîner l'invalidation ultérieure du plan.

7. En cas de plan localisé de quartier prévoyant un ou plusieurs sous-périmètres au sens de l'article 3, alinéa 2, les alinéas 4 et 5 ne s'appliquent pas à l'élaboration des avant-projets de plans localisés de quartier ultérieurs.

Sur quoi on vote ?

Art. 6 al. 11 (nouvelle teneur) et 17 (nouveau) – Procédure d'adoption (Préavis communal)

Décision sur opposition et adoption du plan

11. Toutefois, dans l'hypothèse où une commune a formé une opposition au projet et que le Conseil d'Etat entend la rejeter, il en saisit préalablement le Grand Conseil qui statue sur celle-ci en principe dans un délai de 90 jours à compter de sa réception, sous forme de résolution. Si l'opposition est acceptée, le Conseil d'Etat doit modifier le plan en conséquence. Il est ensuite procédé conformément à l'alinéa 10. *Dans l'hypothèse où une commune a formé une opposition au projet en cas de préavis communal défavorable ensuite d'un référendum communal et si le Conseil d'Etat entend la rejeter, il saisit préalablement le Grand Conseil d'un projet de loi l'autorisant à statuer sur cette opposition. Le Grand Conseil l'accepte ou le refuse en principe dans un délai de 4 mois. S'il demande des modifications, le Conseil d'Etat doit modifier le plan en conséquence. Si la loi est adoptée et entre en force, il est ensuite procédé conformément à l'alinéa.*

17. *Les alinéas 1, 4 et 11, ainsi que l'article 5A, alinéas 4 à 7, sont également applicables aux projets de plans localisés de quartier dont le périmètre est sis en partie en zone ordinaire et aux projets de plans localisés de quartier valant en tout ou partie plan de site.*

Sur quoi on vote ?

Art. 12, al. 10 et 11 (nouveaux) – Dispositions transitoires

Modification du (*à compléter*)

10. Les modifications apportées à l'article 5A, alinéas 1, 4 et 5 par la loi 13358 modifiant la loi générale sur les zones de développement, du ... (*date à compléter*), ne s'appliquent pas aux projets de plans localisés de quartier dont l'élaboration a déjà été engagée au moment de son entrée en vigueur.

11. Les modifications apportées à l'article 6 par la loi 13358 modifiant la loi générale sur les zones de développement, du ... (*date à compléter*), ne s'appliquent pas aux projets de plans localisés de quartier dont la procédure d'adoption est en cours ou terminée au moment de son entrée en vigueur.

Historique, contexte et objectifs de la modification législative

- Dépôt d'une initiative populaire cantonale « Pour un urbanisme plus démocratique à Genève » (IN 176-C) en 2020 par 47 associations d'habitants et de défense du patrimoine (dont Sauvegarde Genève, PicVert et ses associations partenaire) en réaction à la densification de zones villas où le patrimoine bâti et les arbres étaient rasés pour répondre à la crise du logement.
- Lorsque l'État densifie, il doit établir des « Plans localisés de Quartiers » (PLQ)
- L'initiative 176 avait comme objectif de donner plus de pouvoir aux communes vis-à-vis du canton en matière d'aménagement du territoire, de permettre aux intéressés d'être impliqués et entendus dans le cadre de la concertation et *in fine* à la population de la commune de se prononcer par votation sur divers projets de PLQ pour déterminer celui qu'elle préfèrerait.
- Dans son rapport de mars 2023, la commission d'aménagement du canton indique refuser l'initiative par 12 NON, 1 OUI et accepter le principe d'un contreprojet à l'unanimité des présents (13 OUI).

Historique, contexte et objectifs de la modification législative

- En mai 2023, le Grand Conseil renvoie l'initiative à la commission d'aménagement pour élaboration d'un contre-projet.
- Le contre-projet formalise le processus de concertation dans l'élaboration d'un PLQ. Elle permet à une majorité des propriétaires du périmètre de s'opposer au plan final ouvrant la voie à une votation communale consultative avant le préavis du Conseil municipal.
- Suite à l'adoption du contre-projet (PL 13358) par le Grand Conseil, les initiants ont retiré leur initiative satisfaits du compromis proposé.
- Référendum lancé par la gauche et les associations de défense des locataires

Arguments en faveur (Grand Conseil)

- 1. Ce contreprojet devrait améliorer la qualité des concertations dans le cadre de l'adoption des PLQ**
- 2. Permettre qu'il y ait moins d'oppositions/recours déclenchés par les propriétaires (au regard de leur participation à l'élaboration du PLQ)**
- 3. Fruit d'un compromis par rapport à l'IN 176 : d'un côté permet d'augmenter l'implication et la démocratie (volonté des initiants) et de l'autre côté permet de ne pas bloquer tout projet de construction sur le canton pour de nombreuses années et de ne pas modifier les prérogatives du Grand Conseil.**

Arguments en défaveur (référendaires)

1. **Menace sur les logements abordables** : Cette loi donne aux propriétaires de parcelles un pouvoir abusif pour bloquer la construction de logements à loyers modérés.
2. **Antidémocratique** : Cette loi octroie des droits politiques exorbitants et des privilèges à des propriétaires en matière de plan localisés de quartier : leur voix comptera plus que celles d'autres citoyen-nés (cf. votation municipale «informatif» dans le processus de concertation → pression sur la commune)
3. **Réduction de la qualité des quartiers** : Cette loi favorise les intérêts privés des propriétaires de parcelles dans la planification urbaine au détriment de l'intérêt public, notamment en termes d'espaces publics et de nombre de logements ! (Il ne s'agit pas de la qualité, mais bien de la densité, donc du nombre de logements)

Objet de vote cantonal

Loi modifiant la loi sur les Transports publics genevois (LTPG) (Plus d'autonomie pour les TPG en matière de tarification) (H 1 55 - 13487) du 30 mai 2023, sous réserve de l'aboutissement du référendum

Plus d'autonomie pour les TPG en matière de tarification

24.09.2024

Sur quoi on vote ?

Modification de la loi sur les Transports publics genevois du 21 novembre 1975 (LTPG – H 1 55)

Abrogation de l'art. 36 al. 2 à 4 LTPG

Teneur actuelle

2. Le Grand Conseil fixe les tarifs de transport applicables aux Transports publics genevois, à l'exclusion des tarifs 1re classe, pour l'ensemble de leur réseau, sur proposition de leur conseil d'administration. Les propositions de tarifs sont transmises au Conseil d'Etat pour qu'il se détermine et soumette les tarifs proposés au Grand Conseil sous forme d'un projet de loi, à l'exclusion des tarifs 1re classe

Sur quoi on vote ?

Modification des tarifs

- 3. Toute modification des tarifs de transports ou tout nouveau type de tarifs des Transports publics genevois doivent être adoptés par le Grand Conseil et fixés à l'alinéa 3.**
- 4. Les titres de transport et les facilités tarifaires des entreprises partenaires donnant accès au réseau des Transports publics genevois sont reconnus. Le Conseil d'Etat en fixe la liste par voie réglementaire.**

Sur quoi on vote ?

Modification de la loi sur les Transports publics genevois du 21 novembre 1975 (LTPG – H 1 55)

Modification de l'art. 37 LTPG (ajout de la let. k)

Art. 37, lettre k LTPG

Sont soumis à l'approbation du Conseil d'Etat :

k) les tarifs de transport, fixés en accord avec les TPG et les autres opérateurs de la communauté tarifaire Unireso.

Contexte de la modification législative

- Depuis une initiative de l'AVIVO (il y a 10 ans), la compétence pour fixer les tarifs des Transports publics genevois est du ressort du Grand Conseil, de sorte que le peuple a la possibilité de refuser des hausses de tarifs (ce qu'il a fait en 2017)
- Le Grand Conseil a voté pour sortir les tarifs des TPG de la loi pour donner la compétence de les fixer aux TPG en accord avec le Conseil d'Etat
- Cette décision intervient peu de temps après que le Grand Conseil ait voté la gratuité des abonnements pour une partie des jeunes et une diminution de 50% pour les bénéficiaires de l'AVS et AI.
- Référendum lancé notamment par le PS, le MCG, la gauche radicale, les Jeunes verts, des syndicats et actif-traffic

Objectifs de la modification législative

- Donner plus souplesse aux TPG dans leurs tarifs (enlever la tarification de la loi)
- Pouvoir répondre à l'augmentation de l'offre des TPG

Arguments en faveur et en défaveur

En faveur

1. Permettre aux TPG d'être plus souple dans leurs tarifs
2. Permettre aux TPG de palier à l'augmentation de l'offre des TPG

En défaveur/contra

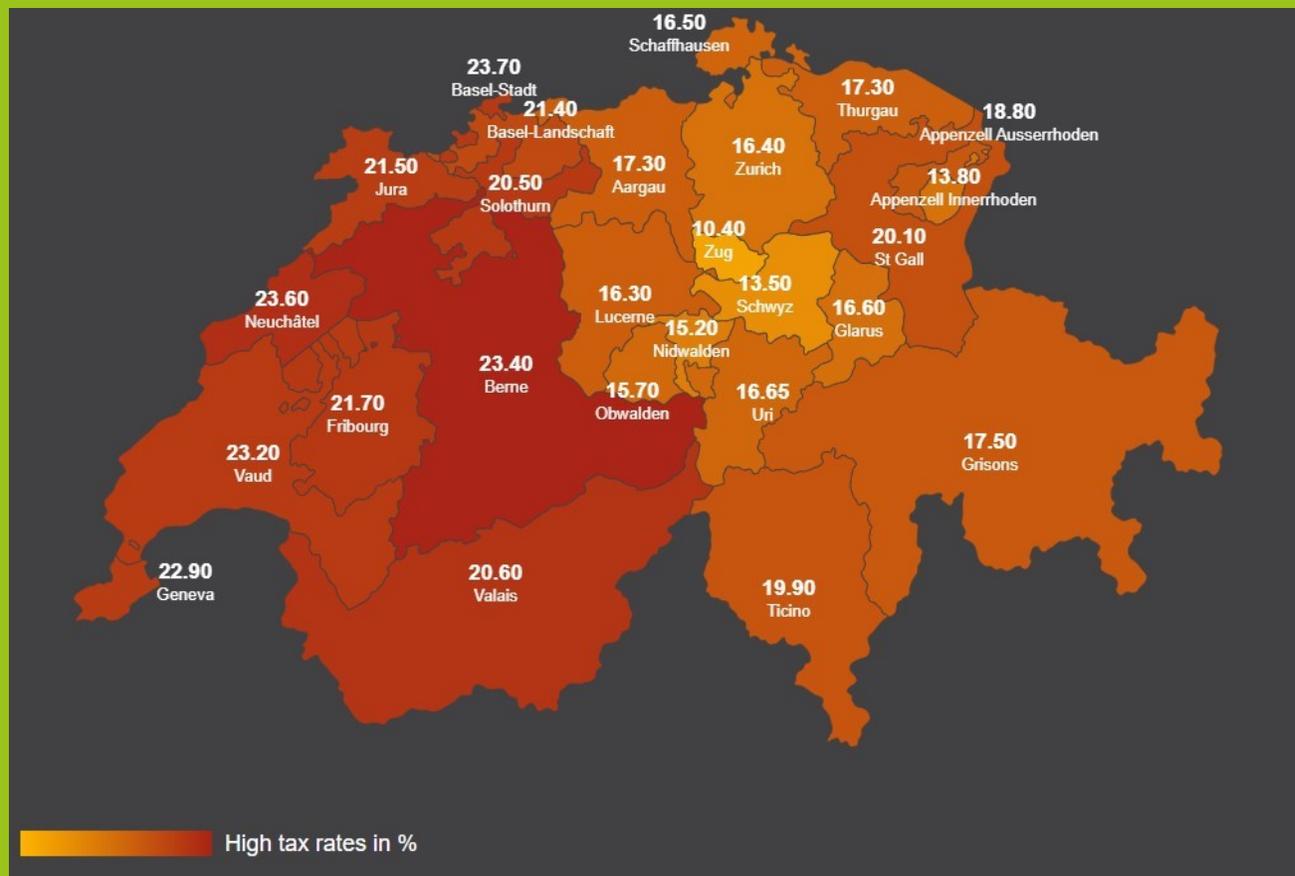
1. **Risque de voir les prix des billets et abonnements augmenter** (décourager les personnes de prendre les TPG)
2. **Risque de voir les prix des billets et abonnements augmenter** (décourager les personnes de prendre les TPG)
3. **Possibilité pour les TPG et le Conseil d'État d'augmenter les tarifs sans possibilité de référendum populaire**
4. **Faire «payer» la gratuité des transports à l'ensemble des usagers**

Référendum contre le PL 13402 sur la Loi sur l'imposition des personnes physiques (LIPP)

«Renforcer le pouvoir d'achat et les recettes fiscales»

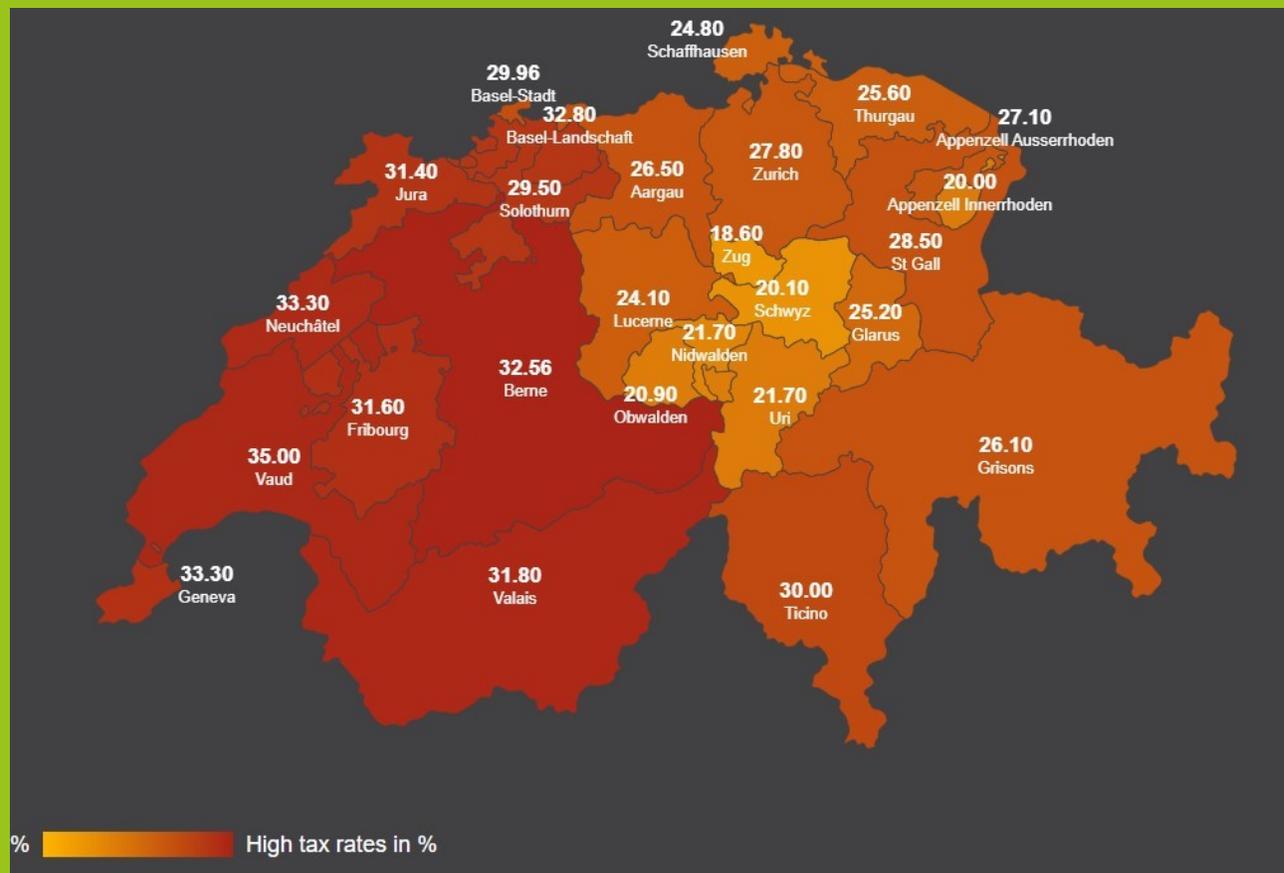
Aurélien Barakat
24.09.2024

Comparaison des taux d'imposition – revenu imposable CHF 100'000



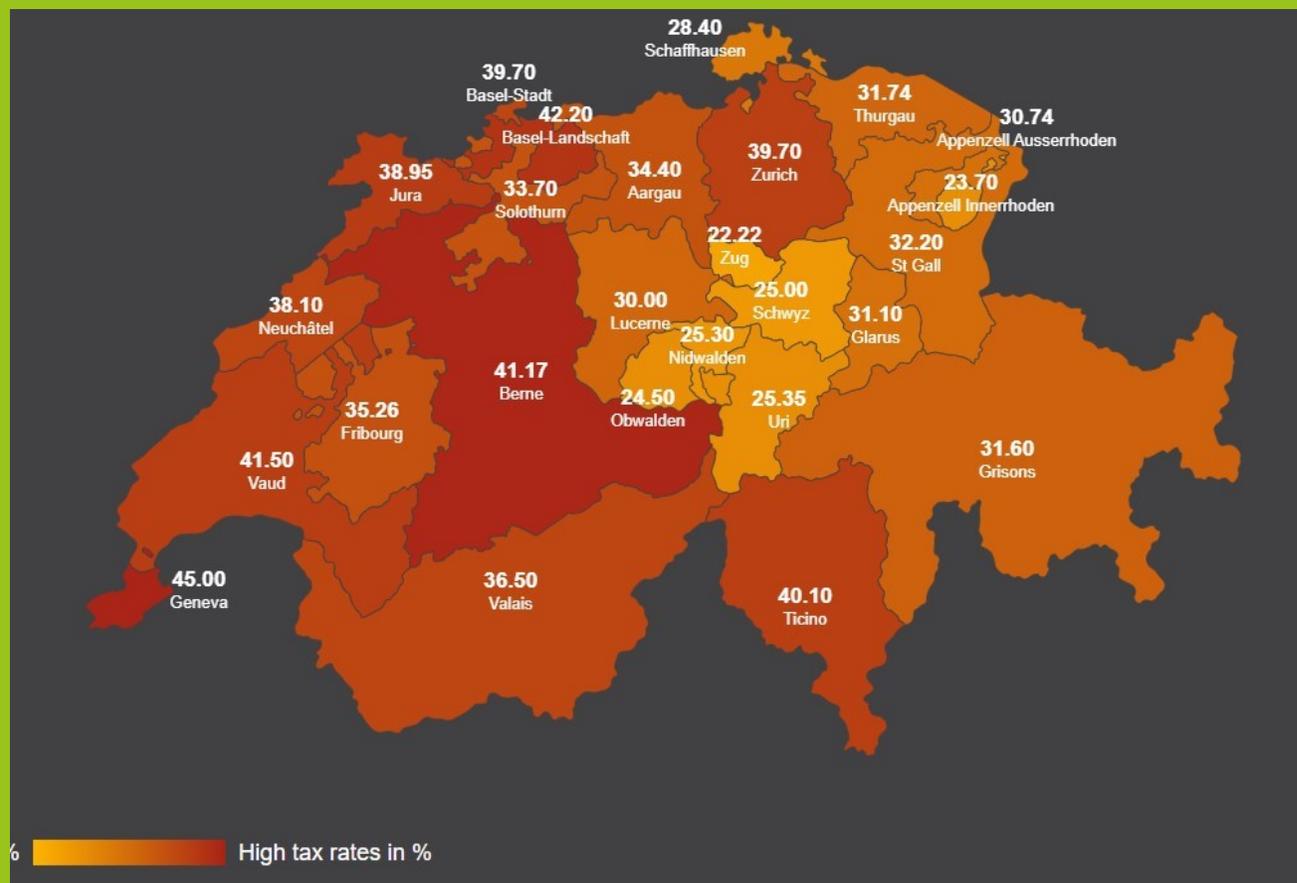
Source : compareur PWC 2024

Comparaison des taux d'imposition – revenu imposable CHF 250'000



Source : comparateur PWC 2024

Comparaison des taux d'imposition – taux maximum



Source : comparateur PWC 2024

Comparaison des taux d'imposition – taux maximum



Source : schéma du projet de loi
PS : le canton de Vaud va a priori baisser de 3.5%
l'imposition du revenu des personnes physiques à partir
de 2025

Objet de la votation – réduction des tranches du barème d'imposition sur le revenu (art. 41 al. 1 LIPP)

Revenu déterminant			Taux de la tranche
0 fr.	à	17 493 fr.	0,00%
17 494 fr.	à	21 076 fr.	8,00%
21 077 fr.	à	23 184 fr.	9,00%
23 185 fr.	à	25 291 fr.	10,00%
25 292 fr.	à	27 399 fr.	11,00%
27 400 fr.	à	32 668 fr.	12,00%
32 669 fr.	à	36 883 fr.	13,00%
36 884 fr.	à	41 099 fr.	14,00%
41 100 fr.	à	45 314 fr.	14,50%
45 315 fr.	à	72 713 fr.	15,00%
72 714 fr.	à	119 081 fr.	15,50%
119 082 fr.	à	160 179 fr.	16,00%
160 180 fr.	à	181 256 fr.	16,50%
181 257 fr.	à	259 238 fr.	17,00%
259 239 fr.	à	276 099 fr.	17,50%
276 100 fr.	à	388 857 fr.	18,00%
388 858 fr.	à	609 103 fr.	18,50%
Plus de 609 103 fr.			19,00%

Barème selon droit actuel

Revenu déterminant			Taux de la tranche
0 fr.	à	17 493 fr.	0,00%
17 494 fr.	à	21 076 fr.	7,30%
21 077 fr.	à	23 184 fr.	8,20%
23 185 fr.	à	25 291 fr.	9,10%
25 292 fr.	à	27 399 fr.	10,00%
27 400 fr.	à	32 668 fr.	10,90%
32 669 fr.	à	36 883 fr.	11,30%
36 884 fr.	à	41 099 fr.	12,30%
41 100 fr.	à	45 314 fr.	12,80%
45 315 fr.	à	72 713 fr.	13,20%
72 714 fr.	à	119 081 fr.	14,20%
119 082 fr.	à	160 179 fr.	15,00%
160 180 fr.	à	181 256 fr.	15,60%
181 257 fr.	à	259 238 fr.	15,80%
259 239 fr.	à	276 099 fr.	16,00%
276 100 fr.	à	388 857 fr.	16,80%
388 858 fr.	à	609 103 fr.	17,60%
Plus de 609 103 fr.			18,00%

Barème selon le PL

Objet de la votation – réduction des tranches du barème d'imposition sur le revenu (art. 41 al. 1 LIPP)

Éléments chiffrés à retenir de la réforme :

- ❑ Diminution moyenne de 8.7%
- ❑ De 11.4% à 5.4%
- ❑ Baisse par tranche
- ❑ Baisse dégressive - axée sur la classe moyenne
- ❑ Les tranches de revenus qui bénéficient de la baisse maximale d'impôt, supérieure à 10%, sont les couples mariés qui ont un revenu imposable entre 76 812 et 273 850 francs et les célibataires, qui ont un revenu imposable entre 38 963 et 125 793 franc

Quelques chiffres

- ❑ Dernières baisses en 1999 et 2001 (5% puis 12%)
- ❑ Excédents records en 2023 : 1.4 milliards
- ❑ Dans un premier temps, baisse fiscale estimée pour le canton de 326 millions de francs et pour les communes de 108 millions de francs
- ❑ Dernier budget à l'équilibre, qui comprend les deux réformes de la LIPP (dont l'une vient d'être rejetée), et qui satisfait a priori tous les partenaires sociaux et les départements (TPG gratuit etc.)
- ❑ Efforts pour des économies dans le budget : 13 sur 10'887 millions
- ❑ ACG aurait préféré une baisse linéaire comme en 1999 (sans impact sur les communes) – proposé par NF et rejeté par la commission

En faveur

Les précédentes baisses fiscales précédentes ont profité aux entreprises (RIE II, RFFA), il est temps de baisser la pression fiscale pour les personnes physiques

Le PL augmentera le pouvoir d'achat des citoyens – 10% pour la classe moyenne n'est pas anodin

Le PL augmentera les recettes fiscales – réinvestissement dans l'économie fiscale (RFFA à peu près 3 ans)

La situation financière de l'Etat, sur le plan des rentrées, est excellente

La baisse incitera l'Etat à gérer ses finances de manière plus rigoureuse

Rendre Genève plus compétitive fiscalement

Contra

Baisse fiscale de l'impôt fortune (0.15%) dans le cadre de la LEFI – mais (légère) augmentation de l'imposition immobilière

Il bénéficiera également aux très hauts revenus qui n'ont pas de problème de pouvoir d'achat

Démonstration impossible à faire en pratique, dû à une multitude de facteurs dont l'importante croissance économique de Genève qui n'est pas que liée à la fiscalité

La situation financière de Genève dépend de 2 secteurs qui ont explosés ces dernières années, mais la tendance est le retour à la normale

Risque de couper dans les prestations à la population

Cycle dangereux

En défaveur

Déduction qui profitera aux hauts revenus

Mise en danger des finances des communes

Baisse fiscale dangereuse si les finances cantonales se dégradent

Contra

Touche plus fortement toute la classe moyenne que la classe aisée en termes de proportionnalité

Genève restera le canton le plus cher pour les hauts revenus malgré la réforme en termes de pression fiscale

Possibilité pour les communes d'augmenter le centime communal – certaines communes sont par ailleurs dans une situation financière très confortable

Mesures d'économies et d'efficience peuvent être réalisées

Recommandation

Accepter le PL conformément au programme du PVL pour les cantonales de 2023 qui demandait une baisse de l'imposition des revenus pour la classe moyenne en particulier et une réduction générale de la pression fiscale à Genève