

Votation populaire

du 9 février 2014

Explications du Conseil fédéral

- 1 Arrêté fédéral
portant règlement du
financement et de l'aménage-
ment de l'infrastructure
ferroviaire (FAIF)**

- 2 Initiative populaire
«Financer l'avortement est
une affaire privée – Alléger
l'assurance-maladie en radiant
les coûts de l'interruption
de grossesse de l'assurance
de base»**

- 3 Initiative populaire
«Contre l'immigration de
masse»**



Schweizerische Eidgenossenschaft

Confédération suisse

Confederazione Svizzera

Confederaziun svizra

Sur quoi vote-t-on?

Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics», qui a été retirée)

Premier
objet

Le projet de révision constitutionnelle vise à assurer durablement le financement de l'exploitation, de l'entretien et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et prévoit à cet effet la création d'un fonds à durée illimitée. Les moyens provenant de ce fonds seront affectés aux constructions et aux installations, de même qu'à la poursuite de l'aménagement du réseau.

Explications	pages	4–15
Texte soumis au vote	pages	11–12

Initiative populaire «Financer l'avortement est une affaire privée – Alléger l'assurance-maladie en radiant les coûts de l'interruption de grossesse de l'assurance de base»

Deuxième
objet

L'initiative demande que l'interruption de grossesse et la réduction embryonnaire ne soient pas couvertes par l'assurance obligatoire. De rares exceptions pourraient être envisagées concernant la mère.

Explications	pages	16–26
Texte soumis au vote	pages	21–22

Initiative populaire «Contre l'immigration de masse»

Troisième
objet

L'initiative exige un changement de système dans la politique d'immigration. Elle veut limiter l'immigration et demande à cet effet que l'Etat fixe des plafonds pour les autorisations délivrées dans le domaine des étrangers et dans celui de l'asile.

Explications	pages	27–38
Texte soumis au vote	pages	33–34

Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire « Pour les transports publics », qui a été retirée)

La question à laquelle vous devez répondre est la suivante :

Acceptez-vous l'arrêté fédéral du 20 juin 2013 portant règlement du **financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire**? (Contre-projet direct à l'initiative populaire « Pour les transports publics », qui a été retirée)

Le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent d'accepter cet objet.

Le Conseil national a adopté l'arrêté fédéral par 116 voix contre 33 et 5 abstentions; le Conseil des Etats, par 37 voix contre 0 sans abstention.

L'essentiel en bref

La Suisse dispose d'un réseau ferroviaire attrayant. Fortement sollicité, il atteint toutefois ses limites. Sur de nombreux tronçons, les trains sont bondés et les entreprises de chemin de fer ne peuvent souvent plus offrir de trains supplémentaires aux heures de pointe. Le transport de marchandises par le rail connaît lui aussi des goulets d'étranglement. Le fort taux d'utilisation du rail multiplie en outre les retards et augmente les coûts d'entretien du réseau.

Contexte

Pour remédier à cette situation, le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé d'investir davantage dans l'infrastructure ferroviaire: l'entretien et l'aménagement des voies, tunnels, ponts, quais de gare, caténaires et autres constructions et installations doivent être améliorés. Un fonds alimenté par diverses sources doit en assurer le financement. L'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) inscrit ce fonds dans la Constitution. Il forme la base d'un aménagement par étapes. Une première série de mesures adoptées par le Parlement crée les conditions qui permettront d'améliorer l'offre ferroviaire d'ici 2025, grâce à des liaisons plus fréquentes et à des trains à deux étages plus longs et plus nombreux.

Amélioration de l'infrastructure ferroviaire et de l'offre

Le projet FAIF est le contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics», qui a été retirée. Comme il se présente sous la forme d'une modification de la Constitution, il doit être accepté par le peuple et les cantons.

Modification de la Constitution

Des transports sûrs et efficaces renforcent la Suisse. Le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent d'accepter l'objet: il garantit l'exploitation, l'entretien et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et permet de maîtriser l'augmentation du trafic. Chacun en profite – les cantons, l'économie et les voyageurs.

Avis du Conseil fédéral et du Parlement

L'objet en détail

Le train est de plus en plus sollicité en Suisse. Depuis 1998, le transport de voyageurs par le rail a augmenté d'environ 60%. De nombreuses lignes sont desservies une fois par heure toute la journée, et les localités d'une certaine importance sont reliées entre elles toutes les demi-heures. Pour couvrir la demande, les entreprises ferroviaires recourent à des trains plus nombreux et plus longs, de même qu'à des voitures à deux étages. Leur marge de manœuvre est toutefois largement épuisée: l'infrastructure ferroviaire existante ne permet plus d'améliorer l'offre de manière substantielle.

Vu l'augmentation croissante du trafic, le Conseil fédéral et le Parlement veulent assurer l'exploitation du réseau ferroviaire, en maintenir la substance et adapter les capacités à l'augmentation de la demande. A cet effet, le Parlement a adopté l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), qui modifie la Constitution. Cette modification de la Constitution forme le contre-projet direct à l'initiative populaire « Pour les transports publics », qui a été retirée par la suite.

Le coût de l'exploitation, de l'entretien et de l'aménagement des infrastructures doit à l'avenir être couvert par un fonds unique permanent: le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Ce fonds remplace l'actuel fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP), qui est limité dans le temps, et garantit que l'exploitation et l'entretien d'une part, l'aménagement d'autre part, seront désormais financés à partir d'une seule et même source. La priorité ira aux investissements consacrés à l'entretien du réseau existant. C'est là qu'un besoin de rattrapage se fait sentir.

Le train est de plus en plus sollicité

Entretien du réseau et élimination des goulets d'étranglement

Fonds pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des infrastructures

Fonds d'infrastructure ferroviaire FIF

Versements

RPLP
TVA
Impôt sur les huiles minérales
(jusqu'ici fonds FTP)

Ressources générales
de la Confédération

Nouvelles sources:
Pour mille additionnel temporaire de la TVA,
Contribution des cantons,
Défalcation plafonnée des frais de transport (impôt fédéral direct)

Prélèvements

Exploitation de
l'infrastructure
Maintenance de l'appareil
de production
Aménagement
Remboursement
des avances
Intérêts

FIF
Recettes = Dépenses

Le nouveau fonds doit être alimenté aussi bien par les sources existantes que par de nouvelles sources (voir tableau). La Confédération en reste le principal contributeur. Les quelque 4 milliards de francs qui sont actuellement affectés chaque année à l'infrastructure ferroviaire le resteront. Ce montant équivaut à environ 80% des apports au FIF. Il provient des ressources générales de la Confédération, de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), d'une partie de la taxe sur la valeur ajoutée et de l'imposition des huiles minérales (jusqu'en 2030). Environ un milliard de francs tirés de sources nouvelles viendront s'y ajouter annuellement. Ce montant proviendra notamment de contributions supplémentaires des cantons et d'un pour mille de la taxe sur la valeur ajoutée. Il s'agit là du pour mille affecté jusqu'en 2017 à l'assainissement de l'assurance-invalidité. Le Parlement a décidé de l'affecter au FIF durant les années 2018 à 2030. Les voyageurs continueront en outre à participer au coût de l'infrastructure ferroviaire par le biais du prix des titres de transport.

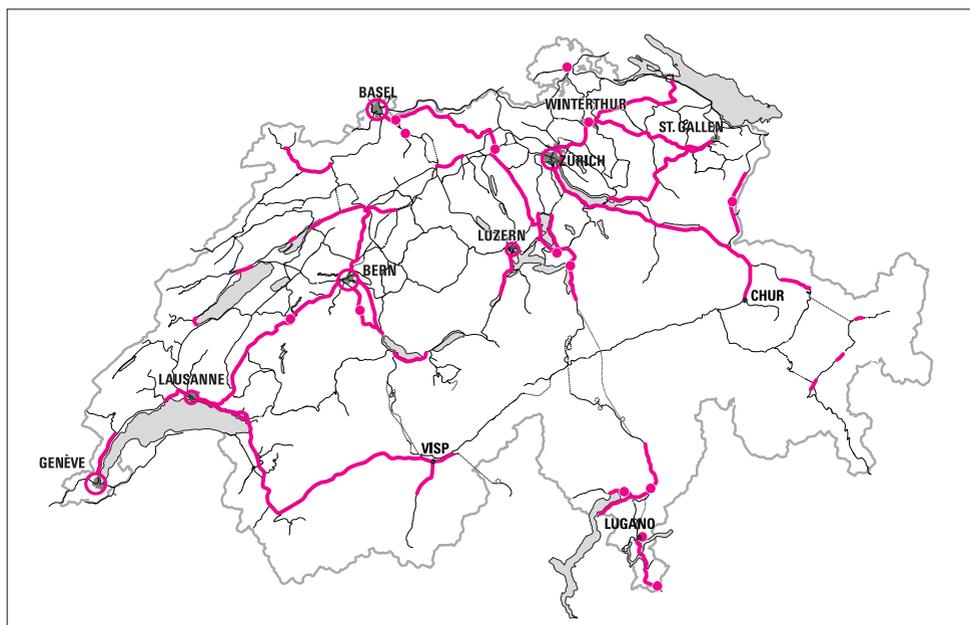
Une large base
de financement

Une loi, liée à la modification de la Constitution, prévoit par ailleurs de plafonner à 3000 francs le montant que les travailleurs qui exercent une activité dépendante pourront déduire chaque année de leur revenu soumis à l'impôt fédéral direct au titre des frais de déplacement liés à l'acquisition de ce revenu. La Confédération encaissera de ce fait des montants plus élevés. Réduire le privilège fiscal dont bénéficient les longs trajets pendulaires permet aussi de mettre un frein aux déplacements de plus en plus longs entre le domicile et le lieu de travail, ce qui ne peut être que positif en termes d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement. Le coût des abonnements régionaux et de l'abonnement général de 2^e classe reste en majeure partie déductible et les pendulaires qui utilisent leur propre véhicule pourront continuer de déduire le coût d'un trajet quotidien compris entre 20 et 35 kilomètres. Quelque 80% des contribuables ne sont donc pas concernés par le plafonnement prévu. La totalité des frais de déplacement reste en outre déductible du revenu soumis à l'impôt cantonal, pour autant que le canton en question ne prévoie pas de plafonnement correspondant. La limitation de la déduction fiscale ne fait toutefois pas partie du présent objet, mais de la loi évoquée plus haut.

Plafonnement de la déduction pour frais de déplacement

La modification de la Constitution crée les conditions qui permettront d'aménager l'infrastructure ferroviaire. Une première tranche d'aménagement allant jusqu'en 2025 a déjà été adoptée par le Parlement. Les améliorations qui amèneront davantage de place dans les trains y sont privilégiées par rapport à des liaisons plus rapides. Cette première tranche englobe des projets pour un montant d'environ 6,4 milliards de francs. Le Parlement se prononcera tous les quatre à huit ans sur les étapes suivantes.

Un aménagement par étapes



Mesures d'amélioration de l'offre d'ici 2025.

La première tranche d'aménagement concerne notamment des mesures d'amélioration de l'offre sur les lignes Lausanne–Genève, Berne–Lucerne, Zurich–Coire, Lucerne–Giswil, Bellinzone–Tenero et Zermatt–Fiesch (voir carte¹).

Des investissements dans toute la Suisse

Les voyageurs profitent directement des aménagements prévus: les investissements dans l'infrastructure ferroviaire permettent d'introduire la cadence à la demi-heure sur plusieurs tronçons, voire au quart d'heure dans les zones urbaines et les agglomérations. Des régions touristiques seront mieux raccordées aux grands axes ferroviaires. Les tronçons

¹ Aménagements ZEB (futur développement de l'infrastructure ferroviaire) et FAIF. Etape d'aménagement 2025. Vous en trouverez une présentation détaillée à l'adresse électronique: www.oft.admin.ch/faif

susceptibles d'accueillir des trains plus longs et des voitures à deux étages seront plus nombreux. Les voyageurs auront également plus de place dans les gares et sur les quais. Le transport de marchandises disposera de capacités supplémentaires sur le rail, et donc de liaisons plus fiables et plus rapides. Toute l'exploitation ferroviaire sera plus stable, d'où une plus grande ponctualité.

Si la modification de la Constitution est rejetée, les conditions juridiques permettant d'investir durablement des sommes plus importantes dans l'exploitation, l'entretien et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire feront défaut. D'importants goulets d'étranglement subsisteraient. Le financement à long terme de l'infrastructure ferroviaire ne pourrait pas être assuré, parce que le fonds FTP spécialement créé pour les grands projets ferroviaires comme les tunnels de base du Lötschberg, du Saint-Gothard et du Ceneri sera dissous lors de l'achèvement de ces projets.

Que se passera-t-il
en cas de rejet?



Texte soumis au vote

Arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics», qui a été retirée)

du 20 juin 2013

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'art. 139, al. 5, de la Constitution¹,
vu le message du Conseil fédéral du 18 janvier 2012²,
arrête:*

I

La Constitution est modifiée comme suit:

Art. 81a Transports publics

¹ La Confédération et les cantons veillent à ce qu'une offre suffisante de transports publics par rail, route, voie navigable et installations à câbles soit proposée dans toutes les régions du pays. Ce faisant, ils tiennent compte de manière appropriée du fret ferroviaire.

² Les prix payés par les usagers des transports publics couvrent une part appropriée des coûts.

Art. 85, al. 2

² Le produit net de la redevance sert à couvrir les frais liés aux transports terrestres.

Art. 87a Infrastructure ferroviaire

¹ La Confédération prend à sa charge la part principale du financement de l'infrastructure ferroviaire.

² Le financement de l'infrastructure ferroviaire est assuré par un fonds. Celui-ci est alimenté par les ressources suivantes:

- a. deux tiers au plus du produit de la redevance sur la circulation des poids lourds visée à l'art. 85;
- b. le produit résultant de l'augmentation des taux de la taxe sur la valeur ajoutée selon l'art. 130, al. 3^{bis};

¹ RS 101

² FF 2012 1371



- c. 2,0 % des recettes résultant de l'impôt fédéral direct perçu sur le revenu des personnes physiques;
- d. 2300 millions de francs par an provenant des finances fédérales; la loi règle l'indexation de ce montant.

³ Les cantons participent de manière appropriée au financement de l'infrastructure ferroviaire. La loi règle les modalités.

⁴ La loi peut prévoir un financement complémentaire provenant de tiers.

Art. 130, al. 3^{bis}

^{3bis} Les taux sont augmentés de 0,1 point pour financer l'infrastructure ferroviaire.

Art. 196, ch. 3, al. 2 et 3, et ch. 14, al. 4 et 5

3. Disposition transitoire ad art. 87 (Transports)

² Le Conseil fédéral peut affecter au financement de l'infrastructure ferroviaire jusqu'au 31 décembre 2018, et ensuite à la rémunération et au remboursement des avances faites au fonds visé à l'art. 87a, al. 2, 9 % du produit net de l'impôt à la consommation au sens de l'art. 86, al. 1 et 4, mais au plus 310 millions de francs par année. La loi règle l'indexation de ce montant.

³ Les grands projets ferroviaires visés à l'al. 1 sont financés par le fonds selon l'art. 87a, al. 2.

14. Disposition transitoire ad art. 130 (Taxe sur la valeur ajoutée)

⁴ Pour garantir le financement de l'infrastructure ferroviaire, le Conseil fédéral relève de 0,1 point les taux visés à l'art. 25 de la loi du 12 juin 2009 sur la TVA³ à partir du 1^{er} janvier 2018 et jusqu'au 31 décembre 2030 au plus tard, pour autant que le délai visé à l'al. 1 soit prolongé.

⁵ Le produit du relèvement prévu à l'al. 4 est entièrement affecté au fonds visé à l'art. 87a.

II

¹ Le présent contre-projet sera soumis au vote du peuple et des cantons. Conformément à la procédure prévue à l'art. 139b de la Constitution, il sera soumis au vote en même temps que l'initiative populaire «Pour les transports publics» si celle-ci n'est pas retirée.⁴

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

³ RS 641.20

⁴ L'initiative a été retirée. Aucune votation populaire n'a donc lieu sur l'initiative (cf. FF 2013 5872).

Les délibérations parlementaires

Le Parlement a rejeté l'initiative populaire «Pour les transports publics». Il lui a par contre opposé un contre-projet direct qui garantit à long terme l'exploitation, l'entretien et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

L'initiative visait à faire affecter aux transports publics et au transfert du trafic des marchandises de la route au rail la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales affecté au trafic routier. Le Parlement a jugé que l'initiative allait trop loin, vu qu'elle mettait en danger le financement de l'infrastructure routière. La nécessité de mesures en faveur de l'infrastructure ferroviaire étant toutefois incontestée, le Parlement a saisi l'occasion d'adopter un contre-projet direct, en suite de quoi le comité a retiré son initiative.

Les délibérations parlementaires ont porté simultanément sur le fonds d'infrastructure ferroviaire et sur la première tranche d'aménagement et son financement.

- Le Conseil fédéral avait proposé un montant de 3,5 milliards de francs pour les mesures comprises dans la première tranche d'aménagement; le Parlement a porté ce montant à 6,4 milliards.
- Le Parlement a décidé d'utiliser les recettes du pour mille de la TVA affecté jusqu'en 2017 à l'assainissement de l'assurance-invalidité (soit quelque 360 millions de francs par an) pour financer des projets ferroviaires à partir de 2018 et jusqu'en 2030.
- Le Parlement a en outre décidé que les usagers fourniraient une contribution plus importante au financement de l'infrastructure ferroviaire, entre autres par le biais du plafonnement de la déduction admise au titre des frais de déplacement dans le cadre du calcul de l'impôt fédéral direct. Certains députés voulaient abolir entièrement cette déduction, d'autres entendaient préserver le statu quo. La solution proposée, avec un plafond fixé à 3000 francs par an, a reçu l'approbation d'une nette majorité du Parlement.

Les opposants s'en sont surtout pris à la poursuite temporaire du cofinancement de projets ferroviaires par le produit de l'impôt sur les huiles minérales. Lors du vote final, l'objet a néanmoins été adopté par une grande majorité du Conseil national et sans opposition par le Conseil des Etats.

Les arguments du Conseil fédéral

La qualité de l'infrastructure ferroviaire est un facteur important pour la Suisse. La modification de la Constitution portant sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) garantit que des montants suffisants continueront d'être investis dans l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure, que la sécurité sera encore améliorée et que le réseau pourra être aménagé de manière judicieuse: toutes choses nécessaires pour maîtriser un trafic croissant. Le Conseil fédéral approuve l'objet, notamment pour les raisons suivantes:

La Suisse dispose d'un réseau ferroviaire étoffé. Chacun en profite: les travailleurs, les écoliers, l'économie, les cantons et les villes, sans oublier tous ceux et celles qui prennent le train pendant leurs loisirs. La modification de la Constitution garantit que le système ferroviaire suisse sera bien équipé pour aborder le futur: grâce à un financement conçu pour le long terme, les voies, les caténaires, les tunnels, les ponts et les autres installations pourront être mieux entretenus et les goulets d'étranglement, supprimés. La capacité du réseau ferroviaire en sera renforcée. Le bon état de l'ensemble de l'infrastructure est également essentiel pour garantir la sécurité et éviter les accidents.

Pour que le
réseau ferroviaire
reste attrayant

La modification de la Constitution assure une large base de financement à l'ensemble des investissements nécessaires. En s'appuyant sur l'expérience positive faite avec le fonds FTP, qui a notamment permis de financer la construction de la NLFA, le Conseil fédéral et le Parlement ont opté pour un fonds permanent destiné à financer la totalité de l'infrastructure ferroviaire. Les chemins de fer sont de plus en plus sollicités. Le fonds permet de disposer des moyens supplémentaires nécessaires à l'exploitation, à l'entretien et à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Cette disponi-

Le fonds garantit les
investissements à
long terme

bilité est indispensable car la tâche à accomplir est elle aussi permanente. Le fonds améliore également la sécurité de la planification. Il s'agit là d'un élément clé, car les projets ferroviaires engagent toujours des sommes considérables.

La modification de la Constitution garantit que l'infrastructure ferroviaire disposera d'un financement équitable et solide. Tous y participeront: la Confédération, les cantons et les voyageurs. De meilleures liaisons ferroviaires étant dans l'intérêt de tous, il est nécessaire et juste que le financement soit réparti ainsi.

Un financement
équitable

Les moyens supplémentaires affectés au rail assurent de meilleures liaisons aux centres urbains ainsi qu'aux régions rurales et touristiques. Ajoutés aux aménagements déjà décidés, ils permettent de renforcer le réseau ferroviaire suisse. Une offre ferroviaire attrayante constitue un atout pour l'économie du pays. C'est pourquoi la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) recommande le oui à l'unanimité². Le projet FAIF s'inscrit dans le prolongement de la politique suisse des transports, qui s'est avérée efficace, et crée les conditions d'une exploitation stable, performante et sûre du réseau ferroviaire.

De bonnes liaisons
renforcent la Suisse

L'infrastructure ferroviaire fournit une contribution importante à la création de valeur dans notre pays. Qu'elle reste en bon état ne va pourtant pas de soi. Le réseau ferroviaire doit être bien entretenu, et aménagé là où c'est nécessaire. Le jeu en vaut la chandelle, car investir dans le réseau de transport, c'est investir dans l'avenir.

Préserver l'acquis
et assurer l'avenir

Pour toutes ces raisons, le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent d'accepter l'arrêté fédéral portant règlement du financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

² Décision du 20 septembre 2013

Initiative populaire

**« Financer l'avortement est une affaire privée –
Alléger l'assurance-maladie en radiant les coûts de
l'interruption de grossesse de l'assurance de base »**

La question à laquelle vous devez répondre est la suivante :

Acceptez-vous l'initiative populaire **« Financer l'avortement est une affaire privée – Alléger l'assurance-maladie en radiant les coûts de l'interruption de grossesse de l'assurance de base »** ?

Le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent de rejeter l'initiative.

Le Conseil national a rejeté l'initiative par 155 voix contre 33 et 7 abstentions; le Conseil des Etats, par 37 voix contre 5 sans abstention.

L'essentiel en bref

L'interruption de grossesse est une décision individuelle difficile, mais aussi un sujet de société très sensible. En Suisse, un large débat a permis d'adopter un cadre légal qui garantit des droits identiques et une prise en charge de qualité aux femmes concernées. La dépénalisation de l'interruption de grossesse et son remboursement par l'assurance obligatoire des soins ont été acceptés en votation populaire, le 2 juin 2002, par 72,2% des voix.

Contexte

La présente initiative remet en question cette réglementation: elle demande que les interruptions de grossesse et les réductions embryonnaires ne soient plus couvertes par l'assurance obligatoire. L'initiative prévoit cependant que de rares exceptions concernant la mère soient possibles, sans pour autant les définir de façon précise.

Que demande
l'initiative?

Le Conseil fédéral et le Parlement recommandent de rejeter l'initiative. Celle-ci, sous couvert de maîtriser les coûts de l'assurance-maladie, cherche à remettre en question un système qui a fait ses preuves. Les très faibles coûts qui pourraient être économisés ne sauraient être un motif suffisant pour modifier un cadre légal pleinement satisfaisant: le taux d'interruptions de grossesse est bas et stable et la prise en charge médicale est de qualité. Le Conseil fédéral et le Parlement ont décidé de ne pas proposer de contre-projet, car ils n'approuvent en aucune manière les revendications de l'initiative.

Position
du Conseil fédéral
et du Parlement

L'objet en détail

La législation en matière d'interruption de grossesse est le résultat d'années de discussions et de réflexions. De 1942 à 2002, l'interruption de grossesse était autorisée uniquement si la santé de la mère était gravement menacée. Depuis l'entrée en vigueur du régime du délai en 2002, l'interruption de grossesse est également autorisée, à la demande de la femme enceinte, au cours des douze semaines suivant le début des dernières règles. Le cadre légal définit plusieurs conditions pour ces interventions: la femme doit faire une demande écrite; le médecin doit s'entretenir personnellement avec elle, la conseiller et lui remettre un dossier d'information contenant la liste des centres de consultation, celle des associations pouvant lui apporter une aide morale ou matérielle ainsi que des informations sur les possibilités d'adoption; de plus, si la femme enceinte a moins de 16 ans, le médecin doit s'assurer qu'elle s'est adressée à un centre spécialisé pour mineurs.

Législation actuelle

Que l'interruption de grossesse soit demandée par la femme ou qu'elle réponde à une nécessité médicale, les coûts sont pris en charge par l'assurance-maladie. En effet, l'interruption de grossesse est un acte médical qui doit se dérouler dans de bonnes conditions, soit avec les mêmes impératifs de qualité que les autres interventions et traitements. Cette qualité est garantie par la loi sur l'assurance-maladie.

Prise en charge
des coûts par
l'assurance-maladie

Afin de réduire les coûts de l'assurance-maladie, l'initiative demande que l'interruption de grossesse ne soit plus remboursée. Elle étend cette exigence à la réduction embryonnaire, à savoir la suppression d'un ou de plusieurs embryons en cas de grossesse multiple. Des exceptions pourraient être envisagées, mais elles ne devraient être motivées que par la situation de la mère. L'initiative ne définit pas ces exceptions; le comité d'initiative ne cite les risques pour la santé de la mère ou le viol qu'à titre d'exemples.

Exigences
de l'initiative

Au cours des dix dernières années, le nombre d'interruptions de grossesse est resté bas et stable. Il a même baissé chez les jeunes femmes de moins de 20 ans. Depuis l'entrée en vigueur du régime du délai, en 2002, le taux d'interruptions de grossesse est de 7 pour 1000 femmes (entre 15 et 44 ans; il était à 6,9 en 2012.¹ Le taux continue de baisser chez les adolescentes de 15 à 19 ans (de 6,0 en 2005 à 4,5 en 2012). En comparaison internationale, la Suisse enregistre un taux d'interruptions de grossesse très bas², tout particulièrement chez les jeunes femmes de moins de 20 ans.

Le système actuel a
fait ses preuves...

Il est possible, depuis quelques années, de procéder à une interruption de grossesse de façon ambulatoire. Les interventions par voie médicamenteuse se sont par ailleurs développées grâce à la mise sur le marché de la pilule abortive. Le coût des interruptions de grossesse a donc fortement baissé. Il se situe aujourd'hui entre 600 et 1000 francs. Par conséquent, une suppression du financement par l'assurance-maladie n'aurait qu'un effet marginal sur les coûts. Elle

...et s'avère peu
coûteux

¹ www.bfs.admin.ch Thèmes > Santé > Procréation, santé des nouveaux nés > Interruptions de grossesse

² www.bfs.admin.ch Actualités > Publications > Document du 5. 7. 2011

ne représenterait qu'une économie de 8 millions de francs³ environ, dans un système qui coûte près de 26 milliards⁴. Seul 0,03% des coûts de l'assurance-maladie seraient donc économisés. De plus, une partie de ces 8 millions de francs est directement financée par les femmes concernées, qui participent aux coûts par le biais de la franchise (à choix entre 300 et 2500 francs) et de la quote-part (10% des coûts qui dépassent la franchise, jusqu'à 700 francs).

L'initiative ne précisant pas les cas d'exception par rapport à la situation de la mère, il incombera au législateur de les définir. Une fois les exceptions définies, il subsistera une certaine insécurité juridique. Du fait que la loi sera rédigée en termes généraux, les assureurs devront déterminer pour chaque cas s'il s'agit ou non d'une exception donnant droit au remboursement par l'assurance-maladie.

Application
de l'initiative

³ Message du Conseil fédéral FF 2012 4991, p.4999

⁴ www.bag.admin.ch Thèmes > Assurance-maladie > Statistiques > Statistique de l'assurance-maladie obligatoire 2012, tableau T 2.04



Texte soumis au vote

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «Financer l'avortement est une affaire privée – Alléger l'assurance-maladie en radiant les coûts de l'interruption de grossesse de l'assurance de base»

du 27 septembre 2013

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 139, al. 5, de la Constitution¹,

vu l'initiative populaire «Financer l'avortement est une affaire privée – Alléger l'assurance-maladie en radiant les coûts de l'interruption de grossesse de l'assurance de base» déposée le 4 juillet 2011²,

vu le message du Conseil fédéral du 9 mai 2012³,

arrête:

Art. 1

¹ L'initiative populaire du 4 juillet 2011 «Financer l'avortement est une affaire privée – Alléger l'assurance-maladie en radiant les coûts de l'interruption de grossesse de l'assurance de base» est valable et sera soumise au vote du peuple et des cantons.

² Elle a la teneur suivante:

I

La Constitution est modifiée comme suit:

Art. 117, al. 3 (nouveau)

³ Sous réserve de rares exceptions concernant la mère, l'interruption de grossesse et la réduction embryonnaire ne sont pas couvertes par l'assurance obligatoire.

¹ RS 101

² FF 2011 6065

³ FF 2012 4991



Initiative populaire «Financer l'avortement est une affaire privée – Alléger l'assurance-maladie en radiant les coûts de l'interruption de grossesse de l'assurance de base»

II

Les dispositions transitoires de la Constitution sont complétées comme suit:

Art. 197, ch. 8⁴ (nouveau)

*8. Disposition transitoire ad art. 117, al. 3
(Assurance-maladie et assurance-accidents)*

Au terme d'une période transitoire de neuf mois suivant l'acceptation de l'initiative par le peuple et les cantons, et jusqu'à ce que les modifications législatives qu'elle induit soient entrées en vigueur, toute disposition aux termes de laquelle l'interruption de grossesse ou la réduction embryonnaire sont couvertes par l'assurance obligatoire est remplacée par la règle prévue à l'art. 117, al. 3, de la Constitution.

Art. 2

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

⁴ La numérotation définitive de la présente disposition transitoire sera fixée par la Chancellerie fédérale après le scrutin.

Les arguments du comité d'initiative



« Les caisses d'assurance-maladie doivent sauver et soigner des vies, non financer le meurtre ! »

(Elvira Bader, anc. Conseillère nationale PDC, SO)

La grossesse n'est pas une maladie; donc l'avortement ne doit pas figurer dans l'assurance de base. Toutefois de rares exceptions sont réservées, p. ex. en cas de danger mortel pour la mère ou en cas de viol. Ces exceptions sont établies par le Conseil fédéral.



« On ne peut tout de même pas nous demander de cofinancer les avortements d'autrui ! » (Peter Föhn, Conseiller aux Etats UDC, SZ)

Dans cette question de conscience, la « solidarité » a ses limites: personne ne doit être obligé de cofinancer des avortements contre ses convictions éthiques et morales.



« Les avortements doivent être autofinancés ou couverts par des assurances privées ! » (Werner Messmer, anc. Conseiller national PLR, TG)

L'initiative n'interdit pas les avortements. Mais quiconque veut avorter doit en assumer les frais. Cela ne conduit pas à des avortements illégaux, contrairement à ce qu'on affirme souvent. Les avortements illégaux sont onéreux et de surcroît punissables. En Autriche, depuis des années, les avortements sont autofinancés.



« Cette initiative sauve 1000 enfants par an, diminue les primes d'assurance-maladie et restaure la liberté de conscience. C'est une bonne chose ! » (Valérie Kasteler-Budde, Co-présidente du PEV, GE)

Par un **OUI** à l'initiative, vous aidez à:

- sauver de l'avortement au moins 1000 enfants par an: 38 études montrent que les avortements diminuent considérablement s'ils sont autofinancés.
- renforcer la liberté de conscience: nul ne doit être contraint de cofinancer des avortements.
- économiser sur les primes d'assurance-maladie (8–20 millions de francs par an): à savoir les coûts de 11 000 avortements et réductions embryonnaires ainsi que les coûts élevés liés aux thérapies concernant 1000 avortements.

Il faut payer soi-même les avortements!

Pour de plus amples informations: www.affaireprivée.ch

Les arguments du Conseil fédéral

L'initiative, sous couvert de participer à la maîtrise des coûts de l'assurance-maladie, remet en question un acquis social important. Les économies utilisées comme argument par les auteurs de l'initiative seraient minimales. Elles ne sauraient justifier les conséquences individuelles et sociales qui résulteraient d'une modification du système actuel.

Le Conseil fédéral rejette l'initiative, en particulier pour les raisons suivantes:

L'interruption de grossesse est une décision lourde de responsabilité. Grâce au système actuel, les femmes concernées peuvent fonder leur décision exclusivement sur des critères moraux, théologiques, sociaux ou éthiques, sans être influencées par la question du financement.

Une lourde
responsabilité

Le financement de l'assurance-maladie repose sur la solidarité entre tous. Le fondement principal de cette assurance sociale serait remis en cause si des prestations n'étaient plus financées en raison des convictions morales de certains groupes d'assurés. Des conflits de conscience peuvent survenir non seulement en ce qui concerne les interruptions de grossesse, mais également pour d'autres situations nécessitant des soins médicaux. Du reste, moins de 0,03 % des coûts de l'assurance-maladie sont imputables aux interruptions de grossesse. Pour ces raisons, les directrices et directeurs cantonaux de la santé s'opposent également à l'initiative.⁵

L'assurance-maladie
et la solidarité

⁵ Décision du 21. 11. 2013; www.gdk.cds.ch > Prises de position

Les prestations médicales remboursées par l'assurance-maladie répondent à des exigences de qualité élevées. Les femmes qui décident d'interrompre leur grossesse ou doivent le faire en raison de leur santé bénéficient de techniques médicales optimales et d'un encadrement approprié. Si l'interruption de grossesse n'était plus couverte par l'assurance-maladie, certaines femmes risqueraient, pour des raisons financières, de recourir à des interventions moins bien encadrées, voire dangereuses pour leur santé. Les éventuelles complications, qui pourraient parfois être graves, seraient à la charge de l'assurance-maladie.

L'assurance-maladie
gage de qualité

En cas d'acceptation de l'initiative, des situations semblables pourraient être considérées dans certains cas comme une exception, et dans d'autres non, ce qui donnerait lieu à des décisions divergentes des assureurs sur le remboursement. De plus, la décision sur le financement pourrait être rendue après l'intervention. Par exemple, si l'interruption de grossesse était financée en cas de viol, il faudrait attendre que la justice ait établi les faits pour que le remboursement puisse avoir lieu.

Evaluer le
financement au cas
par cas

Aujourd'hui, les femmes sont bien informées, les interruptions de grossesse bénéficient du même encadrement que les autres prestations et les coûts engendrés sont marginaux. De plus, les chiffres prouvent que sous l'empire de la législation actuelle le nombre d'interruptions de grossesse est bas

Maintenir un
système qui
fonctionne

en Suisse et qu'il diminue même chez les jeunes femmes. Il n'est pas souhaitable de changer un modèle qui fonctionne et qui représente un acquis social fondamental approuvé par plus de 72% des votants en 2002.

Pour toutes ces raisons, le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent de rejeter l'initiative «Financer l'avortement est une affaire privée – Alléger l'assurance-maladie en radiant les coûts de l'interruption de grossesse de l'assurance de base».

Initiative populaire

« Contre l’immigration de masse »

La question à laquelle vous devez répondre est la suivante :

Acceptez-vous l’initiative populaire
« Contre l’immigration de masse » ?

Le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent de rejeter l’initiative.

Le Conseil national a rejeté l’initiative par 140 voix contre 54 et 1 abstention; le Conseil des Etats par 37 voix contre 5 sans abstention.

L'essentiel en bref

Cela fait des années que les travailleurs étrangers contribuent à notre prospérité, que ce soit dans des secteurs tels que le bâtiment, l'agriculture, la santé, l'industrie et la gastronomie ou dans le domaine de l'enseignement et de la recherche. La Suisse et son économie sont tributaires de cette main-d'œuvre. Cette dernière provient surtout d'Europe. En effet, les Etats membres de l'Union européenne (UE), ceux de l'AELE¹ et la Suisse appliquent la libre circulation des personnes. Cette dernière permet aux Suisses et aux citoyens de l'UE ou de l'AELE de choisir librement, mais à certaines conditions, leur lieu de travail dans les Etats précités. L'immigration en Suisse est fortement limitée pour les ressortissants d'autres Etats.

Contexte

L'initiative exige un abandon du système actuel: elle veut que l'Etat gère l'ensemble de l'immigration. Le nombre des autorisations délivrées pour le séjour de tous les étrangers serait limité par des plafonds et des contingents annuels. Les employeurs devraient accorder la préférence aux travailleurs suisses. Les traités internationaux contraires à l'initiative devraient être renégociés; ce serait donc aussi le cas de l'Accord sur la libre circulation des personnes.

Que veut l'initiative?

Le Conseil fédéral et le Parlement rejettent l'initiative. La politique d'immigration actuelle a fait ses preuves. Si la Suisse fait partie des pays les plus compétitifs, c'est notamment grâce à l'immigration. Cette dernière a toutefois aussi des incidences, notamment sur le marché du travail et du logement. Les politiques y font face en mettant en œuvre des réformes internes. Fixer des plafonds entraînerait une lourde charge administrative supplémentaire. L'acceptation de l'initiative pourrait entraîner la dénonciation de l'Accord sur la libre circulation et, par conséquent, signer la fin de tous les autres accords bilatéraux I avec l'UE, ce qui serait fortement préjudiciable à la Suisse et à son économie.

Position du Conseil fédéral et du Parlement

¹ Les pays membres de l'Association européenne de libre-échange (AELE) sont la Suisse, la Norvège, l'Islande et la Principauté de Liechtenstein.

L'objet en détail

La Suisse distingue deux régions en matière d'immigration : avec les Etats membres de l'UE et de l'AELE, c'est la libre circulation des personnes qui s'applique. Les citoyens de ces Etats ont le droit de travailler en Suisse. L'immigration provient pour l'essentiel de ces pays.

Politique
d'immigration
de la Suisse

Pour les citoyens provenant d'autres Etats, l'accès au marché du travail suisse est limité, et le nombre d'autorisations est plafonné. Parmi les personnes admises figurent principalement des cadres et d'autres travailleurs qualifiés, notamment des informaticiens et des ingénieurs. En outre, les employeurs doivent démontrer qu'ils n'ont pas pu trouver de la main-d'œuvre appropriée en Suisse ou au sein de l'UE/AELE.

L'admission des requérants d'asile est réglée indépendamment de la politique d'immigration. La politique d'asile vise à accorder la protection nécessaire aux personnes persécutées. Les réfugiés ne sont donc pas concernés par la réglementation précitée.

L'initiative demande que la Suisse gère de manière autonome l'immigration des étrangers à l'aide de plafonds et de contingents annuels. Elle ne précise pas ces plafonds et contingents, mais indique qu'ils doivent être fixés en fonction des intérêts économiques globaux de la Suisse. Ils s'appliqueraient à toutes les catégories d'étrangers, donc à tous les travailleurs étrangers, y compris aux membres de leur famille, aux frontaliers ainsi qu'aux réfugiés et aux requérants d'asile. Les employeurs devraient accorder la préférence aux travailleurs suisses. Enfin, l'initiative interdit la conclusion de tout traité international contraire à ses dispositions. Les accords existants, tels que l'Accord sur la libre circulation des personnes avec l'UE, devraient être renégociés.

Points essentiels
de l'initiative

Entré en vigueur en 2002 après une votation populaire, l'Accord sur la libre circulation des personnes a depuis lors été étendu deux fois à d'autres Etats membres de l'UE. Les électeurs suisses l'ont chaque fois clairement avalisé. Grâce à la libre circulation des personnes, les citoyens suisses et ceux des Etats membres de l'UE peuvent choisir librement leur lieu de travail ou de résidence s'ils satisfont à certaines conditions: disposer d'un contrat de travail valable, exercer une activité indépendante ou pouvoir subvenir à ses besoins et être couvert par une assurance-maladie. Les ressortissants de l'UE qui remplissent ces conditions ont le droit de vivre avec leur famille là où ils le souhaitent. Il en va de même des Suisses désireux de s'établir sur le territoire de l'UE ou de l'AELE.

Libre circulation
des personnes
avec l'UE

L'Accord sur la libre circulation des personnes est un des accords bilatéraux que notre pays a signés avec l'UE. Ces derniers garantissent aux entreprises suisses l'accès à certains secteurs du marché de l'UE, notamment en supprimant les obstacles techniques au commerce ou en facilitant les échanges de produits agricoles. La dénonciation d'un seul de ces accords par une des parties entraîne, six mois plus tard, l'extinction automatique des autres accords d'ouverture du marché faisant partie des accords bilatéraux.

L'Accord sur la libre
circulation des
personnes fait partie
intégrante des
accords bilatéraux

En Suisse, ces cinq dernières années, le nombre des immigrants a dépassé celui des émigrants: le solde migratoire moyen par an était d'environ 77 000 personnes. Plus de 70% d'entre elles provenaient de l'UE.

Immigration...

Aujourd'hui, la Suisse est un des pays les plus compétitifs au monde. En comparaison internationale, elle affiche un faible taux de chômage. La libre circulation des personnes a certes considérablement accru l'offre de main-d'œuvre; toutefois, jusqu'à présent, on n'a constaté que de rares cas où des travailleurs suisses ont été évincés du marché de l'emploi². Les effets de la libre circulation des personnes sur les salaires en Suisse n'ont été que de faible ampleur et ont été ressentis le plus fortement dans les régions frontalières³. On le doit notamment aux mesures d'accompagnement visant à protéger les travailleurs. Si les salaires n'ont guère été mis sous pression et si les conditions de travail ne se sont pas détériorées, c'est en grande partie grâce à ces mesures. Enfin, les travailleurs provenant de l'UE apportent davantage de fonds aux assurances sociales qu'ils n'en retirent.

...et mesures
d'accompagnement

L'immigration a cependant aussi des incidences sur divers domaines. Dans les régions urbaines ou périurbaines, notamment, la demande de logements progresse depuis des décennies, ce qui provoque une hausse des loyers et du prix des terrains. Cette situation est due en partie à la croissance de la population, mais aussi aux exigences toujours plus élevées en matière de logement. Les mêmes constatations s'imposent dans le domaine des transports: la mobilité sans cesse croissante de la population explique en grande partie l'augmentation du trafic. Ce n'est pas en limitant l'immigration qu'on résoudrait ces problèmes; il faut des réformes internes, comme celles qui ont été décidées, voire déjà mises en œuvre ces dernières années.

Incidences sur
le marché du
logement et la
mobilité

² «Verdrängungseffekte des Freizügigkeitsabkommens Schweiz-EU auf dem Schweizer Arbeitsmarkt, 2013» (en allemand uniquement): www.seco.admin.ch > Actualités > Communiqués de presse 2013 > 11. 6. 2013

³ Etude de l'Université de Genève, Les effets de la libre circulation des personnes sur les salaires en Suisse, 2013: www.seco.admin.ch > Actualités > Communiqués de presse 2013 > 18. 2. 2013

L'initiative laisse de nombreuses questions sans réponse. Elle ne précise par exemple pas combien d'étrangers seraient admis, selon quels critères les contingents devraient être attribués ni quel service serait compétent. Elle ne dit pas plus comment il faudrait comptabiliser les requérants d'asile dans ces plafonds. Car il faut savoir que, même si elle était acceptée, le droit international contraignant interdirait de renvoyer dans leur pays d'origine des personnes qui risqueraient d'y être persécutées ou d'y subir des traitements cruels ou inhumains.

Beaucoup de
questions sans
réponse



Texte soumis au vote

Arrêté fédéral relatif à l'initiative populaire «Contre l'immigration de masse»

du 27 septembre 2013

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'art. 139, al. 5, de la Constitution¹,

vu l'initiative populaire « Contre l'immigration de masse»,
déposée le 14 février 2012²,

vu le message du Conseil fédéral du 7 décembre 2012³,

arrête:

Art. 1

¹ L'initiative populaire du 14 février 2012 «Contre l'immigration de masse» est valable et sera soumise au vote du peuple et des cantons.

² Elle a la teneur suivante:

I

La Constitution est modifiée comme suit:

Art. 121 titre (nouveau)

Législation dans le domaine des étrangers et de l'asile

Art. 121a (nouveau) Gestion de l'immigration

¹ La Suisse gère de manière autonome l'immigration des étrangers.

² Le nombre des autorisations délivrées pour le séjour des étrangers en Suisse est limité par des plafonds et des contingents annuels. Les plafonds valent pour toutes les autorisations délivrées en vertu du droit des étrangers, domaine de l'asile inclus. Le droit au séjour durable, au regroupement familial et aux prestations sociales peut être limité.

³ Les plafonds et les contingents annuels pour les étrangers exerçant une activité lucrative doivent être fixés en fonction des intérêts économiques globaux de la Suisse et dans le respect du principe de la préférence nationale; ils doivent inclure les frontaliers. Les critères déterminants pour l'octroi d'autorisations de séjour sont en particulier la demande d'un employeur, la capacité d'intégration et une source de revenus suffisante et autonome.

⁴ Aucun traité international contraire au présent article ne sera conclu.

¹ RS 101

² FF 2012 3611

³ FF 2013 279



⁵ La loi règle les modalités.

II

Les dispositions transitoires de la Constitution sont modifiées comme suit:

Art. 197, ch. 9^A (nouveau)

9. Disposition transitoire ad art. 121a (Gestion de l'immigration)

¹ Les traités internationaux contraires à l'art. 121a doivent être renégociés et adaptés dans un délai de trois ans à compter de l'acceptation dudit article par le peuple et les cantons.

² Si les lois d'application afférentes ne sont pas entrées en vigueur dans les trois ans à compter de l'acceptation de l'art. 121a par le peuple et les cantons, le Conseil fédéral édicte provisoirement les dispositions d'application nécessaires par voie d'ordonnance.

Art. 2

L'Assemblée fédérale recommande au peuple et aux cantons de rejeter l'initiative.

⁴ La numérotation définitive de la présente disposition transitoire sera fixée par la Chancellerie fédérale après le scrutin.

Les arguments du comité d'initiative

Contrôler l'immigration – OUI à l'initiative populaire «Contre l'immigration de masse»

Depuis toujours, la Suisse a généreusement accueilli, mais de façon contrôlée, des travailleurs étrangers en leur offrant une perspective professionnelle. Toutefois, depuis 2007, le nombre des immigrants a dépassé chaque année d'environ 80 000 celui des émigrants. En une année, ce phénomène entraîne un accroissement de la population équivalant au nombre d'habitants de la ville de Lucerne, et même, en deux ans, à celui de la ville de Genève. Chaque année, cet accroissement de la population requiert une surface d'habitat et d'infrastructure de la taille de 4448 terrains de football. Depuis l'année dernière, la Suisse compte pour la première fois plus de 8 millions d'habitants – si l'immigration n'est pas contrôlée, la barre des 10 millions sera atteinte dans une vingtaine d'années.

Les conséquences de cette évolution funeste sont clairement perceptibles au quotidien: chômage en augmentation (le taux de chômage frôle les 8% parmi les étrangers), trains bondés, routes saturées, loyers et prix des terrains en hausse, perte de terres agricoles précieuses, pression sur les salaires, criminalité étrangère, abus en matière d'asile, perte de l'identité culturelle dans la conduite de nos entreprises, forte proportion d'étrangers à la charge de l'aide sociale et d'autres assurances sociales.

L'immigration incontrôlée d'aujourd'hui menace notre liberté, notre sécurité, le plein emploi, la beauté de nos paysages et en fin de compte notre prospérité. L'initiative ne demande ni le gel de l'immigration, ni la dénonciation des accords bilatéraux avec l'Union européenne (UE). Elle charge cependant le Conseil fédéral de mener de nouvelles négociations avec l'UE au sujet de la libre circulation des personnes et donc de la régulation et du contrôle autonomes de l'immigration. C'est une initiative raisonnable et modérée.

Engagez-vous pour que la Suisse puisse conserver son indépendance, qui a fait ses preuves, et dites OUI à l'initiative populaire «Contre l'immigration de masse».

Pour de plus amples informations: www.immigration-massive.ch

Les arguments du Conseil fédéral

L'immigration contribue largement à la prospérité de la Suisse. Mais elle a aussi des incidences qui exigent des réformes internes. L'instauration de plafonds entraînerait une lourde charge administrative supplémentaire pour les entreprises et l'Etat. L'initiative pourrait signer la fin de la libre circulation des personnes et des autres accords bilatéraux I. Tout cela serait très préjudiciable à l'économie suisse. Le Conseil fédéral rejette l'initiative notamment pour les raisons suivantes:

L'économie suisse a toujours été tributaire de la main-d'œuvre étrangère. Lors du percement du tunnel de base du Saint-Gothard, par exemple, 87% des travailleurs provenaient de l'étranger. Mais les secteurs de l'industrie, de la santé, de l'enseignement et de la recherche, de la gastro-nomie ou de l'agriculture sont tout aussi dépendants de la main-d'œuvre étrangère.

La Suisse est tributaire de la main-d'œuvre étrangère

L'initiative veut limiter le nombre des autorisations délivrées pour le séjour de tous les étrangers, ce qui restreindrait la marge de manœuvre des entreprises suisses et serait en contradiction avec l'Accord sur la libre circulation des personnes avec l'UE. Tout porte à croire que l'UE et ses Etats membres ne seraient pas disposés à renégocier cet accord étant donné que l'initiative mettrait fin au principe même de la libre circulation des personnes.

Une initiative incompatible avec l'Accord sur la libre circulation des personnes

La dénonciation de l'Accord sur la libre circulation entraînerait, dans les six mois, l'extinction de tous les autres accords d'ouverture du marché faisant partie des accords bilatéraux I. Les entreprises auraient donc du mal à recruter la main-

De lourdes conséquences pour l'économie

d'œuvre nécessaire et devraient surmonter de nouveaux obstacles pour exporter leurs produits en Europe. L'UE est le principal débouché de la Suisse: 56% des produits suisses sont exportés vers l'UE. La fin des accords bilatéraux I aurait donc de graves conséquences pour toute l'économie suisse et les travailleurs – et donc en fin de compte pour notre prospérité à tous.

L'initiative n'apporte aucune réponse à des questions importantes. Elle ne précise notamment pas le volume des contingents, ni les critères selon lesquels la main-d'œuvre nécessaire devrait être répartie entre les différents secteurs de l'économie. La répartition donnerait lieu à des querelles, et l'Etat devrait se substituer aux entreprises et décider quel secteur aurait le droit d'engager des travailleurs étrangers et combien. La politique d'immigration actuelle de la Suisse, qui se fonde sur la libre circulation des personnes avec l'UE et sur un accès limité pour les autres pays, a fait ses preuves et a été confirmée à plusieurs reprises par le peuple et les cantons.

Le Conseil fédéral est conscient du fait que l'accroissement de la population résidante de ces dernières années a aussi eu des incidences sur les marchés du travail et du logement, ainsi que sur le domaine des infrastructures et des transports. Mais ces problèmes existeraient aussi sans l'immigration. Pour relever les défis actuels, la Confédération, les cantons et les communes ont lancé des réformes et pris des mesures, notamment pour protéger les salaires et les conditions de travail, préserver l'environnement, maintenir des logements à des prix abordables, développer les transports publics et lutter contre le mitage du territoire.

Eviter des
tracasseries
inutiles

Des réformes
internes plutôt
que des obstacles
administratifs

C'est notamment grâce à la libre circulation des personnes que l'économie suisse est si florissante en comparaison internationale. Elle affiche un des taux de chômage les plus bas. La croissance économique de notre pays est due en bonne partie aux travailleurs étrangers, qui concourent aussi au maintien et à la création d'emplois.

Un taux de
chômage bas

Pour toutes ces raisons, le Conseil fédéral et le Parlement vous recommandent de rejeter l'initiative « Contre l'immigration de masse ».

PP
Envoi postal

Envois en retour au contrôle
des habitants de la commune

Recommandation de vote

Le 9 février 2014, le Conseil fédéral
et le Parlement vous recommandent
de voter:

- Oui à l'arrêté fédéral portant règlement
du financement et de l'aménagement
de l'infrastructure ferroviaire
- Non à l'initiative populaire
« Financer l'avortement est une affaire
privée – Alléger l'assurance-maladie en
radiant les coûts de l'interruption de
grossesse de l'assurance de base »
- Non à l'initiative populaire
« Contre l'immigration de masse »

Bouclage:
6 novembre 2013

Pour de plus amples informations:
www.admin.ch
www.parlement.ch
www.ch.ch