

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2011)  
**Heft:** 1899

**Artikel:** Transports publics : qui doit payer?  
**Autor:** Erard, Lucien  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1025685>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 26.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Suisse va souffrir pendant plus d'un siècle d'une schizophrénie juridique: un droit matériel unique mais autant de codes de procédure et de manières d'organiser les tribunaux que de cantons. Une singularité internationale qui apparaît normale à des générations de juristes suisses.

A la fin du XXe siècle, au moment d'adopter une nouvelle Constitution, la question de l'unification de la procédure se pose à nouveau. Jugée trop sensible pour être intégrée dans la révision totale, la réforme de la justice est renvoyée à une votation ultérieure<sup>6</sup> pour être finalement plébiscitée dans les urnes en 2000. Mais le constituant a à nouveau choisi de ne faire les choses qu'à moitié: si la procédure peut être unifiée, l'organisation judiciaire et l'administration de la justice restent en mains cantonales.

Les nouveaux Codes de procédure mis sous toit par le Parlement sont entrés en vigueur en début d'année. Les innovations les plus spectaculaires comme l'instauration d'un avocat de la première heure en matière pénale ont été largement commentées. Les différents forums consacrés à la réforme démontrent surtout la très

large ignorance du public pour les règles régissant le fonctionnement du troisième pouvoir: les praticiens, y compris celui qui écrit, expérimentent, les justiciables subissent alors qu'ils sont les premiers concernés. Le pouvoir judiciaire n'a pas su saisir l'opportunité de cette révolution pour améliorer une communication déficiente.

Même si les règles de procédure sont maintenant unifiées, les particularismes cantonaux restent nombreux. Les cantons restent maîtres de deux pions essentiels: le budget de la justice et les règles régissant l'organisation judiciaire.

Ainsi, en 2011 comme avant, le coût assumé par le justiciable pour une affaire semblable peut varier d'un facteur deux ou trois selon le canton, sans que cette différence se justifie par un quelconque motif. Certains cantons ont même profité de l'entrée en vigueur des nouveaux codes pour augmenter leurs frais d'une manière qui rend l'accès à la justice difficile voire disproportionné si les sommes en jeu n'atteignent pas quelques milliers de francs: une situation scandaleuse.

De la même manière, les magistrats

risquent de continuer à faire des carrières essentiellement à l'intérieur des frontières cantonales. Le particularisme des organisations judiciaires offre ici des tribunaux spécialisés – par exemple en matière de bail et de travail – alors qu'ils n'existent pas là-bas.

Pour y remédier, rien n'interdirait aux cantons de conclure des conventions intercantonaux harmonisant le statut des magistrats, les frais de justice ou instituant des tribunaux intercantonaux spécialisés. Mais, au contraire d'autres domaines, la volonté politique fait totalement défaut.

Les justiciables auront donc bien de la peine à percevoir une amélioration du fonctionnement de la justice dans cette coûteuse réforme. On aurait tort de prendre cette indifférence police pour une marque de confiance des citoyens dans leur institution. Les signaux de défiance non seulement du public mais aussi des autres corps constitués vis-à-vis d'un monde que beaucoup ne comprennent plus se sont au contraire multipliés ces dernières années. L'unification des procédures ne suffira pas à dissiper le malaise.

## Transports publics: qui doit payer?

Lucien Erard • 4 février 2011 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/16582>

### Entre aménagement du territoire et économie, se déplacer n'est pas un choix mais une contrainte

Les nouvelles propositions<sup>7</sup> de la conseillère fédérale Leuthard pour financer les infrastructures de transport mettent la gauche et les écologistes devant un dilemme: faut-il subventionner les transports publics pour les rendre attractifs ou au contraire freiner, par des tarifs plus élevés, une mobilité coûteuse et dévoreuse d'espace, d'énergie et de temps?

La nécessité de concentrer l'habitat en densifiant les agglomérations et sur les axes de transports en commun est évidente. Mais, pour y répondre, il faudrait une politique d'aménagement

du territoire plus musclée. Les récentes décisions du Conseil des Etats en la matière vont dans le bon sens (DP 1889<sup>8</sup>). En particulier les propriétaires de terrains constructibles verraien leur plus-value imposée, au profit le cas échéant de ceux dont les terrains retourneraient en zone non constructible. En proposant de geler pour 20 ans la superficie des zones à bâtir, l'initiative pour le paysage (DP 1803<sup>9</sup>) pourrait contribuer également à ce recentrage de l'habitat.

Faut-il aller plus loin encore et décentraliser les entreprises dans les régions qui manquent d'emplois et se dépeuplent, où les loyers sont plus bas? Difficile dans une économie libérale où elles ont plutôt tendance à s'implanter dans les grands centres qui leur

facilitent l'accès aux nombreux services et sous-traitants dont a aujourd'hui besoin toute entreprise moderne, et surtout qui leur proposent une offre suffisamment large de personnel qualifié. Faute de mobilité du capital, c'est aux travailleurs de se déplacer.

Pour l'heure, la politique officielle du Conseil fédéral et de la majorité du Parlement ne justifie pas de faire payer aux salariés un prix plus élevé pour leurs déplacements, aussi longtemps qu'ils ne disposent pas du libre choix de leur domicile et/ou qu'ils ne trouvent pas de travail là où ils habitent. La pénurie de logements et le niveau élevé des loyers poussent les gens à migrer vers les périphéries. Les chômeurs doivent accepter de travailler jusqu'à deux heures de chez eux. Et la

recherche d'économies et de synergies conduit au regroupement des hôpitaux et des centres de formation. On doit se déplacer pour accéder à une offre culturelle plus diversifiée et à des manifestations sportives. Notre organisation économique, politique et sociale exige que l'on se déplace pour travailler et pour vivre, y compris pour ses achats et ses loisirs. Exiger que chacun paie pour ce qu'il coûte en

transports, c'est faire l'impasse sur les inégalités qu'engendre l'organisation du territoire et de l'économie.

La mobilité n'est donc souvent plus un choix mais une contrainte. Elle permet à notre pays et à notre économie d'être plus efficaces et plus rentables. Il est dès lors logique que la collectivité en assume les coûts, au moins pour une bonne part. Et si ce financement public

doit concerner en priorité les transports en commun, c'est que ceux-ci sont plus favorables en termes de consommation d'énergie, de pollution, d'occupation du sol. Mais aussi parce qu'ils représentent le seul moyen de déplacement pour de larges couches de la population et notamment les jeunes, les personnes âgées et tous ceux dont les revenus ne permettent pas l'usage d'une voiture.

**Ce journal et le site sont publiés par la SA des éditions Domaine Public**

P.A. Alex Dépraz - Chemin de Chandieu 10 - CH 1006 Lausanne - CP 10-15527-9 Lausanne

## Liens

1. <http://www.domainepublic.ch/pages/1899#>
2. <http://www.initiative-transparence.ch/?p=268>
3. <http://www.domainepublic.ch/articles/16504>
4. <http://www.caissepublique.ch/index.php?id=4>
5. <http://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/Ostschiwaizer-Kantone-haben-Vorreiterrolle-bei-der-Einheitskasse-story/22951320>
6. <http://www.admin.ch/ch/f/pore/va/20000312/det459.html>
7. [http://www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/00653/00834/index.html?lang=fr&download=NHzLpZeg7t,Inp6I0NTU042l2Z6ln1ae2IZn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCDd3t\\_gGym162epYbg2c\\_JjKbNoKSn6A--](http://www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/00653/00834/index.html?lang=fr&download=NHzLpZeg7t,Inp6I0NTU042l2Z6ln1ae2IZn4Z2qZpnO2Yuq2Z6gpJCDd3t_gGym162epYbg2c_JjKbNoKSn6A--)
8. <http://www.domainepublic.ch/articles/15894>
9. <http://www.domainepublic.ch/articles/9985>