

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2013)
Heft: 2016

Artikel: Il y a d'autres moyens de lutter contre les revenus excessifs : après l'échec de l'initiative 1:12, le problème demeure et d'autres pistes méritent d'être explorées
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1014191>

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: 28.01.2026

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

Il y a d'autres moyens de lutter contre les revenus excessifs

Après l'échec de l'initiative 1:12, le problème demeure et d'autres pistes méritent d'être explorées

Jean-Daniel Delley - 24 novembre 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/24782>

Comme nombre d'initiatives, la proposition de la Jeunesse socialiste répondait à un agacement, voire à une indignation largement répandue dans l'opinion publique. Mais l'adhésion initiale s'est amenuisée face aux problèmes posés par cette solution taillée à la hache. Le dossier n'en est pas pour autant enterré. D'autres moyens existent pour brider les prédateurs.

Il faut considérer le contexte dans lequel est née l'idée de cette initiative. En 2009, la planète subit le séisme de la crise financière provoquée par l'appât du gain de certains dirigeants de l'économie. Alors que les Etats doivent voler au secours des banques et des assurances en difficulté, les salaires indécents que ces dirigeants continuent de percevoir sont considérés comme intolérables. En Suisse, une large majorité estime que les différences de revenu sont trop grandes et approuve un plafonnement des salaires. En 2011, 55% des sondés soutiennent l'initiative de la Jeunesse socialiste.

Contrairement à ce qu'affirment les adversaires de l'initiative, ces salaires exorbitants ne représentent pas seulement quelques cas isolés. Pour [l'Institut de recherches conjoncturelles de l'Ecole polytechnique de Zurich](#)

(KOF), 1'200 entreprises et 4'400 personnes seraient concernées par l'initiative.

Quant aux justifications économiques à l'appui des rémunérations princières, elles ne tiennent pas la route. Les prestations exceptionnelles de ces *managers* et autres *traders*? La bonne marche d'une entreprise ne dépend jamais de la seule qualité de sa direction, mais bien plutôt de l'engagement de tout son personnel, d'une culture d'entreprise qui ne peut que souffrir d'une telle disparité salariale. Le marché et la nécessité d'attirer les meilleurs? De la poudre aux yeux. Il n'y a pas de marché, mais une *coterie* qui prend soin de faire monter les enchères. Une incitation pécuniaire indispensable pour stimuler les dirigeants? En réalité une incitation à rechercher le profit à court terme, y compris le cas échéant à magouiller pour faire grimper les bonus.

Pourtant, dans la durée, l'indignation légitime n'a pas résisté à l'analyse froide des conséquences de l'initiative, voire aux incertitudes quant à ses conséquences. *Quid* de la diminution des cotisations AVS et des rentrées fiscales, de l'exil de certaines entreprises? Pourquoi soumettre au même régime toutes les entreprises, quelle que soit leur taille? Une formulation du texte plus

ouverte, appelant une concrétisation plus subtile, aurait bénéficié d'un meilleur soutien. Si en mars de cette année, l'initiative obtenait encore 49% d'approbation, depuis lors elle a constamment perdu du terrain.

Le dossier n'est pas pour autant clos. Deux moyens d'action restent disponibles.

La fiscalité d'abord. La concurrence fiscale intercantonale a créé des paradis où se réfugient les revenus élevés (Schwyz, Zoug, Nidwald, Appenzell Rhodes-Intérieures notamment). L'initiative socialiste [«pour des impôts équitables»](#) a certes été rejetée en 2010. Mais son résultat honorable justifie de revenir à la charge. La future réforme de l'imposition des entreprises pourrait aussi intégrer cette problématique, par exemple en empêchant les entreprises de déduire les salaires de leur bénéfice au-delà d'un certain seuil, proposition évoquée dans une [analyse américaine](#) de l'initiative 1:12.

La participation des salariés ensuite, une revendication négligée par les syndicats. Grâce à l'initiative Minder, les actionnaires ont obtenu le droit de se prononcer sur la rémunération des dirigeants. Et pourquoi pas les salariés qui contribuent à la création de la

richesse? Voilà qui donnerait de la chair à ce partenariat

social tant vanté par la droite et le patronat pour contrer

l'intervention de l'Etat dans le domaine des salaires.

Favoriser la mobilité, c'est créer des gagnants et des perdants

La politique des transports doit intégrer ses effets sociaux, et pas seulement environnementaux

Michel Rey - 21 novembre 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/24756>

A suivre les débats relatifs à la politique des transports, les besoins en mobilité sont sans limites. La mobilité a explosé et il en sera de même dans les 20 à 30 ans à venir. Cette demande en expansion doit être satisfaite par une augmentation de l'offre d'infrastructure et de prestations de transports routiers et ferroviaires.

La Confédération prévoit des investissements de plus de 100 milliards de francs et le débat politique se focalise sur «*qui paie quoi selon quelles modalités*». Seule limite à la mobilité, les ressources financières à mobiliser par les collectivités et les usagers. On revendique le droit de se déplacer dans l'espace quand on veut, où l'on veut, comme on le souhaite.

Dans une [interview](#) accordée au bulletin d'information de l'Office fédéral du développement territorial (Are) *Forum du développement territorial* (Forum 2/2012), Jürg Dietiker, professeur, ingénieur et éthicien de la planification à l'Ecole des sciences appliquées de Zurich, soutient que l'offre des transports génère la

demande. Toute nouvelle infrastructure entraîne un surcroît de trafic et est saturée peu de temps après son achèvement. Pour cet expert, «*la question des transports doit se traiter avec une conscience des limites, car la mobilité est un bien rare et précieux. Il faut donc envisager sa gestion par la pénurie*».

J. Dietiker affirme qu'il y a une corrélation directe entre l'offre de mobilité et le mitage du territoire. Nous avons déjà soutenu et expliqué l'existence d'une telle corrélation. La densité du réseau des routes et du rail sur l'ensemble du territoire suisse favorise l'étalement des constructions ([DP 2000](#)), la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire pouvant tout au plus freiner une telle évolution. Avant de poursuivre dans cette voie d'amélioration continue de l'offre d'équipement et de prestations de transport, J. Dietiker préconise l'ouverture d'un débat sur les valeurs et les limites de la mobilité qui devraient guider les politiques des transports, de l'aménagement du territoire et du paysage. Il s'agit de se demander quelle mobilité nous

souhaitons et quels sont nos vrais besoins? Aujourd'hui ce débat n'a pas lieu, il se limite aux dimensions financières et techniques des transports.

L'expert zurichois est surtout préoccupé par les effets de l'explosion de la mobilité sur la détérioration du paysage et de la nature. A cela, il y a lieu d'ajouter les dimensions sociales de la mobilité. Sur ce sujet, les travaux de Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine à l'EPFL, sont utiles. Il a développé ses réflexions dans son ouvrage [*Les paradoxes de la mobilité* \(DP 2000\)](#).

Le sociologue constate que depuis une vingtaine d'années, la mobilité est au cœur de nos existences. La vie quotidienne des ménages s'est complexifiée (double activité des conjoints, activités parascolaires des enfants, multiplicité des loisirs) et se réalise dans plusieurs lieux de vie. La flexibilité est devenue une exigence du monde du travail, ce qui implique des aptitudes à la mobilité.

La demande de mobilité ne peut plus se comprendre en