

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2014)  
**Heft:** 2023

**Artikel:** "Non" pour que l'avortement reste une affaire purement privée :  
supprimer le remboursement des IVG en vigueur depuis 1982 obligerait  
certaines femmes à justifier leur choix

**Autor:** Dépraz, Alex  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1012667>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.03.2025

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

# «Non» pour que l'avortement reste une affaire purement privée

Supprimer le remboursement des IVG en vigueur depuis 1982 obligerait certaines femmes à justifier leur choix

Alex Dépraz - 22 janvier 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/25121>

L'initiative «[financer l'avortement est une affaire purement privée](#)» cause des troubles sémantiques. L'avortement est une affaire purement privée. Le choix d'interrompre volontairement une grossesse - comme celui d'avoir un enfant - est l'un des plus intimes qui soient. Il n'y a donc en principe pas de justification pour que l'Etat se mêle des motifs sur lesquels reposent les décisions de chacun de devenir ou non parent.

Dans le cas d'une interruption volontaire de grossesse (IVG), un arbitrage doit toutefois être fait avec l'intérêt de l'enfant conçu, dont l'Etat doit protéger le droit à la vie. Si les défenseurs de l'IVG sont nombreux, ils ne vont évidemment pas jusqu'à permettre à une femme d'abandonner son fœtus juste avant l'accouchement au motif qu'elle aurait changé d'avis. Il y a donc une limite à tracer à partir de laquelle une femme est censée avoir accepté son futur statut de mère. Lors de la votation du 2 juin 2002, le peuple a validé cette conception pragmatique en adoptant à une majorité des trois quarts (72,2% de oui) le régime dit des délais, qui fixe dans le Code pénal cette limite à douze semaines ([art. 119 al. 2](#)). Le texte soumis au vote le 9 février ne modifierait en

rien cet aspect des choses.

La question à trancher concerne uniquement le remboursement des prestations de l'assurance-maladie obligatoire ([art. 30 LAMal](#)). Une explication historique s'impose.

Le remboursement des IVG par la LAMal ne remonte pas à l'adoption du régime des délais mais est bien antérieur à celle-ci: son introduction dans la liste des prestations remonte à une modification de l'[ancienne loi](#) sur l'assurance-maladie et accident du 9 octobre 1981 avant même que l'assurance-maladie devienne obligatoire.

Le Parlement n'avait alors fait qu'ancrer dans la loi la pratique de la majorité des caisses maladie qui prenaient déjà en charge les interruptions de grossesse non punissables, lesquelles nécessitaient l'avis de deux médecins attestant que l'intervention était nécessaire pour protéger la santé de la mère ([art. 120 aCP](#)). Les pratiques en la matière variaient considérablement entre les cantons libéraux et les cantons conservateurs. Mais, puisque les interruptions de grossesse non punissables devaient être justifiées par des raisons médicales, la prise en charge par l'assurance-maladie

des coûts de celles-ci apparaissait aux yeux des députés comme une «*simple question de cohérence, pour ne pas dire de lutte contre l'hypocrisie*», pour reprendre les termes alors utilisés par la conseillère nationale Yvette Jaggi dans ce débat. Lorsque le Code pénal a été assoupli, la prise en charge publique a été logiquement étendue, sans d'ailleurs que cela ne suscite de débat. Supprimer cette prise en charge constituerait donc dans les cantons libéraux de l'époque un retour en arrière de plus de 30 ou 40 ans.

Les initiants prétendent protéger la conscience des assurés, qui seraient contraints contre leur gré de financer les interruptions volontaires de grossesse. S'ils étaient mus par une quelconque logique, les initiants auraient aussi dû proposer la suppression des prestations de la LAMal en matière de grossesse ([art. 29 LAMal](#)). En effet, la grossesse n'est pas une maladie non plus et l'ensemble des assurés contribuent à ces prestations alors même que certains ne souhaitent pas avoir d'enfants - y compris parfois pour des raisons idéologiques tout à fait aussi dignes de protection que les convictions des opposants à l'avortement.

En outre, les partisans de

l'initiative ne proposent pas d'alternative au financement actuel des interruptions volontaires de grossesse. Les coûts seraient alors probablement à la charge des patientes. Les femmes souvent jeunes qui souhaitent avorter devront donc se tourner vers leurs proches vu les coûts de

l'intervention: d'une affaire purement privée, l'avortement deviendrait donc une affaire à régler avec d'autres, obligeant les femmes à assumer leur choix vis-à-vis de l'extérieur. A défaut, c'est l'Etat - soit les cantons - qui prendrait probablement en charge ces coûts, là aussi avec le risque que ces prestations soient

soumises à des conditions qui en feront une affaire beaucoup moins intime.

Le seul moyen pour que l'avortement reste une affaire purement privée est donc de continuer à financer les IVG par les primes de l'assurance-maladie.

## L'avenir des transports débité en tronçons

Politique des transports ou l'art d'orchestrer les contradictions

Yvette Jaggi - 24 janvier 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/25135>

Nul doute: la conseillère fédérale Doris Leuthard fait preuve d'une belle combativité quand un projet issu de son vaste département vient en votation populaire.

Dans chaque campagne concernant l'environnement, les transports, l'énergie et les communications, elle s'engage à fond, jetant tout son pouvoir de persuasion dans la bataille. Sauf que, dans l'élan, elle ne craint pas de citer des projets connexes qui pourraient brouiller le débat et soulever de dangereuses contradictions. Elle tient même expressément à prendre le risque de fournir elle-même ce genre d'information, par souci de [transparence](#) assure-t-elle.

Ainsi l'automne dernier, dans les discussions sur la vignette autoroutière à 100 francs, elle a maintes fois évoqué l'augmentation planifiée du

[prix de l'essence](#), de l'ordre de 12 à 15 centimes par litre, destinée à l'alimentation du futur fonds [Forta](#) pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, qui fera prochainement l'objet d'une procédure de consultation. Une telle annonce, qui se voulait signe de cohérence, aura produit l'impression inverse et sans doute motivé pas mal de refus glissés dans les urnes le 23 novembre dernier.

Reste à savoir si cette même annonce aura en revanche servi à préparer la campagne en cours sur le [Faif](#), ce programme à 6,4 milliards qui doit régler le financement et l'aménagement des infrastructures ferroviaires. Cela grâce entre autres à la contribution relativement modeste du produit de la taxe sur les poids lourds (RPLP) et de l'impôt sur les huiles minérales, à la charge des

usagers de la route. Ces derniers ont beau jeu de mettre en évidence les honorables taux de couverture des infrastructures de transport automobile qu'ils assurent par leurs dépenses. Et de dénoncer par contraste la proportion relativement importante, d'environ 70%, payée par les collectivités pour le financement du système ferroviaire.

### La faute aux institutions

Certes, l'importance des investissements à consentir pour les infrastructures de transport sollicitées par une mobilité en croissance rapide peut justifier des financements amalgamés et des discours enchevêtrés. D'autant que les uns et les autres correspondent à une stratégie à l'horizon 2030 dûment développée dans un rapport livré en automne 2010.