

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1982)
Heft: 641

Artikel: Civilisation : freiner la bagnole
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1013078>

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: 12.01.2026

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

Freiner la bagnole

Illnau-Effretikon. Une petite ville zurichoise de 15 000 habitants à vingt-cinq minutes de train de la métropole des bords de la Limmat. Une ville qui, comme des dizaines d'autres en Suisse, s'est rapidement développée ces quinze dernières années. Evolution — inéluctable? — une croissance importante du trafic automobile: trottoirs encombrés par les véhicules, accidents fréquents (piétons, cyclistes) dans l'artère principale, artères secondaires mobilisées par le trafic de transit — raccourcis obligent. C'est contre ce dernier «inconvenient» que la municipalité commence par se mobiliser (en 1976): un système de sens uniques est proposé pour décourager les automobilistes pressés et les canaliser sur un axe; mais lors d'une assemblée publique, la résistance de la population est si forte que le conseil communal retire son projet... En 1977, l'année suivante, c'est le canton qui annonce son intention

d'élargir les artères pour améliorer la «fluidité» du trafic.

Lentement, la réaction à la toute-puissance des quatre-roues se fait jour. Un habitant se plaint de la situation à l'exécutif de la ville. Requête rejetée. Une mère de famille de la même rue, effrayée des dangers courus par ses enfants, invite ses voisins à une soirée d'information du parti socialiste local. Nouvel échec. Pourtant, l'habitant qui avait tenté d'intervenir auprès des autorités et notre mère de famille se rencontrent par hasard... et un comité pour la sécurité de la rue se constitue: tract, récolte de signatures pour une pétition. Au bout du compte, ladite pétition est examinée par la commission communale pour la circulation. Et enfin, coup sur coup, deux initiatives: celle des socialistes «pour une meilleure protection des piétons et des cyclistes», celle d'un comité hors parti «pour des voies de circulation sûres» (voir le magazine du «Tages Anzeiger» n° 21, du 29.5.1982).

Le débat est lancé; l'exécutif communal se doit de répondre à la demande générale; un concours est lancé.

Et c'est là que l'«affaire» d'Illnau-Effretikon prend un tour exemplaire. Le premier prix du concours est remporté par le bureau Metion de Brugg, un collectif d'urbanistes et d'architectes connu pour l'originalité de ses propositions.

L'idée: des mesures ponctuelles pour calmer le trafic motorisé dans les quartiers et sur l'axe principal (réduction de la vitesse pour que les rues soient à égalité le lieu des piétons, et celui des cyclistes et des véhicules à moteur, obstacles, rétrécissements, brusques changements de niveaux, pour forcer l'attention et la prudence des motorisés), un réseau de cheminements pédestres et cyclistes entre les quartiers, un réseau cycliste indépendant pour les principaux axes.

Coût du concours: Fr. 50 000.—, une faible somme, si on pense à l'investissement total nécessaire à la réalisation du projet primé: 2 millions. Les habitants d'Illnau-Effretikon se prononceront cet automne en votation populaire.

Ce bourg zurichois sera-t-il la cité-pilote qu'on viendra visiter ces prochaines années?

VAUD

Un plan pour l'avenir

Le compte à rebours était lancé: selon la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, seconde mouture, les cantons avaient cinq ans, dès 1980, pour élaborer leur «plan directeur» en la matière.

C'est dire que, présentant ce document deux ans et demi après le coup de pistolet du starter, le gouvernement vaudois est dans les temps. Même si l'on doit à la vérité de dire que, pour le canton de Vaud, le sprint est en fait lancé depuis 1964, année de l'adoption d'une loi cantonale sur l'aménagement du territoire, la performance n'est pas mince. Peu nombreux sont les cantons suisses du reste à pouvoir faire état d'un tel bilan.

Dix-huit ans de travaux (à l'Office cantonal d'urbanisme, devenu depuis Service de l'aménagement du territoire) pour mettre au point des propositions concernant l'organisation de l'espace vaudois; il a fallu une certaine ténacité et aussi une certaine constance politique pour garder le cap malgré l'évolution des conceptions au chapitre de l'aménagement, malgré le bouleversement du paysage cantonal lui-même — songeons, par exemple, avec le bétonnage que cela suppose, qu'en 1970 les Vaudois disposaient de 233 voitures pour 1000 habitants, alors qu'en 1979, neuf ans plus tard, ce chiffre est monté à 350!

Aux difficultés pratiques de l'entreprise sont venues s'ajouter des contingences politiques qui auraient pu décourager les meilleures intentions. Il faut se souvenir que le canton de Vaud et la grande majorité de ses milieux politiques, mis à part les

socialistes et le PAI, portent une grande part de responsabilité dans le rejet de la première loi fédérale sur l'aménagement du territoire, signe d'une réticence évidente sur le principe même d'un contrôle de l'aménagement. A l'époque, la Ligue vaudoise avait collaboré avec le Redressement national pour faire capoter le projet devant le peuple, vitupérant l'Etat centralisateur, portant aux nues la capacité des cantons à se débrouiller tout seuls à ce chapitre crucial de leur gestion, discours très rapidement repris par les partisans du laisser-faire, promotion immobilière à tout-va. Dans cette perspective, la présentation d'un plan directeur cantonal est un véritable test: la fuite dans les mots — fédéralisme, autonomie cantonale, etc. — n'est plus possible; il va falloir dévoiler ses batteries, entrer en matière ou non.

Le «plan directeur» tel qu'il se présente