Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1138

Artikel: Plus que trois membres
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011684

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: 07.12.2025

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

POLITIQUE URBAINE

Des villes impuissantes et isolées

LAUSANNE – ZURICH

La recherche, effectuée dans le cadre du Programme national 26 «Villes et transports», a porté sur l'évolution de la marge d'action des villes (finances, droit, personnel) entre 1970 et 1990, ainsi que sur les formes de collaboration entre la Confédération, les cantons et les communes urbaines dans les domaines de la protection de l'environnement et des transports publics. La comparaison a porté sur les communes de Lausanne, Renens, Ecublens et Yverdon-les-Bains pour le canton de Vaud, Zurich, Uster, Schlieren et Regensdorf pour le canton de Zurich.

U.Klöti, T.Haldemann, W.Schenkel: *Stadt im Bundesstaat — Alleingang oder Zusammenarbeit ?*, Chur/Zürich, 1993.

(*jd*) En Suisse, 70% de la population vit dans les agglomérations urbaines. Le phénomène de localisation distincte de l'habitat, du travail, de la consommation et des loisirs engendre une forte augmentation de la mobilité et par là même des problèmes de transports et d'environnement. Problèmes que les grandes communes ne sont plus à même de résoudre seules. Leur font défaut les structures politiques et administratives qui permettraient une collaboration entre elles. Ni la Confédération ni les cantons ne semblent préoccupés par la question. Etat des lieux grâce à une recherche de politologues zurichois.

Les centres-villes n'ont plus le monopole de la congestion du trafic, de la pollution de l'air et du bruit; les communes environnantes sont également touchées. Mais qu'il s'agisse de retrouver un meilleur équilibre entre l'habitat et les activités économiques ou d'arbitrer entre trafic privé et transports publics, la commune urbaine ne maîtrise plus à elle seule les éléments constitutifs des décisions à prendre. Améliorer la qualité de l'air, mettre en place un réseau de transports efficace, résoudre le problème des déchets impliquent une collaboration avec les communes voisines et l'existence de conditions-cadres fédérales et cantonales. C'est en vain qu'une ville s'attaquera à la pollution de l'air si ses voisines sont inactives, si le canton n'applique pas avec conviction la législation fédérale, s'il ne promeut ni un aménagement du territoire ni une politique économique adéquats, et si Berne hésite à prendre les mesures dont elle a seule la compétence.

Ce ne sont pas les tâches qui manquent aux agglomérations urbaines. Chaque jour, ou presque, la Confédération et le canton leur confient de nouveaux devoirs, l'application de réglementations détaillées au point qu'elles voient leur liberté d'action se réduire comme peau de chagrin. Alors que dans le même temps les flux financiers fédéraux et cantonaux vers les villes diminuent.

La marge de manœuvre des villes dépend beaucoup de la qualité des relations avec le canton. En matière d'environnement par exemple, les grandes agglomérations ont perdu leur rôle de pionniers du fait de l'entrée en vigueur de la législation fédérale, dont l'exécution incombe aux cantons. Mais Lausanne, grâce à une bonne collaboration avec l'administration cantonale, a pu développer sa capacité d'action, alors que Zurich se sent brimée par le canton.

De manière générale, villes et communes des agglomérations urbaines revendiquent de la part de Berne et des cantons une politique financière plus fiable, basée sur des plans pluriannuels qui garantissent la continuité des subventions. Elles désirent également être associées plus activement aux processus de décision qui les concernent. Des cantons elles attendent qu'ils coordonnent leurs activités en matière d'aménagement du territoire, de construction routière, de protection de l'environnement et de transports. Elles préconisent la création de conférences d'agglomération réunissant représentants du canton et des communes pour l'évocation et l'élaboration des solutions aux problèmes urbains. Enfin la Confédération ne devrait pas craindre, à l'image de ce qu'elle fait déjà pour les régions de montagne et les régions économiquement défavorisées, de développer une véritable politique urbaine, en tenant compte des conceptions cantonales de développement.

Mais surtout et d'abord, les villes attendent de l'Etat central et des autorités cantonales qu'ils appliquent sérieusement les lois et les mesures décidées par eux. C'est à cette condition seulement que les actions complémentaires des communes urbaines se révéleront efficaces. ■

La déréglementation et les emplois

Les syndicats français n'ont pas été démentis lorsqu'ils ont affirmé que le respect strict des dispositions réglementant le travail et le repos obligatoire des chauffeurs de poids lourds permettrait en France de créer 50 000 emplois.

Dans le Loiret, un camion écrase des voitures, bilan: six morts. L'enquête révèle une cadence de travail insensée: rouler toute la nuit, livrer jusqu'à 15 heures; repartir à 19 heures pour rouler toute la nuit, et ainsi de suite.

Ces abus étaient connus; ils avaient été sanctionnés par de simples amendes. Des sanctions plus lourdes avaient été refusées; elles auraient pu menacer la viabilité de l'entreprise qui occupe 138 personnes.

Quel beau cercle vicieux: le maintien des emplois au détriment de la création d'emplois et au prix de l'insécurité meurtrière. ■

Plus que trois membres

Premier lieutenant lors de la dissolution des Brigades internationales de la guerre d'Espagne, Sepp Inauen vient de mourir à Berne. Communiste à son départ pour l'Espagne, il adhéra au parti socialiste à son retour. Le groupe bernois des anciens volontaires de l'Espagne républicaine ne compte plus que trois membres. ■