

Zeitschrift: Femmes suisses et le Mouvement féministe : organe officiel des informations de l'Alliance de Sociétés Féminines Suisses

Herausgeber: Alliance de Sociétés Féminines Suisses

Band: 60 (1972)

Heft: 1

Artikel: Nos villes seront-elles enfin rendues aux piétons ?

Autor: J.T.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-273018>

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: 25.04.2026

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

La loi fédérale sur le contrat de travail est entrée en vigueur

Le 30 septembre expirait le délai référendaire pour la nouvelle loi sur le contrat de travail votée par les Chambres fédérales le 25 juin 1971. Elle est entrée en vigueur le 1er janvier 1972. Voici quelques points concernant plus particulièrement les femmes :

Droit au salaire en cas de grossesse

Jusqu'ici, la doctrine admettait unanimement qu'il y avait lieu d'assimiler la grossesse à la maladie, mais certains tribunaux (notamment Bâle et Genève) refusaient d'accorder le droit au salaire aux femmes en couches. Pour éviter qu'une telle interprétation ne subsiste, le législateur a prévu expressément le droit au salaire de la travailleuse en cas de grossesse et d'accouchement, (trois semaines pendant la première année d'emploi, et une période plus longue au-delà de la première année). Cela sous réserve du cas de la travailleuse qui reçoit des prestations pour perte de gain d'une caisse-maladie.

Droit aux vacances en cas de grossesse

Jusqu'ici la loi ne fixait pas dans quelle mesure les vacances légales (deux ou trois semaines selon les cantons) peuvent ou ne peuvent pas être réduites par l'employeur à l'égard de la travailleuse

en cas de grossesse.

La nouvelle loi précise que les vacances ne peuvent pas être réduites lorsque l'interruption de travail, en raison d'une grossesse ou d'un accouchement, ne dépasse pas deux mois.

L'interdiction de la résiliation du contrat par l'employeur en cas de maladie ou de grossesse

Cette interdiction concerne, selon la nouvelle loi, toutes les catégories de travailleuses et non plus seulement les ouvrières des entreprises industrielles. Pendant les quatre ou huit premières semaines d'incapacité de travail, selon la durée des rapports d'emploi, la loi interdit à l'employeur de résilier le contrat de travail. Il en va de même pour les huit semaines qui précèdent ou suivent l'accouchement d'une travailleuse.

Dispositions plus générales

Une amélioration importante — et même essentielle — résultant de la nouvelle loi consiste dans la suppression de toute distinction ou discrimination entre ouvriers, employés et domestiques. Le code des obligations ne connaît en principe plus que des « travailleurs », dont la situation est régie d'une façon identique tant quant aux périodes de paiement du salaire que quant aux délais de congé.

Ce n'est qu'un aperçu de la nouvelle loi sur le contrat de travail, qu'il ne faut pas confondre avec la loi sur le travail datant de 1964 qui concerne plus spécialement la protection des travailleurs (sécurité, durée du travail...)

J. B.-W.

Femmes Suisses

paraissent le troisième samedi du mois
Organe officiel des informations de l'Alliance de sociétés féminines suisses

Présidente du comité du journal Jacqueline Berenstein-Wavre

Rédactrice responsable Huguette Nicod-Robert
Le Crêt-des-Pierres
1092 Belmont

Administration Monique Lechner-Wiblé
19, av. Louis-Aubert
1206 Genève
Tél. (022) 46 52 00
C.C.P. 12 - 11791

Publicité Annonces-suisse S.A.
1, rue du Vieux-Billard
1205 Genève

Abonnement
1 an : Suisse Fr. 15.—
étranger Fr. 17.—
de soutien Fr. 20.—
Imprimerie Nationale, Genève

Nos villes seront-elles enfin rendues aux piétons?

A l'occasion des Journées du Mont-Pélerin, trois personnalités avaient, il y a quelque temps, pris la parole, à Radio-Lausanne, au sujet de la circulation urbaine future. Parmi ces personnalités, M. Jacques Barbier, géographe et directeur d'Urbaplan, avait fait des déclarations très intéressantes à propos de la cité de l'avenir. Aussi avons-nous pensé qu'en allant le voir, nous pourrions apprendre un tas de choses à ceux de nos lectrices et lecteurs qui n'étaient pas à l'écoute ce soir-là.

— Monsieur Barbier, il nous tarde de voir nos villes enfin rendues aux piétons que nous sommes, pour la plupart d'entre nous: Cela se réalisera-t-il un jour?

— Hélas! pour vous, on ne pourra jamais rendre le centre des villes exclusivement aux piétons. Et cela pour deux raisons. D'abord parce que l'automobile est un moyen de transport destiné non seulement aux personnes, mais encore aux marchandises. Imaginez l'énorme échange de marchandises auquel doit faire face un centre urbain et qui se chiffre par une centaine de tonnes par jour. Tout ce matériel doit être apporté et rapporté par les clients. Ceci est un obstacle très important.

— Et la deuxième raison?

— Le réseau urbain des routes et avenues fait partie du réseau principal de l'agglomération, ne l'oubliez pas. Ainsi, pour aller de Renens à Pully, par exemple, vous devez passer par la place Saint-François de Lausanne, ville que vous ne pourriez contourner sans perdre un temps toujours précieux...

— Diable! Donc, selon vous, le problème de la circulation des autos privées dans le centre des villes ne peut être résolu?

— Il est bien certain qu'il ne le peut. Et c'est une illusion de penser que parkings, réduction des trottoirs et élargissement des avenues contribueront au désencombrement d'un centre-ville. Ce dernier est la zone la plus attractive pour le commerce et les habitants eux-mêmes. L'énorme demande dont il est l'objet fait que, s'il n'était pas encombré, on l'encombrerait. Ainsi, si l'on avait de meilleurs parkings dans cette partie vitale de la cité, il y aurait une affluence considérable. Plutôt que de poursuivre cette chimère, arrivons à la conclusion qui s'impose: il faut arrêter les sacrifices, garder le centre à peu près tel qu'il est, limiter au strict minimum les investissements nécessaires à l'aménagement de la circulation.

AMÉLIORATION DES TRANSPORTS PUBLICS

— Et que préconisez-vous pour éviter la saturation?

— Je pense qu'il faudrait développer les transports en commun, afin que ceux-ci puissent écouler l'augmentation des besoins en déplacement de tous ces gens qui doivent nécessairement se rendre

dans le centre-ville, puisqu'il est le siège des maisons de commerce, des grands bureaux, des écoles et des lieux de loisirs et de distraction.

DES VÉHICULES NOUVEAUX...

— Les transports en commun, il faut les repenser, afin qu'ils offrent au public des avantages particuliers. Pour l'instant, dans n'importe quelle grande ville suisse, ils connaissent les mêmes inconvénients que les voitures privées, les mêmes routes, les mêmes embouteillages, les mêmes feux. Et, franchement, les usagers, debout, serrés, secoués, perdus dans la masse, préfèrent de beaucoup être dans leur propre véhicule. Si l'on veut que les usagers préfèrent les transports publics, il faut que ceux-ci offrent de sérieux avantages. Et la première condition à remplir, c'est de les sortir de la circulation routière. Pour la région lausannoise, on est en train d'étudier, avec l'Institut technique des transports de l'Ecole polytechnique, la prolongation du réseau souterrain du Lausanne-Ouchy jusqu'à la Blécherette.

— Ce projet est-il réalisable à bref délai?

— Dans un délai de moins de dix ans. Et les avantages sont certains. Cela ne dépasse pas les moyens financiers de la région.

— Mais cela ne sera pas suffisant, je présume.

— Non, certes. Dans une étape ultérieure, il faudra songer à d'autres lignes de transports publics, à d'autres techniques. On en est encore au stade des essais. Mais aux véhicules enterrés on préférera les véhicules aériens, les véhicules surélevés, avançant sur coussin d'air, au-dessus du niveau du sol. Quoi qu'il en soit, on peut être réaliste et raisonnable de penser que dans quatre ou cinq ans ces techniques seront au point. Entre les années 1980 et 1990 on pourra réaliser un réseau intéressant.

— Je me représente mal ces véhicules de l'avenir...

— Leur caractère doit être proche de celui de l'automobile actuelle. Ils seront petits et circuleront plus vite. Ils seront certainement automatiques et téléguidés (les conducteurs coûtent cher...)

— Et la banlieue, alors?

— L'extérieur, la grande banlieue, cette région-là ne sera jamais mieux servie que par l'automobile ou le chemin de fer.

— En somme, tous ces projets, qui nous paraissent un peu faire partie de la science-fiction, nous les verrons encore de notre vivant?

— Mais bien sûr! A condition de prendre assez tôt les décisions. Il faut savoir que, pour une grande réalisation urbaine, un délai de quelque dix ans sépare nécessairement la décision de la mise en service. Si l'on attend, pour décider, d'avoir toutes les garanties et toutes les certitudes, on arrivera toujours trop tard.

J. T.



Institut de Beauté

LYDIA DAÏNOW

Ecole d'esthéticiennes
Diplôme International Cldesco

Rue Pierre-Fatio 17

GENÈVE

Tél. (022) 35 30 31

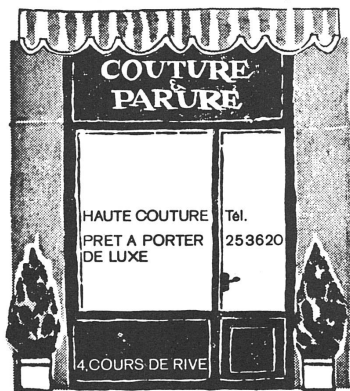
Membre de la FREC

Chuard & Francoz

Décoration

Réparation meubles anciens

Rue du Rhône 110 GENEVE Tél. 24 93 35



MADAME M. HUTIN

le gaz
est indispensable

LA PHYTOTHERATHRIE

Le soin du cheveu
par les plantes

Pour conserver votre plus belle parure...
Apprenez à soigner votre chevelure

Traitements, conseils et vente :

Parfumerie LEUTHOLD	Confédération 8
Coiffure Michel CHAPOU	Vieux-Collège 10
Coiffure Ernest ZACH	Malagnou 62
Coiffure ROCHAT	Rue du Stand 46

pour 1972
nous vous
souhaitons
une année

heureuse... fructueuse, ensoleillée... prospère.

ANNONCES SUISSES S.A.
-ASSA- SOCIETE SUISSE DE PUBLICITE