

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2010)
Heft: 1891

Artikel: On a aussi voté dans les villes alémanique
Autor: Jaggi, Yvette
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1009920>

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: 12.05.2025

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

ressource «cantonale». Dès lors, forts de cette recette, de petits cantons peuvent établir des barèmes attractifs sur lesquels ils gagnent peu ou rien. Qu'importe! La recette fiscale est assurée par l'IFD.

L'IFD est, en revanche, un gêneur dans la mesure où, dans

toute la Suisse, il définit les personnes morales selon des critères uniformes. Les cantons ont donc obtenu, quand fut discutée la loi sur l'harmonisation, de pouvoir conserver leur pratique. C'est ainsi que fut préservé le droit particulier des sociétés dites d'administration et surtout celui

des holdings qui fait tant réagir l'Union européenne. Là, on a atteint le point extrême de la concurrence puisque les bénéfices sont imposés au taux cantonal zéro, c'est-à-dire non imposables.

Enfer ou paradis fiscal? A coup sûr, dévoiement du fédéralisme.

On a aussi voté dans les villes alémaniques

Yvette Jaggi • 28 novembre 2010 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/16074>

Revue de quelques scrutins significatifs dans les cités d'outre Sarine

Une autre image de cette Suisse alémanique très expulsive en cette journée de votation...

Bâle: encore moins de trafic individuel motorisé

Les trois communes du canton de Bâle-Ville ne se contentent pas de faire un usage déjà record des transports collectifs. Elles vont devoir encore réduire de 10% la part de la motorisation privée dans l'ensemble du trafic, suite à l'adoption du contre-projet à une initiative des milieux écologistes qui demandait de fait une diminution de l'ordre de 25%. Effectifs et proportions ont donné lieu ces derniers mois à un débat aussi passionné qu'imprécis. Le Grand Conseil a d'abord voulu recommander l'approbation de l'initiative, puis il a élaboré un contre-projet que le gouvernement estime partiellement inapplicable. Autant dire que l'approbation de ce contre-projet par 54,7% des citoyens de Bâle-Ville n'aura guère d'effet concret, à part les

dix millions de francs destinés aux cheminements piétonniers et aux aménagements destinés aux cyclistes, qu'il est prévu de réaliser dans les années 2011 à 2014.

Berne et Saint-Gall: sortir du nucléaire

Les citoyens des villes de Berne et de Saint Gall ont défini leur avenir énergétique. Même configuration dans les deux villes: une initiative populaire, soutenue par le PS, les Verts et diverses organisations écolos vise la sortie du nucléaire à des conditions jugées inacceptables par les autorités locales. Lesquelles présentent un contre-projet, qui préconise certes le même objectif mais une démarche différente. Ainsi, Berne veut se préparer à recourir exclusivement à des énergies renouvelables dès 2039 (au lieu de 2030 selon l'initiative). De son côté, les élus de Saint-Gall opposent à l'initiative leur «concept énergie 2050» qui prévoit un approvisionnement en électricité progressivement libéré du nucléaire dans les quatre décennies à venir et non dans les

plus brefs délais. A Berne comme à Saint-Gall, les citoyens ont rejeté l'initiative (par 51,2% et 58,6% des votants) et accepté le contre-projet (60.6% et 61,4%). En bref, le but est maintenu, les contraintes changent.

Dans la foulée, les citoyens saint-gallois ont accepté un audacieux projet de centrale géothermique. Les travaux de forage et de construction ainsi que l'extension du réseau de chauffage à distance sont budgetisés à 159 millions de francs, investis par les Services industriels de la ville.

Schaffhouse: ne pas sortir d'Harmos

C'est à la faible majorité de 51,7% que les citoyens du canton de Schaffhouse ont décidé de rejeter l'initiative populaire *SH ohne Harmos* et donc de maintenir leur adhésion à ce concordat sur les programmes scolaires auquel le Grand Conseil schaffhousois avait donné son accord le 29 octobre 2007 – une première historique. Seules sept communes sur vingt-sept ont tenu bon. Parmi elles, la seule ville du canton, qui en est aussi la

capitale, où la majorité de 56% a suffi à faire la différence. Joli débat ville-villages en perspective. Et surtout, premier test, raté de peu, de la politique UDC en matière d'école, son nouveau thème national, cantonal et local. A suivre de très près.

Winterthour: regrouper l'administration communale

Les citoyens de la sixième plus grande ville du pays, qui a passé le cap des 100'000 habitants en été 2009, ont décidé à deux contre un de regrouper enfin les services de l'administration communale, actuellement dispersés sur 27 adresses différentes. Le site finalement choisi n'est autre que le Sulzer Areal, l'ancienne friche

industrielle qui se trouve derrière la gare. La construction du «*Superblock*» destiné aux 800 employés de la ville sera financée par le propriétaire des lieux, la société d'assurances Axa (ex Winterthour) qui les louera pour 6,85 millions de francs par an. Axa logera son propre personnel (1200 employés) dans le même complexe administratif. Un cas sans précédent de partenariat privé-public.

Zurich: transports collectifs et parcage des véhicules privés

Comme d'habitude, les citoyens de la ville de Zurich avaient un programme local chargé, en marge des votations fédérales de ce dimanche. Quatre scrutins concernant tous la mobilité. Ils

ont accordé sans broncher une contribution de 20 millions pour la couverture de l'autoroute de contournement nord et un crédit complémentaire de 11,172 millions pour la finition des travaux d'aménagement aux alentours de la gare d'Oerlikon. Ils ont également accepté une révision du règlement municipal de parcage allant dans le sens d'une nouvelle restriction de la motorisation privée en ville. En revanche, ils ont furieusement rejeté le projet de tram préconisé par l'initiative *Rosengarten*. Refus lié aux conditions de circulation dans les zones et rues concernées; ce n'est pas le signal d'un coup d'arrêt au retour du tram, moyen de transport toujours très apprécié à Zurich.

Sans une bourse du transit alpin, les marchandises n'emprunteront pas le nouveau tunnel du Gothard

Jean-Daniel Delley • 27 novembre 2010 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/16046>

La mise en œuvre de l'initiative des Alpes n'est pas terminée

La célébration du percement du tunnel ferroviaire du Gothard ne doit pas faire oublier que l'entreprise est loin d'être achevée. Le premier train ne franchira cet ouvrage qu'en 2016. Mais surtout, rien ne garantit que cette nouvelle transversale alpine contribuera à réduire le transport des marchandises par la route.

Le transfert sur le rail du trafic des marchandises, c'est l'histoire d'un incessant atermolement. L'initiative des Alpes ⁸, acceptée

contre toute attente en 1994, prévoit un délai de dix ans pour réaliser ce transfert. Mais il faut d'abord développer les capacités ferroviaires. C'est pourquoi le parlement décide en 1999 que ce transfert devra intervenir au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg. En 2008, il repousse ce délai à deux ans après la mise en service du Gothard. Et la loi fédérale sur le transfert du trafic de marchandises (LTTM) interprète de manière plutôt large cette obligation de transfert, puisqu'elle fixe un plafond de 650'000 trajets routiers par an dès 2018.

Deux dossiers, visuellement moins prestigieux que le dernier coup de pioche au Gothard, exigent maintenant un traitement rapide pour que le tunnel de base remplisse pleinement sa fonction.

Tout d'abord, il s'agit d'adapter les lignes au nord et au sud du tunnel, de manière à ce que l'axe ferroviaire du Gothard puisse absorber la plus grande partie du trafic routier de marchandises. Techniquement, un transfert total serait même possible.

Mais la seule mise à disposition de capacités ferroviaires accrues