

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2007)
Heft: 1736

Artikel: Trams alémaniques : à l'Ouest, toute! : Zurich et Berne développent encore leur réseau de transports publics
Autor: Jaggi, Yvette
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024359>

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>

Zurich: législation au pif

Entre Zurich et Berne, l'évaluation du cadeau aux actionnaires passe de 20 à 100-150 millions

Jean-Daniel Delley (15 juin 2007)

D'habitude c'est la Justice qu'on représente les yeux bandés pour symboliser l'impartialité qu'on attend d'elle. A Zurich, on peut dorénavant affubler le Grand Conseil du même attribut aveuglant.

La majorité bourgeoise vient d'adopter un allègement fiscal pour les actionnaires qui détiennent au moins 10% des titres d'une société: la moitié seulement des dividendes seront soumis à l'impôt sur le revenu.

Passons sur l'inégalité de traitement ainsi créée entre les actionnaires et entre les

contribuables selon la source de leur revenu. Passons aussi sur la possibilité d'évasion fiscale ainsi offerte: les patrons de société auront intérêt à réduire leur salaire et à se faire rémunérer par des dividendes.

A l'appui de cette décision, une estimation du Conseil d'Etat qui chiffre à une vingtaine de millions par an seulement la diminution des recettes publiques. Une diminution qui devrait être largement compensée par l'attractivité fiscale accrue du canton.

Au plan fédéral, le Parlement vient d'adopter une mesure semblable. A cette occasion,

l'administration fédérale des contributions a calculé le manque à gagner pour la Confédération et pour les cantons s'ils adoptaient la même mesure. La perte pour les cantons est estimée à 637 millions de francs. Sachant que le canton de Zurich contribue pour 20% au total de l'impôt fédéral direct, c'est donc une diminution de recettes de 100 à 150 millions que devrait engendrer la décision du Grand Conseil. D'ici quelques semaines, le projet doit être examiné en deuxième lecture. Peut-être que d'ici là les députés se décideront à légiférer les yeux ouverts.

Trams alémaniques: à l'Ouest, toute!

Zurich et Berne développent encore leur réseau de transports publics

Yvette Jaggi (18 juin 2007)

La Confédération a promis de contribuer à certains investissements dans le trafic d'agglomération, pour autant que le premier coup de pioche soit donné avant la fin 2008. Du coup, les projets d'infrastructures, par définition à long terme, se multiplient à un rythme inhabituel. Et les citoyens des villes et des cantons votent les crédits "locaux". Ce dimanche à Zurich et à Berne, deux lignes de tram sont parties à la conquête de

l'ouest.

En ville de Zurich, les citoyens ont dit à sept contre trois oui aux trois kilomètres d'une nouvelle ligne destinée à desservir ZüriWest, la friche industrielle convertie en quartier hyperbranché, et le futur stade du Hardturm. Et cela malgré une opposition hétéroclite composée des verts ultra et des riverains, qui craignent l'augmentation du trafic automobile et

l'aménagement d'une autoroute urbaine parallèle à la voie de tram, ainsi que de l'UDC, pour raisons financières.

Les citoyens de la ville ont accepté un crédit de 59 millions de francs qui se réduira à 30 millions si la Confédération participe pour moitié au coût total de 150 millions. Elle le fera pour autant que les citoyens zurichois approuvent la

contribution cantonale de 90 millions en novembre prochain, ce qui ne devrait pas faire problème.

A Berne en revanche, il aura fallu s'y prendre à deux fois pour que la contribution cantonale soit votée. D'abord rejetée en mai 2004, elle vient d'être approuvée, pour un projet redimensionné à 33,4 millions, soit une diminution d'une vingtaine de millions. La

nouvelle ligne de tram Bern West s'étendra sur 6,8 km, dont deux en site propre, remplacera des bus surchargés en direction de Bümplitz et desservira plusieurs quartiers en pleine expansion. Là aussi, la perspective d'une contribution fédérale incite au développement des transports collectifs: pour un nouveau tram à 151,7 millions, la Confédération versera 52.75 millions à titre de contribution

aux frais d'infrastructure, tandis que la Ville et le Canton payeront respectivement 26 et 33,37 millions.

En Suisse aussi, le tram a la cote: il ne l'a jamais perdue dans les villes alémaniques et la retrouve à Genève, comme en France d'ailleurs. A Lausanne, on a choisi l'option métro, certes plus coûteuse mais mieux adaptée à une topographie difficile.

Lucerne se rêve grande ville

Début d'un audacieux processus de fusion, qui contraste avec les échecs de Lavaux ou du Val-de-Travers

Yvette Jaggi (18 juin 2007)

Troisième destination touristique urbaine de Suisse derrière Zurich et Genève, Lucerne s'inscrit traditionnellement sur la carte du monde mais occupe une place relativement modeste dans le pays. Sa population de 57'500 habitants la met au huitième rang des villes suisses, largement derrière Winterthour et Saint-Gall, mais devant Lugano ou Bienne.

Il y a tout juste un an, les autorités lucernoises exprimaient leur rêve pour 2016: devenir la troisième ville de Suisse, avec 150 000 habitants, par la voie de fusions successives avec les

communes avoisinantes, déjà plus ou moins habituées à une idée dont elles imaginent pouvoir profiter.

L'aventure a formellement commencé ce 17 juin, avec la constitution du noyau initial, composé de Lucerne et Littau (16'000 habitants) qui fusionneront formellement le 1er janvier 2010. Décision prise par les citoyens des deux villes, à 53% des votants dans la capitale, à 55% à Littau, où la participation s'est élevée à 60%.

La nouvelle commune s'appellera simplement Lucerne, dont les autorités (Municipalité de cinq membres

et Conseil de 48 membres) seront élues dans le courant de 2009. A noter que la nouvelle ville reprendra tout le personnel des deux administrations actuelles, appelées à collaborer dès maintenant à la réussite de la plus importante opération de fusion de ces dernières décennies, avec Rapperswil-Jona (25 000 habitants) et le Grand Lugano (50 000 habitants).

On notera le contraste avec les opérations ratées en Suisse romande, dans le Lavaux l'an dernier ou dans le Val-de-Travers ce dimanche.