



**focus 7/11**  
Novembre

## Les villes et les agglomérations profitent du financement des infrastructures

Dans de nombreuses villes et agglomérations, le trafic, spécialement ferroviaire, a atteint les limites de ses capacités. La Confédération a

pris en main une refonte du financement des infrastructures ferroviaires pour répondre aux besoins croissants en mobilité. Le message «Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire» (FAIF) est conçu comme un contre-projet direct à l'initiative de l'ATE sur les transports publics. Il prévoit un financement supportable et durable qui permettra de développer l'infrastructure par étapes.



Le Conseil fédéral a tenu compte de la prise de position de l'Union des villes suisses: la Confédération créera un nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et y versera davantage que prévu. De plus, le montant sera adapté chaque année à la croissance économique. Le délai de remboursement des prêts accordés précédemment sera repoussé dans les limites légales, ce qui représente également une augmentation indirecte des moyens accordés par la Confédération.

Une autre exigence de l'UVS – la reconnaissance des villes et des agglomérations – a obtenu satisfaction: Genève, Lausanne, Berne, Zurich, Bâle, Lucerne, Coire et Lugano profiteront de l'extension du réseau. Il faut encore citer les horaires cadencés dans le trafic régional et longue distance. Et nous ne parlons ici que du FAIF. Les développements prévus dans d'autres projets, ZEB, DML, MEVA, CEVA et lignes à grande vitesse sont connus. La possibilité de financer les projets avec le fonds d'infrastructure a en outre contribué à une renaissance du tram.

Mais les expériences engrangées avec le co-financement des lignes de RER par le fonds d'infrastructure ont aussi montré que les finan-

cements mixtes ne vont pas sans problèmes. C'est pourquoi il est nécessaire de clarifier ce fonds. Il est envisageable que les projets de RER des programmes d'agglomération qui n'auront pas encore été traités à partir de 2016 soient repris par le FIF.

Mais un élément essentiel ne doit pas être oublié: nous n'avons tout simplement pas les moyens de financer rapidement tous les grands projets. La procédure de consultation a montré qu'aucune solution n'était possible pour le financement de grandes étapes de développement. Une grande partie des montants disponibles doit d'abord être consacrée à corriger les négligences du passé. C'est dans les villes et les agglomérations densément peuplées, où les trains entrent dans les gares de façon de plus en plus rapprochée, que l'on voit le mieux les conséquences des négligences passées dans l'entretien du rail.

Si le Parlement et le peuple acceptent les nouvelles solutions de financement, 1,5 milliard de francs devrait pouvoir être consacré par année, après 2025, au développement des réseaux. Un financement durable et des étapes de développement réalistes nous permettront de construire l'infrastructure du rail de demain. Ensemble. Avec votre soutien.

Dr. Peter Füglistaler  
Directeur de l'Office fédéral des transports

### Chère lectrice, cher lecteur,

Après la procédure de consultation, le Conseil fédéral vient d'adopter les contours du futur financement du trafic ferroviaire. Le projet a été amélioré mais ne répond pas encore suffisamment aux questions entourant le trafic d'agglomération. Or, dans ce domaine, les défis – pas seulement sur le rail – sont nombreux. La Confédération doit s'engager dans le financement du trafic d'agglomération durablement, de façon fiable et avec des moyens suffisants. Les mécanismes du fonds d'infrastructure montrent l'exemple. La présente édition de «focus» se penche en détails sur ce thème.

La rédaction de «focus»



### Sommaire

Les villes et les agglomérations profitent du financement des infrastructures	1
«Il faut aussi penser aux prix des transports publics»	2
Le trafic d'agglomération concerne aussi la Confédération	3
Session d'hiver, consultations	4
Médias sociaux, dialogue culturel, allègements administratifs	5
Agenda	6

## «Il faut aussi penser aux prix des transports publics»

Philippe Decrey, maire de Thônex (GE)



### Votre commune est située à la frontière avec la France. Quelle est la situation du point de vue des transports?

Nous comptons cinq postes frontières sur notre territoire et beaucoup de frontaliers traversent notre commune en voiture, ce qui pose passablement de problèmes. A certains endroits, il y a tous les matins un à deux kilomètres de bouchons et aux heures de pointe, il faut une heure et quart pour traverser Thônex, qui est certes une commune très allongée. Le tram fonctionne bien, mais les bus restent bloqués dans le trafic routier. C'est pourquoi je me bats pour que les transports publics disposent de sites propres. Il faudra supprimer des places de parking dans certaines rues. Cependant, je tiens à préciser que les communes n'ont pas beaucoup de pouvoir dans le canton de Genève. Nous pouvons faire des propositions mais c'est le canton qui décide.

### A vous entendre, il semble que cela n'est pas toujours facile.

C'est un peu laborieux. Les communes doivent faire opposition sur des projets cantonaux pour être écoutées. On nous reproche de faire de l'obstruction, mais c'est le seul moyen d'être écoutés. Nous demandons du reste à disposer de davantage d'autonomie communale – sur le modèle du canton de

Vaud par exemple. Cela dit, pour les transports, il nous faut des garanties de l'Etat sur la nécessité de prévoir les axes de transports avant les nouvelles constructions par exemple. C'est très important, notamment pour prévoir des voies en sites propres pour les bus.

### La construction du CEVA, ligne qui reliera la gare principale de Genève Cornavin, à Annemasse en France, vient de commencer. Le train passera sur votre commune. Qu'attendez-vous de ce projet?

Nous en attendons une diminution du nombre de voitures. Il serait aussi avantageux que les Français poursuivent la ligne jusqu'à Thonon et Evian. Ils sont aussi convaincus que nous de la nécessité de cette ligne, dont la première idée a germé il y a déjà un siècle et demi! Nous avons dû nous battre pendant longtemps pour obtenir la réalisation de cette ligne. Mais si on veut que les gens prennent le train, il faut que les cadences soient efficaces. La question du prix des billets est aussi une épine dans le pied de beaucoup de gens.

### Pourquoi?

Les transports publics sont relativement chers à Genève. Pour convaincre les gens de

laisser leur voiture, il faut une politique cohérente, non seulement des lignes qui fonctionnent mais également des prix attractifs. Pour que le CEVA soit utilisé, il faudra faire attention aux tarifs. C'est aussi pourquoi l'aide de la Confédération est importante. Nous avons parfois le sentiment que nous devons nous battre davantage que les Zurichois pour obtenir quelque chose de Berne.

### Quels projets souhaiteriez-vous encore développer?

Nous avons envisagé une nouvelle ligne de tram, mais c'est irréaliste pour encore plusieurs années. L'idée d'un projet d'exposition nationale a aussi été évoquée. Je verrais bien quelque chose de pionnier dans les transports, par exemple un monorail. Des groupes de travail planchent sur ces questions.

### A quoi ressemblera Thônex dans 20 ans?

J'espère que nous aurons maîtrisé les problèmes de construction. La mixité des logements est nécessaire. Nous sommes en train de développer une nouvelle zone qui pourra accueillir plus de 5000 personnes. La commune compte 14000 habitants aujourd'hui et passera probablement à 20000 personnes. Il faut gérer cette croissance au mieux, ce qui pose aussi le problème des rentrées fiscales. Il nous faut créer des emplois. Du côté de l'aménagement, nous manquons de grands parcs. Nous espérons préserver les espaces verts dont nous disposons aujourd'hui.

### Philippe Decrey, maire de Thônex (GE)

Philippe Decrey a siégé pendant seize ans au législatif de Thônex et est membre de l'exécutif depuis 2003. Il est né à Thônex et y a suivi toute sa scolarité. Responsable de la gestion des assurances des Hôpitaux universitaires de Genève, le démocrate-chrétien est, en tant que maire, responsable des affaires sociales, des transports, de la culture et des jumelages, notamment. En 2011-2012, Philippe Decrey assume la présidence pour la troisième fois (après 2005-2006 et 2009-2010).

## Le trafic d'agglomération concerne aussi la Confédération

Renate Amstutz, directrice de l'Union des villes suisses

**Les problèmes de trafic touchent avant tout les villes et les agglomérations. Ils ont des conséquences sur l'économie et la population des villes et des régions rurales de tout le pays. C'est pourquoi l'Union des villes suisses demande que la Confédération garantisse une participation fiable et suffisante aux projets qui contribuent à amoindrir ces problèmes.**

Le projet pour le Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) vient de lancer la discussion sur le financement des transports. De manière générale, dans ce domaine, les critères suivants devraient être pris en considération:

- la planification doit être assurée et fiable;
- le financement doit se baser sur une analyse globale de la mobilité et non pas se concentrer sur un type de transports;
- toutes les distances doivent être considérées, du trafic de proximité au trafic longue distance;
- la politique des transports doit contribuer à freiner le sur-développement des constructions;
- elle doit permettre un bon rapport entre les coûts et les bénéfices;
- les moyens financiers doivent être suffisants.

Le projet FAIF apporte certes des avantages à la Suisse urbaine. Les villes et les agglomérations dépendent fortement de bonnes liaisons ferroviaires, qu'elles soient internationales, entre centres ou régionales. C'est la condition pour que les villes et les agglomérations puissent assumer leur rôle de locomotives économiques, pour le bien de tout le pays.

### FAIF – un premier pas

Mais il n'en demeure pas moins préoccupant que le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire ne met pas assez de moyens à disposition pour régler les problèmes de façon durable. Au lieu des 3,5 milliards de francs prévus dans la première phase, il en faudrait entre 5 et 6. Sinon, la concurrence que la Confédération envisage d'instaurer entre l'exploitation, l'entretien et le développement risque de se faire au détriment des nouvelles infrastructures. De plus, le projet ne donne aucune réponse sur d'autres critères

mentionnés ci-dessus. Pour la Suisse urbaine, il est incompréhensible que le trafic d'agglomération soit ainsi mis entre parenthèses. Les frontières systémiques posées entre le trafic cofinancé par la Confédération et le trafic financé



par les communes et les cantons ne suivent aucune logique compréhensible. Ce sont souvent des raisons historiques qui font que deux endroits sont reliés par un train, un tram ou un bus. Or la Confédération finance les liaisons de trafic régional (ce qui ne doit pas être remis en question) mais pas celles qui relient deux quartiers d'une même ville, potentiellement situés à même distance que deux villages, ni celles qui lient une ville et ses communes d'agglomération. L'actuel développement territorial ne justifie pas une telle distinction.

Créé en 2008, le fonds d'infrastructure, qui prévoit 6 milliards de francs pour le trafic d'agglomération, a fort judicieusement permis à la Confédération de co-financer de tels projets. Cet instrument se base sur des réflexions englobant tous les acteurs de la mobilité. La route, le tram et le rail sont intégrés, selon les situations concrètes. Le fonds tient ainsi compte des intrications très étroites existant entre les différents types de trafic. Il formule en outre des critères très stricts pour les projets, critères qui garantissent que le concept coordonne au mieux les besoins de l'urbanisme et des transports, ce qui

permet de freiner les constructions. Mais le cofinancement par le fonds d'infrastructure est limité à fin 2027 et les moyens à disposition sont déjà engagés à 85%, après quelques années seulement. Etant donné le grand nombre de projets en attente, qui ne sont du reste pas de vains souhaits car ils correspondent à un réel, et énorme, besoin de rattrapage, il est à craindre que les sommes à disposition des projets diminuent peu à peu pour «étendre» la durée du financement. On peut aussi s'attendre à ce que les critères d'obtention deviennent de plus en plus sévères. En outre, la concurrence entre les projets les plus importants risque de pousser certains d'entre eux hors de la portée du fonds d'infrastructure. Les problèmes de trafic dans les agglomérations, où 85 à 90% des bouchons se forment et où le trafic croît le plus, selon les analyses de la Confédération, sont donc loin d'être réglés.

### Le fonds d'infrastructure montre la voie

Le problème de la croissance du trafic ne peut pas être réglé que par le financement. La planification urbanistique doit être comprise dans les réflexions. Mais même si l'on ne considère que le financement, le FAIF ne répond pas à toutes les questions. Des solutions pour asseoir le financement du trafic d'agglomération sur des bases solides, fiables et suffisantes à long terme sont urgemment requises. Le mécanisme du fonds d'infrastructure montre la voie menant au succès d'une politique nationale des transports.

### Renate Amstutz



Renate Amstutz dirige l'Union des villes suisses depuis 2008. Economiste de formation, elle avait auparavant exercé diverses fonctions auprès des CFF et a été secrétaire générale de la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne.

## Au programme de la session d'hiver

La session d'hiver marque le début de la nouvelle législature pour le Parlement qui vient d'être élu. L'élection du Conseil fédéral occupe traditionnellement la première place, suivie par l'adoption du budget. Les deux Chambres auront une session spéciale sur les effets du franc fort sur la place économique suisse. D'autres objets importants pour les villes suisses figurent à l'ordre du jour.

### Nouvelle politique énergétique

Le Conseil national et le Conseil des Etats ont, en juin et en septembre, adopté le principe de la sortie du nucléaire à moyen terme. Il s'agit désormais d'éliminer les divergences concernant la recherche nucléaire. Le Conseil national doit aussi se prononcer sur une modification de la loi sur l'énergie qui permettrait au Conseil fédéral de décider certaines prescriptions d'utilisation en cas de besoin. L'Union des villes suisses soutient ce projet, de même qu'elle est favorable au projet, débattu par le Conseil des Etats, de ne pas soumettre les concessions des réseaux de distribution électrique à l'obligation d'adjudication.

### Comment freiner le bétonnage?

Pratiquement personne ne conteste la nécessité de prendre des mesures contre le bétonnage du paysage. Mais les esprits sont divisés sur les moyens appropriés à inscrire dans la révision de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT). En septembre, le Conseil national a encore dilué les décisions du Conseil des Etats, qui reprend le flambeau en décembre. Sa commission préparatoire maintient l'introduction d'une taxe sur la plus-value, formulée de façon souple. C'est une revendication de l'Union des villes suisses, qui s'engage également pour que les villes et les communes perçoivent une part des revenus de la nouvelle taxe. L'UVS espère aussi que la Chambre haute reprendra dans la loi l'idée de réduire les zones à bâtir surdimensionnées. Sans cela, la révision restera un contre-projet bien inoffensif face à l'initiative sur le paysage. L'Union des villes suisses est en outre critique sur l'initiative cantonale st-galloise qui souhaite faciliter la construction en dehors des zones à bâtir.

### Prochaine étape de l'assainissement de l'AI

Le Conseil des Etats se penche sur un nouveau paquet de mesures de la 6e révision de l'AI. Le désendettement de l'assurance devrait passer par l'introduction d'un système de rentes non échelonnées. Il est aussi prévu de renforcer l'intégration et le maintien sur le marché du travail, de diminuer les rentes pour enfants et de renforcer la lutte contre les abus. L'Union des villes suisses soutient l'objectif d'assainissement financier de l'AI et la suppression des paliers de rentes mais demande une base de calcul standard pour le degré d'invalidité. En outre, les villes s'inquiètent des possibles reports qu'auraient des rentes plus faibles sur les finances cantonales et communales. Il faudrait donc aussi examiner la possibilité de nouvelles recettes.

### Réforme des chemins de fer 2 et renseignements statistiques

Le Conseil national débattre des divergences créées par le Conseil des Etats dans la réforme des chemins de fer 2. La Chambre

des cantons a introduit une modification de la loi sur le transport des voyageurs selon laquelle les aspects économiques du rail doivent être davantage valorisés. En conséquence, les tarifs doivent s'orienter sur le volume et la qualité des prestations, de même que sur les coûts de l'offre. Ils doivent générer des ressources adéquates.

La Chambre haute se penche de son côté, après le Conseil national, sur une initiative parlementaire demandant que la participation aux enquêtes statistiques de la Confédération soit facultative, élément qui devrait être inscrit dans la loi fédérale sur la statistique fédérale. Le Conseil national a déjà adopté cette modification. Fournir des renseignements pour le recensement restera obligatoire. Les personnes qui, de par leur profession, sont tenues à donner des renseignements ou certaines données statistiques resteront également soumises à l'obligation de participer aux enquêtes statistiques fédérales.



### Procédures de consultation

[www.uniondesvilles.ch/Politique/Consultations](http://www.uniondesvilles.ch/Politique/Consultations)

### Les villes s'engagent pour les droits des minorités nationales

L'Union des villes suisses approuve les objectifs de la Convention-cadre du Conseil de l'Europe pour la protection des minorités nationales. C'est ce qu'elle a indiqué dans la consultation sur le 3e rapport de la Suisse sur la mise en œuvre du traité. L'UVS prône l'égalité et la non discrimination de toutes les minorités vivant en Suisse et a rappelé

les efforts menés par plusieurs villes pour mettre à disposition des infrastructures pour les gens du voyage qui veulent s'installer définitivement. La situation est différente pour ceux qui passent de ville en ville ou qui viennent de l'étranger. Il n'y a pas d'espaces à disposition dans de nombreuses villes et communes.

## Médias sociaux: un thème pertinent non exempt de problèmes

De nombreuses villes et communes se demandent aujourd'hui si les nouvelles plateformes de communication sont réellement intéressantes pour elles, et, dans le cas où elles le sont aujourd'hui, si elles le resteront à l'avenir. Facebook, google+, twitter et d'autres leur apportent-elles réellement quelque chose ou ne seraient-elles qu'un phénomène de mode coûteux? Quelque 160 participants au colloque organisé par la Conférence suisse des secrétaires municipaux et l'Union des villes suisses sont parvenus à la conclusion suivante: les médias sociaux peuvent apporter une contribution efficace à la communication d'une ville, mais il s'agit d'éviter quelques écueils.

Une utilisation réussie nécessite un réel apprentissage de toute l'administration et des règles précises. Il faut aussi être prêt à y consacrer du temps et les moyens financiers nécessaires, tout en intégrant l'utilisation des nouvelles plateformes dans une stratégie globale. Ces conditions remplies, des perspectives intéressantes s'ouvrent pour informer le public et l'inciter à participer. De nombreux exemples concrets, suisses et étrangers, ont été présentés lors du colloque, qui s'est tenu le 18 novembre à Soleure.

Exposés: [www.uniondesvilles.ch](http://www.uniondesvilles.ch)

## Le dialogue culturel national est lancé

En Suisse, le financement de la culture est assumé conjointement par les villes, les communes, les cantons et la Confédération. Cette collaboration devrait être institutionnalisée. C'est pourquoi les trois niveaux d'Etat ont signé le 25 octobre une convention instaurant un dialogue national sur la culture.

Celui-ci doit encourager le débat général sur la politique de la culture, améliorer les échanges d'information et permettre de mieux coordonner les activités des uns et des autres. L'Union des villes suisses représente le volet politique au sein des discussions, tandis que la Conférence des villes en matière culturelle est chargé de l'aspect professionnel. Le dialogue culturel national est une revendication de longue date de l'Union des villes suisses.

## Villes et communes primées

Le 15 novembre dernier, Berne et Bâle ont reçu le prix «Commune engagée» du bureau de prévention des accidents (bpa). La distinction est remise tous les deux ans et récompense une commune qui s'est distinguée par ses efforts en faveur de la sécurité. C'est la première fois que deux villes reçoivent ce prix simultanément. Bâle et Berne ont toutes les deux développé des concepts de sécurité pour l'ensemble du trafic et un plan de mesures pour la réduction des accidents en des points dangereux. Elaborées il y a de nombreuses années, ces stratégies ont eu des effets positifs impressionnants.

En novembre également, l'association «citésanté» a été fondée, grâce au travail pionnier des villes d'Uster (ZH) et de Thoun (BE). Analogue au label «Cité de l'énergie», le nouveau label récompense, sur la base d'un catalogue de critères très précis, les villes qui font des efforts particuliers pour encourager la santé physique, psychique et sociale de leurs habitants.

Informations: [www.gesundheits-stadt.ch](http://www.gesundheits-stadt.ch)



## Table ronde sur les allègements administratifs

Le 21 octobre, le chef du Département fédéral de l'économie Johann Schneider-Ammann a convoqué une table ronde sur les allègements administratifs des entreprises. Une vingtaine de représentants de l'économie, des cantons, des villes, des communes et de l'administration fédérale ont débattu de thèmes tels que la simplification de la TVA, l'harmonisation du droit de la construction et de l'aménagement du territoire ainsi que les procédures de douane électronique. Ces thèmes prioritaires font partie des 20 mesures arrêtées par le Conseil fédéral suite à l'adoption du rapport «Allègement administratif des entreprises: bilan 2007-2011 et perspectives 2012-2015». Le conseiller national Kurt Fluri, maire de Soleure et membre du Comité de l'Union des villes suisses, a participé à la rencontre.

## Brèves

### 18 quartiers durables soutenus

La Confédération a accordé son soutien à 18 villes et communes pour la mise en œuvre de projets de quartiers durables. Les offices fédéraux de l'énergie (OFEN) et du développement territorial (ARE) financeront les conseils fournis par des experts pendant 14 mois. La Confédération lance ainsi son outil «Quartiers durables by Sméo» qui doit permettre d'évaluer les chances et les faiblesses d'un projet, dans la perspective du développement durable. L'outil peut être utilisé durant les différentes phases du projet, que ce soit la planification, la mise en œuvre et l'utilisation.

Informations: [www.quartiers-durables.ch](http://www.quartiers-durables.ch)

### «Government pour villes et communes

La séance plénière du groupe de travail «Informatique des villes et des communes» a eu lieu le 26 octobre à Berne. Quelques 90 responsables informatiques ont été informés des dernières évolutions en matière de cyber-administration, «avantages pour les villes et les communes», selon le titre de la rencontre. Parmi les thèmes abordés: le «GovCloud» et la gestion des dossiers électroniques et la «SuisseID» (première preuve d'identité électronique sécurisée en Suisse). Des exemples concrets ont été présentés, tels celui d'un Bureau suisse des objets trouvés. La prochaine séance plénière aura lieu le 30 octobre 2012.

### Meilleure qualité de l'épuration des eaux – coûts stables

En Suisse, ce sont les communes, les villes et les associations intercommunales qui assurent chaque jour l'acheminement et l'épuration des eaux usées dans 839 stations d'épuration. Une nouvelle étude de l'Association suisse des professionnels de la protection des eaux et de l'organisation Infrastructures communales révèle que, ces cinq dernières années, la qualité de l'épuration a pu être améliorée, alors que les coûts annuels de 200 francs par équivalent-habitant sont restés stables. L'étude confirme également que les stations d'épuration assez grandes, régionales, sont plus efficaces que les petites. Pour maintenir l'état de ces infrastructures ces prochaines décennies, il faudrait cependant augmenter les investissements de 30% par année. Informations:

[www.infrastructures-communales.ch](http://www.infrastructures-communales.ch)

# Agenda

## Union des villes suisses UVS

**30 / 31 août 2012**      **Journée des villes 2012** à Berne – **à retenir!**  
Renseignements: Christina Grab, téléphone 031 356 32 32, info@uniondesvilles.ch

## Conférence des villes en matière culturelle

**26 / 27 avril 2012**      **Conférence des délégués** à Berthoud  
Renseignements: Jürg Kobel, téléphone 033 225 84 35, juerg.kobel@thun.ch

## Conférence des villes pour la mobilité

**23 mars 2012**      **Assemblée générale** à Berne  
Renseignements: Roman Widmer, téléphone 031 356 32 32, roman.widmer@staedteverband.ch

## Conférence des directrices et directeurs de police des villes suisses

**10 / 11 mai 2012**      **95<sup>ème</sup> Assemblée générale** à Berne  
Renseignements: Andrea Bucher, téléphone 044 411 70 26, andrea.bucher@zuerich.ch

## Initiative des villes pour la formation

**20 janvier 2012**      **Assemblée annuelle** à Saint-Gall  
Renseignements: Bruno Oesch, téléphone 071 224 57 26, bruno.oesch@stadt.sg.ch

## Conférence Suisse des Secrétaires Municipaux

**15 juin 2012**      **Assemblée générale** à Schaffouse et Neuhausen  
Renseignements: Urs Müller, téléphone 071 224 57 26, urs.mueller@wallisellen.zh.ch

## Divers

**7 / 8 février 2012**      **3<sup>ème</sup> Congrès de la mobilité électrique** à Lucerne  
Renseignements: www.forum-mobilite-electrique.ch, téléphone 031 380 12 09, info@mobilityacademy.ch

**20 / 21 mars 2012**      **Séminaire plate-forme PLANAT 2012** à Aarau  
Renseignements: www.planat.ch, téléphone 031 324 17 81, planat@bafu.admin.ch

## Impressum

Editeur: Union des villes suisses (UVS), Monbijoustrasse 8, Case postale 8175, 3001 Berne  
Rédaction: Renate Amstutz, Ariane Gigon (et traduction), Christina Grab, Sybille Oetliker, Martin Tschirren, Roman Widmer  
Photos: Rolf Siegenthaler, Pascal Frautschi/Edipresse (page 2), Services du Parlement (page 4)  
Téléphone: 031 356 32 32, Fax: 031 356 32 33, www.uniondesvilles.ch  
Abonnement à focus: info@uniondesvilles.ch