



POINT FORT

focus 1/20
février

Comment s'acheminer vers une logistique urbaine intelligente



Thomas Schmid
responsable du domaine
d'activité Gestion des trans-
ports/logistique,
partenaire associé chez
Rapp Trans SA

Même ceux et celles qui ne changent rien à leur comportement d'acheteur constatent que le commerce en ligne modifie les flux du trafic de marchandises: c'est au plus tard quand les paquets s'entassent devant ou derrière les portes des maisons que l'on s'aperçoit que le transport et le transbordement des marchandises dans les villes sont en pleine mutation. Bien entendu, les marchandises continuent aussi d'être transbordées dans des magasins, où elles passent du camion ou de la camionnette au rayon de la boutique et au client. Mais de nouvelles formes de distribution fine gagnent du terrain. Les livraisons toujours plus nombreuses de paquets, concrétisation de simples clics opérés sur internet, n'en sont qu'une manifestation visible parmi d'autres. En font aussi partie les distributeurs de paquets et les vélos cargos, qui sont en train de devenir partie intégrante de l'image des villes.

Pour ces dernières, cette évolution vers un trafic de marchandises sur route en quantités de plus en plus petites n'est pas le seul défi: le changement climatique et l'augmentation de la densité de personnes et de bâtiments en sont d'autres. On a donc besoin de concepts qui montrent comment les régions urbaines peuvent être approvisionnées de sorte à utiliser les surfaces efficacement et si possible

sans émettre de gaz d'échappement. Les villes peuvent lancer soit de manière autonome, soit en coopération avec les agglomérations des réflexions d'experts sur la manière dont les espaces urbains peuvent s'adapter à l'augmentation et à la ramification des flux de marchandises sur leurs routes et dans leurs rues. C'est ce que précise l'étude «Les marges de manœuvre des villes dans la logistique urbaine» de la Conférence des villes pour la mobilité. De même, les villes peuvent lancer des actions autonomes en soutenant les offres innovantes, par exemple les plateformes logistiques intégrées dans l'urbanisme ou les réseaux de vélos cargos.

Afin de mieux regrouper les flux de marchandises et de réserver des surfaces pour y installer des stations de transbordement, de collecte et de retrait bien situées, il est recommandé de mettre en place des coopérations avec les cantons et le secteur de la logistique. Les cantons et les régions peuvent réserver des surfaces appropriées par le biais d'inscriptions au plan directeur, et le secteur de la logistique connaît les besoins de ses clients. Le scénario qui se profile à l'horizon est celui de l'avènement de sites logistiques de taille différente au stade de la conception – tout aussi bien de grandes plateformes de trafic de marchandises proches du centre que de petits points de collecte et de retrait décentralisés dans les quartiers.

Th. Schmid

Chère lectrice, cher lecteur,

La logistique des villes est en pleine mutation: on commande de plus en plus souvent les marchandises en ligne, et dans les quartiers, le trafic de livraison est en augmentation. Les villes doivent fournir de nouvelles approches pour la logistique urbaine. Comme le montre une [étude de la Conférence des villes pour la mobilité](#), les villes peuvent élaborer des concepts de trafic de marchandises, réserver des surfaces appropriées pour des sites logistiques, engager des coopérations, créer des incitations pour l'économie et promouvoir les véhicules économes en espace et à faibles émissions. En ce qui concerne la réglementation et l'homologation, la marge de manœuvre des villes est en revanche limitée. Quelque 200 entreprises enregistrées comme services postaux sont libérées des limitations sur les trajets de livraison. Et contrairement à l'UE, les grands vélos cargos ne sont pas autorisés en Suisse. À cet égard, c'est à la Confédération qu'il appartient d'agir.

Nous vous souhaitons bonne lecture!

Sommaire

Point fort	1
Interview	2
Le thème	3
Session et procédures de consultation	4
L'UVS dans la ligne de mire	5
Agenda	6

INTERVIEW

«Il existe trop peu de surfaces adaptées au transbordement»


Beat Züsli
Maire de Lucerne

Beat Züsli est maire et directeur de l'instruction publique de la Ville de Lucerne depuis le 1er septembre 2016. De 1998 à 2009 il était membre du groupe PS au parlement de la ville, dont il a assumé la présidence en 2007/2008. De 2015 à 2016 il était membre du Grand Conseil de Lucerne. Avant son élection en tant que maire, il a travaillé comme architecte et ingénieur en énergie et a assumé des activités à la Haute École de Lucerne – Technique & Architecture sur le thème de l'efficacité énergétique dans la construction.

Combien de véhicules de livraison circulent quotidiennement dans la ville de Lucerne?

Nous ne disposons pas de chiffres exacts pour la ville à elle seule. On peut à tout le moins estimer la proportion du trafic commercial sur les voies d'accès (autoroutes et routes cantonales) à l'agglomération de Lucerne: Environ 8% de la circulation totale sont des véhicules de livraison.

Quels défis particuliers la Ville de Lucerne doit-elle actuellement relever en matière de logistique?

Comme dans toutes les localités, la croissance du commerce en ligne entraîne une hausse du nombre de trajets effectués par les services de messagerie, de livraison express et de colis. Il existe cependant trop peu de surfaces adaptées au transbordement de marchandises. Les espaces de rue manquent de possibilités d'arrêt de courte durée. Nous observons par conséquent un accroissement des conflits et perturbations dans le cadre du trafic quotidien.

Je voudrais mentionner deux particularités de Lucerne. Premièrement, grâce à la situation actuelle de la gare comprenant une gare de marchandises, le centre-ville dispose quasiment d'une voie de raccordement. Une transformation de grande envergure – également du faisceau de voies – aura lieu avec l'avènement de la gare de transit à partir de 2040. Deuxièmement, plusieurs millions de

voyageurs viennent visiter Lucerne chaque année et nombre d'entre eux voyagent en autocar. Plus de 80 000 autocars s'arrêtent et stationnent par an sur la seule Löwenplatz. On peut qualifier cela comme un type particulier de logistique urbaine. Mesurée objectivement, la proportion des cars de tourisme dans l'ensemble du trafic est certes faible. Les heures d'affluence des cars de tourisme coïncident cependant avec les heures de pointe en soirée du restant du trafic. À ces heures, les infrastructures de transport déjà surchargées sont particulièrement sujettes à des perturbations dans la fluidité du trafic.

La population s'accroît dans les villes et le commerce en ligne se développe. Compte tenu de ces circonstances, quelles sont les conceptions de Lucerne en matière d'approvisionnement?

Nous voulons développer la ville de manière de plus en plus décentralisée, les quartiers doivent être renforcés. À cet égard, nous menons des réflexions sur des hubs de quartier. Il y a deux ans, dans le cadre du concept de développement territorial dans les quartiers, nous avons identifié et analysé 20 lieux centraux. Au sein d'un espace relativement restreint, ces centres névralgiques remplissent diverses fonctions allant de la mobilité aux lieux de rencontre en passant par les commerces de proximité. Dans le cadre de l'aménagement et du développement futur de ces espaces publics, nous intégrons d'emblée les questions

d'approvisionnement et d'élimination dans la planification. Diverses unités administratives y sont impliquées.

Quels projets concrets de logistique urbaine sont actuellement réalisés dans la ville de Lucerne?

La Ville de Lucerne elle-même ne réalise actuellement pas encore de projets. Nous constatons cependant un grand engagement de la part d'entreprises qui optimisent leur logistique en utilisant par exemple des vélos cargo. La CI Travail explore des niches intéressantes avec différents projets en matière d'intégration professionnelle. Le vélo est utilisé pour livrer des courses à domicile ou pour transporter des matériaux usés vers les centres publics de collecte.

L'étude de la Conférence des villes pour la mobilité a montré l'importance d'une collaboration traversant tous les niveaux de l'État. Comment la Ville et le canton de Lucerne collaborent-ils?

Le canton va bientôt lancer ses travaux portant sur une stratégie en matière de logistique de fret. La Ville et l'organe régional de développement LuzernPlus y concourent, afin d'apporter nos principes de base et nos connaissances. La Ville de Lucerne a accompagné le Projet PNR 71 «Logistique urbaine intelligente», LuzernPlus était impliqué au projet ILMA+ de la Conférence métropolitaine de Zurich.

THÈME

Les sites logistiques sont bien plus qu'un mal nécessaire

La relation entre les villes et leur approvisionnement doit être redéfinie. Les sites de transbordement de marchandises doivent être à nouveau rendus visibles. C'est ce qu'explique le mémoire de master rédigé par l'architecte Lukas Stadelmann à l'EPF de Zurich.

Lukas Stadelmann, MSc Arch EPF, Zurich

La consommation urbaine se manifeste aujourd'hui dans l'arrière-pays, où elle prend la forme de boîtes impersonnelles qui bordent l'autoroute et le chemin de fer. La hausse du prix du foncier dans les centres urbains, les aspirations de la grande distribution à la centralisation ainsi que la croissance rapide du commerce par correspondance ont repoussé les sites de production et de transbordement hors de villes. De plus en plus de consommatrices et consommateurs vivent dans des espaces urbains denses et sont approvisionnés par la périphérie. Mais même si les consommatrices et consommateurs optent de plus en plus pour des chemins numériques, les marchandises ont encore une réalité physique.

La relation entre la ville consommatrice et la périphérie productrice doit donc être considérée dans son contexte global. Une réflexion portant uniquement sur les mouvements de marchandises au sein de structures déjà existantes ne suffit pas. Historiquement, les villes se sont formées autour des marchés et des lieux de transbordement de marchandises. Aujourd'hui, les entrepôts et les centres de distribution assument des fonctions autrefois réalisées en ville. Les avantages économiques pour les fournisseurs sont évidents: ceux-ci peuvent tirer parti d'effets d'échelle et de synergies. Le revers de la médaille est que la distance dit le «dernier kilomètre» s'est allongé. Même les produits régionaux passent par les centres de distribution nationaux.

La conséquence de cette évolution se manifeste aujourd'hui sur les bretelles d'autoroute. Le trafic individuel, sans cesse croissant, atteint les villes en même temps que les camions soumis à l'interdiction de circuler la nuit, qui livrent les marchandises des centres de distribution et les produits régionaux. Avec la densification des villes, la demande augmente alors que l'espace routier reste le même. Le secteur du transport réagit à cela en ayant recours à des

véhicules supplémentaires. Si un trajet permet d'atteindre moins de destinations, on a besoin de plus de véhicules ayant des capacités de chargement plus réduites – ce qui débouche sur une augmentation des émissions et de la circulation. En même temps, les habitantes et habitants des villes sont de plus en plus déconnectés des conséquences de leur consommation.

Si l'on raccourcit le «dernier kilomètre», il faudra à nouveau avoir des sites de transbordement dans les villes. Ceux-ci devront être ouverts à tous les acteurs et devront être plus que de simples sites dédiés au transport. Ainsi, les marchandises peuvent être amenées dans la ville par la route, le rail ou le tunnel sous forme regroupée et être transformées sur place en vue de la consommation finale. Les produits qui quittent la ville et l'élimination des déchets peuvent profiter des mêmes structures. Non seulement cela permet un circuit durable des marchandises dans la ville, mais cela élimine aussi les trajets inutiles.

«Si l'on raccourcit le 'dernier kilomètre', il faudra à nouveau avoir des sites de transbordement dans les villes. Ceux-ci devront être ouverts à tous les acteurs et devront être plus que de simples sites dédiés au transport.»

À cet égard, Zurich donne le bon exemple. Les concepts logistiques du canton et de la ville intègrent déjà l'idée du transbordement dans la ville. Les possibilités de coopération sont débattues dans des groupes d'experts. Ce qui manque encore est le courage d'intervenir globalement. Le site de la logistique urbaine doit être plus qu'un mal nécessaire!

Prenons exemple sur l'origine de la ville, pas seulement sur les sites de transbordement et les marchés couverts, mais aussi sur les maisons de corporation et les sites de production qui sont apparus à proximité immédiate de ceux-ci. Ces espaces sont aujourd'hui interprétés comme des éléments précieux de l'espace urbain. Même si les déplacements automatisés au sein de structures logistiques modernes sont difficiles à comparer avec ce qui se passait autrefois sur les places de marché, ils ont le même potentiel de créer un espace urbain digne de ce nom. Les urbanistes et architectes se retrouvent sur ce point face à une tâche entièrement nouvelle. Cette réflexion devrait aussi susciter de l'intérêt dans les communes environnantes. Les aspirations à la densification au sein de l'agglomération impactent exactement les espaces actuellement utilisés pour l'approvisionnement des villes. Au lieu de laisser partir ce décalage encore plus à la dérive, il est temps de se pencher sur ces espaces. Il y a là une grande chance: au lieu d'imposer aux agglomérations une conception obsolète de l'urbanisation, il est possible de créer des espaces nouveaux où l'on pourra aussi bien vivre que consommer ou bien encore produire.



Les city-hubs pourraient également marquer un paysage urbain à l'avenir. (Montage photo Lukas Stadelmann)

POLITIQUE

Regard sur la session de printemps

Lors de la session de printemps, le Conseil national, dans sa nouvelle composition, se penchera sur la révision totale de la loi sur le CO₂. Sa Commission de l'environnement a suivi les décisions du Conseil des États lors de l'examen préalable. Un autre projet pertinent pour les villes est celui sur les prestations transitoires pour les chômeurs âgés, qui a subi des modifications considérables de la part du Conseil des États lors de la session d'hiver.

Débat sur le climat au Conseil national

Lors de la troisième semaine de la session, le Conseil national se penchera pour la première fois sur le nouveau projet de révision totale de la loi sur le CO₂. En comparaison du débat de 2018, à l'issue duquel le premier projet du Conseil fédéral avait au final été abandonné, l'état d'esprit s'est aussi inversé à la Chambre basse: la CEATE-N a suivi le projet du Conseil des États dans ses éléments essentiels, parmi lesquels on trouve par exemple les objectifs de réduction, les prescriptions concernant les véhicules, le fonds pour le climat et la taxe sur les billets d'avion. La Commission a en outre posé les jalons pour la répartition de l'argent provenant du fonds pour le climat et aussi intégré l'espace rural, les innovations dans le secteur aérien et l'offre de trains de nuit. Une extension des installations photovol-

taïques a également été décidée. L'Union des villes suisses se félicite du changement de direction du Parlement et espère que le projet sera bientôt adopté.

Divergences quant à la rente transitoire

Le projet de rente transitoire pour les chômeurs âgés est une mesure parmi d'autres adoptées par le Conseil fédéral en matière de politique du marché du travail. Elle vise à améliorer l'intégration des chômeurs âgés. Le Conseil des États est entré en matière sur ce projet lors de la session d'hiver, mais l'a considérablement modifié. Il a ainsi entre autres approuvé la proposition individuelle selon laquelle des prestations transitoires ne seront versées que jusqu'à la retraite anticipée et non jusqu'à la date régulière du départ à la retraite. L'Union des villes suisses se dit sceptique vis-à-vis de ces modifications, car elles restreignent fortement l'effet de décharge souhaité en matière d'aide sociale et de prestations complémentaires.

Financement de l'infrastructure de transport

Une motion du conseiller aux États Damian Müller (PLR/LU) veut que le Conseil fédéral élabore un projet de tarification de la mobilité pour tous les moyens de transport qui ne payaient jusqu'ici pas de redevance ni de taxe sur les huiles minérales. La Commission des transports du Conseil des

États recommande à son Conseil de rejeter le projet. Par cette décision, elle entend garantir que l'introduction d'une e-redevance ne contrecarre pas la promotion de l'électromobilité et les mesures afférentes. On peut partir du principe que le Conseil des États suivra sa Commission.

Expériences pilotes pour le cannabis

Le projet de modification de la loi sur les stupéfiants du Conseil fédéral doit pouvoir permettre la réalisation d'études scientifiques sur la consommation de cannabis. Contrairement à la recommandation de sa Commission de la santé publique, le Conseil national, dont la composition a entre-temps été renouvelée, a approuvé le projet lors de la session d'hiver. Le plénum a été favorable à la remise contrôlée de cannabis et envisage de rendre possibles les études correspondantes. La Commission du Conseil national a une nouvelle fois délibéré sur le projet et alors suivi les propositions de son Conseil. Elle a toutefois indiqué que le cercle des participantes et participants à l'étude devrait se limiter aux plus de 18 ans, et elle a insisté sur l'importance d'un suivi étroit et de la surveillance de l'état de santé des participantes et participants. Par ailleurs, seuls des produits cannabiques originaires de Suisse pourront être utilisés.

Procédures de consultation

Loi sur l'approvisionnement en gaz

L'approvisionnement en gaz joue un rôle important dans les zones urbaines et revêt une grande importance pour les villes suisses. Sachant qu'il y a eu au cours de ces dernières années des litiges juridiques, l'intention de mettre en place une législation sur l'approvisionnement en gaz est compréhensible pour l'Union des villes suisses. Celle-ci doit toutefois être mince, et le principe de subsidiarité doit y être clairement ancré. Le secteur du gaz joue un rôle important pour l'obtention des objectifs énergétiques et climatiques. Il est donc incompréhensible que ce projet ne comporte pas la moindre impulsion en faveur de l'écologisation. Cela doit être corrigé. Il faudra en outre garantir par une valeur seuil d'accès au mar-

ché d'au moins un gigawattheure la marge de manœuvre des villes pour la restructuration de l'approvisionnement énergétique. Dans sa forme proposée, la régulation du prix n'est pas acceptable pour les villes suisses. Elle doit être abandonnée ou au moins modifiée dans ses aspects essentiels.

Rémunération du matériel de soin

Le Conseil fédéral souhaite simplifier la rémunération du matériel de soin par une modification de la loi fédérale sur l'assurance-maladie: la différenciation entre le matériel de soin utilisé par les assurés ou une personne non professionnelle et le matériel utilisé par le personnel de soin dans les établissements médico-sociaux ou dans les soins ambulatoires doit être supprimée. Ces

deux types d'utilisation doivent à l'avenir être pris en charge par l'assurance obligatoire des soins. Cette modification aurait pour conséquence de soulager administrativement tous les acteurs des soins, y compris les villes et les communes. La réglementation apporterait également de la clarté sur la catégorie de facturation, qu'il n'était jusqu'ici pas toujours possible de déterminer clairement et qui créait des problèmes. Les villes se félicitent de cette modification. La redéfinition des compétences de l'assurance obligatoire des soins en matière de matériel de soin soulage aussi les villes financièrement.

Autres consultations disponibles sous:
www.uniondesvilles.ch

ACTUALITES

L'UVS dans la ligne de mire



Martin Flügel est le nouveau directeur suppléant de l'Union des villes suisses

Le nouveau directeur suppléant de l'Union des villes suisses s'appelle Martin Flügel. Il a pris la succession de Martin Tschirren à la fin janvier et se consacrera entre autres dans le cadre de son nouveau poste aux questions de politique énergétique, budgétaire et institutionnelle. Martin Flügel était jusqu'ici responsable Politique et Affaires publiques de Caritas Suisse. Il avait auparavant été responsable des secteurs Politique économique puis Politique sociale chez Travail.Suisse avant d'en être enfin pendant huit ans président et directeur. L'Union des villes suisses s'enrichit en la personne de Martin Flügel d'une personne connaissant de longue date la politique fédérale, disposant d'un vaste réseau et possédant une expérience d'encadrement dans des organisations nationales. Il a étudié la philosophie, l'économie politique et l'écologie générale à l'Université de Berne, où il a fait sa thèse de Dr phil. Âgé de 52 ans, il est marié, père de trois filles et vit à Berne.

www.uniondesvilles.ch

Les villes et communes suisses investissent dans la politique de la vieillesse

Le vieillissement démographique pose des défis aux villes et aux communes dans l'aménagement de leurs espaces sociaux. L'étude «Environnements favorables aux personnes âgées en Suisse» fournit pour la première fois un état des lieux sur le travail stratégique lié aux aînés dans les communes suisses, et ce pour l'ensemble du territoire national. Cette étude montre que le vieillissement de la population est un sujet dont les communes se préoccupent. Des stratégies et lignes directrices sur la

vieillesse forment un cadre de référence précieux pour l'élaboration de la politique de la vieillesse aux niveaux local et régional. Un besoin d'action politique particulier a été identifié par les communes dans les domaines du logement ainsi que des transports publics et de la mobilité.

www.uniondesvilles.ch

«Changement climatique: des solutions intelligentes pour les villes de demain»



Les répercussions du changement climatique se font sentir dès aujourd'hui, particulièrement dans les villes. La gestion de la canicule, de la sécheresse ou de la circulation de l'air sont des sujets importants du développement urbain. L'approche de la smart city a le potentiel de soutenir les villes dans la gestion des répercussions du changement climatique et dans leur résilience, dans l'optique de préserver à l'avenir aussi la qualité de vie urbaine. Lors d'un forum professionnel de SmartSuisse (18/19 mars 2020), la Ville de Bâle et l'Union des villes suisses présenteront des exemples concrets d'adaptations «intelligentes» au climat dans les villes. Pour le colloque du 18 mars, l'Union des villes suisses a des entrées gratuites à offrir à ses membres. Les personnes intéressées sont invitées à se manifester à l'adresse stefanie.pfeil@mch-goup.com.

www.smartsuisse.com

CDFV: le rapport final du sondage sur les investissements dans les villes



Besoins en investissements élevés, pilotage complexe, priorisation difficile, degré de réalisation bas: les défis auxquels les administrations des finances des villes se retrouvent confrontées en matière d'investissements sont multiples. Une étude de la Conférence des directrices et directeurs des finances des villes a examiné de près les investissements et les processus d'investissement dans les villes membres. Après le colloque de septembre dernier, le rapport final est désormais disponible. D'une part, l'étude quantifie les volumes des investissements et leur évolution au cours des dix dernières années et elle décrit d'autre part les processus d'investissement dans les villes.

www.cdfv.ch

Brèves

Contre le gaspillage alimentaire

En Suisse, un tiers de l'ensemble des produits alimentaires mangeables est perdu. On génère chez nous chaque année 2,8 millions de tonnes de gaspillage alimentaire du champ à l'assiette. L'initiative nationale «SAVE FOOD, FIGHT WASTE.» de la fondation Pusch souhaite changer cela. Pusch offre aux villes et aux communes une boîte à outils de sobriété, qui contient des conseils pour la promotion d'un style de vie plus modéré et générant moins de déchets. Cette campagne est portée par la Confédération, les cantons, les villes et communes, des entreprises et des associations.

www.pusch.ch

La démocratie à l'ère du numérique

Cette année, les Journées de la démocratie d'Aarau, qui se tiendront les 26 et 27 mars, se concentreront sur la démocratie numérique. Deux panels de ce congrès se consacreront à la ville digitalisée. Ce sera l'occasion d'apporter un éclairage sur des phénomènes tels qu'Uber ou Airbnb et de débattre des défis qui vont de pair. Les Journées de la démocratie d'Aarau s'adressent aux représentantes et représentants de la science, de la politique, des médias et au public intéressé.

www.zdaarau.ch (en allemand)

Congrès national Santé & pauvreté

Les personnes touchées par la pauvreté renoncent plus fréquemment que la moyenne à bénéficier de prestations de santé dont elles auraient en fait besoin. Le 4e Congrès national Santé & pauvreté se consacrera le 18 juin 2020 à ce thème et cherchera entre autres à répondre à la question de savoir quelle peut être la contribution de la politique à tous les échelons pour que les personnes économiquement défavorisées ne renoncent pas à bénéficier de prestations de santé nécessaires.

www.bfh.ch

Agenda

Union des villes suisses UVS

- 27/28 août 2020** **Journée des villes 2020** à Thoun
Informations: Christina Grab, téléphone 031 356 32 32, info@staedteverband.ch
- 26/27 août 2021** **Journée des villes 2021**
Informations: Christina Grab, téléphone 031 356 32 32, info@staedteverband.ch

Sections de l'Union des villes suisses

- 16 mars 2020** **Colloque de la Conférence des villes pour la mobilité** à Berne
Informations: Paul Schneeberger, téléphone 031 356 32 32, info@skm-cvm.ch
- 31 mars 2020** **Séminaire de printemps du Réseau Quartiers Vivants** à Berne
Informations: Dominic Blumenthal, téléphone 031 356 32 32, netzwerk@lebendige-quartiere.ch

Divers

- 18/19 mars 2020** **SmartSuisse – Des solutions intelligentes pour un développement durable des villes** à Bâle (Patronage: UVS)
Informations: www.smartsuisse.com
- 26 mars 2020** **Congrès national d'AEE SUISSE 2020 «Accélération! Plus d'élan pour la révolution énergétique»** à Soleure (Patronage: UVS)
Informations: www.aee-congres.ch
- 2 avril 2020** **Colloque asut «Suisse numérique: plus d'IoT ou IoT cauchemar»** à Berne (Patronage: UVS)
Informations: www.asut.ch
- 13-26 avril 2020** **Energissima – Forum pour les représentants des communes et les députés** à Bulle
Informations: www.energissima.ch
- 15/16 mai 2020** **Conférence du jeu «Ville jouable» 2020** à Berne
Informations: petra.stocker@projuventute.ch
- 9-12 juin 2020** **SuissePublic** à Berne
Informations: www.suissepublic.ch
- 18 juin 2020** **4ème Congrès national Santé et pauvreté** à Berne
Informations: www.bfh.ch

Impressum

Éditeur: Union des villes suisses UVS, Monbijoustrasse 8, Case postale, 3001 Berne
Rédaction: Renate Amstutz, Marius Beerli, Barbara Brechbühl, Dominic Blumenthal, Karin Christen, Martin Flügel, Carol Mauerhofer, Maja Münstermann, Paul Schneeberger;
traduction: proverb; Photos: photo page 1: KurierZentrale GmbH; portrait page 1: màd; page 2: màd; page 3: màd.
Téléphone: 031 356 32 32, www.uniondesvilles.ch
Abonnement à focus: info@uniondesvilles.ch