



POINT FORT

Bien plus qu'une protection contre le bruit

focus 2/19
mars



Nous, Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI), travaillons depuis nos débuts sur la question de l'optimisation des vitesses sur nos routes. Nous sommes guidés par le principe selon lequel il existe pour les problèmes de trafic des solutions techniques et organisationnelles qui répondent de manière optimale aux besoins en mobilité sans impacter sur la qualité de vie des personnes.

La capacité d'une route est avant tout déterminée par sa capacité aux carrefours. Dans les carrefours régulés, la performance est indépendante des vitesses pratiquées. Aux débouchés non régulés, on voit même augmenter la capacité des flux secondaires lorsque la vitesse des flux principaux diminue. En dehors des carrefours, la capacité dépend des caractéristiques des installations routières. À l'intérieur des localités, la capacité maximum en section courante est de 30 à 40 km/h. Les exemples déjà réalisés montrent qu'une réduction des vitesses maximales ne réduit pas la capacité, mais a au contraire tendance à l'augmenter. Les automobilistes ne choisissent pas leurs trajets uniquement en fonction de la durée effective du trajet. Nombre d'entre eux évitent les embouteillages et les ralentissements et privilégient les itinéraires sur lesquels ils peuvent

circuler de manière plus fluide, quoique plus lentement. Cela se traduit par un trafic parasite à travers les quartiers, surtout aux heures de pointe. Il apparaît donc que le risque de trafic parasite indésirable dépend bien moins des différentes vitesses maximales autorisées généralement encore existantes que de la fluidité de la circulation sur le réseau routier principal.

Les potentiels d'urbanisation vers l'intérieur se trouvent souvent dans le contexte des routes principales. Ils se trouvent néanmoins limités par les exigences de la protection contre le bruit. La limitation des effets secondaires de la circulation routière est une condition nécessaire pour développer sérieusement l'urbanisation dans les zones de cette nature. La limitation de vitesse à 30 km/h réduit le bruit de façon substantielle, améliore la sécurité routière considérablement et est donc une base de cohabitation harmonieuse entre circulation, bâti et personnes. Si certaines options de la solution sont laissées de côté, l'éventail des approches de solution pour les cantons, les villes, les communes et les experts se trouve réduit. Si la limitation de vitesse à 30 km/h devait ne plus être signalée sur les routes principales, on se verrait privé d'une mesure efficace, peu coûteuse, et également utilisable temporairement – pour la protection contre le bruit, mais aussi pour une fluidification du trafic.

Ulrike Huwer, co-présidente Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) et cheffe de la planification des transports chez Basler & Hofmann. **Rupert Wimmer**, co-président SVI et responsable transport et espace urbain au service des ponts et chaussées, Ville de Zürich

Chère lectrice, cher lecteur,

Diminution du bruit routier, augmentation de la sécurité dans le trafic, amélioration de la fluidité de la circulation et dont baisse du trafic parasite dans les quartiers: Du point de vue des ingénieurs de la circulation, il est indéniable que l'instauration de limitations de vitesse à 30 km/h sur les grands axes routiers apporte pour le trafic urbain des avantages dépendant de la situation donnée. La population des villes se félicite aussi des réductions de la vitesse, comme le montre une enquête de la Conférence des villes pour la mobilité. Le Parlement s'apprête à statuer sur la conservation de l'autorisation donnée d'instituer des zones 30 sur les grands axes routiers pour des raisons de protection contre le bruit. Les articles du numéro actuel de «focus» pointent le fait que pour que les grands axes routiers puissent jouer de manière optimale leur fonction de réseau, les villes ont besoin d'une marge de manœuvre pour la mise en balance des intérêts.

En vous souhaitant 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 n'y pratiquement pas eu de discussions de fond sur les zones 30»

**Philipp Kutter****Maire de Wädenswil et conseiller national**

Philipp Kutter, né en 1975, est depuis 2006 conseiller municipal et depuis 2010 maire de Wädenswil. Depuis l'été dernier, il représente en outre le PDC au Conseil national. Philippe Kutter s'engage pour les intérêts des villes et des agglomérations, la formation et l'économie. De 2017 à 2018, il a été membre du Grand Conseil zurichois et président de son groupe. Philipp Kutter est marié et père de deux enfants d'âge scolaire.

Quels sont les défis particuliers que Wädenswil doit relever en matière de circulation?

Dans l'ensemble, la circulation fonctionne plutôt bien à Wädenswil. Notre grand talon d'Achille est l'axe pénétrant qui part de la sortie d'autoroute. L'ensemble de la circulation se fait par une seule route, ce qui a pour conséquence qu'à certaines heures, les embouteillages remontent jusqu'à l'autoroute. Je suis également préoccupé par les embouteillages du centre-ville et par l'augmentation de la circulation dans les quartiers.

Dans quelle mesure les zones 30 font-elles déjà l'objet de discussions dans votre ville?

Au cours de ces dernières années, nous avons instauré une limitation de vitesse à 30 km/h dans la plupart des rues de quartier. Notre stratégie a consisté à considérer l'opportunité d'une zone 30 aux endroits où les habitantes et habitants du quartier le souhaitaient. Cela a été tout à fait payant: il n'y a pratiquement pas eu de discussions de fond. Les expériences faites au quotidien sont bonnes. La réduction de la vitesse a des incidences positives sur la sécurité, car de nombreuses rues de quartier sont aussi des chemins pour aller à l'école. Nous avons en outre pu réduire la pollution sonore et fluidifier la circulation.

Au Conseil national, vous avez en décembre dernier voté contre une initiative
parlementaire visant à interdire l'instauration de zones 30 sur les grands axes routiers pour des raisons de protection contre le bruit. Pourquoi?

À la base, je comprends la préoccupation de mon collègue Gregor Rutz. Il veut que le trafic reste sur les grands axes routiers. C'est aussi ce que je veux. Mais il y a des situations où une limitation de la vitesse à 30 km/h permet justement d'atteindre cet objectif. Il nous faut toujours considérer la situation sur place. L'initiative empêche cela dans une large mesure. Seule la sécurité doit être un critère, et non plus la pollution ni la fluidité du trafic. Je trouve cela trop restrictif.

Limitations de vitesse, centres-villes libérés des voitures et zones de rencontre: dans beaucoup d'endroits, les surfaces de trafic redeviennent des surfaces de vie. À Wädenswil aussi?

Oui, nous avons transformé dans le centre-ville plusieurs routes communales en zones de rencontre, soit dit en passant avec un soutien politique allant de la gauche à la droite. Cela nous a permis d'améliorer la qualité du séjour, ce qui profite aussi aux petits commerçants. Mais le travail ne sera achevé que lorsque le grand axe routier ne sera plus un couloir. Comme dans de nombreux centres d'agglomération, il passe au beau milieu du centre-ville. Une transformation en route d'intérêt local suffirait déjà à nous aider. Une limitation à 30 km/h n'est pas une obligation absolue.

Les surfaces de circulation mixtes font de plus en plus l'objet de controverses. Comment abordez-vous cette problématique?

Chez nous, ces surfaces sont bien acceptées. Il y a parfois des discussions parce que dans les zones 30, il n'est fondamentalement pas autorisé d'aménager des passages pour piétons. Je trouve que nous devrions être un peu plus pragmatiques, surtout sur les routes qui mènent aux écoles.

Votre ville est-elle bien desservie par le trafic et comment l'accessibilité peut-elle être encore améliorée?

Nous disposons de bons transports publics, et les capacités des rues sont suffisantes, à quelques exceptions près. Les capacités de l'axe pénétrant de la Zugerstrasse à partir de l'autoroute atteignent leurs limites. Des mesures doivent être prises à cet égard. On réfléchit à des feux de circulation, des voies supplémentaires, et le cas échéant aussi à des aménagements ponctuels du système routier.

À quoi ressemblera l'espace public Wädenswil dans 20 ans?

Avec la densification, le centre deviendra encore plus urbain. À mes yeux, c'est une chance. Nous pouvons renforcer la consommation et donc le commerce, stimuler la «vie villageoise» et grâce aux chemins courts et à la proximité de la gare, limiter la croissance de la circulation routière. Mais cela ne réussira que si l'espace public possède une qualité de séjour élevée.

THÈME

Pourquoi les villes grandes et petites veulent des limitations de la vitesse à 30 km/h

Les motivations qui poussent les villes à signaler des limitations de la vitesse à 30 km/h sur leurs routes vont de la fluidification du trafic et de l'animation des centres-villes dans les petites villes à la protection contre le bruit dans les grandes villes. C'est ce que montrent des exemples de Horw à Lausanne et de Zurich à Münsingen. Les villes doivent donc continuer à pouvoir décider par elles-mêmes si elles ont des raisons de mettre en place cette mesure.



Paul Schneeberger

Responsable mobilité Union des villes suisses et secrétaire Conférence des villes pour la mobilité

En Suisse, une limitation de la vitesse à 30 km/h peut être signalée à l'intérieur des localités pour trois raisons: si la sécurité ou le flux de la circulation peuvent être améliorés ou si des pollutions excessives peuvent être réduites. La Commission des transports du Conseil des États décidera incessamment si parmi ces critères, seul celui de la sécurité doit être conservé. Si l'initiative parlementaire qui le demande devait obtenir la majorité, les marges de manœuvre des cantons, villes et communes se trouveraient considérablement réduites en matière de gestion du trafic. Ceux-ci se verraient privés d'un instrument leur permettant de prendre en compte leurs défis spécifiques sur mesure.

Or les motivations locales avancées pour justifier les dérogations à la règle des 50 km/h dans les localités sont très diverses: c'est ce

que montre l'enquête sur le trafic urbain qu'ont fait faire conjointement la Conférence des villes pour la mobilité et sept villes (cf. encadré). Celle-ci a mis en évidence non seulement de larges majorités en faveur des limitations de la vitesse à 30 km/h à Lausanne et Zurich, mais aussi des accents placés différemment. À Zurich, deux tiers de la population se déclarent en faveur des limitations de la vitesse à 30 km/h sur les grands axes routiers afin de réduire le bruit. À Lausanne, l'approche majoritairement favorisée est celle consistant à ne mettre en œuvre cette mesure que la nuit, autrement dit que lorsque la sensibilité au bruit est la plus élevée.

«Si l'initiative parlementaire devait obtenir la majorité, les marges de manœuvre des cantons, villes et communes se trouveraient considérablement réduites en matière de gestion du trafic.»

Dans les petites villes, il s'agit moins de réduire le bruit que d'avoir des espaces publics plus attrayants et une circulation plus fluide. Une ville pionnière est Horw. La règle de

30 km/h sur la route cantonale y faisait depuis plus de dix ans partie du puzzle de mesures de restructuration du centre-ville. L'espace de circulation normé y a été transformé en espace de vie pensé, avec ses cafés de boulevards, qui a les caractéristiques d'une artère piétonne.

«Dans les petites villes, il s'agit moins de réduire le bruit que d'avoir des espaces publics plus attrayants et une circulation plus fluide.»

Ce qui a été réalisé à Horw n'est encore à Münsingen qu'un lointain projet. En 2023, les trajets des voitures, cyclistes et piétons seront gérés plus harmonieusement. Les piétons ne seront plus canalisés sur les passages piétons, ce qui freine le trafic motorisé. Comme ce dernier circulera plus lentement, les passants pourront utiliser les espaces entre les véhicules pour traverser la rue. Cela se traduira par un flux de circulation plus continu. Si Münsingen est toujours en attente de la réorganisation, bien que son concept ne soit pas plus jeune que celui de Horw, c'est à une décision aléatoire prise au parlement cantonal bernois il y a dix ans qu'elle le doit. Aujourd'hui, le canton soutient le projet. Ironie de l'histoire: c'est une plainte contre les limitations de vitesse à 30 km/h à Münsingen qui a débouché sur la légitimation par le tribunal de ces solutions. Le Tribunal fédéral a reconnu en 2010 que les limitations de vitesse à 30 km/h sont aussi autorisées sur les routes dites de grand transit.

Mobilité: Sondage auprès de la population

En moyenne, la population affiche un haut niveau de satisfaction à l'égard de la situation en matière de circulation dans les villes suisses. Tel est le résultat d'une enquête confiée conjointement par la Conférence des villes pour la mobilité et les villes de Bâle, Berne, Fribourg, Lausanne, Nyon, Saint-Gall et Zurich à l'institut gfs.Bern et réalisée auprès de quelque 8000 habitantes et habitants. 63 % des personnes interrogées s'estiment très ou plutôt satisfaites de la situation en matière de circulation. Elles justifient le plus souvent leur réponse par la qualité des transports publics. Les obs-

tacles à la circulation, le manque d'espace de stationnement et la pollution sonore sont les effets négatifs de la circulation qui les affectent le plus. Les personnes interrogées souhaitent que davantage de moyens financiers soient surtout consacrés aux infrastructures cyclables, à la qualité du séjour et aux mesures de lutte contre la pollution sonore et environnementale.

Partout, on se félicite de l'augmentation de la circulation piétonne et cycliste. Dans toutes les villes, une part significative de répondants se dit souhaiter davantage d'espace public

sans circulation. Dans toutes les villes, la population est intéressée par l'utilisation d'applications de mobilité pour smartphones permettant de déterminer l'itinéraire le plus rapide ou le meilleur moyen de transport. Seules un peu moins d'un quart des personnes interrogées seraient disposées à mettre leurs données utilisateur à la disposition de la planification du trafic.

Vous retrouverez l'intégralité des informations sur l'enquête sur le site web de la Conférence des villes pour la mobilité.

www.skm-cvm.ch

POLITIQUE

Retour sur la session de printemps

Lors de la session de printemps, le Parlement a discuté de plusieurs projets importants pour les villes, notamment dans le domaine de la politique sociale et de la politique des transports. Plusieurs décisions correspondent aux aspirations de l'Union des villes suisses.

Augmentation du fonds de roulement

L'initiative populaire «Davantage de logements abordables» ne parvient pas à obtenir une majorité au Parlement. La construction de logements d'utilité publique bénéficiera tout de même d'un soutien accru. Le fonds de roulement, qui peut accorder aux coopératives d'habitation des crédits à faibles taux d'intérêt, voit son enveloppe budgétaire augmentée de 250 mio. de francs. L'UVS se félicite de cette proposition. Après le Conseil national, le Conseil des États a lui aussi approuvé la contre-proposition indirecte du Conseil fédéral. Une augmentation des dotations fédérales entrera en vigueur dès que l'initiative populaire sera retirée ou refusée.

Achèvement de la réforme des PC

Le Conseil national et le Conseil des États se sont mis d'accord sur une réforme des prestations complémentaires (PC). Il s'agit d'un compromis qui promet des économies. Le Conseil national s'est imposé sur le sujet controversé du seuil de fortune. Les personnes possédant plus de 100 000 francs ne reçoivent pas de PC. En ce qui concerne les franchises sur la fortune,

question également encore controversée pour le calcul des PC, le Conseil des États s'est là aussi imposé en instaurant des bases de calcul un peu plus élevées. Lors de ses dernières interventions, l'UVS avait demandé que la «sanction des 10 %» soit supprimée du projet de révision, ce qui est désormais chose faite.

Garde des enfants: déductions fiscales

Si les parents ont recours à un accueil extra-familial pour leurs enfants, ils devront à l'avenir pouvoir déduire directement jusqu'à 25 000 francs de leur impôt fédéral direct. Aujourd'hui, ils ne peuvent le faire qu'à hauteur de 10 100 francs maximum. Le Conseil national a approuvé le relèvement de la déduction maximale pour frais de garde des enfants. Outre cette révision à la hausse de la déduction pour frais de garde des enfants, la déduction générale pour enfants doit également passer de 6500 francs à 10 000 francs.

Des bus neutres pour le climat

Le Conseil national a transmis un postulat demandant au Conseil fédéral de soutenir financièrement le passage des bus diesel à des engins utilisant une énergie neutre pour le climat. Un grand nombre de villes et d'entreprises de transport urbain travaillent déjà activement au remplacement des bus diesel par des bus écologiques. Ces véhicules coûtent toutefois aujourd'hui encore beaucoup plus que des bus diesel. Pour aider ces nouveaux systèmes de

propulsion à s'imposer, la Confédération doit prendre en charge pour une durée limitée une partie des coûts supplémentaires. L'UVS salue cette décision.

Des zones pour les véhicules électriques

Le Conseil national a approuvé une motion du groupe vert/libéral qui prévoit la création de zones de stationnement spécialement adaptées aux véhicules électriques. Ces zones seront équipées de bornes de recharge. La mise en œuvre incomberait en premier lieu aux villes. Celles-ci soutiennent sur le principe cette demande, sur laquelle le Conseil des États devra toutefois encore statuer.

Contributions pour le rail et la route

Le Conseil des États soutient l'étape d'aménagement ferroviaire 2035, mais souhaite réaliser des projets supplémentaires. La prochaine décision sera prise par le Conseil national. Celui-ci a entre-temps approuvé les crédits d'engagement pour les contributions fédérales provenant du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Pour la troisième génération des projets d'agglomération, la Confédération doit débloquer 1,34 mia. de francs. Le Conseil national a augmenté le crédit pour les routes nationales pour 2019, le faisant passer de 4,6 à 5,7 mia. de francs et a approuvé pour la période 2020-2023 une enveloppe budgétaire de 8,16 mia. de francs. Le projet est envoyé au Conseil des États.

Procédures de consultation

Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse

L'Union des villes suisses est d'accord sur le principe d'une révision totale de l'ordonnance concernant l'Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (OISOS). Elle se félicite notamment de l'harmonisation de l'OISOS avec ses deux ordonnances apparentées (OIFP et OIVS). La révision est adaptée au contexte actuel et a même une haute priorité compte tenu de l'âge élevé de l'ordonnance. L'ISOS, unique instrument de portée nationale permettant l'évaluation qualitative des sites construits élaboré selon des critères communs, est à ce titre une base importante pour une urbanisa-

tion de qualité. Dans sa prise de position, l'UVS insiste toutefois sur le fait que l'ISOS n'est pas une planification, mais une base pour la planification et la mise en balance des intérêts en matière d'aménagement du territoire. L'UVS demande également que l'ordonnance correspondante n'aille pas au-delà des prescriptions de la loi fédérale afférente et demande à la Confédération de réfléchir avec les villes à l'opportunité d'instaurer une catégorie d'urbanisation pour les grandes villes.

Soutien des villes aux deux semaines de congé de paternité

L'Union des villes suisses approuve la contre-proposition indirecte à l'initiative pour

un congé de paternité. L'initiative populaire avait proposé un congé de paternité de quatre semaines, la contre-proposition émise par la Commission sociale du Conseil des États souhaite entre-temps accorder deux semaines. Si ce compromis est dans l'ensemble accepté par les villes, de nombreux membres de l'UVS le considèrent comme une solution minimum et appellent de leurs vœux un congé plus long. Ils insistent également sur le fait que les administrations des villes ont souvent une réglementation plus généreuse.

Autres consultations disponibles sous:
www.uniondesvilles.ch

ACTUALITES

L'UVS dans la ligne de mire

Des décisions d'asile en moins de six mois: fiche d'information de l'UVS



La nouvelle procédure d'asile est en vigueur depuis le 1^{er} mars 2019. Les clarifications nécessaires pour l'examen des demandes d'asile seront désormais effectuées de manière accélérée, et dans quelque 70 % des cas, la décision devrait être rendue en moins de six mois. L'Union des villes suisses a participé à la planification de cette réforme de l'asile et a des échanges permanents avec la Confédération et les cantons sur les questions de migration. L'UVS vient de rédiger une fiche d'information qui récapitule les principales nouveautés de la réforme. Cette fiche montre quel rôle les villes et communes jouent dans la nouvelle procédure d'asile. En même temps, le document donne des informations sur l'«Agenda Intégration Suisse». Côté Confédération, les moyens financiers mis à disposition des cantons pour les mesures d'intégration seront augmentés au cours de l'année 2019, sachant qu'il est aussi demandé aux cantons d'harmoniser leurs politiques d'intégration. Ceci est également susceptible d'avoir des répercussions sur les villes qui fournissent des prestations importantes dans le travail d'intégration.

www.uniondesvilles.ch

L'UVS soutient la campagne de la Suisse romande en faveur de la RFFA



Les cantons de Suisse romande mènent une campagne commune en faveur de la réforme fiscale et du financement de l'AVS (RFFA) avec le soutien de l'Union des villes suisses. La campagne a débuté par une conférence de presse à Delémont. Martin Tschirren, directeur suppléant de l'UVS, y a exposé les arguments en faveur du projet du point de vue des villes et a particulièrement insisté sur l'urgence et l'importance de la réforme. En outre, il a expliqué que la RFFA prend mieux en compte les demandes des villes et des communes que la RIE III – et ce notamment en raison de la clause communale, qui garantit que les répercussions sur l'échelon communal seront prises en compte. L'UVS est également présente lors d'autres manifestations des cantons romands et a également participé à un film de campagne d'économiesuisse.

www.jura.ch / www.youtube.com

Nouveaux principes directeurs pour des achats publics durables



La Conférence des achats de la Confédération a adopté de nouveaux principes directeurs pour des achats durables de biens et de services. Ceux-ci traitent de sujets tels que la rentabilité, l'utilisation efficiente des ressources, les conditions de travail et la preuve de la responsabilité sociale. Ces principes directeurs s'appliquent notamment aux services d'achat de la Confédération. Sur le principe, ils doivent toutefois s'appliquer à toutes les acquisitions. Les villes et les communes sont donc invitées à adopter ces principes directeurs ou à les adapter à leurs besoins. En tant que membre du groupe spécialisé, l'Union des villes suisses a participé à l'élaboration de ces principes directeurs.

www.bkb.admin.ch

Bref compte rendu de la conférence sur la promotion de la santé dans les villes



L'Union des villes suisses a participé en janvier à une conférence de Promotion Santé Suisse. Cette conférence d'une journée, qui portait sur le rôle des villes et des communes dans la promotion de la santé, a par exemple fourni des informations sur l'importance de l'urbanisme. Un bref rapport contenant d'autres conclusions dégagées lors de cette conférence est maintenant disponible.

www.uniondesvilles.ch

Nouveau site web de l'Union des villes suisses



Le site web de l'Union des villes suisses fait peau neuve: depuis début mars, le site possède une page d'accueil plus actuelle, des pages thématiques complètes et une navigation simplifiée. Certains contenus peuvent être partagés via les canaux des médias sociaux ou par courriel. Si le site utilise davantage de photos, il a conservé son identité visuelle avec des éléments tels que le logo, les couleurs et la police de caractères. Comme par le passé, les membres de l'Union des villes suisses ont accès à des informations supplémentaires dans le domaine protégé par mot de passe.

www.uniondesvilles.ch

Brèves

Accueil extra-familial pour enfants

Le Parlement a décidé de prolonger le programme d'impulsion visant à élargir l'offre de places d'accueil extra-familial pour enfants. 124,5 mio. de francs vont être mis à disposition pour créer entre 2019 et 2023 des places de crèche et des offres d'accueil supplémentaires dans les écoles. Les demandes d'aide s'inscrivant dans ce nouveau programme de soutien peuvent être déposées depuis début février 2019 auprès de l'Office fédéral des assurances sociales.

www.ofas.admin.ch

Semaine du développement durable

La Semaine européenne du développement durable 2019 aura lieu du 30 mai au 5 juin. Cette initiative se propose d'accroître la visibilité d'activités et de projets contribuant au développement durable. En 2019, l'accent sera principalement mis sur les activités portant entre autres sur les objectifs de durabilité suivants: formation de haute qualité, travail et économie respectueux de la dignité humaine, baisse des inégalités et mesures de protection du climat.

www.sedd.ch

Journée de la lecture à voix haute 2019

La lecture à voix haute est la manière la plus simple et la plus efficace de promouvoir la lecture. C'est la raison pour laquelle l'Institut suisse Jeunesse et Médias ISJM organisera le 22 mai prochain une fois encore la Journée suisse de la lecture à voix haute. L'UVS soutient cette journée en qualité de partenaire de réseau.

www.journee-de-la-lecture.ch

Compétences éducatives des parents

Durant les premières années de la vie, la famille joue un rôle crucial dans l'épanouissement et la santé des enfants. Les professionnels et les communes apportent donc une contribution importante au renforcement des compétences éducatives des parents. La fondation RADIX se consacre à ce thème dans le cadre d'échanges entre spécialistes.

www.radix.ch (en allemand)

Agenda

Union des villes suisses UVS

- 29 mars 2019** **Congrès suisse des services industriels** à Berne
Informations: www.stadtwerkekongress.ch/fr
- 30 avril 2019** **Colloque de printemps et colloque d'automne Réseau Quartiers Vivants** à Berne
29 octobre 2019
Informations: Julia Imfeld, téléphone 031 356 32 32, netzwerk@lebendige-quartiere.ch
- 5/6 septembre 2019** **Journée des villes 2019** à Coire
Informations: Christina Grab, téléphone 031 356 32 32, info@staedteverband.ch

Sections de l'Union des villes suisses

- 3 juin 2019** **Assemblée générale et colloque de la Conférence des villes pour la mobilité Comment continuer avec l'infrastructure vélo?**
Informations: Paul Schneeberger, téléphone 031 356 32 32, info@skm-cvm.ch
- 26 septembre 2019** **Save-the-date – 17^{ème} Congrès de la sécurité urbaine CDSVS/SCPVS/PSC** à Berne
Informations: Christoph Lienhard, téléphone 044 411 70 30, info@kssd.ch

Divers

- 2 avril 2019** **IoT-Konferenz – From Hype to Reality** à Berne (patronage: UVS)
Informations: www.asut.ch
- 10/11 avril 2019** **Congrès stratégique Smart Suisse** à Bâle (patronage: UVS)
Informations: www.smartsuisse.com
- 14 mai 2019** **Forum Développement Durable Consommation durable et production durable» (SDG12)**
à Berne (patronage: UVS) / Informations: www.are.admin.ch
- 22 mai 2019** **Journée suisse de la lecture**
Informations: www.journee-de-la-lecture.ch
- 23 mai 2019** **4^{ème} forum national professionnell Jeunes et medias** à Berne
Informations: www.jeunesetmedias.ch
- 16-19 septembre 2019** **Arène de la mobilité suisse** à Berne (patronage: UVS)
Informations: www.mobilitaetsarena.ch

Impressum

Éditeur: Union des villes suisses UVS, Monbijoustrasse 8, Case postale, 3001 Berne
Rédaction: Marius Beerli, Dominic Blumenthal, Barbara Brechbühl, Karin Christen, Julia Imfeld, Carol Mauerhofer, Maja Münstermann, Paul Schneeberger, Martin Tschirren;
traduction: proverb; Photos: Rolf Siegenthaler; page 1: mäd; page 2: mäd; page 3: mäd.
Téléphone: 031 356 32 32, www.uniondesvilles.ch
Abonnement à focus: info@uniondesvilles.ch