



POINT FORT

Les mesures climatiques dans les transports

focus 2/21
mars



Peter de Haan

chef du domaine Ressources, Énergie + Climat, EBP, auteur de l'étude «Marges de manœuvre des villes pour une mobilité climatiquement neutre»

La stratégie climatique suisse prévoit zéro émission nette d'ici 2050. Cet objectif est ambitieux. Au niveau fédéral, les instruments politiques à cet effet n'ont pas encore tous été décidés mais la loi révisée sur le CO₂ constitue une bonne base à cet égard. Les cantons, les villes et les communes doivent également soutenir ces objectifs et introduire des mesures pour les atteindre.

Cela pose des défis particuliers pour les transports qui sont responsables de 40 % des émissions de dioxyde de carbone en Suisse. Premièrement, les gens doivent et veulent être mobiles – pour leur travail, leur formation, leurs achats, leurs loisirs et leurs échanges sociaux et culturels. Les limites entre une mobilité de base judicieuse et une sur-mobilité nuisible sont non seulement floues mais aussi très subjectives. Deuxièmement, du point de vue des inventaires de gaz à effet de serre, les machines de construction, l'agriculture et la sylviculture, les machines mobiles, les outils de jardinage et de loisirs sont également inclus.

Afin d'atteindre l'objectif à long terme de la neutralité climatique, il est nécessaire de repenser la priorisation des mesures. Outre la réduction des émissions, les mesures

doivent également être évaluées selon qu'elles sont favorables ou non à d'autres dimensions, telles que le bruit, les polluants atmosphériques, le besoin de surfaces, la sécurité, la fragmentation du paysage ou la qualité urbaine. Pour des objectifs climatiques ambitieux, la priorité doit être donnée aux approches qui servent ou du moins ne nuisent pas aux autres dimensions. Il convient d'exploiter les synergies: les mesures ayant un impact climatique plutôt faible peuvent être utiles parce qu'elles ont des effets positifs dans les autres dimensions. À l'inverse, il faut éviter l'apparition de conflits d'objectifs lorsque des mesures porteuses d'un impact climatique important ont des conséquences négatives ailleurs.

Il ne suffit plus de décider au cas par cas si chaque mesure doit être mise en œuvre ou non sur la base du rapport coût-bénéfice ou de l'acceptation. Une approche systématique est nécessaire. Ainsi, l'adaptation de l'infrastructure de transport aux formes de mobilité économes en énergie et en espace, telles que la marche et le vélo, est une condition préalable pour rendre ces dernières plus attrayantes. De même, pour que les voitures électriques puissent s'imposer sur le marché de masse, il est d'abord nécessaire d'avoir une infrastructure de recharge. En définitive, il ne suffit pas d'adopter des mesures ponctuelles. Il convient de contrôler périodiquement leurs effets et, si nécessaire, de procéder à des ajustements

Étude «Marges de manœuvre des villes pour une mobilité climatiquement neutre»

Chère lectrice, cher lecteur

Changement climatique, crise climatique, grève du climat – le climat est un sujet récurrent pour le grand public et dans l'arène politique. La Suisse a ratifié l'Accord de Paris sur le climat et s'est fixé pour objectif d'atteindre la neutralité climatique totale d'ici 2050. Il est donc évident que les émissions de CO₂ doivent être massivement réduites. Il n'y a donc pas d'autre issue que de réduire considérablement les émissions des transports et de viser une mobilité climatiquement neutre. Les transports sont responsables de 40 % des émissions totales de CO₂ de la Suisse. La Conférence des villes pour la mobilité a donc commandé une étude qui montre les marges de manœuvre des villes pour réduire les émissions et qui sera examinée plus en détail dans ce numéro de «focus». Une chose est claire: il n'y a pas de solutions faciles. Cependant, les villes vont de l'avant et ont déjà apporté de nombreuses approches de solutions innovantes. C'est également ce que montre l'exemple de Bâle.

Nous vous souhaitons une bonne lecture!

Sommaire

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

INTERVIEW

«Interdiction des véhicules à propulsion fossile à partir de 2050»



Beat Jans
Président du gouvernement de Bâle-Ville

Beat Jans a été élu au gouvernement de Bâle-Ville en novembre 2020 et dirige le Département de la présidence. Auparavant, il a siégé pendant 10 ans au Conseil national où il était membre de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie.

Beat Jans est un scientifique de l'environnement et il a travaillé entre autres pour Pro Natura et comme consultant indépendant dans le domaine de la durabilité et de la communication.

Quelle est l'importance pour vous des efforts déployés pour parvenir à une mobilité climatiquement neutre?

Une importance capitale! En effet, si nous voulons devenir globalement neutres sur le plan climatique, la mobilité doit également apporter sa contribution. À cette fin, il convient de considérer la mobilité dans un contexte global. Notre comportement en matière de mobilité est associé à nos modes de vie et de travail et lié à d'autres domaines de notre vie urbaine..

Quels sont les objectifs et l'horizon temporel de Bâle en matière de réduction des émissions dues à la mobilité?

Par référendum, nous nous sommes fixé pour objectif que ne circulent plus à Bâle d'ici 2050 que des moyens et des modes de transport à faibles émissions, respectueux du climat et économes en ressources – autrement dit, les véhicules à propulsion fossile ne seront plus autorisés à partir de 2050. La future stratégie de mobilité «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» montre quelles mesures actuelles et nouvelles sont nécessaires pour y parvenir. Dans le même temps, nous travaillons à des solutions dans tous les domaines politiques qui influencent notre mobilité à différents niveaux. Un développement urbain intégral et économe en ressources est un développement qui vise les courtes distances. Le travail, le logement, les achats et les loisirs doivent être

proches les uns des autres car cela permet d'économiser du trafic.

Comment s'y prendre concrètement?

À Bâle, 20'000 nouveaux emplois ont été créés au cours de la dernière décennie. Mais seulement 10'000 personnes se sont installées en ville. L'objectif est de réduire cet écart, c'est-à-dire de créer des logements correspondant à l'augmentation du nombre d'emplois. La mobilité est l'un des nombreux défis à relever sur cette voie. Les courtes distances sont une chose, un mélange intelligent de différents modes de transport en est une autre. Les tramways de Bâle fonctionnent déjà depuis 2009 avec une énergie 100 % renouvelable. D'ici à 2027, nous convertirons également la flotte de bus en bus électriques afin que tous les transports publics soient alimentés par une énergie 100 % renouvelable. En raison du volume croissant de marchandises transportées, des approches innovantes sont également de plus en plus demandées dans le domaine de la logistique pour un traitement le plus écologique possible.

Dans quelle mesure vous coordonnez-vous avec les cantons et pays voisins?

Nous ne pouvons pas considérer notre ville-centre indépendamment de l'agglomération. Il est donc important que nous collaborions avec nos voisins pour le développement ultérieur des transports publics. Il s'y est passé beaucoup de choses au cours des dernières

décennies. Entre autres la communauté tarifaire du nord-ouest de la Suisse qui peut être utilisée avec un seul abonnement. Elle a récemment été étendue pour couvrir les trajets transfrontaliers vers Saint-Louis et Weil am Rhein. Toutefois, afin d'exploiter au mieux la fonction de centre de Bâle, il faudrait qu'elle inclue également Olten.

Quels sont les principaux défis?

Pour moi, le principal défi consiste à développer de nouveaux modèles de vie et de travail ainsi que de nouveaux modes de consommation et de production afin de parvenir à une neutralité climatique globale, y compris en matière de mobilité. Ceci est lié à un processus social.

La mobilité climatiquement neutre est-elle acceptée par la population?

Les électrices et électeurs bâlois ont approuvé un système de transport à faibles émissions, respectueux du climat et des ressources d'ici 2050. Bâle a également été la première ville suisse à déclarer l'état d'urgence climatique. Le Grand Conseil a créé une commission spéciale sur la protection du climat. La protection du climat figure à l'agenda politique de Bâle. La candidature à l'European Green Capital Award, une sorte de processus royal regroupant tous les efforts en matière de durabilité et de protection du climat, constitue donc pour moi une priorité.

THÈME

Cinq approches pour des transports climatiquement neutres

Le «tournant de la mobilité» vers des transports qui ne nuisent plus au climat est une entreprise difficile. Il n'existe pas de levier unique à cet effet mais plusieurs outils à utiliser de manière appropriée et à coordonner entre eux. L'utilisation efficace des surfaces est un facteur clé dans la définition des priorités.



Adrian Borgula

Conseiller municipal de Lucerne, président de la Conférence des villes pour la mobilité (CVM)

La Confédération, les cantons et les communes sont fortement sollicités pour trouver des moyens de réduire à zéro les émissions de gaz à effet de serre le plus rapidement possible. La contribution de la mobilité à cette vaste entreprise a souvent été sous-estimée ces dernières années et cela reste encore le cas aujourd'hui dans une certaine mesure. Avec l'étude «Marges de manœuvre des villes pour une mobilité climatiquement neutre», la Conférence des villes pour la mobilité prend position contre cette situation. À cette fin, elle a analysé la situation de départ et indique les possibilités pour y faire face.

L'étude contient pas moins de onze orientations différentes et 47 champs d'action qui peuvent contribuer à débarrasser les transports de toutes les émissions de dioxyde de carbone. On distingue fondamentalement cinq approches qui, dans l'idéal, interagissent intelligemment: premièrement, éviter le trafic et raccourcir les itinéraires; deuxièmement, passer à des modes de transport à faibles émissions compatibles avec l'urbanisation; troisièmement, améliorer les propulsions; quatrièmement, mettre intelligemment en réseau les offres de mobilité. Et cinquièmement, la fonction de modèle du secteur public vis-à-vis de la population et de l'économie – une fonction qui prend de l'ampleur avec l'acquisition de véhicules de collecte des déchets à moteur électrique, par exemple.

Toutes les personnes qui peuvent télétravailler ont fait l'expérience radicale de ce que signifie éviter le trafic lors de la crise du coronavirus. Et même celles et ceux qui aiment voyager bien au-delà des frontières du pays pour leurs vacances ont été tenus de rédui-

re leur rayon. Si nous en retirons l'expérience pratique que nous pouvons également vivre notre vie avec moins de trajets et plus de loisirs à proximité, nous avons déjà gagné quelque chose. Dans le transfert sur des modes de transport à faibles émissions, nous sommes aidés par l'urbanisation vers l'intérieur. Les villes suisses étaient déjà des villes de courtes distances avant que ce terme ne devienne à la mode, et elles le sont toujours. Étant donné que les agglomérations deviennent désormais plus denses et plus intéressantes pour l'approvisionnement local, l'attrait de la marche, du vélo et de l'utilisation du train, du tram et du bus y augmente également.

Utiliser moins d'espace

Inversement, les densités plus élevées de personnes et de bâtiments requièrent également une gestion de la mobilité aussi économe que possible en surfaces. Et là encore, les modes de transport à faibles émissions mentionnés plus haut ont une longueur d'avance. Ceci étant dit, nous devons non seulement faire en sorte que les transports ne polluent plus notre air, mais également que notre mobilité prenne moins de place. Selon l'Office fédéral de la statistique, environ 40 % des émissions de dioxyde de carbone en Suisse sont aujourd'hui dues aux transports, et les zones de transport (y compris les espaces de stationnement!) occupent actuellement un tiers de la surface urbanisée. Les systèmes de transport économes en surfaces permettent de revoir la répartition appropriée de l'espace public ainsi que d'améliorer et de reconquérir des surfaces dans les zones urbaines denses pour une meilleure qualité de séjour, plus de biodiversité et une meilleure adaptation au climat.

L'amélioration des propulsions est également un élément clé sur la voie de la mobilité climatiquement neutre. Par conséquent, l'électrification du transport routier est aujourd'hui une nécessité. Le passage à des voitures de tourisme et des camions entièrement électrifiés devrait également être associé à un saut conceptuel, comme le préconise un document de positionnement de la

CVM de 2017. Les voitures électriques doivent de plus en plus être des voitures partagées, des voitures qui ne sont plus principalement des véhicules stationnaires mais qui méritent à nouveau le nom de véhicule. Le succès de l'électromobilité passe non seulement par les véhicules électriques, mais aussi par les stations de recharge qui, comme dans le cas des stations-service, doivent prioritairement être mises en place dans l'espace privé. Selon l'étude de la CVM, le «droit à la prise électrique» aurait un impact maximal pour les baux de location de places de stationnement.

Priorité à l'évitement et au transfert

Malgré toute cette complexité, l'étude sur les marges de manœuvre des villes pour une mobilité climatiquement neutre est une affirmation compacte sur les bonnes priorités dans les villes: «Compte tenu de la densification vers l'intérieur en cours, on voit diminuer la place allouée aux moyens de transport dans lesquels une seule personne mobile a besoin de dizaines de mètres carrés de route. Les voitures électriques individuelles ne constituent donc souvent qu'une solution partielle, justement pour les villes sauf pour le transport de marchandises, et le conflit d'intérêts concernant l'utilisation efficace de l'espace est souvent important. C'est pourquoi la priorité devrait d'abord porter sur l'évitement et le transfert, et seulement ensuite sur l'utilisation de propulsions renouvelables.»

Forum de printemps de la CVM sur l'avenir des transports publics dans les villes

Ce n'est pas seulement depuis la crise du coronavirus que les transports publics traditionnels sont confrontés à des changements. Dans les villes, on trouve de nouvelles offres de mobilité comme les vélos ou les trottinettes en location, et la numérisation simplifie les chaînes de transport des différents modes de transport. Qu'est-ce que cela signifie pour l'avenir des bus et des trams? Comment combiner intelligemment les moyens de transport classiques et nouveaux et les adapter aux structures d'urbanisation respectives? Et quel rôle les villes jouent-elles dans ce contexte? Lors du webinaire du forum de printemps de la Conférence des villes le 20 avril, des intervenantes et intervenants compétents s'exprimeront sur ces questions et tenteront d'y répondre. Programme détaillé et inscription jusqu'au 14 avril sous www.skm-cvm.ch.

POLITIQUE

Retour sur la session d'été

La session de printemps a été une fois de plus dominée par le coronavirus. La modification de la loi COVID-19 ainsi que d'autres interventions liées au covid ont fait l'objet de débats intenses. Les préoccupations des villes n'ont pas été toujours prises en compte. L'UVS salue cependant l'adoption de la loi COVID-19 modifiée et du crédit pour la promotion du logement.

Gestion de la pandémie

Après d'intenses débats et de grands désaccords entre les Conseils, le Conseil des États s'est largement imposé lors de la conférence de conciliation sur la loi COVID-19. Par conséquent, de nombreuses augmentations de fonds proposées par le Conseil national n'ont pas trouvé leur place dans la loi. Un peu plus de 10 milliards de francs sont désormais disponibles pour soutenir les cas de rigueur. Le Parlement souhaite apporter un soutien supplémentaire aux festivals, foires et autres manifestations publiques annulées. La révision est déjà entrée en vigueur. L'Union des villes suisses salue les aides pour les branches en difficulté. Elle regrette cependant le rejet d'une motion de Marina Carobbio Guscetti (PS/TI) qui prévoyait des mesures supplémentaires pour réduire le risque de pauvreté et de dépendance à l'aide sociale pendant la pandémie. Cela signifie qu'il y a toujours un risque que l'aide sociale, en tant que dernier filet de sécurité sociale, soit surchargée et que les cantons, les villes et les communes en subissent les conséquences.

Protection de l'eau potable

Le Parlement a adopté un projet visant à limiter les risques engendrés par les pesticides pour l'eau potable. D'un point de vue formel, ce projet de loi n'est certes pas un contre-projet indirect à l'initiative pour l'eau potable et à l'initiative pour l'interdiction des pesticides, mais il est censé couper l'herbe sous le pied aux deux initiatives populaires. Toutefois, le projet de loi initial a été fortement édulcoré au Parlement, si bien qu'il n'est guère plus qu'une première approche pour améliorer la protection de l'eau potable. Une proposition similaire de Beat Jans a également été rejetée par le Conseil des États. En revanche, le Conseil national a adopté une motion de Roberto Zanetti sur l'eau potable qui prévoit une réglementation plus précise des aires d'alimentation. Le projet est à présent renvoyé au Conseil des États. L'Union des villes suisses a décidé la liberté de vote pour l'initiative pour une eau potable propre. Elle rejette l'initiative pour une Suisse libre de pesticides.

Accueil extra-familial

Le Conseil des États ne veut pas d'une loi-cadre nationale pour l'accueil extra-familial pour enfants. Il a rejeté une motion correspondante. Le projet demandait que le Conseil fédéral crée en coopération avec les cantons et les communes une offre d'accueil extra-familial des enfants sur tout le territoire et abordable pour les parents. L'Union des villes suisses regrette cette décision et craint que l'échelon

communal ne doive résoudre seul les problèmes d'accessibilité à l'accueil extra-familial pour enfants. Un projet de loi similaire sur l'égalité des chances avant l'âge du jardin d'enfants, qui avait été rejeté auparavant par le Conseil des États, n'a pas été rediscuté.

Bruit des moteurs

Le Conseil fédéral doit prendre des mesures plus strictes contre le bruit excessif des moteurs. Le Conseil national a adopté une motion de la Commission des transports à cet effet. Outre des amendes plus élevées, le Conseil fédéral doit également envisager le retrait du permis de conduire, la confiscation du véhicule et une interdiction générale de circuler pour les véhicules particulièrement bruyants sur certains axes. Cette intervention est à présent envoyée au Conseil des États.

Encouragement de la construction de logements

Le Parlement a approuvé le crédit-cadre pour l'encouragement de la construction de logements. Après le Conseil national, le Conseil des États a également suivi la proposition du Conseil fédéral de mettre à disposition 1,7 milliard de francs pour les cautionnements. Le crédit-cadre s'appliquera du 1er juillet 2021 au 31 décembre 2027. Le crédit sert principalement à cautionner les emprunts de la Centrale d'émission pour la construction de logements. Les fonds ne sont dépensés que lorsqu'une caution doit être honorée.

Procédures de consultations

Base légale: moyens électroniques pour l'exécution des tâches des autorités

L'utilisation accrue des moyens électroniques pour l'exécution des tâches des autorités est également au cœur de la digitalisation progressive de l'administration et de la structuration des échanges avec les habitantes et habitants dans les villes et les communes. L'UVS accueille favorablement la base légale proposée dans son principe. La fourniture de certains services de base ou de cyberservices par la Confédération ouvre de nouvelles possibilités aux villes et aux communes. Toutefois, la répartition des coûts avec l'échelon communal pour l'utilisation des services de base et des cy-

berservices n'est pas suffisamment concrétisée dans l'actuel projet de loi. L'Union des villes suisses considère qu'une participation aux coûts n'est appropriée que dans le cas d'une utilisation facultative. La compétence pour imposer des obligations devrait aller de pair avec le financement par l'organisme imposant cette obligation.

Ajustements nécessaires des dispositions d'exécution de la révision de l'AI

L'UVS avait soutenu l'orientation de la dernière révision de l'AI et notamment l'intention d'améliorer l'insertion des personnes ayant des troubles psychiques. Par conséquent, l'UVS considère également les dispositions

d'exécution comme positives. Toutefois, notamment en ce qui concerne le calcul du revenu d'invalidité utilisé pour déterminer le degré d'invalidité, l'UVS estime qu'il est impératif d'en améliorer les bases, car sinon, on part d'un revenu irréaliste. L'UVS demande en outre un ajustement de la procédure de conciliation en cas d'expertise. Enfin, l'UVS a également profité de la consultation pour rappeler une nouvelle fois qu'il est impératif d'éliminer les effets de transfert de l'AI vers l'aide sociale.

Autre consultations disponibles sous:
www.uniondesvilles.ch

ACTUALITES

L'UVS dans la ligne de mire

Deux libertés de vote pour les votations de juin, un non et un oui



Le comité de l'Union des villes suisses a émis les consignes de vote pour les votations fédérales du 13 juin. Il a décidé la liberté de vote pour l'initiative pour une eau potable propre qui vise à réduire la quantité de pesticides dans l'eau par des mesures d'incitation via des paiements directs à l'agriculture. Il rejette l'initiative plus radicale pour une Suisse libre de pesticides de synthèse qui vise à interdire complètement les polluants. Le comité de l'UVS a toutefois souligné l'importance capitale d'une eau potable de haute qualité. Les votations présentent un intérêt particulier pour les villes car elles sont responsables du traitement.

L'UVS a décidé également la liberté de vote pour la loi antiterroriste. Il ne fait aucun doute que la loi apporte une contribution importante à la sécurité dans les villes. Un point d'interrogation subsiste concernant le transfert de compétences à la Confédération: celle-ci est chargée de décider des mesures de police préventives telles que l'assignation à résidence ou les interdictions de quitter le territoire. Le comité se prononce également en faveur de la loi COVID-19: elle aide les villes à amortir les conséquences sociales et économiques négatives de la pandémie.

www.uniondesvilles.ch

La nouvelle loi sur le CO₂ soutient la politique climatique des villes suisses



Déjà lors de sa séance de décembre, le comité de l'Union des villes suisses a décidé de soutenir la loi sur le CO₂ et d'émettre une consigne de vote positive. La nouvelle loi soutient les villes dans leurs efforts pour réduire les émissions de CO₂. Un cadre juridique est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris sur le climat. Celui-ci demande désormais que les émissions de CO₂ soient réduites de moitié d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

Les villes et les agglomérations sont particulièrement touchées par le changement climatique: les fortes précipitations ou les inondations vont augmenter en raison du changement climatique et la fréquence ac-

crue des canicules a des répercussions plus importantes dans les régions urbaines. C'est pourquoi de nombreuses villes ont déjà entrepris des efforts locaux pour réduire les émissions de CO₂.

www.uniondesvilles.ch



Résolution CVC: pour un redémarrage culturel

Au vu de la crise lourde de conséquences pour le secteur culturel, la Conférence des autorités de la Conférence des villes en matière culturelle (CVC) – les élus communaux en charge de la culture – a adopté le 11 mars une résolution commune. 29 directrices et directeurs communaux de la culture s'engagent en faveur du versement de toutes les subventions culturelles en 2021. La Conférence des autorités de la CVC plaide en outre pour une meilleure implication des villes dans l'élaboration des mesures de soutien au secteur culturel ainsi que pour des scénarios contraignants à moyen et long terme en vue de la reprise des activités culturelles en Suisse. Le développement durable du secteur culturel après la pandémie dépend de manière déterminante de la présence de toutes les parties concernées à la table de discussion.

Conférence des villes en matière culturelle (www.skk-cvc.ch)

Série de textes:

«Après le covid. Les voix des villes»



Quelles sont les préoccupations des villes à l'heure de la crise du coronavirus? Quelles sont leurs expériences, à quels défis se voient-elles confrontées? Quelles perspectives identifient-elles pour leurs habitantes et habitants et pour tous ceux et celles qui les animent, des commerçantes et commerçants aux actrices et acteurs culturels? Et quel avenir voient-elles pour elles-mêmes en tant que collectivités et lieux centraux?

Ces questions sont explorées par différents spécialistes, expertes et experts de la politique et des administrations dans la nouvelle série de textes publiés par l'Union des villes suisses sur son site web. Un nouvel article passionnant paraît chaque mercredi. Le président de l'UVS, Conseiller national Kurt Fluri, a ouvert le bal.

www.uniondesvilles.ch

Brèves

Fiche: réseaux thermiques

L'UVS, en collaboration avec l'Office fédéral de l'énergie et d'autres partenaires, a publié la feuille d'information «Réseaux thermiques». Les réseaux thermiques sont au centre de l'attention dans le contexte de l'utilisation de plus grandes centrales à bois et géothermiques, de l'exploitation de l'eau des lacs, des rivières et des nappes phréatiques – notamment dans le domaine des énergies renouvelables.

www.uniondesvilles.ch

Annulation de Suisse Public 2021 / maintien du format de salon SMART

En raison de la pandémie de coronavirus, Suisse Public, qui devait se tenir du 8 au 11 juin à Berne, n'aura pas lieu. Le nouveau format de salon SMART, qui se concentrera sur le thème de la digitalisation, aura lieu en ligne comme prévu les 9 et 10 juin. Suisse Public, dont l'UVS est partenaire de parrainage, est un salon important pour le secteur public.

www.suissepublic.ch

«civicChallenge»: concours d'innovation pour le service public

Le concours suisse d'innovation «civic-Challenge» entre dans sa 2^{ème} phase. Les idées de projets qui créent une valeur ajoutée pour les citoyennes et citoyens et modernisent l'administration publique peuvent être soumises jusqu'à la fin du mois de mai. L'innovation est nécessaire, surtout dans le secteur public. La crise actuelle du coronavirus ne fait que rendre plus visible l'urgence de réponses créatives et innovantes aux défis des services publics en Suisse.

www.civicchallenge.ch

Brochure et webinaire sur la participation des réfugiés

Le HCR Suisse a publié une nouvelle brochure «Les réfugiés prennent la parole. Approches fondées sur la participation» et organise le 1^{er} juin un webinaire à ce sujet sur le thème «Participation – comment la mettre en œuvre». Tous deux sont destinés aux professionnels du domaine de l'asile qui doivent être encouragés à inclure les réfugiés dans leur travail.

www.unhcr.org

Agenda

Union des villes suisses UVS

- 9/10 juin 2021** **Suisse Public SMART** en ligne
Informations: suissepublic.ch
- 26/27 août 2021** **Journée des villes 2021** à Thoune
Informations: Christina Grab, téléphone 031 356 32 32, info@staedteverband.ch

Sections de l'Union des villes suisses

- 20 avril 2021** **Forum de printemps de la Conférence des villes pour la mobilité**
Informations: Paul Schneeberger, téléphone 031 356 32 32, info@skm-cvm.ch
- 11 juin 2021** **Initiative des villes pour la politique sociale - Conférence de printemps**
Informations: Katharina Rüegg, téléphone 052 267 59 57, info@initiative-villes.ch

Divers

- 18 mai 2021** **33ème Forum du développement durable «leave no one behind»** Livestream
Informations: www.ave.admin.ch
- 26 mai 2021** **Journée suisse de la lecture à voix haute 2021**
Informations: journee-de-la-lecture.ch
- 27/28 mai 2021** **Conférences nationales sur le fédéralisme** à Bâle
Informations: www.kdk.ch
- 18 juin 2021** **L'économie sociale et solidaire et l'agriculture écologique** à Berne
Informations: www.unibe.ch
- 1/2 juillet 2021** **19e Congrès photovoltaïque national** à Berne
Informations: www.swissolar.ch

Impressum

Éditeur: Union des villes suisses UVS, Monbijoustrasse 8, Case postale, 3001 Berne
Rédaction: Renate Amstutz, Barbara Brechbühl, Dominic Blumenthal, Franziska Ehrler, Michael Felber, Martin Flügel, Marlene Iseli, Olivier Keller, Marc Moser, Maja Münstermann, Paul Schneeberger;
traduction: proverb; Photos: photo page 1: Rolf Siegenthaler; portrait page 1: mäd; page 2: mäd; page 3: mäd.
Téléphone: 031 356 32 32, www.uniondesvilles.ch
Abonnement à focus: info@uniondesvilles.ch