



POINT FORT

L'atout des trajets directs

focus 5/20
septembre

Les habitudes d'utilisation et les dispositions à l'égard des moyens de transports peuvent être conceptualisées dans une approche Weberienne, sous la forme de trois logiques d'action susceptibles d'être adoptées en fonction du potentiel d'accueil qu'elles rencontrent dans le territoire. C'est à partir de cette conception que nous avons construit une typologie des logiques de choix modal qui a été appliquée aux agglomérations de Berne, Lausanne et Genève, ainsi qu'à un panel d'agglomérations de tailles moyennes et de petits centres en Suisse Romande et en France voisine. Cette démarche de recherche a permis d'identifier huit types.

Les «automobilistes exclusifs» n'utilisent que l'automobile dans la vie quotidienne ;

Les «prédisposés aux transports individuels motorisés» ont une préférence marquée pour l'utilisation de l'automobile et des deux-roues motorisés ;

Les «comparateurs d'efficacité» sont avant tout réactifs à la comparaison de l'efficacité des modes de transports ;

Les «comparateurs de confort» sont avant tout réactifs à la comparaison du confort de déplacement. Leur but est d'utiliser son temps de déplacement comme du temps libre ou de travail ;

Les «prédisposés aux modes individuels» se caractérisent par l'attachement à l'autonomie du déplacement ;

Les «prédisposés aux modes alternatifs» n'aiment pas conduire et préfèrent utiliser d'autres moyens de transport à cause du stress occasionné par la conduite (embouteillages, accidents, etc.) et le stationnement ;

Les «prédisposés aux modes actifs» pri-

vilégient l'usage des moyens de transports actifs (vélo, vélo-électrique et marche). Leur motivation à marcher renvoie notamment à la volonté de faire de l'exercice physique ;

Les «environnementalistes» privilégient l'usage des moyens de transports écologiques pour être en accord avec leurs convictions.

Il apparaît très clairement dans l'enquête réalisée que les trajets directs en transports publics constituent un levier incitatif important pour leur utilisation. L'absence de changement de ligne touche en effet une majorité des huit types de logiques de choix modal. Le trajet direct en transports publics les rend ainsi souvent plus rapides, mais également plus confortables, il limite le caractère contraignant de leur utilisation pour des personnes prédisposées aux modes de transports individuels et accroît leur attractivité pour les personnes prédisposées aux modes alternatifs et les environnementalistes.

Ce résultat est loin d'être anecdotique. Il indique que les réseaux de transports publics maillés sont particulièrement appréciés. Il suggère également que les passages par les pôles d'échanges sont souvent mal perçus et que des efforts sont d'une manière générale à consentir pour les améliorer, en termes de cheminements, d'équipements et de qualité des correspondances, notamment dans les territoires périurbains.

Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités, EPFL

Juliana Gonzalez, Assistante-doctorante, Laboratoire de sociologie urbaine, EPFL

Chère lectrice, cher lecteur,

Le nombre de salariés qui ont un emploi en ville et vivent dans l'agglomération ou à la campagne est en constante augmentation. Bien que les transports publics jouent un rôle considérable en particulier lorsqu'il s'agit de se rendre en ville, la voiture reste le moyen de transport le plus fréquemment utilisé. Cependant, alors que les routes nationales seront développées au cours des prochaines années, les espaces dédiés à la circulation restent limités dans les villes. Il en résulte la nécessité de mieux coordonner à l'avenir les moyens de transport existants. Les dites plateformes de mobilité offrent une solution adéquate. Ces sites ne sont pas uniquement des lieux pratiques de correspondances; ils sont également attractifs en matière d'achats et de détente. À cet effet, la Confédération a lancé le programme d'action «Interfaces de mobilité multimodales» en collaboration avec les cantons, les villes et les communes.

Nous vous souhaitons bonne lecture!

Sommaire

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

INTERVIEW

«La coordination régionale reste importante pour nous»

**Hanspeter Hilfiker****Maire d'Aarau**

Hanspeter Hilfiker est maire d'Aarau depuis 2018 et membre du conseil municipal d'Aarau depuis 2013. Il a auparavant été membre du conseil communal durant dix ans. Hilfiker est diplômé en gestion d'entreprise de l'Université de Saint-Gall (HSG) et titulaire d'un doctorat. Il a ensuite travaillé dans le domaine de la réassurance et suivi une formation continue pour réassureurs à partir de 2016 auprès de l'Université des sciences appliquées de Zurich (ZHAW) à Winterthour. Il est membre du PLR.

Quels sont les nœuds de communication d'Aarau que vous utilisez le plus fréquemment pour des correspondances?

Durant de nombreuses années, je me suis déplacé en tant que pendulaire, surtout pour me rendre à Zurich; par conséquent, la gare CFF est mon nœud de correspondance traditionnel. Aujourd'hui, je me déplace plutôt à pied, plus rarement en voiture ou à vélo. Lorsque je circule à vélo en ville, je me gare la plupart du temps au Behmen et me rends ensuite à pied dans la vieille ville.

D'après les pronostics, la circulation dans les villes devrait encore augmenter alors que les espaces intraurbains dédiés au trafic resteront limités. Que cela signifie-t-il pour Aarau?

Comme d'autres villes, en adoptant le règlement sur les constructions et les affectations, Aarau s'est prononcée en faveur d'une densification intraurbaine. Plus de densité signifie des trajets plus courts et un nouveau mix de moyens de transport, avec plus de piétons et de vélos, une utilisation plus intense des transports publics ainsi qu'une réduction du trafic automobile, voire même un renoncement à la voiture. Notamment en ce qui concerne le développement des sites, nous tenons compte d'aspects tels que solutions multimodales de transport, bonne accessibilité à pied, infrastructures pour vélos, sites Mobility, places de stationnement gérées et desserte par les transports publics.

Outre des correspondances, les plateformes de mobilité attractives offrent également des possibilités d'achat, de travail ou de détente. Aarau dispose-t-elle de tels sites multimodaux?

Oui, la gare d'Aarau est une plateforme de ce type. Parallèlement à sa fonction classique en tant que gare, elle comporte des commerces, des prestataires s'y sont installés et un nouvel espace résidentiel a vu le jour à proximité directe. Au niveau des transports, des stations pour vélos, une location de vélos, des véhicules Mobility, des stations de recharge en électricité et des places de stationnement gérées sont à disposition; de plus, la gare est un centre de correspondances avec les bus et les trains régionaux d'Aargau Verkehr.

Quels sont les projets de votre ville quant au développement ultérieur de telles plateformes?

Dans le cadre du Concept régional global de transport, nous visons un transfert vers des moyens de transport utilisant les surfaces de manière efficace, en lien avec une concertation à l'échelle régionale. Notre population doit se déplacer prioritairement à pied, à vélo et en transports publics, moins en voiture. Les concepts Smart City devraient nous aider, de même que d'autres plateformes, à améliorer les correspondances. Nous voulons ainsi mettre plus d'espace à disposition pour les déplacements à pied, à vélo et en transports publics d'ici 2040.

Quelle est la politique d'Aarau concernant les places de stationnement?

Pour la ville et la région d'Aarau, qui est entourée de zones rurales, il sera à l'avenir également important de pouvoir se rendre dans le centre en voiture. Grâce à notre concept de stationnement, nous sommes jusqu'à présent en mesure de proposer suffisamment d'espace de stationnement. Dans le même temps, nous gérons de longue date nos places de stationnement. Un concept de mobilité doit être élaboré pour les aires comportant plus de 50 places de stationnement. Tous nos quartiers sont limités à 30 km/h et pourvus de cartes de stationnement pour résidents. La coordination régionale reste importante pour nous.

À quoi ressemblera Aarau dans 20 ans?

Je vois Aarau sous forme d'un centre urbain dense et animé, devenu substantiellement plus étendu dans le cadre du projet «Zukunftsraum Aarau» (l'espace d'avenir Aarau), mais qui conservera le charme d'une petite ville. Outre la gare CFF, nous avons développé différentes plateformes de mobilité, surtout autour des gares de la région et à proximité des autoroutes. Des itinéraires et espaces routiers attrayants dédiés aux piétons et aux vélos ont de plus vu le jour. Les transports publics et privés sont harmonisés sous forme optimale. La ville est accessible à tous les moyens de transport. Compte tenu de la qualité des infrastructures, les déplacements à pied, à vélo et en transports publics ont renforcé leur position.

THÈME

Mobilité combinée – une «success story» ponctuelle enrichie de nouveaux chapitres

L'idée d'une correspondance voiture/train pour se rendre de la campagne en ville n'est pas nouvelle. Dans le canton d'Argovie par exemple, entre les métropoles de Zurich et Bâle, quelque 3000 places de stationnement en parc relais sont proposées. Le taux de remplissage varie. Des extensions sont prévues là où la demande est élevée et où des pendulaires prennent le train le matin de bonne heure.



Paul Schneeberger
Responsable mobilité,
Union des villes suisses

En 2016, le parlement du canton d'Argovie a adopté sa stratégie de transport global «mobilitätAARGAU» dans le cadre d'un objectif clairement défini. «La mobilité combinée est une composante indissociable de la planification des transports dans le canton d'Argovie. Les différents systèmes de transport sont reliés à l'échelle du canton dans le sens d'une exploitation optimale de leurs avantages. L'offre de mobilité combinée route/train est élargie dans le cadre de mesures de construction et d'exploitation.» Aujourd'hui encore, cette stratégie est une ligne directrice de la conception et de l'action en matière de politique des transports du canton du Mittelland qui compte un demi-million d'habitantes et d'habitants. Parmi eux, 300 000 personnes font la navette jusqu'à leur lieu de travail, dont plus d'un tiers vers les centres voisins de Zurich, Bâle et Zoug.

Les parcs relais (park and ride) classiques, qui comptent environ 3000 places de stationnement réparties sur 93 sites au total dans l'ensemble du canton sont un pilier de la stratégie des transports. Le canton peut contribuer à jusqu'à 50 pour cent des coûts visant à encourager de telles possibilités de correspondance. «Les parcs relais doivent être promus sous forme décentralisée, à savoir prioritairement le long d'axes ruraux de développement ainsi que dans les centres ruraux», explique Carlo Degelo, chef de la division Transports du département Construction, transports et environnement du canton d'Argovie. Par contre, le canton renonce au soutien de telles possibilités de correspondance dans les villes-centres et les zones urbaines.

De fait, selon Degelo: «Le passage de la route au rail doit se faire si possible à un niveau précoce de la chaîne des transports.»

«Les parcs relais doivent être promus sous forme décentralisée, à savoir prioritairement le long d'axes ruraux de développement ainsi que dans les centres ruraux.»

Mellingen-Heitersberg et Stein-Säckingen sont des exemples de «success story» parmi les équipements en parcs relais argoviens aux taux de remplissages variables. Le taux de remplissage à 90 pour cent des 165 places de stationnement à Mellingen-Heitersberg et à 100 pour cent des places actuelles à Stein-Säckingen ne surprend pas Carlo Degelo. L'arrêt de train créé en 2004 à Mellingen-Heitersberg est situé sur la ligne CFF directe Zurich-Aarau à 20 kilomètres de la métropole et à 15 kilomètres de la capitale du canton. La plaque tournante en matière de mobilité, dotée d'une station-service avec boutique, est aussi le point de correspondance avec des bus régionaux et des voitures de Mobility car sharing ainsi que le lieu de rassemblement de la plateforme «Hitchhike»; elle est surtout fréquentée par des pendulaires en provenance de la vallée de la Reuss qui présente une structure de l'habitat décentralisée.

Un grand nombre de pendulaires venant de l'autre côté de la frontière prennent le train dans la gare frontalière de Stein-Säckingen située à 25 kilomètres de Bâle et 50 kilomètres de Zurich. Le parc relais de Stein est aussi et surtout intéressant parce qu'il n'existe aucune liaison transfrontalière de transports publics dans le Haut-Rhin. De ce fait, un nouveau parking a été récemment construit et le nombre de places de stationnement a presque doublé. Aujourd'hui, il peut héberger 244 voitures.

À Mellingen, un agrandissement du parking est prévu pour fin 2023 dans le cadre

d'une nouvelle extension de l'offre ferroviaire. Des parcs relais supplémentaires ne sont présentement pas prévus en Argovie, toutefois des extensions ponctuelles, en particulier le long des axes ruraux de développement, sont à l'étude.

Le canton d'Argovie ne voit aucune nécessité de développer un autre pilier de la mobilité combinée: les 600 places Park and Pool réparties sur huit accès d'autoroute. Le taux de remplissage de ces places, qui permettent un covoiturage et par conséquent une meilleure exploitation des capacités des voitures sur les autoroutes, est très variable. Selon Carlo Degelo, ce renoncement au développement futur de tels points de correspondance est dû au fait qu'au vu du trafic sur les routes cantonales et nationales, ils ne contribuent que très modérément à leur désengorgement.

www.ag.ch

Un programme d'action

Avec pour objectif de garantir l'accessibilité des villes également à l'avenir, la Confédération a lancé, avec la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, l'Union des villes et l'Association des communes le programme d'action «Interfaces multimodales». Dans un sondage de l'Union des villes suisses, 20% de ses membres se sont exprimés sur les interfaces de mobilité multimodales et sur le programme d'action. La grande majorité salue aussi bien les interfaces que le programme. Il y a par contre aussi des voix qui expriment la crainte que ces lieux de correspondance, s'ils offrent des services supplémentaires, ne viennent concurrencer les centres des villes moyennes et petites. Les villes qui manifestent le plus d'intérêt sont celles qui sont confrontées à des extensions imminentes de routes à grand trafic et qui doivent chercher des solutions pour intercepter le trafic automobile attendu à leurs portes.

www.skm-cvm.ch

POLITIQUE

Regard sur la session d'automne

Les textes relatifs au COVID-19 se situent au premier plan de la session d'automne du Parlement. Leurs contenus sont décisifs pour les villes qui devront surmonter les effets financiers de la crise du coronavirus.

Lois relatives au COVID-19

Les projets de loi du Conseil fédéral relatifs au COVID-19 et à la maîtrise de la pandémie sont traités par les deux conseils. Les villes sont extraordinairement touchées par les conséquences de la crise du coronavirus et les répercussions des mesures prises pour y faire face. Il est donc important que non seulement les cantons, mais aussi les villes et les communes soient plus étroitement impliqués dans la gestion de la pandémie. C'est ce que demande l'Union des villes suisses concernant la loi COVID-19 et la loi fédérale sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19. Le Conseil fédéral n'a pas pris en considération les transports locaux dans le projet relatif au soutien des transports publics. La Commission des transports du Conseil national entend y remédier; l'Union des villes suisses s'en félicite. L'inclusion des villes doit aussi être consignée par écrit dans l'ordonnance permettant la mise en application des mesures fondamentales de la loi COVID-19. L'Union des villes suisses salue les mesures de soutien au secteur culturel prévues dans le même projet de loi. L'accès aux indemnités au titre du chômage partiel est nécessaire dans le domaine de l'assurance-chômage. Cet accès doit être garanti

indépendamment de la forme juridique et de l'entité responsable d'une entreprise. L'accueil extra-familial pour enfants, qui a été particulièrement touché, doit être soutenu par la Confédération.

Révision totale de la loi sur le CO₂

La révision de la loi sur le CO₂ a progressé au cours de la session d'été. Le projet soutient des mesures importantes en faveur de la protection du climat dans les villes, telles que la rénovation d'immeubles, des formes de propulsion alternatives pour les transports publics, le développement de réseaux thermiques et pour l'approvisionnement en chaleur le passage des énergies fossiles à des sources d'énergie renouvelables. L'Union des villes suisses se félicite de cette orientation.

Message culture 2021-2024

L'Union des villes suisses et la Confédération des villes en matière culturelle sont favorables au Message culture 2021-2024 et saluent la poursuite de la politique culturelle actuelle de la Confédération. Il est réjouissant de constater que davantage de moyens sont prévus que ce n'est le cas jusqu'ici, ce qui permettra de poursuivre le développement ponctuel des mesures, par exemple dans les domaines de la culture du bâti et de l'éducation musicale. L'Union des villes suisses considère comme trop faibles les moyens destinés aux musées et aux collections, ce en raison des coûts financiers et de personnel liés à

l'entretien des collections et des archives ainsi qu'à la numérisation.

Soutien des employés âgés

Dans son message au Parlement, le Conseil fédéral a demandé un crédit de près de 28 milliards de francs pour la promotion de la formation, de la recherche et de l'innovation durant la période 2021-2024. Une attention particulière est portée au soutien des employés âgés et des personnes ayant une mauvaise qualification professionnelle. Cela facilite non seulement leur intégration sur le marché du travail, mais offre également la possibilité, précisément en raison de la crise du coronavirus, de lutter contre l'augmentation des coûts de l'aide sociale et de prendre une mesure concrète pour prévenir la pauvreté. Le Conseil des États a décidé d'augmenter le crédit de 188 millions de francs pour atteindre un total de 28,1 milliards de francs. Cela permettra d'augmenter les crédits pour la formation continue et la promotion des compétences de base, ce dont l'Union des villes suisses se félicite.

Nouvelle prévision de session

Dans une nouvelle prévision de session l'Union des villes suisses informe les parlementaires fédéraux sur sa position concernant des objets sélectionnés qui revêtent une importance capitale pour la Suisse urbaine. L'aperçu peut être abonné sous: www.uniondesvilles.ch

Procédures de consultation

Révision de la loi sur l'énergie

L'UVS accueille favorablement l'intention du Conseil fédéral qui consiste à renforcer la production d'énergies renouvelables en Suisse dans le cadre d'une révision de la loi sur l'énergie (LEne) afin d'atteindre les objectifs de la Stratégie énergétique 2050 et l'objectif zéro émission nette. La LEne offre une base adaptée à la définition d'un encouragement technologiquement neutre et intersectoriel. Les objectifs jusqu'à présent prescrits, qui se référaient uniquement au secteur de l'électricité, doivent être dûment complétés par la prescription d'objectifs de production de gaz renouvelables et de chaleur renouvelable. La suppression (prévue)

de la subvention pour usines d'incinération des ordures ménagères et stations d'épuration est incompréhensible. Sans ces subventions, les potentiels des usines d'incinération des ordures ménagères et des stations d'épuration pour la production d'électricité ne peuvent pas être pleinement exploités.

Loi sur les voies cyclables

L'UVS soumet notamment les deux propositions d'adaptation suivantes dans le cadre de la consultation relative à la loi sur les voies cyclables. D'une part, la sécurité des cyclistes sur routes à trafic dense dans les agglomérations ne doit pas être uniquement assurée par des voies cyclables séparées, mais aussi par la ré-

duction des vitesses maximales autorisées. Si tous les usagers de la route se déplacent à la même vitesse dans les rues, le manque de place dans les villes pourra être pris en compte. D'autre part, l'UVS suisses propose l'intensification de l'engagement financier de la Confédération en faveur de la mobilité douce (piétons et cyclistes). Concrètement, elle recommande d'augmenter la part financière provenant du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération qui est affectée aux projets d'agglomération.

Autres consultations disponibles sous: www.uniondesvilles.ch

ACTUALITES

L'UVS dans la ligne de mire


Philipp Kutter, maire de Wädenswil, élu nouveau membre du comité

 Le conseiller national Philipp Kutter a été élu nouveau membre du comité de l'Union des villes suisses. Dans le cadre d'une procédure écrite, l'assemblée générale l'a choisi pour succéder à Cyrill Wiget qui s'est retiré en tant que maire de Kriens et qui a de ce fait quitté l'organe. Philipp Kutter est depuis 2006 conseiller municipal et depuis 2010 maire de Wädenswil. Depuis 2018, il représente par ailleurs le PDC au Conseil national et siège dans les Commissions de la science, de l'éducation et de la culture ainsi que des transports et des télécommunications. De 2017 à 2018, il a été membre du Grand Conseil zurichois et président de son groupe. Philipp Kutter, 45 ans, est marié et père de deux enfants d'âge scolaire.

Sion, Horgen et Mendrisio distinguées en tant que «Villes en santé»

 Grâce à un aménagement dynamique de conditions de vie saines, les communes et les villes gagnent en attractivité. C'est pourquoi le prix national «Commune en santé – Ville en santé» a été attribué pour la quatrième fois. Avec Sion, Mendrisio, Horgen et la région Engiadina Bassa, des représentantes de toutes les régions linguistiques suisses ont été distinguées. Le prix décerné par la fondation RADIX a pour but de faire connaître à l'échelle nationale des programmes communaux de santé et prévention exemplaires et reproductibles, et d'inciter ainsi d'autres communes et villes à promouvoir la santé. L'Union des villes suisses, qui fait partie des entités qui portent le prix, félicite toutes les lauréates.

Horgen a été prise en considération en raison de ses sessions dédiées aux enfants

et aux adolescents. Elles ont déjà donné des résultats concrets tels qu'espaces barbecue sur les rives du lac ou Teen-Treff (rencontre ados) dans l'espace de protection civile.

À Mendrisio, le projet de soutien à la jeunesse DIXIT a reçu un accueil favorable. À partir d'un sondage réalisé auprès de leurs semblables, des jeunes ont déterminé leurs souhaits, ce qui a notamment donné lieu à la création d'un planchodrome.

Sion dispose d'un programme de développement citoyen durable orienté sur la préservation de la qualité de vie de la population malgré le réchauffement climatique. Dans le cadre de ce programme, la ville a créé un grand parc urbain.

www.radix.ch

Congrès biennois sur la gestion des crises dans les villes et les communes


Les prestations des entreprises communales d'infrastructure sont également demandées en période de crise; la situation COVID-19 au printemps 2020 l'a clairement démontré. Les situations de crise peuvent toutefois varier du tout au tout. Le congrès «Faire face aux crises – Dans quelle mesure les villes, les communes et leurs entreprises d'infrastructures y sont-elles préparées?», qui se déroulera le 27 octobre à Bienne, suggère des approches permettant une optimisation continue de la gestion des crises au niveau communal, en mettant l'accent sur le domaine d'impact des prestations liées aux infrastructures d'une commune ou de ses entreprises. Ce congrès est organisé par l'Association suisse Infrastructures communales, une section de l'Union des villes suisses.

www.infrastructures-communales.ch

NEXPO lance une enquête d'opinion sur la Suisse de demain


«NEXPO – la nouvelle Expo» prend le pouls de la population et lance à cet effet un sondage intitulé NEXPLORER. Ce sondage en ligne inédit montre ce qui nous fait bouger et nous touche en tant que société et présente les thèmes qui marqueront la prochaine exposition nationale. Une croix suisse basée sur des valeurs attend tous les participants.

www.nexpo.ch

Brèves
Arène de la mobilité

L'Arène de la mobilité 2020 de l'Académie de la mobilité du TCS aura lieu les 15 et 16 septembre à Berne. Le rendez-vous des décideuses et décideurs, novatrices et novateurs et autres personnes intéressées est dédié aux thèmes électromobilité, protection du climat, automatisation et création de réseaux. Plus d'information et inscription sur:

www.mobilitaetsarena.ch

Plateforme «être & rester mobile»

Il devient de plus en plus important de rester mobile et en bonne santé pour une autonomie jusqu'à un âge avancé. C'est pourquoi la Confédération, les cantons et les communes se voient confrontés à de nouvelles tâches. La plateforme nationale «être & rester mobile» de rundum mobil et Migros apporte son soutien aux villes et communes face aux défis d'une mobilité à un âge avancé.

www.etremobil.ch

Espaces de vie adaptés aux enfants

Avec l'Union suisse des Services des Parcs et Promenades, l'UNICEF Suisse invite le 19 octobre au colloque «Comprendre les espaces accueillants pour les enfants» à Soleure. Par ailleurs, l'organisation a publié le manuel «Planification et aménagement d'espaces de vie conviviaux pour les enfants».

www.unicef.ch (conférence)

www.unicef.ch (manuel)

Journées du logement de Granges

Les 25^{es} Journées du logement de Granges se dérouleront du 5 au 12 novembre sous forme de quatre événements et d'une exposition. Ce séminaire aborde la question «Logement et travail – main dans la main?» et se penche sur les développements actuels de la relation entre la vie professionnelle et la vie domestique ainsi que sur leurs conséquences possibles sur l'offre de logements. Il thématise les opportunités et les risques sociétaux liés à ces développements et les examine également à la lumière de la crise du coronavirus.

www.journeesdulogement.ch

Agenda

Union des villes suisses UVS

- 14 septembre 2020** **Info UVS «Plus qu'une planification en cas de pandémie: Analyses de risques intégrales pour des villes sûres»** à Berne
Informations: Barbara Brechbühl, téléphone 031 356 32 32, info@staedteverband.ch
- 26/27 août 2021** **Journée des villes 2021** à Thoun
Informations: Christina Grab, téléphone 031 356 32 32, info@staedteverband.ch

Sections de l'Union des villes suisses

- 4 septembre 2020** **18^e Congrès de la sécurité urbaine «La sécurité au coeur de la construction, de l'aménagement et de l'utilisation des villes»** à Berne
Informations: Christoph Lienhard, téléphone 044 411 70 17, info@kssd.ch
- 8 septembre 2020** **Réseau Quartiers Vivants sur place «Vernetzung, Vermittlung und Verstetigung: Wie gelingt Quartierentwicklung?» (en allemand)** à Suhr
Informations: Dominic Blumenthal, téléphone 031 356 32 32, netzwerk@lebendige-quartiere.ch
- 18 septembre 2020** **Colloque de la Conférence des directrices et directeurs des finances des villes Gestion financière durable pour les villes** à Berne
Informations: Michael Felber, téléphone 031 356 32 32, info@ksfd.ch
- 3 novembre 2020** **Séminaire d'automne du Réseau Quartiers Vivants «La bonne mesure pour un développement durable: encourager la sobriété dans le quartier»** à Berne
Informations: Dominic Blumenthal, téléphone 031 356 32 32, netzwerk@lebendige-quartiere.ch
- 23 novembre 2020** **Forum d'automne de la Conférence des villes pour la mobilité** à Berne
Informations: Paul Schneeberger, téléphone 031 356 32 32, info@skm-cvm.ch

Divers

- 15/16 septembre 2020** **Arène de la mobilité 2020** à Bern (Patronage: UVS)
Informations: www.mobilitaetsarena.ch
- 19 octobre 2020** **Colloque «Saisir et se saisir des espaces de vie adaptés aux enfants»** à Soleure
Informations: vssg.ch
- 20 octobre 2020** **Manifestation d'information 2020 sur le cadastre RDPPF** à Berne
Informations: www.cadastre.ch
- 5/9/12 novembre 2020** **Journées du logement de Granges 2020**
Informations: www.bwo.admin.ch
- 17 novembre 2020** **Smart City Day #7** à Lausanne et en ligne
Informations: www.smartcityday.ch

Impressum

Éditeur: Union des villes suisses UVS, Monbijoustrasse 8, Case postale, 3001 Berne
Rédaction: Renate Amstutz, Barbara Brechbühl, Dominic Blumenthal, Michael Felber, Martin Flügel, Marlene Iseli, Olivier Keller, Carol Mauerhofer, Maja Münstermann, Paul Schneeberger;
traduction: proverb; Photos: photo page 1: Rolf Siegenthaler; portrait page 1: mäd; page 2: mäd; page 3: mäd, page 4: mäd.
Téléphone: 031 356 32 32, www.uniondesvilles.ch
Abonnement à focus: info@uniondesvilles.ch