



POINT FORT

focus 6/18
octobre

Les véhicules automatisés valent ce que vaut leur gestion



Renate Amstutz,
directrice de l'Union des villes
suisses.

Différents niveaux de mobilité automatisée sont aujourd'hui réalité. Dans les transports publics, il y a le métro entièrement automatisé de Lausanne ou des navettes autonomes, et sur de nombreuses voitures neuves, les aides à la conduite sont la norme. Or l'évolution se poursuit. Elle est capable de faciliter l'accès à la mobilité individuelle pour les gens qui ne peuvent aujourd'hui pas conduire une voiture eux-mêmes, par exemple les enfants ou les personnes âgées. Mais ce ne sont pas là les seuls effets de cette évolution technique, comme l'ont montré clairement les travaux de recherche réalisés par l'Union des villes suisses en commun avec d'autres partenaires et les spécialistes de la mobilité du bureau EBP au cours des deux dernières années.

Après l'étude de base, on a également pu achever et publier à la mi-septembre les travaux sur certaines conséquences spécifiques. Ceux-ci se concentrent entre autres sur les villes et les agglomérations, les transports publics ou la sécurité des transports et des données. Les conclusions politiques tirées des résultats scientifiques sont les suivantes: il s'agit de créer un cadre qui motive à créer des innovations. En même temps, ce cadre doit s'attacher à éviter autant que possible les conséquences négatives. Mais surtout, l'enjeu

consiste à ce que nous, les villes, puissions acquérir avec toutes les parties prenantes une vue d'ensemble de qui est en train de tester quoi et dans quel but. Deux instruments doivent être mis en place: une plateforme d'échanges et un calendrier des essais auquel les innovateurs privés et la science pourront tout aussi bien participer que tous les échelons de l'État. Il sera ainsi possible de garantir que les différentes recherches se complètent mutuellement. Cela permet également de déduire le cadre approprié que les collectivités consacreront à l'avenir à cette démarche. La qualité de l'automatisation des transports sera fonction de la qualité de sa gestion. Si on laisse les choses suivre leur cours, ce phénomène débouchera sur un accroissement du trafic, car les véhicules autonomes sont faciles à réserver, ce qui peut entraîner des voyages à vide, et car il y aura de nouveaux participants à la mobilité. Il est donc nécessaire de prendre des mesures politiques pour prévenir cela.

Des défis particuliers se posent dans les centres-villes: ceux-ci n'ont pas suffisamment d'espace à offrir pour accueillir des univers de transport distincts. Et à ces endroits, les transports publics classiques intégrés continueront justement à jouer un rôle important, rien que parce qu'ils sont imbattables sur le plan de l'efficacité spatiale, quand il s'agit de transporter un grand nombre de personnes. Là où ils circulent sur leurs propres voies ferroviaires, il est possible de les automatiser et d'en réduire les frais d'exploitation. De manière générale, plus nous en saurons, mieux nous pourrons organiser notre avenir.

Chère lectrice, cher lecteur,

L'automatisation des transports est en passe de transformer notre mobilité de manière fondamentale. En ceci, elle pose aussi des défis aux villes, cantons et entreprises de transport de voyageurs et amène son lot d'interrogations: «Quelle influence les véhicules autonomes auront-ils sur les capacités de l'infrastructure de transport?», «Quelles nouvelles infrastructures et modifications législatives s'avèreront nécessaires?», etc.

Voilà la thématique sur laquelle se sont penchés conjointement l'Union des villes suisses et ses partenaires dans une étude – à ce jour la plus complète sur la conduite automatisée en Suisse. Cette étude met entre autres en évidence qu'en matière de transports publics automatisés, la Suisse a le potentiel de jouer un rôle pionnier. Afin de tirer dans l'avenir parti des chances offertes par l'automatisation, les pouvoirs publics doivent toutefois poser des jalons dès aujourd'hui.

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

«Sion est le leader mondial en matière de navettes automatisées»


Philippe Varone
Président de Sion

Né en 1964, Philippe Varone est président de Sion depuis le 1er janvier 2017. Membre du PLR, il a siégé au Conseil général, puis au Conseil municipal. Philippe Varone est issu d'une famille d'encaveurs. Diplômé en sciences économiques de l'Université de Lausanne, il a occupé différents mandats, avant de diriger la maison Philippe Varone Vins SA. Passionné de culture et de patrimoine, Philippe Varone est très engagé dans la vie associative sédunoise. Il est marié et père de deux enfants.

À Sion, des navettes autonomes circulent déjà à travers la ville, passent les ronds-points et les feux. Êtes-vous fier de ce projet?

Nous en sommes extrêmement fiers. Sion est le leader mondial en matière de navettes automatisées. Elles sont le symbole visible de notre politique tournée vers l'innovation et la recherche. Et les résultats sont là: malgré la multiplication des projets à travers le monde, nous gardons toujours six mois d'avance avec des véhicules capables de reconnaître des feux de signalisation.

Quels sont les principaux obstacles qu'il appartient actuellement de surmonter?

Il y a encore un certain nombre d'améliorations techniques à réaliser, notamment l'augmentation de la vitesse commerciale. Mais le principal défi est de trouver la bonne intégration des navettes dans le réseau de transport public. C'est ce que nous testons actuellement, avec un parcours qui relie le pôle de la gare, où arrivent les pendulaires et les touristes, et le centre-ville. L'objectif de la ville est clairement d'utiliser les navettes comme dernier maillon de la chaîne de la mobilité, afin d'assurer la desserte du dernier kilomètre.

Vous collaborez étroitement avec le canton du Valais, le mobility lab et Car-
Postal. Quel est à cet égard le rôle de la ville?

Nous servons de terrain d'expérimentation pour les navettes. Les services de la sécurité, de la voirie et de la mobilité ont été mobilisés pour permettre d'organiser ces tests grandeur nature. Depuis le début de l'année, nous sommes les porteurs du projet dont nous assurons une partie du financement.

La Suisse a le potentiel de jouer un rôle de précurseur au niveau international en matière de transports publics automatisés, écrivent les auteurs de l'étude «Utilisation de véhicules automatisés au quotidien». Voyez-vous aussi les choses de cette façon?

Bien sûr ! Et ce n'est pas un slogan ou une affirmation: c'est déjà le cas aujourd'hui. Dès le lancement du projet, nous avons pu constater l'intérêt médiatique mondial suscitée par les navettes sédunoises, qui ont été les premières au monde à s'insérer dans le trafic. Intérêt des médias, intérêt des entreprises également, et bien sûr intérêt du grand public. Les navettes sont un atout touristique et économique de la ville. Elles font partie d'une réflexion générale autour de la mobilité et de l'interconnexion modale. La vraie question pour nous est maintenant de dépasser ce stade expérimental et d'inscrire ces navettes dans notre politique de transports publics. C'est ainsi que nous assurerons la pérennité du projet.

Quelle est l'importance du réseautage à l'échelon suisse pour l'évolution à long terme? Et qu'attendez-vous de la Confédération?

La Confédération a autorisé les essais-pilote et veille au respect de la sécurité. Mais elle est jusqu'ici en position d'observation. L'Office fédéral des transports devrait s'intéresser de plus près au projet et s'engager financièrement. Il ne faut pas se leurrer, le paramètre financier joue forcément un rôle dans un projet comme celui-ci.

À quoi Sion ressemblera-telle dans vingt ans – et surtout: comment s'y déplacera-t-on?

La voiture jouera un rôle beaucoup moins important qu'aujourd'hui. On s'y déplacera essentiellement à pied, à vélo, en bus ou encore en télécabine avec la ligne qui reliera la gare de Sion, le futur quartier des Mayens de l'hôpital, et le domaine skiable des 4 Vallées. Et nous aurons bien sûr des navettes autonomes! Les comportements sont déjà en train de changer. La mobilité douce gagne tous les jours du terrain, et nous favorisons cette évolution qui est indispensable. Le cœur de la ville est déjà largement piéton, à la satisfaction de tous les usagers – habitants, commerçants, visiteurs. De par sa taille et sa configuration, Sion a tous les atouts pour réussir cette révolution de la mobilité.

THÈME

Espoirs et craintes pour les villes et les agglomérations

L'utilisation de véhicules autonomes apporte des paramètres radicalement nouveaux dans la mobilité des espaces urbains. Les villes et les agglomérations doivent dès aujourd'hui réfléchir à la manière dont la conduite automatisée sera à même de contribuer à mettre en place la mobilité compatible avec la ville attendue de tous.



Christof Abegg,
Chef de l'équipe Économie urbaine et régionale chez EBP et directeur de l'étude d'approfondissement «Villes et agglomérations»

SmartShuttles à Sion, bus autonomes à Neuhausen et Marly: les véhicules autonomes ont fait leur apparition dans les villes et agglomérations suisses. Encore limitée aujourd'hui à quelques essais pilotes, l'automatisation du trafic a le potentiel de révolutionner la mobilité urbaine à plus ou moins long terme. Toutefois, les avis divergent sur les répercussions que ce phénomène aura sur les villes et les agglomérations et vont d'une ville adaptée à l'automatisation à une automatisation adaptée à la ville.

Comme le montrent l'étude publiée en septembre intitulée «Utilisation de véhicules automatisés au quotidien: les applications envisageables et leurs effets en Suisse» et le rapport d'approfondissement «Villes et agglomérations», les effets à long terme de la conduite automatisée dépendront principalement de la capacité à tirer parti des atouts de cette évolution pour renforcer les transports en commun (cf. encadré). S'il se produit en revanche surtout une hausse d'attractivité dans le trafic individuel motorisé (TIM), les villes devront s'attendre à des conséquences principalement négatives. Une augmentation des prestations de transport sera toutefois particulièrement un enjeu dans les centres-villes et les centres de quartier présentant une configuration complexe en matière de trafic ainsi qu'une densité fonctionnelle et une densité d'utilisation élevées. On voit à ce niveau s'accroître les défis et les chances liées à l'automatisation: accroissement des effets de séparation pour le trafic piétonnier et cycliste et réduction de la qualité de séjour du fait de l'augmentation de la circulation, possibilités de concentration du stationnement dans des installations centralisées ou besoins en arrêts supplémentaires pour les véhicules autonomes du trafic de voyageurs et de marchandises. Dans ces espaces, les exigences

quant à la coordination de la planification du trafic et de l'urbanisation seront d'autant plus élevées.

Pour ce qui est des transports publics, on peut partir du principe que les offres de lignes conventionnelles et coordonnées reposant sur des trains, tramways et grands bus de plus en plus automatisés continueront à former la structure fondamentale du système dans les villes et les agglomérations. L'automatisation, la mise en réseau et les nouveaux services de mobilité (numériques) ouvrent un potentiel de rationalisation considérable pour pouvoir produire à moindres frais des offres de transports publics plus nombreuses et plus attractives, surtout si l'on a affaire à un plus petit nombre de passagers. De nouvelles formes d'offres viendront ainsi compléter le système de transports publics, notamment dans le domaine des transports urbains périphériques.

«Dans les centres-villes et les centres de quartier, les exigences quant à la coordination de la planification du trafic et de l'urbanisation seront d'autant plus élevées.»

Le défi auquel sont confrontées les villes est et reste celui d'organiser la circulation dans le respect de l'urbanisation et de l'environnement. L'étude formule dix orientations stratégiques comportant de nombreuses mesures possibles à l'intention des villes, parmi lesquelles les mesures suivantes:

- **Élargir les connaissances:** les essais et projets pilotes permettent d'acquérir des expériences et de faire des constatations relatives aux effets en termes de trafic et de territoire.
- **Limiter le surplus de trafic:** le surplus de trafic doit être limité au maximum ou tout du moins être piloté de manière ciblée – par exemple par l'encouragement du covoiturage ou la limitation des trajets à vide.
- **Renforcer le transport collectif:** en tant que mode de transport de surface le plus efficace, les trafics collectifs doivent être

renforcés et organisés pour être attractifs, abordables et efficaces.

- **Optimiser l'utilisation de la surface:** les surfaces de stationnement libérées peuvent être utilisées pour rendre l'espace urbain plus attractif. Cela devra être complété par le développement de concepts de stationnement, de zones d'arrêt et de surfaces de transbordement pour le trafic automatisé.
- **Renforcer la logistique urbaine compatible avec l'urbanisation:** les pouvoirs publics peuvent soutenir les efforts de l'économie privée en faveur de concepts de livraison de marchandises efficaces et les réguler de manière à les rendre compatibles avec l'urbanisation.

Le Basler Fonds, l'UVS, quatre villes, quatre cantons, six entreprises de transport et d'autres institutions ont au cours des deux dernières années élaboré avec EBP l'étude «Utilisation de véhicules automatisés au quotidien: les applications envisageables et leurs effets en Suisse» et sept rapports d'approfondissement. Comme l'étude de base l'a clairement mis en évidence dans la première phase du projet de recherche, la généralisation de la conduite automatisée mettra longtemps à s'établir: pendant des décennies, des véhicules présentant différents niveaux d'automatisation se côtoieront. L'automatisation offre entre autres des chances aux groupes d'utilisateurs comme les personnes âgées ou les personnes sans permis de conduire, qui pourront alors profiter des agréments de la mobilité individuelle. De plus, on peut s'attendre à ce que l'augmentation de l'automatisation génère des avancées en termes de sécurité, sachant toutefois que les situations de transition avec des véhicules diversement autonomes iront aussi de pair avec de nouveaux défis au niveau de la sécurité du trafic. Les risques existants tiennent entre autres au risque que dans le sillage du renforcement de l'automatisation, le volume du trafic augmente – entre autres parce que les trajets à vide seront possibles et parce que le temps de trajet pourra être utilisé à d'autres fins.

Lien vers l'étude: www.uniondesvilles.ch

POLITIQUE

Retour sur la session d'automne

Le sujet dominant de la session d'automne a été le Projet fiscal 17 (PF 17). Le cœur de ce projet urgent est la suppression des privilèges fiscaux cantonaux accordés aux entreprises internationales. L'instauration de nouveaux allègements fiscaux, qui a pour objectif d'éviter que les entreprises concernées ne quittent la Suisse, entraînera des pertes fiscales pour les cantons, les villes et les communes.

Un PF 17 assorti d'une clause communale contraignante

Alors que le Projet fiscal assorti d'un financement additionnel de l'AVS a été approuvé dans ses grandes lignes au sein des deux conseils par une majorité constituée du PDC, du PLR et du PS, les villes ont réussi à remporter un succès dans leurs propres intérêts. Le Conseil national avait décidé sur proposition de Susanne Leutenegger Oberholzer (PS, BL) que les cantons ne devraient pas se contenter de «prendre en compte» les effets de la réforme fiscale sur les communes, mais devraient les «compenser de manière appropriée». Le Conseil des États s'est rallié à cette formulation. C'est pour cela, mais aussi sur la base de la mise en regard de l'ensemble des avantages et des inconvénients du projet mis sous toit par le Parlement, que l'Union des villes suisses a en revanche décidé de ne pas soutenir un éventuel référendum. Cette réforme essentielle pour le pôle économique suisse est trop urgente pour cela.

Les places de crèches continueront à être subventionnées

La Confédération continuera à subventionner la création de places d'accueil pour enfants. Le Conseil des États a lui aussi l'intention de prolonger le programme d'impulsion de quatre ans. La loi fédérale de 2003 sur les aides financières à l'accueil extra-familial pour enfants serait sinon arrivée à expiration fin janvier 2019. Chaque nouvelle place de crèche sera subventionnée pendant deux ans à hauteur de 5000 francs. En ce qui concerne l'accueil extra-scolaire, la subvention sera de 3000 francs pendant trois ans. D'autres mesures pour la compatibilité entre vie familiale et vie professionnelle sont en vigueur depuis le 1er juillet: la Confédération accorde des aides financières aux cantons et communes qui augmentent leurs subventions destinées à l'accueil extra-familial pour enfants. Par ailleurs, elle finance les projets cantonaux, régionaux et communaux, qui adaptent mieux l'offre de garde aux besoins des parents.

Le matériel de soins est à nouveau à la charge des caisses-maladie

Les caisses-maladie doivent à nouveau rembourser le matériel de soin. C'est ce que demandent deux interventions. Le Conseil national a transmis à l'unanimité une motion correspondante de sa Commission de la santé publique. À la Chambre haute, une

motion de Pirmin Bischof (SO, PDC) a obtenu la majorité, suite à des arrêts du Tribunal administratif fédéral datant de l'automne 2017, selon lesquels il n'est plus possible de le facturer séparément. Les villes, communes et institutions de soins se voient ainsi confrontées à des charges financières supplémentaires de quelque 100 millions de francs par an.

Quasi-accord sur les prestations complémentaires

Dans les délibérations sur la réforme des prestations complémentaires (PC), on constate un rapprochement entre les deux conseils allant dans le sens des demandes de l'UVS. Selon la volonté désormais également exprimée par le Conseil national, les seuils pris en compte pour les loyers seront relevés et il ne sera plus obligatoire d'avoir cotisé à l'AVS pendant dix ans pour bénéficier des PC. En ce qui concerne les contributions pour les enfants, une divergence persiste. Pour les jeunes enfants, ces contributions doivent être diminuées, seul le premier enfant donnera droit au montant complet.

Schneider-Ammann et Leuthard annoncent leur démission du Conseil fédéral

La Conseillère fédérale Doris Leuthard (PDC) et le Conseiller fédéral Johann Schneider-Ammann (PLR) ont annoncé leur démission pour la fin de l'année.

Procédures de consultation

Ordonnances sur la Stratégie Réseaux électriques

Suite à l'adoption de la loi fédérale sur la transformation et l'extension des réseaux électriques, les ordonnances doivent régler les détails des conditions-cadres nouvellement instaurées ou modifiées. L'Union des villes suisses a déjà accueilli favorablement les modifications décidées au niveau de la loi et juge également les modifications des ordonnances globalement positives. Est notamment approuvée la fixation du facteur de surcoût à 1,75, sachant que certains membres réclament une augmentation du facteur à 2,5. Les dispositions pour l'imputabilité des mesures innovantes pour les

réseaux intelligents rencontrent un écho positif. Le fait que seule la consommation énergétique des centrales à pompage-turbinage soit exonérée des rémunérations pour l'utilisation du réseau fait l'objet de critiques. L'UVS demande donc une exemption de toutes les technologies de stockage.

Révision totale de l'ordonnance sur les installations de transport par conduites

L'ordonnance sur les installations de transport par conduites (OITC) règle la construction et l'exploitation des installations de transport par conduites de combustibles et carburants liquides ou gazeux tels que le pétrole brut ou le gaz naturel. L'Union des villes suisses sou-

tient expressément le projet d'actualisation et de remaniement de l'OITC. Elle se félicite notamment de la déclaration explicite selon laquelle les travaux de maintenance peuvent être réalisés sans approbation des plans sur les installations de transport par conduites si l'on ne doit en attendre aucun effet sur l'environnement. L'UVS demande que soient précisés certains articles, afin que les prescriptions soient définies clairement, de manière définitive et réalisable pour les requérants.

Autres consultations disponibles sous:
www.uniondesvilles.ch

ACTUALITES

L'UVS dans la ligne de mire

Le Parlement approuve la clause communale contraignante pour le PF 17

L'Union des villes suisses se félicite de la décision du Parlement d'inclure dans le Projet fiscal 17 une clause communale formulée de manière contraignante. Les cantons sont désormais tenus lors de la mise en œuvre de la réforme de répartir les charges équitablement et d'indemniser également les villes et les communes pour leurs pertes fiscales. L'Union des villes suisses se réjouit une nouvelle fois que l'échelon communal ait été intégré dès le départ dans l'élaboration du projet et que les préoccupations des villes aient dans l'ensemble mieux été prises en compte que pour la RIE III. Reste que la réforme est encore liée à des pertes fiscales considérables pour les villes et les communes, sachant toutefois que les membres de l'Union des villes suisses seront diversement impactés. En raison de l'urgence et de l'importance de la réforme pour le pôle économique suisse, il est clair pour l'Union des villes suisses qu'un éventuel référendum ne sera pas soutenu.

www.uniondesvilles.ch

Les activités en matière de lutte contre la pauvreté doivent être poursuivies

Au cours de ces dernières années, l'Office fédéral des assurances sociales a mis en œuvre le Programme national de prévention et de lutte contre la pauvreté, réalisant dans ce cadre de nombreuses études consacrées à la pauvreté en Suisse. Par ailleurs, des événements de réseautage et des conférences ont permis de nouer de nouveaux contacts entre les organismes spécialisés, les autorités et le milieu scientifique. Le programme se propose de parvenir à renforcer les structures de la lutte contre la pauvreté – assurances sociales et aide sociale – et de mettre en place de nouvelles mesures ciblées. Le programme s'est achevé par une conférence de clôture le 7 septembre 2018. Franziska Teuscher, directrice des affaires sociales de la Ville de Berne et Renate Amstutz, directrice de l'Union des villes suisses, ont émis le souhait, bien que le programme soit achevé, que la Confédération ne cesse pas ses activités en matière de lutte contre la pauvreté.

www.contre-la-pauvrete.ch

Colloque de la CDFV: les répercussions de la croissance démographique sur les finances

L'augmentation rapide de la population pose des défis considérables aux villes et aux communes. Le cinquième colloque de la CDFV a proposé un débat sur les répercussions de la croissance démographique sur les finances communales. L'introduction à la thématique a été faite par un spécialiste chevronné en la personne de Lukas Beck, chef de l'équipe Planification urbaine et régionale chez EBP. André Wicki, directeur des constructions de la ville de Zoug, Silvia Steidle, directrice des finances de Bienne ainsi que Beat Moser, maire de Münsingen, ont présenté les stratégies possibles pour affronter le phénomène de la croissance.

www.cdfv.ch

L'UVS demande un dédommagement des villes pour le remboursement de CarPostal

La Confédération, les cantons et CarPostal se sont mis d'accord sur un mode de remboursement des subventions indûment perçues par CarPostal. L'UVS s'en félicite et part du principe que les villes et communes seront elles aussi entièrement dédommagées pour les paiements indus qu'elles ont versés dans le transport local et dans le cadre des contributions aux dépenses cantonales. Il appartient désormais aux cantons d'exercer leur fonction de médiateur en toute transparence et équité.

www.uniondesvilles.ch

16e Congrès de la sécurité de la CDSVS: le travail de police en pleine mutation

Le Congrès de la sécurité urbaine de la Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses CDSVS s'est tenu le 7 septembre à Zurich. Divers exposés et forums de discussion ont offert aux participant-e-s issus des domaines de la politique, de l'administration et d'autres cercles l'occasion de répondre à des questions telles que «Criminalité dans la société migratoire: comment est-elle perçue et que disent les chiffres?» ou «Comment fonctionne le travail de la police de proximité?». Les exposés peuvent être téléchargés sur le site web de la CDSVS.

www.cdsvs.ch

Brèves

Sécurité des espaces publics

Le niveau de sécurité dont bénéficie aujourd'hui la Suisse urbaine est élevé, mais les villes et leurs régions sont en pleine mutation. Quels sont les défis qui se profilent pour les villes, et de quelles options disposent celles-ci pour y réagir? EBP a examiné ces questions en s'appuyant sur l'exemple de la ville de Bâle. L'étude «Sécurité des espaces publics» compile les facteurs de succès, tendances et pistes d'action.

www.uniondesvilles.ch

23^{es} Journées du logement de Granges

Le 8 novembre, l'édition 2018 des Journées du logement de Granges se penchera sur des approches encore peu répandues dans le domaine du logement actuellement testées par des communes et organisations. Ces approches fournissent des impulsions précieuses pour des projets ayant une situation de départ comparable.

www.bwo.admin.ch

Planification des espaces libres

L'espace libre disponible aux abords des logements appelé environnement résidentiel a une grande importance pour la satisfaction de la population vis-à-vis de son logement et pour la qualité de vie. Mais comment peut-on mettre celui-ci en œuvre? Un nouveau site web propose un guide pratique. (en allemand)

www.wohnumfeld-qualität.ch

Exposition sur la petite enfance

La qualité de l'accueil a une importance essentielle dans la petite enfance: c'est ce que montre une exposition itinérante intitulée «Découvrir le monde». Après Bellinzone, Liestal et Carouge, l'exposition est présentée au Musée de la main de Lausanne.

www.decouvrir-le-monde.ch


smartSuisse
Smart up Your City

10.-11. avril 2019
Congress Center Basel

Agenda

Union des villes suisses UVS

- 30 octobre 2018** **Colloque d'automne Réseau Quartiers Vivants** à Berne
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

- 16 novembre 2018** **Conférence d'automne de l'Initiative des villes pour la politique sociale** à Sion
Informations: Katharina Rüegg, téléphone 052 267 59 57, info@staedteinitiative.ch

Divers

- 7 novembre 2018** **Swissdidac & Worlddidac 2018** à Berne (patronage: UVS)
Informations: www.swissdidac.ch
- 13 novembre 2018** **«Tourné vers ses clients! – Le cadastre RDPPF est centré sur ses utilisateurs»** à Berne
Informations: www.cadastre.ch
- 14 novembre 2018** **19^e Colloque asut - Future Mobility - Les porteurs et les portés** à Berne (patronage: UVS)
Informations: www.asut.ch
- 14 novembre 2018** **digma-Tagung zum Datenschutz 2018** à Zurich (Patronat: SSV) (en allemand)
Informations: www.digma.ch
- 14 novembre 2018** **«Together we make it happen !» 10^{ème} Session plénière de la CSI** à Berne
Informations: www.sik.ch
- 21 novembre 2018** **2. Fachtagung RegioMove** à Olten (Patronat: SSV) (en allemand)
Informations: www.regiomove.ch
- 22 novembre 2018** **5. Luzerner Management Forum** à Lucerne (Patronat: SSV) (en allemand)
Informations: www.hslu.ch
- 27 novembre 2018** **L'assistance-encadrement intergénérationnel – une réussite grâce à une pratique interdisciplinaire** à Aarau
Informations: www.intergenerationen.ch
- 28 novembre 2018** **«QUAND LA VILLE SURCHAUFFE» présentation de la publication et journée de clôture** à Berne
Informations: www.are.admin.ch
- 17 janvier 2019** **Conférence nationale sur la promotion de la santé: «Les villes et les communes au coeur de la santé»** à Berne
Informations: www.conference.promotionsante.ch (patronage: UVS)
- 10 - 11 avril 2019** **Save-the-Date - Congrès stratégique Smart Suisse** à Bâle (patronage: UVS)
Informations: www.smartsuisse.com

Impressum

Éditeur: Union des villes suisses UVS, Monbijoustrasse 8, Case postale, 3001 Berne
Rédaction: Renate Amstutz, 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