



POINT FORT

## Réseautage, réseautage, réseautage

focus 6/19  
octobre



**Stephan Erne**

directeur de la division  
Espace et Mobilité chez ewp  
et coauteur de l'étude «Com-  
ment la mobilité modèle les  
territoires urbains»

Situation, situation, situation! Lorsque l'on interroge les experts concernant les principaux facteurs liés aux prix de l'immobilier, ils vous récitent un mantra. Bien sûr, d'autres critères entrent dans la balance lorsqu'il s'agit de l'évaluation d'appartements ou de maisons, mais l'accessibilité des transports et la proximité des commerces et des installations de loisirs sont les facteurs dominants. Quiconque vit à proximité des pôles d'emploi est prêt à dépenser davantage d'argent pour son logement. Il existe également une corrélation étroite entre l'endroit où on habite et la prédilection pour certains modes de déplacement. Les personnes habitant à la campagne ou dans une agglomération circulent majoritairement en voiture, même si le-bike conquiert une place de plus en plus importante. À l'inverse, les personnes qui habitent dans des quartiers urbains densément bâtis circulent davantage à pied, prennent le vélo, le bus ou le train

À une époque où les territoires urbains croissent de manière disproportionnée pour freiner la consommation du sol, les contradictions s'accroissent entre ces deux mondes. Les directives municipales et les projets d'agglomération tablent sur une utilisation plus efficace de l'espace de rue existant, qui doit redevenir un espace de vie et non plus

uniquement une surface de circulation. Ces objectifs sont en contradiction avec la politique pratiquée par la Confédération jusqu'ici, consistant à poursuivre le développement de ses grands axes de circulation. En termes de programmation, on parle d'«élimination des goulots d'étranglement». Le grand défi pour la future politique de mobilité dans les territoires urbains réside dans l'harmonisation entre les mondes de mobilité des villes et ceux de la Confédération, entre ceux de la ville et ceux de la campagne.

Dans l'étude «Comment la mobilité modèle les territoires urbains», nous démontrons qu'il n'existe pour cela aucun «grand coup libérateur» technologique, mais que les différentes pistes d'action doivent être combinées ensemble de manière judicieuse. Les modes de transport efficaces doivent être renforcés, les places de parking et la fluidité du trafic doivent être gérées de manière intelligente. Des centres secondaires plus importants dans les territoires urbains doivent permettre de raccourcir les trajets. En outre, les moyens de transport individuels et collectifs doivent être reliés entre eux par des points de transition attractifs et des chaînes de transport mises à disposition par des moyens numériques. Les voies de transport nationales et leurs transitions avec les réseaux municipaux – gares, jonctions d'autoroute – doivent être intégrées à ces réseaux municipaux. Sur le modèle du mantra des spécialistes en immobilier, la devise pour la mobilité de demain doit être: réseautage, réseautage, réseautage!

### Chère lectrice, cher lecteur,

Les 150 dernières années ont été dominées par le développement des infrastructures: les routes, les voies de chemin de fer et les réseaux routiers nationaux et cantonaux ont été constamment étendus. Aujourd'hui et à l'avenir, les stratégies du passé se heurtent cependant à des limites. De nouvelles solutions de mobilité utilisant les surfaces de manière efficace sont nécessaires. L'étude réalisée à la demande de l'Union des villes suisses, intitulée «Comment la mobilité modèle les territoires urbains», esquisse des approches et des mesures à ce sujet.

«Mise en réseau», telle est la devise: la Confédération, les cantons et les villes doivent élaborer conjointement des concepts intégrant tous les moyens de transport. Cela requiert des centres secondaires plus importants et facilement accessibles pour les changements de lignes, les courses, le travail et l'habitation. Les interconnexions numériques sont tout aussi importantes.

Nous vous souhaitons bonne lecture!

### Sommaire

Point fort 1

Interview 2

Le thème 3

Session et procédures de consultation 4

L'UVS dans la ligne de mire 5

Agenda 6

## INTERVIEW

## «Nous transformons les gares en de petits centres de quartiers»



**Marco Rupp**  
**Maire d'Ittigen**

Géographe diplômé, il a d'abord travaillé comme urbaniste au canton de Berne, puis en tant qu'associé d'un bureau spécialisé dans l'aménagement du territoire, à Berne. Il a été membre du conseil municipal d'Ittigen de 1999 à 2008 (planification et environnement). Il est maire d'Ittigen à plein temps depuis 2015. Marco Rupp est membre de la direction de la Conférence régionale de Berne-Mittelland et représentant de la région à la direction de la Région capitale suisse. Il est membre de la Bürgervereinigung Ittigen BVI (Rassemblement citoyen d'Ittigen) et du PLR.

**Ittigen a plus d'emplois que d'habitantes et d'habitants. On pendule vers la commune, mais aussi vers la ville de Berne. Comment Ittigen maîtrise-t-elle ces flux de trafic?**

Ittigen est une commune de pendulaires entrants. Au cours de dernières années, les transports publics se sont fortement développés: la S7 de Berne vers Bollingen/Worb circule actuellement à un rythme de 7½ minutes aux horaires de pointe. Des lignes de bus relient Ittigen à Berne, Muri et Zollikofen. De même, le trafic cycliste ne cesse de gagner en importance: il y a 20 ans déjà, le canton avait construit un superbe pont cyclable à Ittigen.

**Comment Ittigen compte-t-elle concilier la croissance future de population, de constructions et de transports?**

Ceci se réalisera exclusivement par le biais de l'urbanisation vers l'intérieur. Ce sont avant tout les alentours des trois gares de RER qui continuent à se développer.

**L'étude «Comment la mobilité modèle les territoires urbains» propose de créer des centres secondaires. Comment votre commune, par exemple, peut-elle être renforcée?**

Je partage cet avis. Berne est en train de se transformer d'une ville monocentrique en une ville polycentrique. Toutefois, il reste vrai que les fonctions suprarégionales demeurent

à Berne. Durant les années 80, Ittigen tendait à se transformer en une «cité dortoir». Les gares étaient des lieux de correspondance. À présent, nous les transformons en de petits centres de quartiers dotés de services, de restaurants, de commerces et de possibilités de loisirs. Nous concevons ainsi des lieux urbains attractifs, avec des trajets directs et sûrs, des espaces extérieurs intéressants, etc.

**L'étude incite par ailleurs à créer aux jonctions d'autoroutes la possibilité de passer simplement de la voiture vers les transports publics ou le vélo?**

Des analyses détaillées sont encore nécessaires à ce sujet. L'idée est bonne, mais je suis sceptique concernant les solutions de pure correspondance. En tant qu'urbaniste, je recherche la multifonctionnalité. Ce n'est que de cette manière que l'on peut utiliser à pleine capacité les installations onéreuses de stationnement public et justifier les coûts élevés des transports publics.

**L'Union des villes suisses déduit de l'étude qu'à l'avenir, il faudra être également vigilant quant à une interpénétration entre le développement des routes nationales et du chemin de fer et l'aménagement du territoire. Comment cela peut-il réussir?**

Nous partageons ce point de vue depuis des dizaines d'années. Le trafic régional représente 80% des transports sur le Viaduc

de Felsenau au nord de Berne. On est parvenu à détourner le trafic de transit à travers la ville vers l'autoroute et à stabiliser ainsi le trafic au sein de l'espace du centre-ville et à diminuer le trafic à plus grande échelle. C'est pourquoi le canton de Berne et la Conférence régionale de Berne-Mittelland sollicitent aussi le raccordement à l'A1 dans le Grauholz. Cela permettrait de réduire le trafic de transit à Zollikofen et Ittigen et de promouvoir l'urbanisation vers l'intérieur.

**La Conférence régionale Berne-Mittelland élabore actuellement la Stratégie de mobilité 2040. Quels sont les changements futurs qui se dessinent?**

L'Union des villes suisses peut nous soutenir encore mieux en s'engageant à l'échelon fédéral sur les questions et les défis des agglomérations et en nous donnant une identité. Le dialogue des agglomérations lancé par l'Union des villes suisses m'a montré que les défis des agglomérations se ressemblent partout. Je serais très heureux que cette plateforme soit poursuivie.

**Quelle est l'importance de la collaboration avec les communes environnantes, le canton et la Confédération en matière de développement urbain et de développement des transports?**

En quelques mots: c'est l'un des facteurs, pour ne pas dire le facteur le plus important de la réussite!

## THÈME

# Un agenda pour les transports dans les territoires urbains grandissants

Dans les années à venir, la Suisse devrait se développer avant tout dans ses territoires urbains. C'est ce que préconisent les concepts cantonaux de développement territorial. L'étude intitulée «Comment la mobilité modèle les territoires urbains» présente des approches sur la manière dont les espaces urbains peuvent dans ces conditions rester accessibles de l'extérieur, tout en conservant une qualité de vie en leur intérieur.



**Paul Schneeberger**

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

Le développement urbain fonctionne ainsi: le paysage constitue le cadre et la mobilité sert d'échafaudage. Les voies de transport déterminent non seulement les distances à l'intérieur desquelles peuvent se conjuguer l'habitation, le travail et les loisirs, mais aussi la manière dont nous habitons. L'étude intitulée «Comment la mobilité modèle les territoires urbains» réalisée à la demande de l'Union des villes suisses par le bureau de planification ewp montre ce que cela a signifié pour les villes au cours des 100 dernières années: jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, le tram et le vélo ont défini nos trajets quotidiens, ensuite ce fut la voiture. La Suisse a grandi en surface, et le prix à payer pour le «logement au vert» a été le mitage. Les villes se sont de plus en plus transformées en espaces de transport et ont perdu des habitants et habitantes. Au cours des 20 dernières années, cette page a été tournée.

Une politique des transports aspirant à un équilibre entre accessibilité et qualité de vie, privilégiant non pas l'accroissement des surfaces de transport, mais leur utilisation plus efficace a contribué à ce changement. L'étude encourage les villes et agglomérations à poursuivre sur cette voie et à l'adapter à la densité accrue de personnes et de constructions à laquelle il faut s'attendre.

Sur la base de prévisions et d'avis qualifiés concernant l'évolution de l'urbanisation et des transports, les auteurs de l'étude ont formulé huit hypothèses de base. En voici quelques-unes:

- Les régions urbaines vont disposer de plus d'un centre;
- la numérisation permettra d'offrir un service consistant dans des chaînes de transport simples, composées de différents moyens de transport;
- dans les régions moins densément peuplées, la voiture restera le moyen de transport dominant.

Ils en déduisent des pistes d'action, qui se lisent comme un agenda pour le transport urbain de demain et qui peuvent aisément se combiner dans chaque territoire urbain:

1. Afin de soulager les centres historiques de la pression que génère l'utilisation actuelle, il faut renforcer les quartiers et les centres secondaires. Cela implique aussi: davantage de trafic piétonnier.
2. Le trafic cycliste doit aussi gagner en importance dans les agglomérations. Afin que l'e-bike puisse devenir une alternative à la voiture, des voies cyclables plus attractives sont nécessaires.
3. Les transports publics sont la colonne vertébrale du développement architectonique aussi au sein des agglomérations. Ils doivent y être encore davantage priorités.
4. Les jonctions d'autoroute sont plus que de simples interfaces entre des routes. Elles doivent être développées de manière compatible avec l'urbanisation – en tant que pôles de mobilité ou centres secondaires.
5. La gestion des transports reste un élément central de la politique municipale des transports, également sous forme de concepts de mobilité pour de nouvelles constructions
6. La renonciation à des places de stationnement de rue et leur transfert, par exemple dans des parkings couverts de quartier, libère de l'espace.
7. Il convient de saisir les chances du numérique et d'en éviter les risques. La mise en réseau de différents moyens de transport promet une meilleure efficacité d'utilisation des surfaces, tandis que l'automatisation du trafic automobile promet le contraire.

[www.uniondesvilles.ch](http://www.uniondesvilles.ch)

## La mobilité face aux défis de la densité

L'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) s'est penchée en 2017 et 2018 sur les conséquences de l'urbanisation vers l'intérieur et ses conséquences pour la conception de la mobilité dans le cadre d'un cycle de conférences intitulé «La mobilité face aux défis de la densité».

Se fondant sur les bons exemples de Lausanne et de Saint-Gall, l'organisation des professionnels des transports a non seulement illustré des concepts adaptés,

mais soulevé également des questions fondamentales et envisagé des démarches possibles. Ses conclusions sont résumées dans un **recueil** du colloque.

Elles comprennent les considérations suivantes: «Comme l'addition des exigences de tous les utilisateurs n'est pas possible dans un espace routier limité, il est nécessaire de viser une cohabitation. Pour cela, il faudra adapter la vitesse à la densité des structures d'urbanisation. L'emprise du stationnement dans les espaces publics doit également être réduite

au profit des piétons, de la qualité de séjour et de la qualité d'aménagement et des espaces verts.» Ou: «L'urbanisation vers l'intérieur entraîne, en dehors des centres-villes, des changements fondamentaux pour la société. Sa mise en œuvre nécessite donc, en particulier dans les agglomérations, une communication soignée contribuant à atténuer les craintes et présenter activement les avantages.»

[www.svi.ch](http://www.svi.ch)

## POLITIQUE

## Retour sur la session d'automne

Non seulement la session d'automne a marqué la fin de la 50<sup>e</sup> législature du Parlement, mais elle a aussi permis à celui-ci de finaliser plusieurs projets – parmi lesquels plusieurs sont importants pour les villes. Dans le même temps, la loi sur le CO<sub>2</sub> a connu un nouveau départ au Conseil des États. La politique fédérale continuera à se pencher sur la politique climatique au-delà des élections.

**La loi sur le CO<sub>2</sub> est remise sur les rails**

L'hiver dernier, le Conseil national n'avait pas encore pu s'accorder sur une nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>. Depuis, l'état d'esprit a changé – entre autres du fait du mouvement de la grève pour le climat. La Commission de l'environnement du Conseil des États a alors élaboré un nouveau projet, qui va même plus loin que la proposition du Conseil fédéral. Le plénum de la Chambre haute a suivi sa Commission et entre autres décidé de relever les redevances sur l'essence, le diesel, le mazout et le gaz, de rendre plus strictes les valeurs limites applicables aux chauffages à combustibles fossiles et aux véhicules à carburants fossiles. Pour les bâtiments, une valeur fixe sera applicable à compter de 2023, mais uniquement dans la mesure où la loi cantonale sur l'énergie ne fixe pas de directives comparables. Le Conseil national délibèrera dans sa nouvelle composition sur la révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>.

**Finalisation des projets d'agglomération**

Pour les contributions fédérales, les Conseils se sont mis d'accord au terme de quelques atermoiements sur la 3<sup>e</sup> génération des projets d'agglomération. Le contournement d'Oberburg pourra être soutenu si le projet est très avancé, si la construction est uniquement rendue impossible par le manque de fonds et s'il y a encore suffisamment d'argent restant des projets d'agglomération précédents. La voie est ainsi libre pour des contributions fédérales de 1,413 milliard en faveur des projets de transport dans 32 agglomérations.

**Une base légale pour les «zones vertes»**

Après le Conseil national, le Conseil des États a lui aussi approuvé une motion des Verts libéraux visant à établir dans l'avenir des zones de stationnement spéciales dotées de bornes de recharge destinées aux véhicules électriques. La durée de stationnement autorisée s'orientera sur la durée moyenne de recharge. Pour les cantons, villes et communes, l'aménagement de ces zones de stationnement n'est cependant pas une obligation. La Commission doit procéder à des clarifications supplémentaires pour deux motions de politique des transports: il s'agit d'une part d'un modèle de tarification de la mobilité qui tient aussi compte de tous les types de propulsion alternatifs et de l'autre du règlement légal concernant les e-bikes dotés d'une assistance de pédalage de moins de 25 km/h.

**Garantir le service public**

Les cantons de Bâle-Ville, Genève et Soleure envisagent par trois initiatives de donner à la population un droit de participation plus important en cas de fermeture d'offices de poste. Le Conseil des États a refusé la requête. En revanche, le Conseil national a approuvé une motion exigeant de la part de La Poste davantage de transparence dans la planification à moyen et à long terme des offices de poste et des agences postales, et ce bien que La Poste soit tenue de remplir les exigences correspondantes depuis cette année.

**Un partage des tâches contesté pour l'e-ID**

Concernant la loi fédérale sur les services d'identification électroniques, le Conseil national et le Conseil des États ont éliminé les dernières divergences et approuvé le concept du Conseil fédéral: l'État vérifie l'identité, l'économie émet la nouvelle e-ID. On tente de satisfaire par des concessions ceux qui s'opposent à cette solution. Il est entre autres prévu que la surveillance soit renforcée par la création d'une commission indépendante. De même, la transmission de données à des tiers doit être limitée. Néanmoins, la loi reste controversée. Avant de pouvoir entrer en vigueur, elle devra en principe être entérinée par un référendum. Une alliance rassemblant la Société Numérique et la plateforme WeCollect a annoncé le référendum.

## Procédures de consultation

**Conception «Paysage suisse»**

Avec la conception «Paysage suisse», la Confédération définit le cadre d'un développement cohérent du paysage suisse. L'UVS déplore que les associations communales n'aient pas été impliquées dans les travaux relatifs à l'actualisation. Du point de vue de sa vision et ses objectifs, la stratégie est claire. La conception formule désormais des objectifs de qualité paysagère à la fois généraux et spécifiques. S'agissant de l'objectif de développement régional, l'UVS demande que la politique de la Confédération s'appuie également sur la Politique des agglomérations 2016+ et que les objectifs fassent aussi référence aux paysages dans les agglomérations.

**Renforcer l'association Cité de l'énergie**

Pour les membres de l'UVS, le programme EnergieSuisse constitue un élément important de la politique énergétique suisse. Toutefois, la nouvelle stratégie du programme pour les années 2021-2030 ne convainc pas. Elle devrait en effet tabler plus fortement sur une considération énergétique globale. La collaboration avec les villes et les communes doit être développée et le processus d'obtention du label «Cité de l'énergie» doit ainsi être renforcé. Le label «Cité de l'énergie» est un instrument éprouvé de la politique énergétique communale. Dans l'intérêt d'une mise en œuvre réussie de la Stratégie énergétique 2050, la Confédération serait bien avisée de continuer à soutenir l'association Cité de l'énergie.

**Message culture 2021-2024**

Dans leur prise de position sur le message culture pour la période 2021-2024, l'UVS et la Conférence des villes en matière culturelle saluent la continuation de la politique culturelle poursuivie jusqu'à présent par la Confédération. On peut se réjouir que pour la prochaine période d'encouragement, davantage de moyens qu'auparavant sont prévus, ce qui permet de poursuivre ponctuellement le développement des mesures, par exemple dans la culture du bâti et la formation musicale. En matière de patrimoine culturel, l'UVS aurait souhaité une stratégie plus claire.

## ACTUALITES

## L'UVS dans la ligne de mire

**Journée des villes 2019 sur le thème «Un changement structurel qui a du potentiel»**

Les centres urbains de toute taille sont de plus en plus confrontés à la profonde mutation structurelle du commerce de détail. Pour préserver l'attractivité de leurs centres-villes, les villes doivent mettre au point et tester de nouvelles approches. Comment réussit-on alors à préserver les structures d'une économie de proximité? Lors de l'édition 2019 de la Journée des villes les 5 et 6 septembre à Coire, quelque 220 délégués et invités de l'Union des villes suisses se sont consacrés à ces questions. Dans son allocution, la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga a fait l'éloge de l'esprit d'innovation des villes, notamment dans les domaines des transports, de la protection du climat et de l'énergie. Dans les transports, les plus grands défis résident selon elle dans le trafic pendulaire dans les villes et les agglomérations. Et si l'on veut trouver de bonnes solutions, il faudra à son avis une combinaison intelligente des transports privés et publics.

[www.uniondesvilles.ch](http://www.uniondesvilles.ch)

**RQV sur place: Visite guidée sur la prévention et l'intégration à Winterthour**

Dans le cadre du nouveau format de manifestations «RQV sur place», le Réseau Quartiers Vivants offre un aperçu direct du travail de quartier. Dans le cadre d'une visite guidée, les expertes et experts montrent la manière dont ils travaillent et décrivent leurs projets. La première visite a eu lieu le 16 septembre à Winterthour. Cette dernière a une longue tradition dans le traitement interdisciplinaire. En raison de la radicalisation djihadiste, un groupe principal Prévention de l'extrémisme et de la violence a ainsi été créé. Ce groupe est composé de responsables des services de promotion de l'intégration et du service passerelle «Brückenbauer» de la police municipale. Lors de la manifestation, ce groupe principal a expliqué son travail avec un regard sur la prévention socio-spatiale de l'extrémisme – directement au sein du quartier. Le prochain «RQV sur place» aura lieu le 7 novembre à Yverdon-les-Bains sur le thème de la coexistence au-delà des générations.

[www.quartiers-vivants.ch](http://www.quartiers-vivants.ch)

**Encouragement précoce: Les organes spécialisés réclament des investissements**

Lors d'un colloque, 25 villes membres de l'Initiative des villes pour la politique sociale se sont prononcées en faveur de mesures d'accueil et d'éducation pour les enfants de moins de quatre ans. Elles ont émis le message selon lequel en Suisse, tous les enfants devraient avoir accès à l'encouragement précoce en fonction de leurs besoins afin d'être bien préparés au jardin d'enfants linguistiquement, socialement et sur le plan moteur. Pour que l'encouragement et l'éducation précoces puissent être davantage systématisés en Suisse, il y a besoin d'une coordination renforcée des cantons; ceux-ci doivent se mettre d'accord sur des standards minimaux contraignants. Lors du colloque, les participants ont adopté une résolution qui demande aux conférences cantonales d'élaborer ces standards. Les grandes villes dépensent aujourd'hui déjà plusieurs dizaines de millions de francs par an dans le domaine de l'encouragement précoce. La poursuite nécessaire de l'extension de ce secteur nécessitera une participation d'autres entités de financement telles que la Confédération, les cantons et l'économie.

[www.staedteinitiative.ch](http://www.staedteinitiative.ch)

[www.staedteinitiative-bildung.ch](http://www.staedteinitiative-bildung.ch)

**Finances: Les investissements des villes examinés de près**

Les villes doivent investir pour encourager les entreprises à venir s'y implanter ainsi que pour conserver leur attrait en tant que sites économiques et particulièrement pour faire face à leur croissance. 800 fr. par habitant/habitante et environ 10% des charges totales: c'est ce qu'investissent en moyenne chaque année les 25 villes qui ont participé au sondage de la Conférence des directrices et directeurs des finances des villes (CDFV) réalisé en collaboration avec le bureau B,S,S. Dans les villes de plus de 100 000 habitants, ce montant s'élève même à 1400 fr. Ces chiffres représentent des processus complexes, qui diffèrent de ville en ville, mais les défis sont partout comparables. Lors d'une journée d'échange professionnelle les résultats du sondage étaient présentés à Berne.

[www.cdfv.ch](http://www.cdfv.ch)

## Brèves

**Boîte à outils Environnement**

L'Union des villes suisses a lancé en collaboration avec la Conférence des chefs des services de la protection de l'environnement CCE et l'Office de l'environnement OFEV une plateforme en ligne. Celle-ci met gratuitement à disposition des documents utiles, tels que des modèles, des données et des pictogrammes destinés à sensibiliser la population sur des thèmes environnementaux. Les premiers modules de la boîte à outils sont consacrés à l'alimentation et au logement.

[www.meschoixenvironnement.ch](http://www.meschoixenvironnement.ch)

**24<sup>e</sup> Journées du logement de Granges**

Dans le cadre des Journées du logement de Granges, un colloque aura lieu le 7 novembre 2019 sur le thème «Se préoccuper aujourd'hui de l'habitat de demain: que faire du parc de logements existant?». Il sera question des défis liés à l'entretien des bâtiments et au développement de la substance bâtie. Le 9 novembre aura lieu une visite guidée de la ville, ainsi qu'une discussion sur le thème «Un centre-ville vivant – réalités, souhaits et stratégies».

[www.ofl.admin.ch](http://www.ofl.admin.ch)

**Colloque «Vivre ensemble»**

Le 29 novembre 2019 se tiendra le colloque «Vivre ensemble» au Progr à Berne. Dans le cadre d'interventions et d'excursions, la Ville de Berne et la Stiftung Wohnqualität (fondation Qualité de vie) présenteront des modèles éprouvés et de nouveaux modèles d'organisation de la coexistence.

[www.bern.ch](http://www.bern.ch) (en allemand)

**RESEAU SUISSE  
● BENEVOLAT**

Le bénévolat dans les villes et les communes.

Il reste encore quelques places de libres pour le colloque du 18 novembre 2019. (cliquer ici)

# Agenda

## Union des villes suisses UVS

- 29 octobre 2019**      **Colloque d'automne Réseau Quartiers Vivants** à Berne  
Informations: Julia Imfeld, téléphone 031 356 32 32, [netzwerk@lebendige-quartiere.ch](mailto:netzwerk@lebendige-quartiere.ch)
- 5 novembre 2019**      **Colloque «Alimentation durable dans les villes et les communes»** à Zurich  
Informations: Barbara Brechbühl, téléphone 031 356 32 32, [barbara.brechbuehl@staedteverband.ch](mailto:barbara.brechbuehl@staedteverband.ch)
- 27/28 août 2020**      **Journée des villes 2019** à Thoun  
Informations: Christina Grab, téléphone 031 356 32 32, [info@staedteverband.ch](mailto:info@staedteverband.ch)

## Sections de l'Union des villes suisses

- 18 novembre 2019**      **Colloque de la Conférence des villes pour la mobilité «Logistique urbaine»** à Berne  
Informations: Paul Schneeberger, téléphone 031 356 32 32, [info@skm-cvm.ch](mailto:info@skm-cvm.ch)

## Divers

- 29 octobre 2019**      **Congrès Pusch: Achats publics durables: focus sur l'économie circulaire** à Bienne (patronage: UVS)  
Informations: [www.pusch.ch](http://www.pusch.ch)
- 4/5 novembre 2019**      **International conference «How to measure Baukultur»** à Genève  
Informations: [www.bak.admin.ch](http://www.bak.admin.ch)
- 6 novembre 2019**      **Cadastre RDPPF: manifestation d'information publique** à Berne  
Informations: [www.cadastre.ch](http://www.cadastre.ch)
- 7 novembre 2019**      **Les journées du logement** à Granges  
Informations: [www.ofl.ch](http://www.ofl.ch)
- 13 novembre 2019**      **20<sup>e</sup> édition du colloque de l'asut / séminaire de l'OFROU, its-ch et TCS** à Berne  
Informations: [www.asut.ch](http://www.asut.ch)
- 18 novembre 2019**      **Réunion annuelle du réseau bénévolat** à Bienne  
Informations: [www.reseaubenevolat.ch](http://www.reseaubenevolat.ch)
- 21 novembre 2019**      **E-Government Suisse - L'administration numérique au service de tous** à Berne  
Informations: [www.egovernment.ch](http://www.egovernment.ch)

### Impressum

Éditeur: Union des villes suisses UVS, Monbijoustrasse 8, Case postale, 3001 Berne  
Rédaction: Marius Beerli, Barbara Brechbühl, Karin Christen, Julia Imfeld, Lynn Moser, 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](http://www.uniondesvilles.ch)  
Abonnement à focus: [info@uniondesvilles.ch](mailto:info@uniondesvilles.ch)