

Städtekonferenz Mobilität
Conférence des villes pour la mobilité
Conferenza delle città per la mobilità



Rapport annuel 2013



Rapport annuel 2013

Organisation

Le 12 novembre 2010, Bâle, Berne, Chiasso, Genève, Lausanne, Lucerne, Montreux, Neuchâtel, Nyon, Onex, Schaffhouse, St-Gall, Winterthour et Zurich ont fondé la Conférence des villes pour la mobilité (CVM). La CVM s'engage pour la mise en œuvre d'une mobilité urbaine durable dans le sens de la «Charte pour une mobilité urbaine durable». La jeune association a déposé une demande d'adhésion, en tant que section, à l'Union des villes suisses. Le Comité de cette dernière a accepté la requête le 7 mars 2011. L'Union des villes suisses assure le secrétariat général de sa nouvelle section.

Adhésion de la ville de Bienne

Après avoir ratifié le 21 mai 2010 la «Charte pour une mobilité urbaine durable», la ville de Bienne a adhéré à la CVM à fin 2013. L'association comptait ainsi 17 membres fin 2013.

Ursula Wyss succède à Ruth Genner

Une des forces créatrices à l'origine de la fondation de la CVM, Ruth Genner, a décidé de passer la main. Dès la création de la CVM en 2010, la municipale zurichoise s'est fortement engagée pour la consolidation de la Conférence. C'est sous sa direction que la CVM est devenue une section de l'Union des villes suisses et s'est établie comme la plateforme d'échanges des villes pour les questions de politique des transports.

Le 5 juillet 2013, l'Assemblée générale a élu Ursula Wyss à sa succession. En fonction à l'Exécutif de la ville de Berne depuis le 1er janvier 2013, elle y dirige le Département des travaux publics, des transports et des espaces verts. Avec son expérience politique nationale, cantonale et communale, la représentante de Berne aura à cœur de continuer à mettre en réseau les villes de la CVM.

Patrizia Adam et Adrian Borgula au Comité

Outre Ursula Wyss, la conseillère municipale st-galloise Patrizia Adam et le conseiller municipal lucernois Adrian Borgula ont également été élus au Comité. Ils succèdent à Regula Rytz, Elisabeth Beéry et Ursula Stämmer-Horst, qui ont quitté leurs fonctions municipales ou ont repris un nouveau département dans leur ville.

Thèmes prioritaires

Deuxième génération des projets d'agglomération

Les projets d'agglomération donnent des impulsions importantes à de nombreuses villes. La participation de la Confédération au financement du trafic d'agglomération ne doit du reste, aux yeux de la CVM, pas être remise en question. Ces contributions sont extrêmement importantes pour de nombreuses villes, notamment du fait que, ces dernières années, des montants importants ont été investis dans les routes nationales et les RER. La croissance du trafic qui en résulte doit être absorbée par les villes, sur la route et sur le rail. De nouvelles mesures d'aménagement sont donc indispensables.

C'est pourquoi la CVM a pris part en 2013, avec l'Union des villes, à la consultation sur le déblocage des fonds pour une deuxième génération de projets d'agglomération. Les villes ont demandé que les infrastructures de transport dans les agglomérations soient cofinancées par la Confédération de manière suffisante et non limitée dans le temps. Elles ont en outre critiqué le fait que des projets du programme de la deuxième génération, qui remplissent les critères et peuvent contribuer de manière efficace à la résolution de problèmes urgents, aient été repoussés à la troisième génération, visiblement pour des raisons purement financières. Elles ont également insisté sur le fait que les procédures pour l'élaboration, la documentation et la mise en œuvre des projets pour les agglomérations doivent rester dans un rapport raisonnable avec la dimension des projets d'agglomération individuels. Des exigences exagérées risquent en effet de délégitimer l'instrument de plus innovant de la Confédération en matière de politique des transports.

La CVM demande un nouvel objectif de sécurité routière

A l'initiative de la ville de Lucerne, le Comité s'est penché sur la question d'un nouvel objectif de sécurité routière. Le Secrétariat de la CVM a mené une enquête auprès des membres à ce sujet. Une majorité des villes ayant répondu soutient l'adoption d'un nouvel objectif. Ce dernier ne devrait pas porter que sur le nombre de morts, mais aussi sur celui de blessés. Le Comité a adopté l'objectif suivant: une réduction du nombre

des personnes décédées et de celui des blessés d'un quart d'ici dix ans. Toutefois, il faut toujours analyser la situation spécifique des villes. Les efforts pour améliorer la sécurité du trafic ne connaissent pas les mêmes développements partout. A l'occasion d'une manifestation du Bureau de prévention des accidents (bpa) le 26 novembre 2013, la CVM a mis en discussion cet objectif. L'évocation du nouveau but a rencontré un écho positif et a été répercuté dans les médias.

Zones 30: moins de bureaucratie, plus de qualité de vie

L'Assemblée générale du 5 juillet 2013 s'est penchée sur la question des zones à 30 km/h. La discussion avec un représentant du bpa a montré que, du point de vue des villes, il serait important de ne plus ordonner les zones à 30 km/h seulement comme de «simples» réductions de la vitesse normale de 50 km/h, mais de créer des zones à caractère juridique propre, dont le 30 km/h serait une des caractéristiques. Le Comité a approuvé une lettre par laquelle la CVM soutient un tel projet auprès de l'Office fédéral des routes (OFROU). Cette adaptation permettrait de simplifier la création de zones à 30 km/h dans les villes. L'OFROU a répondu favorablement à l'exigence de la CVM de simplification des procédures pour l'introduction de zones limitées à 30 km/h, sans toutefois fixer de calendrier pour la révision de l'Ordonnance sur la signalisation routière. Le Comité salue donc la motion de la députée Nadine Masshardt (PS/BE), qui appuie cette demande. Au cours de la session d'hiver, la motion et les projets de zones 30 ont suscité un grand intérêt médiatique dans plusieurs villes membres de la CVM. Début 2014, dans sa prise de position sur la motion, le Conseil fédéral s'est dit disposé à soumettre des propositions pour simplifier l'introduction de zones 30. Cependant, le loi ne permet pas d'étendre ces simplifications aux routes principales.

Recommandations sur la mobilité électrique dans l'espace urbain

De nombreuses voix réclament aujourd'hui un soutien étatique à la mobilité électrique, tant sur le plan fédéral que dans de nombreuses villes. Des programmes d'encouragement ayant été mis en place dans plusieurs villes (par exemple pour les scooters électriques à Genève), de nombreuses questions vont se poser (infrastructure pour recharger les véhicules, préférence pour les parkings, etc.). C'est pourquoi la CVM a décidé de se pencher en détail sur le dossier. Il en résulte

une prise de position assortie de principes de base. Le document contient une série de recommandations qui prennent la «Charte pour une mobilité urbaine durable» pour point de départ. Il indique notamment que la mobilité électrique doit être intégrée aux stratégies et aux programmes déjà existants dans les villes. La substitution de véhicules traditionnels, respectivement les trajets effectués par ces véhicules, doit permettre d'éviter une nouvelle augmentation du trafic motorisé individuel. Les véhicules électriques doivent contribuer à réduire les émissions nocives pour l'environnement causées par le trafic.

Manifestations

Assemblée générale sur le thème des zones 30

Lors de l'Assemblée générale du 5 juillet 2013, à côté des objets statutaires, les membres de la CVM ont discuté des zones 30. Le sujet se distingue particulièrement par ses facettes multiples: sécurité du trafic, planification de quartier, protection contre le bruit ou collaboration entre Confédération, cantons et communes ne sont que quelques-uns des facteurs qui y jouent un rôle. On y a évoqué les derniers développements de la jurisprudence, où le Tribunal fédéral a admis dans plusieurs arrêts que dans certaines circonstances, il existe un droit de la population à l'introduction d'une zone 30, aussi bien dans un quartier que sur un axe principal. Les participants ont également débattu de la stratégie bâloise du 30 km/h et des implications politiques de sa mise en œuvre. Enfin, on a parlé des activités de la ville de Nyon et des projets zurichois de zones 30 en lien avec la protection contre le bruit.

Colloque sur les questions de stationnement

Près de 70 personnes ont pris part le 2 décembre 2013 à la manifestation «La place de parc, droit fondamental ou élément perturbateur?», tenue à Bienne. Sur la base du processus en cours à Winterthur, les participants ont abordé la question du potentiel et des pièges de la révision d'un règlement communal de stationnement. La ville de Zurich a présenté son concept de compensation des places nouvellement créées sur du terrain privé dans la zone bleue. On a discuté intensément des chances et des risques que présentent les nouvelles applications de partage de places de parc et du parcage payant pour les motos, comme la ville de Bâle veut l'introduire en 2014. Les débats ont également porté sur les activités de la ville et du canton de Genève en

rapport avec les espaces de stationnement pour les deux roues, ainsi que sur les réflexions de la ville de Lausanne autour des questions de stationnement pour le projet de développement «Métamorphose».

Perspectives 2014

Le 20 septembre 2013 le Comité et ses nouveaux membres ont tiré un bilan des activités de la CVM jusqu'ici et des priorités à fixer à l'avenir. Le Comité entend renforcer la spécificité de la CVM en tant que plateforme d'échanges pour les membres. L'Assemblée générale devrait ainsi se transformer encore plus en colloque spécialisé. Quant aux thèmes concrets, la CVM devrait élaborer des prises de position concrètes – par exemple sur la question du stationnement, sur la mise

en œuvre problématique de la loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées ou encore sur la norme VSS sur les passages pour piétons – et transmettre activement des informations à ses membres. Le travail se poursuivra sur les dossiers en cours, notamment le financement des projets d'agglomération et en tenant compte dans la mesure du possible des suggestions émises lors du colloque 2013 «La place de stationnement: droit fondamental ou facteur perturbant?».

En 2014, la CVM doit à nouveau tenir deux rendez-vous. La partie colloque de l'Assemblée générale du 13 juin 2014 se penchera sur la mise en œuvre de la Loi sur l'égalité pour les handicapés. Le colloque du 24 novembre 2014 portera sur les quartiers sans voitures ou à trafic réduit.

Organes

Présidentes

Ruth Genner	Municipale, Zurich (jusqu'au 5 juillet 2013)
Ursula Wyss	Municipale, Berne (dès le 5 juillet 2013)

Comité

Patrizia Adam	Municipale, St-Gall (dès le 5 juillet 2013)
Elisabeth Beéry	Municipale, St-Gall (jusqu'au 5 juillet 2013)
Adrian Borgula	Municipal, Lucerne (dès le 5 juillet 2013)
Ruth Genner	Municipale, Zurich
Rémy Pagani	Conseiller administratif, Ville de Genève
Elisabeth Ruey-Ray	Municipale, Nyon
Regula Rytz	Municipale, Berne (jusqu'au 5 juillet 2013)
Ursula Stämmer-Horst	Municipale, Lucerne (jusqu'au 5 juillet 2013)
Hans-Peter Wessels	Conseiller d'Etat, Bâle-Ville
Ursula Wyss	Municipale, Berne (dès le 5 juillet 2013)
Renate Amstutz	Directrice de l'Union des villes suisses (assesseuse)

Secrétaire général

Roman Widmer	Responsable mobilité de l'Union des villes suisses
---------------------	--

Commentaires sur les comptes 2013 et sur le budget 2014

- Les comptes 2013 ont été examinés le 17 février 2014. Le 10 mars 2014, le Comité a pris connaissance des comptes 2013 et les a adoptés à l'attention de l'Assemblée générale. Le 2 décembre 2013, les membres du Comité avaient discuté et adopté le budget 2014.
- Manifestations: Les dépenses effectives en 2013 ont été inférieures à ce qui avait été budgétisé, les coûts de l'Assemblée générale étant restés très modestes. La traduction simultanée s'est ainsi avérée superflue. Mais un deuxième colloque en 2014, sur le modèle de la manifestation d'automne, entraînera des dépenses nettement plus importantes.
- Site internet: En 2013 quelques nouveautés ont été apportées au «Content Management System»; les coûts se sont avérés nettement plus bas que prévu car toutes les sections de l'Union des villes suisses ont commandé la nouvelle version ensemble.
- Traductions: les coûts de traduction subissent des variations, en relation notamment avec le volume des documents du Comité. En 2013, une des séances du Comité n'a pas eu lieu. Pour cette raison, les coûts effectifs n'atteignent pas la somme budgétée.
- Communiqués de presse: En 2013, la CVM a publié deux communiqués de presse. Le 5 juillet 2013 sur la nomination de la nouvelle présidente, et le 26 novembre 2013 sur la demande d'un nouvel objectif de sécurité routière.
- Charte: En 2013, on a offert un nouveau design professionnel à la «Charte pour une mobilité urbaine durable». En 2014, le nouveau document sera mis sous presse.
- Secrétariat: Les frais du Secrétariat continuent d'être basés sur l'accord passé le 10 mai 2011 entre le Comité et l'Union des villes suisses.
- La CVM dispose fin 2013 d'une fortune de quelque 70 000 francs.

Comptes de résultat au 31.12.2013, budget 2014

	Budget 2013 CHF	Comptes 2013 CHF	Budget 2014 CHF
RECETTES			
Cotisations	71 000.00	71 000.00	76 000.00
Intérêts		40.30	
TOTAL RECETTES	71 000.00	71 040.30	76 000.00
DÉPENSES			
Manifestations	10 000.00	5 311.60	10 000.00
Site internet	1 400.00	1 012.20	1 400.00
Divers travaux extérieurs	300.00	64.80	300.00
Frais de traduction	7 000.00	6 186.70	7 000.00
Communiqués de presse	1 500.00	1 166.40	1 500.00
Rapport de gestion	800.00	583.20	800.00
Charte pour une mobilité urbaine durable	2 000.00	1 090.80	1 500.00
Secrétariat	34 925.00	34 925.00	34 925.00
Imprimés	250.00		250.00
Organe de révision	1 000.00	699.20	900.00
TOTAL DÉPENSES	59 175.00	51 039.90	58 575.00
TOTAL RECETTES	71 000.00	71 040.30	76 000.00
PERTE (-) / GAINS (+)	11 825.00	20 000.40	17 425.00

Compte de fortune au 31.12.2013

	Comptes 2013 CHF	Comptes 2012 CHF
ACTIFS		
ACTIFS CIRCULANTS		
Liquidités		
Compte de chèques	103 730.85	81 784.45
	103 730.85	81 784.45
Autres actifs circulants		
Créances de livraisons et prestations	10 810.00	0.00
Actifs transitoires	3 000.00	6 356.40
	13 810.00	6 356.40
BILAN	117 540.85	88 140.85
PASSIFS		
FONDS ÉTRANGERS		
Engagements à court terme		
pour fournitures et prestations	39 744.40	0.00
Passifs transitoires	8 126.70	38 471.50
TOTAL FONDS ÉTRANGERS	47 871.10	38 471.50
FONDS PROPRES		
Fonds propres		
Fortune 01.01.	49 669.35	38 163.60
Bénéfice	20 000.40	11 505.75
TOTAL FONDS PROPRES	69 669.75	49 669.35
BILAN	117 540.85	88 140.85

Rapport de l'organe de révision

BERICHT DER REVISIONSSTELLE AN DIE MITGLIEDERVERSAMMLUNG DER STÄDTEKONFERENZ MOBILITÄT

Auftragsgemäss haben wir eine Review der Jahresrechnung (Bilanz und Erfolgsrechnung) der Städtekonferenz Mobilität für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr vorgenommen.

Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, aufgrund unserer Review einen Bericht über die Jahresrechnung abzugeben.

Unsere Review erfolgte nach dem Schweizer Prüfungsstandard 910. Danach ist eine Review so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Fehlansagen in der Jahresrechnung erkannt werden, wenn auch nicht mit derselben Sicherheit wie bei einer Prüfung. Eine Review besteht hauptsächlich aus der Befragung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie analytischen Prüfungshandlungen in Bezug auf die der Jahresrechnung zugrunde liegenden Daten. Wir haben eine Review, nicht aber eine Prüfung durchgeführt und geben aus diesem Grund kein Prüfungsurteil ab.

Bei unserer Review sind wir nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die Jahresrechnung nicht Gesetz und Statuten entspricht.

BLASER TREUHAND BERN



Urs Bläser

Dipl. Experte in Rechnungslegung und Controlling
Leitender Revisor



Claudia Rösli-Weyer

Treuhanderin mit eidg. FA

Bern, 28. Februar 2014

Beilage

- Bilanz per 31.12.2013
- Erfolgsrechnung 1.1.-31.12.2013

Les villes membres de la Conférence des villes pour la mobilité

Aarau	Neuchâtel
Bâle	Nyon
Berne	Onex
Bienne	Schaffhouse
Chiasso	Schlieren
Genève	St-Gall
Lausanne	Winterthour
Lucerne	Zurich
Montreux	

Villes ayant ratifié la «Charte pour une mobilité urbaine durable» sans être membres de la Conférence des villes pour la mobilité

Baar	Le Locle
Bulle	Monthey
Berthoud	Morges
Carouge	Moutier
Coire	Münsingen
Delémont	Morat
Emmen	Muttenz
Fribourg	Olten
Gland	Payerne
Gossau	Rapperswil-Jona
Herisau	Renens
Ittigen	Riehen
Kloten	Thoune
Köniz	Val-de-Travers
Kreuzlingen	Vevey
La Chaux-de-Fonds	Wettingen
La Tour-de-Peilz	Wohlen
Lancy	Yverdon-les-Bains
Langenthal	

Editeur

Conférence des villes pour la mobilité
 Monbijoustrasse 8, Case postale 8175, 3001 Berne
 Téléphone +41 31 356 32 32, info@skm-cvm.ch, www.skm-cvm.ch

Photo

«Urban – Raum – Mensch», Rolf Siegenthaler, Bern (im Auftrag des SSV)

Layout

Atelier KE, Meiringen