



# Rapport annuel 2018



## Inhalt

### Editorial

Rapport annuel 2018 et perspectives 2019  
Conclusions du sondage auprès de la population  
Comptes de résultat 2018  
Compte de fortune 2018  
Rapport de l'organe de révision  
Membres et comité

page 2  
page 3  
page 5  
page 7  
page 9  
page 10  
page 11



## Editorial

Chers membres de la Conférence des villes pour la mobilité

Nous avons des raisons d'être satisfaits: notre activité clé de 2018 a mis en évidence un haut de degré de satisfaction de la population par rapport aux politiques de transports des villes. Du sondage représentatif auprès de la population qu'ont mené les sept villes membres de Bâle, Berne, Fribourg, Nyon, Lausanne, St-Gall et Zurich, nous pouvons tirer un mandat politique, qui se résume simplement à «nous voulons plus d'infrastructures cyclistes et de qualité de séjour». Le niveau élevé d'acceptation, qui varie d'une ville à l'autre, mais qui est en moyenne de 63%, tient à la qualité et à la quantité de l'offre de transports publics dans nos villes. On trouvera à partir de la page 5 du présent rapport les enseignements de ce sondage qui peuvent être généralisés et les principaux messages politiques qu'en tire le Comité de la CVM.

Le soutien dont jouit notre politique des transports axée à la fois sur l'accessibilité et sur la durabilité auprès de nos concitoyennes et concitoyens doit nous inciter à nous engager plus que jamais pour accorder une place encore plus élevée aux formes de mobilité efficaces en termes de surface et sans émissions. En 2019, nous voulons nous investir activement dans la mise en œuvre du nouvel article de la Constitution fédérale sur le vélo. Sur la base de notre Forum de printemps du 3 juin, nous allons définir des critères de base pour les infrastructures cyclistes et pour le soutien actif de ce moyen de transport par la Confédération.

Il s'agira en particulier de trouver des mesures appropriées pour faire du vélo un outil de mobilité à prendre au sérieux non seulement dans les villes, mais aussi dans les agglomérations, qui sont étroitement connectées à nos villes. Dans ce domaine, des signes encourageants montrent que nous tirons à la même corde que les cantons. Ils ont reconnu qu'il n'existe aucun autre moyen de faire face à l'augmentation prévue du trafic dans les zones urbanisées. Pour que les axes cyclistes puissent être conçus de manière attractive, il faut non seulement de nouvelles pistes cyclables, mais aussi, là où l'espace est limité, des routes cyclables balisées – des routes où le trafic est mixte, mais où le vélo a explicitement la priorité. La CVM attend donc de la Confédération qu'elle autorise une signalisation adaptée dans un proche avenir.

Notre seconde priorité, c'est ce que l'on entend par logistique urbaine. En nous basant sur les bons exemples, nous voulons explorer comment l'approvisionnement et l'élimination des déchets peuvent se faire en ville avec une utilisation plus efficace des surfaces. Dans l'idéal, ces mouvements ne devraient plus charger nos quartiers à l'avenir, mais les animer. Le 22 janvier 2020, la Charte pour une mobilité urbaine durable, dont la CVM est née dix mois plus tard, fêtera ses dix ans. Nous trouverons pour cela un cadeau approprié.

Ursula Wyss, présidente

Paul Schneeberger, secrétaire



## Manifestations

### Échange d'expériences sur le bikesharing en flotte libre

Le 23 mai, la CVM a mené un échange d'expériences entre une vingtaine de collaborateurs des villes sur les systèmes de bikesharing en flotte libre. Il en est ressorti que les politiques varient d'une ville à l'autre.

### Colloque sur l'avenir de la mobilité urbaine en général

Lors du colloque de la CVM le 4 juin, Marta Kwiatowski, de l'Institut Gottlieb Duttweiler, a traité de la révolution technologique et de l'individualisation sociale. Elle a avancé la thèse que le besoin de surfaces dévolues au trafic pourrait augmenter, malgré une mise en réseau toujours meilleure. Le programme de recherche de l'Union des villes sur les voies possibles de développement et les effets de la conduite automatisée, qui s'est achevé en septembre, arrive à la même conclusion. Cette perspective va à l'encontre de l'objectif des villes d'organiser le trafic en utilisant les surfaces de la manière la plus efficace possible. Elle doit donc faire l'objet d'un examen critique et il faut concevoir les conditions cadre de façon à ne pas augmenter l'espace dévolu au trafic, mais à l'utiliser de manière plus efficace.

### Sondage auprès de la population sur la politique urbaine des transports

A la fin de l'été, la CVM, avec les villes de Bâle, Berne, Fribourg, Lausanne, Nyon, St-Gall et Zurich, a fait mener un sondage auprès de la population sur la politique urbaine des transports. Il en est sorti un rapport global et sept rapports locaux. Les résultats en seront présentés au public le 19 mars 2019.

### Engagement politique via l'Union des villes

L'Union des villes suisses s'est particulièrement engagée dans une question politique qui est aussi de première importance pour la CVM. Dans le débat sur l'initiative parlementaire Rutz, qui vise une interdiction de fait des limitations à 30 km/h sur les rues principales, elle a renforcé son engagement en vue de la deuxième ronde des débats, au Conseil des Etats. De ces discussions dépendent la mise en œuvre ou non de l'initiative. Le 28 janvier 2019, l'UVS a écrit à la commission du Conseil des Etats pour recommander le refus. La présidence et la direction de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) ont également signé cette lettre, de même que celles de l'Association des communes suisses. En plus des arguments déjà avancés jusqu'ici (avant tout celui de la protection contre le bruit), les signataires ont insisté sur le fait qu'en vertu de l'ordre juridique existant, les réductions de vitesse sont autorisées précisément aussi parce qu'elles peuvent contribuer à la stabilisation, et par là même à la fluidification du trafic – ce qui, notons-le au passage, est justement présenté comme l'objectif de cette initiative.



## Personnel

A fin juillet, Roman Widmer a cédé le poste de secrétaire de la CVM à Paul Schneeberger. Roman Widmer, qui assurait cette fonction depuis la fondation de la CVM, et qui a été vivement remercié par le Comité pour ses bons services, a choisi une nouvelle orientation pour sa carrière. Paul Schneeberger était auparavant journaliste à la rubrique nationale de la «Neue Zürcher Zeitung», où il s'occupait des thèmes transports et aménagement du territoire. Comme auparavant, le secrétaire de la CVM est également responsable pour la politique des transports de l'Union des villes.

## Perspectives 2019

L'objectif pour l'année 2019 est de renforcer le profil de la CVM comme plateforme d'information et d'échanges principalement politique, mais aussi technique pour les villes et les communes d'agglomération, engagée sur les objectifs d'accessibilité et de durabilité. A cet égard, il faudra notamment renforcer la communication régulière avec les membres.

A cet effet, deux rencontres d'information et de discussion avec des protagonistes compétents sont déjà prévues à Berne: l'après-midi du 3 juin 2019, à la suite de l'Assemblée générale de la CVM, il s'agira d'examiner ce que les villes peuvent attendre du nouvel article sur le vélo dans la Constitution fédérale. Et l'après-midi du 19 novembre 2019, on se penchera sur les marges de manœuvre des villes dans la gestion future du trafic des marchandises.

Il est également prévu d'élaborer des papiers de position. Les thèmes en discussion sont les demandes générales pour la poursuite du développement de la mobilité douce ou le traitement des interfaces entre routes nationales et rues des villes.

De son côté, l'Union des villes suisses a commandé une étude par laquelle elle entend montrer comment cette problématique des interfaces peut être abordée avec des concepts intelligents, qui incluent tous les modes de transport et confèrent un visage digne de ce nom à des parties de nos zones urbaines qui ont besoin d'un aménagement de qualité.



## Conclusions principales du comité concernant le sondage auprès de la population sur la politique urbaine des transports

- 1 Satisfaction élevée, avec des différences graduelles:** Le taux de satisfaction par rapport à la situation du trafic dans les villes grandes et moyennes qui ont pris part au sondage est élevé. Il se situe entre 51 et 68%. Dans les villes plus petites, il y a encore plus de potentiel d'amélioration. Ici, les points critiques sont les entraves à la circulation, les infrastructures cyclistes ressenties comme insuffisantes et les manques des transports publics.
  - **L'utilisation efficace des surfaces et le respect de l'environnement restent des critères clé:** Les villes continuent de mener des politiques des transports orientées vers de grandes capacités sur un espace réduit et la réduction des émissions de gaz. L'accessibilité et les flux du trafic dans les rues doivent avant tout être garanties par des moyens de transport qui répondent à ces critères et qui sont adaptés à la forte densité des personnes et des constructions dans l'espace urbain.
- 2 De bons transports publics, plus de vélos et plus d'espaces sans circulation:** Le facteur le plus important pour la satisfaction par rapport à la situation du trafic, ce sont les transports publics. Les potentiels d'augmentation et les disponibilités pour des dépenses plus élevées existent dans les domaines du trafic cycliste et de la qualité de vie dans l'espace public. Toutes les villes affichent une nette préférence pour davantage d'espaces libres de circulation. Les villes agissent donc en accord avec les besoins de la majorité de leur population.
  - **Des transports qui utilisent les surfaces de manière efficaces créent des espaces de vie:** Il faut renforcer les qualités des transports publics, par exemple par une politique d'arrêts de chemin de fer encore plus orientée sur les nouveaux pôles d'habitation et d'emploi. L'infrastructure cycliste doit être conçue de manière à faire de ce moyen de transport un facteur important dans les villes et les agglomérations. Et l'augmentation de l'utilisation efficace des surfaces pour le transport doit permettre de transformer des espaces de circulation en espaces de vie dans les villes.
- 3 Les trafics piétonnier et cycliste ont le vent en poupe:** Les mesures pour augmenter le trafic piétonnier et cycliste sont celles qui rencontrent le plus d'adhésion, dans toutes les villes. Près de la moitié des personnes interrogées les considèrent comme «très judicieuses», et un bon tiers comme «plutôt judicieuses». Dans les plus petites villes, où l'on a plutôt plus d'affinités avec la voiture, le vélo a un gros potentiel comme alternative à l'auto et avant tout aussi comme moyen de fluidifier le trafic.
  - **Les trafics piétonnier et cycliste ne doivent pas s'arrêter aux limites de la ville:** Les villes continueront à promouvoir ces deux formes de mobilité de manière à utiliser efficacement les surfaces et de ménager l'environnement. Et elles s'engageront auprès de la Confédération pour qu'elle et les cantons, conformément au mandat constitutionnel, soutiennent activement la réalisation de davantage de voies cyclables au-delà des limites communales, afin que le potentiel de ce moyen de transport puisse aussi être exploité dans les villes plus petites et dans les agglomérations.



- 4 La mise en réseau est à l'ordre du jour:** Plus de la moitié de la population urbaine, et parfois jusqu'aux deux tiers, se dit intéressée par une utilisation intelligente du traitement des données électroniques pour mettre en réseau les différentes formes de mobilité. Il devient ainsi plus facile de créer des chaînes de transport, dans lesquelles tous les moyens de transport peuvent être utilisés en fonction de leurs points forts.

  - **Promouvoir les chaînes de mobilité par des réseaux faciles à gérer:** Les villes soutiennent les efforts qui visent à mettre simplement et intelligemment en réseau différentes formes de mobilité (Mobility as a service). L'objectif est d'offrir des applications qui servent à la fois à planifier un voyage et à accéder à différentes offres, des billets de transports publics au paiement du parking. La sécurité des données doit être assurée. Dans l'intérêt des villes, il faut privilégier les modèles dans lesquels des tiers peuvent s'impliquer comme partenaires.
  
- 5 La pratique de partager les véhicules et les trajets n'est pas encore répandue:** Les services de partage de voitures et de vélos en ville ne sont pas encore vraiment entrés dans les mœurs. Les gens n'y recourent que ponctuellement. Ainsi, l'entreprise de car sharing «Mobility» et les vélos en location attirent surtout les jeunes clientes et clients dans les grandes villes alémaniques.

  - **Le partage de voitures et de vélos devrait être avant tout un instrument de transfert modal.** Les offres de partage de véhicules et de trajets constituent par principe un enrichissement du système de transports, surtout si elles entraînent un transfert modal au profit d'une mobilité plus efficace. S'agissant de la location de deux-roues en flotte libre, il y a lieu de veiller, par exemple au moyen d'incitations financières, à ce que les vélos et les trottinettes soient garées en bon ordre et n'encombrent pas l'espace public.
  
- 6 Garder un œil sur les coûts d'utilisation:** L'argument principal de ceux qui n'utilisent pas les transports publics, ce sont les prix, et près de la moitié des personnes interrogées jugent les coûts de la mobilité au quotidien élevés.

  - La marge de manœuvre pour une augmentation des prix fondamentale du coût de la mobilité est faible. Les villes mettent au premier plan les modifications de la structure des prix qui mènent à un transfert vers des formes de trafic qui utilisent les surfaces de manière rationnelle et qui ménagent l'environnement.



## Comptes de résultat au 31.12.2017 et 31.12.2018, budget 2018 et 2019 (CHF)

<b>Recettes</b>	<b>Comptes 2017</b>	<b>Comptes 2018</b>	<b>Budget 2018</b>	<b>Budget 2019</b>
Cotisations	<u>84000.00</u>	<u>87000.00</u>	<u>87000.00</u>	<u>87000.00</u>
Participation à des études	<u>0.00</u>	<u>83088.95</u>	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>
Intérêts	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>
<b><u>Total recettes</u></b>	<b><u>84000.00</u></b>	<b><u>170088.95</u></b>	<b><u>87000.00</u></b>	<b><u>87000.00</u></b>
<b>Dépenses</b>	<b>Comptes 2017</b>	<b>Comptes 2018</b>	<b>Budget 2018</b>	<b>Budget 2019</b>
Manifestations	<u>11647.30</u>	<u>9226.15</u>	<u>13000.00</u>	<u>13000.00</u>
Site internet	<u>736.55</u>	<u>452.35</u>	<u>500.00</u>	<u>500.00</u>
Divers travaux extérieurs	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>	<u>300.00</u>	<u>300.00</u>
Traductions	<u>7414.00</u>	<u>6132.85</u>	<u>9000.00</u>	<u>9000.00</u>
Communiqués	<u>583.20</u>	<u>0.00</u>	<u>1500.00</u>	<u>1500.00</u>
Factsheets	<u>414.70</u>	<u>0.00</u>	<u>2000.00</u>	<u>2000.00</u>
Etudes	<u>10000.00</u>	<u>123661.90</u>	<u>15000.00</u>	<u>20000.00</u>
Dissolution de la réserve pour études	<u>0.00</u>	<u>-35000.00</u>	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>
Création d' une réserve pour études	<u>0.00</u>	<u>20'000.00</u>	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>
Rapport annuel	<u>680.40</u>	<u>678.50</u>	<u>800.00</u>	<u>800.00</u>
Secrétariat	<u>34925.00</u>	<u>34925.00</u>	<u>34925.00</u>	<u>34925.00</u>
Imprimés	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>	<u>250.00</u>	<u>250.00</u>
Organe de révision	<u>864.00</u>	<u>861.60</u>	<u>900.00</u>	<u>900.00</u>
Frais bancaires	<u>60.00</u>	<u>120.00</u>	<u>60.00</u>	<u>60.00</u>
<b><u>Total dépenses</u></b>	<b><u>67325.15</u></b>	<b><u>161058.35</u></b>	<b><u>78235.00</u></b>	<b><u>83235.00</u></b>
<b><u>Total recettes</u></b>	<b><u>84000.00</u></b>	<b><u>170088.95</u></b>	<b><u>87000.00</u></b>	<b><u>87000.00</u></b>
<b><u>Résultat</u></b>	<b><u>16674.85</u></b>	<b><u>9030.60</u></b>	<b><u>8765.00</u></b>	<b><u>3765.00</u></b>



## Commentaire sur les comptes 2018

- **Résultat:** L'exercice 2018 boucle dans le cadre prévu par le budget. Des dépenses moindres pour les manifestations se voient compensées par des dépenses plus élevées pour les études.
- **Recettes:** Le doublement temporaire des recettes pour l'année 2018 par rapport à 2017 s'explique par le fait que les villes participant au sondage de la population n'ont pas versé leurs contributions directement à l'Institut de recherche gfs, mais via la CVM. Pour l'exercice 2019, il faut donc compter à nouveau avec des recettes dans la fourchette habituelle.
- **Frais bancaires:** Le doublement des frais bancaires par rapport au budget et à l'exercice 2017 s'explique par le fait que Postfinance a perçu rétroactivement des frais de 2017.
- **Cotisations des membres:** Le nombre stable de membres de la CVM fait que le total des cotisations reste constant.
- **Secrétariat:** Les frais du Secrétariat restent constants.

## Commentaire sur le budget 2019

La prévision pour 2019 mise sur la constance. Le changement le plus important par rapport au projet de budget de novembre 2017 est l'augmentation du poste «études» de 15'000 à 20'000 francs. On prend ainsi en compte l'intention de la CVM de renforcer ses activités par rapport à l'année dernière. La diminution de 5000 francs du résultat prévu par rapport aux comptes 2018 est supportable au vu de la situation financière saine de la CVM.





## Compte de fortune per 31. 12. 2018 (CHF)

<u>Actifs</u>	<u>Comptes 2018</u>	<u>Comptes 2017</u>
Actifs circulants		
Liquidités		
<u>Compte de chèques</u>	<u>240462.05</u>	<u>168194.90</u>
<u>Créances de livraisons et prestations</u>	<u>0.00</u>	<u>0.00</u>
Autres actifs circulant		
<u>UVS Bern KK</u>	<u>1208.50</u>	<u>1420.00</u>
<b><u>Total actifs circulants</u></b>	<b><u>241670.55</u></b>	<b><u>169615.40</u></b>
<u>Bilan</u>	<u>241670.55</u>	<u>169615.40</u>
<u>Passifs</u>		
Fonds étrangers		
Engagements à court terme		
<u>pour fournitures et prestations</u>	<u>85438.55</u>	<u>7414.00</u>
<u>Passifs transitoires</u>	<u>900.00</u>	<u>900.00</u>
<u>Réserves pour études</u>	<u>30000.00</u>	<u>45000.00</u>
<b><u>Total fonds étrangers</u></b>	<b><u>116338.55</u></b>	<b><u>53314.00</u></b>
<u>Fonds propres</u>		
Fonds propres		
<b><u>Fortune 1.1.</u></b>	<b><u>116301.40</u></b>	<b><u>99626.55</u></b>
<b><u>Bénéfice annuel</u></b>	<b><u>9030.60</u></b>	<b><u>16674.85</u></b>
<b><u>Total fonds étrangers</u></b>	<b><u>125332.00</u></b>	<b><u>116301.40</u></b>
<b><u>Bilan</u></b>	<b><u>241670.55</u></b>	<b><u>169615.40</u></b>



## Rapport de l'organe de révision

BLASER  
TREUHAND  
BERN

Städtekonferenz Mobilität  
Sektion des  
Schweizerischen Städteverbandes  
Monbijoustrasse 8  
3001 Bern

BLASER TREUHAND AG  
SCHWARZENBURGSTR. 265  
CH-3098 KÖNIZ BERN

Telefon 031 372 11 11  
Telefax 031 371 45 18  
btb@treuhandbern.ch  
www.treuhandbern.ch

Köniz, 22. Februar 2019

### Bericht der Revisionsstelle zur Eingeschränkten Revision

An die Mitgliederversammlung Städtekonferenz Mobilität, Sektion des Schweizerischen Städteverbandes.

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz und Erfolgsrechnung) der Städtekonferenz Mobilität, für das am 31. Dezember 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, die Jahresrechnung zu prüfen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Zulassung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Revision erfolgte nach dem Schweizer Standard zur Eingeschränkten Revision. Danach ist diese Revision so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung erkannt werden. Eine Eingeschränkte Revision umfasst hauptsächlich Befragungen und analytische Prüfungshandlungen sowie den Umständen angemessene Detailprüfungen der beim geprüften Unternehmen vorhandenen Unterlagen. Dagegen sind Prüfungen der betrieblichen Abläufe und des internen Kontrollsystems sowie Befragungen und weitere Prüfungshandlungen zur Aufdeckung deliktischer Handlungen oder anderer Gesetzesverstösse nicht Bestandteil dieser Revision.

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

Blaser Treuhand AG



Urs Blaser  
Dipl. Experte in  
Rechnungslegung  
und Controlling  
Leitender Revisor  
Revisionsexperte



Dr. Michael Blaser  
Dipl. Math ETH  
Dipl. Wirtschaftsprüfer

Beilage: Jahresrechnung

KOMPETENZ IM ZENTRUM

Mitglied des Schweizerischen  
Treuhanderverbandes  
TREUHAND | SUISSE



## Membres

Aarau  
Basel  
Bern  
Biel / Bienne  
Carouge  
Chiasso  
Fribourg / Freiburg  
Genève  
Köniz  
Lausanne  
Luzern  
Montreux  
Neuchâtel  
Nyon  
Onex  
Schaffhausen  
Schlieren  
Winterthur  
Zürich

## Comité

Ursula Wyss, Gemeinderätin, Bern, présidente  
Christine Gaillard, Conseillère communale, Neuchâtel, vice-présidente  
Renate Amstutz, Directrice Union des villes suisses, Bern  
Adrian Borgula, Stadtrat, Luzern  
Stefano Kunz, Stadtrat, Schlieren  
Pierre-Alain Nobs, Conseiller communal / Gemeinderat, Fribourg / Freiburg  
Rémy Pagani, Conseiller administratif, Genève  
Hans-Peter Wessels, Regierungsrat, Basel  
Richard Wolff, Stadtrat, Zürich

## Secrétariat

Paul Schneeberger, Union des villes, Monbijoustrasse 8, 3001 Bern



La conférence des villes pour la mobilité est une section de l' Union des villes suisses.