

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



Rapport annuel 2012



Rapport de gestion 2012

Organisation

Adhésion d'Aarau et de Schlieren

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). Dans la foulée, la jeune association déposait 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 également le secrétariat général de sa nouvelle section.

Début 2012, la ville d'Aarau a adhéré à la CVM. Le 5 juillet 2012, le Comité a accepté la demande d'adhésion de Schlieren. L'association comptait ainsi 16 membres fin 2012.

Comité

En 2012, le Comité a subi plusieurs changements personnels. Mesdames Elisabeth Beéry, municipale de St-Gall, et Regula Rytz, municipale de Berne, ont quitté leurs fonctions à l'exécutif de leur ville. A Lucerne, Ursula Stämmer-Horst, réélue, a quitté le département des transports et repris celui de l'instruction publique. L'Assemblée générale 2013 devra donc procéder à des élections.

Thèmes prioritaires

Projets d'agglomération

La CVM s'est penchée à plusieurs reprises, en 2012, sur la politique d'agglomération de la Confédération. Au début de l'année, le Comité a invité Jürg Blattner, chef de section «politique des agglomérations» de l'Office fédéral du développement territorial (ARE). La CVM a ainsi pu lui présenter les revendications des villes membres concernant le développement des projets d'agglomération. Les membres avaient été sollicités quelque temps plus tôt dans le cadre d'un sondage interne.

Lors de la discussion, le Comité a constaté que les projets d'agglomération donnent des impulsions importantes à de nombreuses villes. Ils ont ainsi permis de débloquer, respectivement de réaliser des projets

qui étaient urgents. Ils ont en particulier déclenché une dynamique positive dans les efforts fournis par les villes pour convaincre les cantons de participer au financement des transports urbains et des transports d'agglomération. La nécessité de collaborer sur le plan régional et la coordination systématique entre les transports et le développement urbain sont des atouts importants de l'instrument que sont les projets d'agglomération.

Le Comité a toutefois aussi demandé à ce que l'important travail administratif exigé par l'élaboration puis par le suivi des projets reste raisonnable par rapport à la contribution financière de la Confédération. La participation de la Confédération au financement du trafic d'agglomération ne doit du reste, aux yeux des villes, pas être remise en question. Ces contributions sont extrêmement importantes pour de nombreuses villes, notamment du fait que, ces dernières années, de grands montants 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. Pour le Comité de la CVM, il est primordial que les villes soient intégrées de manière suffisante dans le développement des projets d'agglomération et des instruments de la politique d'agglomération.

Initiatives actif-traffic

Les initiatives actif-traffic soumises à votation en 2010 dans les villes de Bâle, Lucerne, St-Gall, Winterthour et Zurich sont à la base de la création de la CVM. C'est pourquoi cette dernière observe de près l'influence des initiatives sur la politique des transports des villes concernées. En 2012, elles ont jugé que les conséquences de l'initiative dans leur ville étaient globalement positives. Les initiatives et, dans certains cas, les contre-projets qui leur ont été opposés, sont toutefois différentes d'une ville à l'autre. Les défis ne sont donc pas les mêmes partout. L'élément commun est représenté par l'engagement, explicite ou implicite, de réduire le trafic motorisé individuel sur le territoire de la ville. Le volume de réduction demandé diffère, là encore, d'une ville à l'autre. Dans plusieurs villes, les initiatives ont conduit à une intensification des efforts déjà existant dans les domaines du trafic piéton et cycliste.

Passages pour piétons

Après la forte médiatisation du thème de la sécurité des passages pour piétons l'hiver dernier, la Direction de la CVM a, en collaboration avec l'organisation Infrastructures communales, mené un sondage auprès des responsables de ces questions dans les villes membres. Neuf villes ont répondu. Au-delà du caractère saisonnier de ce thème, seule une minorité de villes estiment qu'il est nécessaire de renforcer les contrôles, voire d'assainir les passages. Les diverses compétences (routes nationales) provoquent des divergences sur le territoire des villes. Dans plusieurs villes, des programmes concrets ont été lancés ou sont en préparation (Berne, Köniz, Coire; à St-Gall, le projet est cantonal). Diverses villes considèrent qu'il faut agir dans le domaine des chantiers à proximité des zones pour piétons. Il faudrait en l'occurrence marquer rapidement les passages à la fin des travaux.

Une majorité des villes ayant répondu au questionnaire saisit d'ailleurs l'opportunité de telles activités pour procéder à un contrôle de routine des passages pour piétons. Il est clair qu'outre les infrastructures routières, le comportement des participants au trafic est tout aussi important.

Mobilité électrique

Selon les estimations du Comité, diverses villes s'approprient à débattre sur l'opportunité d'acquiescer et d'encourager les véhicules individuels électriques. 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.).

Une prise de position a été élaborée par le Comité et soumise aux membres. Le rapport fournit une série de recommandations se basant sur les principes de la Charte. Il indique notamment que la mobilité électrique doit être intégrée aux stratégies et aux programmes déjà existant 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.

Zones à 30 km/h

Les zones à 30 km/h ont également figuré à l'agenda de la CVM en 2012. Le Comité a notamment discuté de la marge de manœuvre des villes dans la mise en place de ces zones (passages pour piétons, marquage des pistes cyclables). Depuis, le Conseil fédéral a proposé de rejeter la motion de Regula Rytz («Préciser les règles régissant l'aménagement de passages pour piétons» dans les zones à 30 km/h). Le Comité continue à penser que la question doit être mieux réglementée. C'est pourquoi l'Assemblée générale 2013 se penchera sur ce thème.

Manifestations

Assemblée générale «Sur la voie d'un trafic urbain durable»

La première Assemblée générale de la CVM a eu lieu le 23 mars 2012 à Berne. Outre la partie statutaire, les membres ont pu découvrir les résultats d'une étude sur le «roadpricing» dans la région de Berne, sous l'angle des aspects de transports, des finances et du droit. Le thème a suscité une vive discussion parmi les participants et dans l'opinion publique. L'étude a aussi conduit au dépôt de plusieurs interpellations au Conseil national, car ce modèle ne pourrait entrer en vigueur que si des bases légales sont adoptées. La motion «interdire les essais pilotes de péages routiers» a été rejetée, tandis que celle demandant une loi fédérale de durée limitée sur les projets pilotes de péage routier n'a pas encore été traitée. Le Conseil fédéral recommande son rejet.

La présidente Ruth Genner a constaté avec satisfaction que la CVM avait réussi à se profiler sur de nombreux thèmes en un court laps de temps. Le transfert de connaissances et l'échange d'expériences parmi les membres s'en sont trouvés dynamisés.

Conférence d'automne sur le thème de la communication

Parler de mesures contestées pour mettre en œuvre la Charte pour une mobilité urbaine durable n'est pas aisé. Ce fut le thème de la deuxième rencontre d'automne de la CVM, le 11 novembre 2012. La conférence fut suivie par une trentaine de participants, qui ont eu l'occasion d'expérimenter des situations concrètes de communication, en testant différents arguments, dans différentes situations, pour communiquer les principes de la Charte.

Perspectives 2013

La mise en œuvre de la Charte restera au centre des activités de la CVM en 2013. Parmi les thèmes prioritaires figure également la politique d'agglomération de la Confédération, que la Conférence suivra de près. La question des politiques de stationnement, très disputées dans plusieurs villes, formera un autre thème important. La CVM entend devenir une plateforme sur ce thème. Le Comité va en outre intensifier ses efforts pour convaincre davantage de villes d'adhérer. Le 20 septembre, il tiendra une séance plus longue pour approfondir la question du positionnement stratégique de l'association.

Comité et secrétariat

Elisabeth Beéry	Municipale St-Gall
Ruth Genner	Municipale Zurich présidente
Rémy Pagani	Conseiller administratif Ville de Genève
Elisabeth Ruey-Ray	Conseillère Municipale Nyon
Regula Rytz	Municipale Berne
Ursula Stämmer-Horst	Municipale Lucerne
Hans-Peter Wessels	Conseiller d'Etat Bâle-Ville
Renate Amstutz	Directrice de l'Union des villes suisse, représentante UVS
Roman Widmer	Secrétaire général

Commentaire sur les comptes 2012 et sur le budget 2013

- Cotisations: le Comité ayant donné suite à la démission de Köniz, les recettes provenant des cotisations ont diminué. Avec l'adhésion de la ville de Schlieren, les recettes devraient être plus élevées en 2013.
- Manifestations: en 2012, la CVM a organisé sa première assemblée générale et une deuxième manifestation d'automne. Les deux événements ont été gratuits pour les quelque 30 participants. Il faut conserver ce principe. Etant donné les décisions du Comité dans le cadre de la planification annuelle (choix des lieux des manifestations) et les éléments difficilement prévisibles (par exemple la nécessité d'organiser des traductions simultanées), il est possible que les coûts soient plus élevés. Il faut conserver une certaine marge de manœuvre dans le budget.
- Site internet: les travaux de programmation étant achevés, les coûts se sont révélés plus faibles que prévus. Pour l'année 2013, le budget reste élevé, car il est possible que certaines nouveautés soient mise en œuvre dans le système.
- Traductions: la première année complète, en 2012, a montré que les frais de traduction sont légèrement plus bas que ce qui était prévu au budget. Le montant a donc été adapté en conséquence.
- Communiqués de presse: la CVM a publié un communiqué de presse en 2012, à l'occasion de l'Assemblée générale. En 2013, deux communiqués de presse sont prévus au budget.
- Rapport de gestion: 2012 a montré qu'il faut prévoir des dépenses même pour une publication minimale avant tout sur le site internet. Dès 2013, ce poste est donc nouveau dans le budget.
- Charte: un nouveau poste a également été créé dans le budget pour l'impression supplémentaire de la Charte pour une mobilité urbaine durable. La Charte doit aussi être intégrée dans l'image visuelle de la CVM.
- Organe de révision: les coûts pour la révision des comptes ont été un peu plus élevés en 2012 car il s'agissait de la première révision. Les coûts devraient baisser ces prochaines années.
- Le bénéfice de 11505.75 francs est le résultat des cotisations plus faibles que prévu. Ce solde permet toutefois de consolider l'assise financière de la CVM et lui donnera davantage de marge de manœuvre ces prochaines années.

Comptes de résultat au 31.12.2012, budget 2013

	Budget 2012 CHF	Comptes 2012 CHF	Budget 2013 CHF
REVENUS			
Cotisations	72 000.00	65 250.00	71 000.00
Intérêts		41.00	
TOTAL DES REVENUS	72 000.00	65 291.00	71 000.00
CHARGES			
Manifestations	10 000.00	8 726.40	10 000.00
Site internet	1 400.00	356.40	1 400.00
Divers travaux externes			300.00
Coûts de traduction	8 000.00	6 777.75	7 000.00
Communiqués de presse	1 500.00	680.40	1 500.00
Rapport de gestion		777.60	800.00
Charte pour une mobilité urbaine durable			2 000.00
Direction	34 925.00	34 925.00	34 925.00
Imprimés	150.00	267.30	250.00
Organe de révision	1 000.00	1 274.40	1 000.00
TOTAL DES CHARGES	56 975.00	53 785.25	59 175.00
TOTAL DES REVENUS	72 000.00	65 291.00	71 000.00
PERTE (-) / BÉNÉFICE (+)	15 025.00	11 505.75	11 825.00

Compte de fortune au 31.12.2012

	Comptes 2012 CHF	Comptes 2011 CHF
ACTIFS		
ACTIFS CIRCULANTS		
Liquidités		
Compte de chèques	81 784.45	28 554.70
	81 784.45	28 554.70
Autres actifs circulants		
Actifs transitoires	6 356.40	34 000.00
	6 356.40	34 000.00
BILAN	88 140.85	62 554.70
PASSIFS		
FONDS ÉTRANGERS		
Engagements à court terme		
Passifs transitoires	24 391.10	24 391.10
	38 471.50	24 391.10
TOTAL FONDS ÉTRANGERS	38 471.50	24 391.10
FONDS PROPRES		
Fonds propres		
Fortune 01.01.	38 163.60	0.00
Perte / Bénéfice	11 505.75	38 163.60
	49 669.35	38 163.60
TOTAL FONDS PROPRES	49 669.35	38 163.60
BILAN	88 140.85	62 554.70

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 2012 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 Fehlaussagen 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 Blaser
Dipl. Experte in Rechnungslegung und Controlling
Leitender Revisor

Claudia Rösli-Weyer
Treuhandlerin mit eidg. FA

Köniz, 28. Februar 2013

Beilage

- Bilanz per 31.12.2012
- Erfolgsrechnung 1.1.-31.12.2012

Les villes membres de la Conférence des villes pour la mobilité

Aarau	Neuchâtel
Bâle	Nyon
Berne	Onex
Chiasso	Schaffhouse
Genève	Schlieren (dès 1.8.2012)
Lausanne	St-Gall
Lucerne	Winterthur
Montreux	Zurich

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

Baar	Le Locle
Bienne	Monthey
Bulle	Morges
Berthoud	Moutier
Carouge	Münsingen
Coire	Morat
Delémont	Muttenz
Emmen	Olten
Fribourg	Payerne
Gland	Rapperswil-Jona
Gossau	Renens
Herisau	Riehen
Ittigen	Schlieren
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
p.a. Union des villes suisses, 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