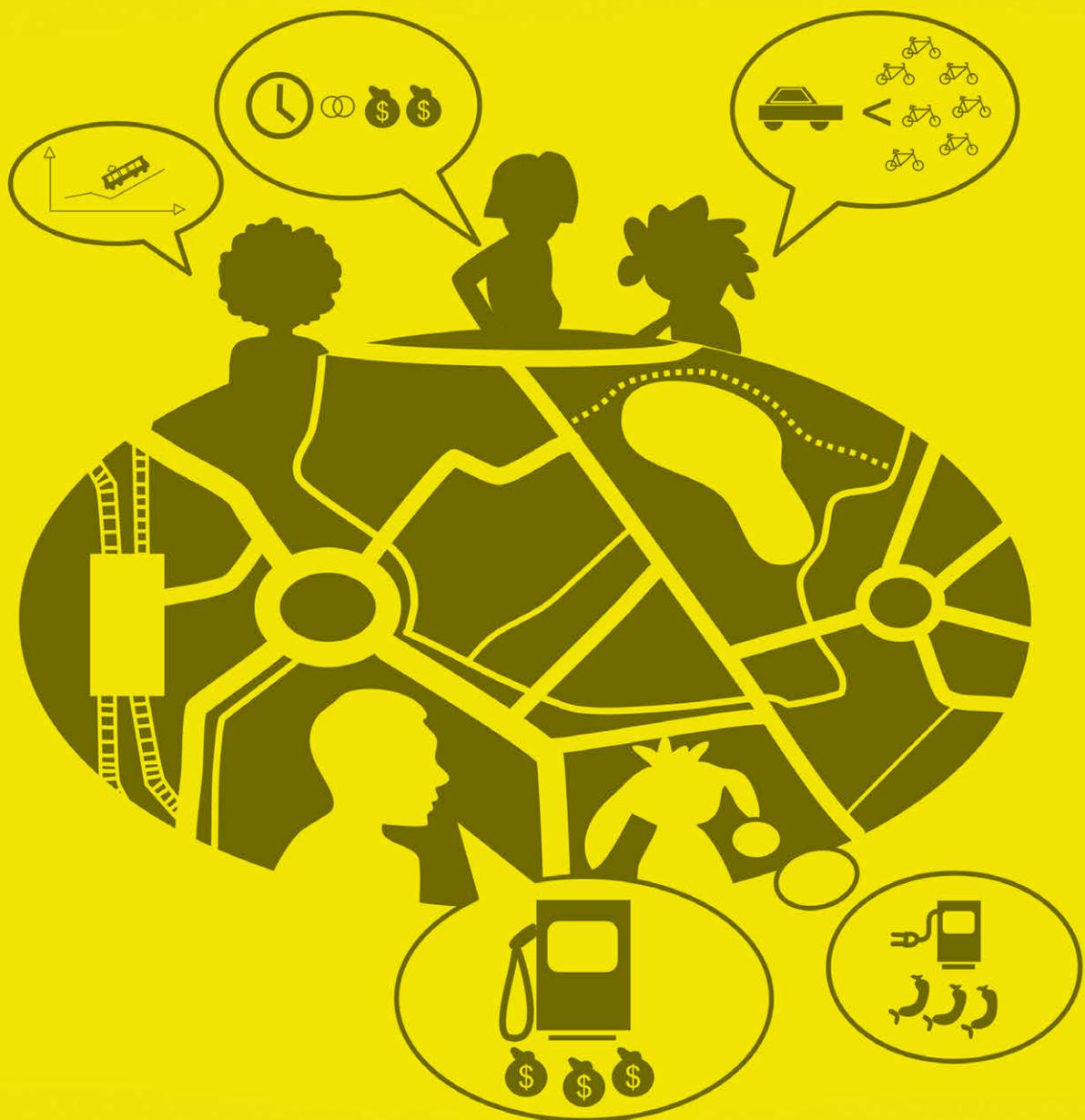


Rapport annuel 2020



Rapport annuel 2020

Dix ans de la Conférence des villes pour la mobilité

Les initiatives populaires comme impulsion, la durabilité comme credo et les travaux de base comme constante

Les statuts de la Conférence des villes pour la mobilité énoncent succinctement l'objectif de cette section de l'Union des villes suisses (UVS), fondée le 12 novembre 2010 à Berne et intégrée à l'UVS le 7 mars 2011: «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». Ce bref article fait directement référence à la Charte, la «Constitution», qui détaille le credo auquel la CVM est attachée. Adoptée à Zurich le 22 janvier 2010, elle a été signée cette année-là par 50 villes suisses.

«Il s'agit maintenant d'aborder les questions de mobilité et de politique des transports de manière coordonnée au niveau communal et national», peut-on lire dans l'invitation à l'assemblée fondatrice, à laquelle ont participé les villes de Bâle, Berne, Chiasso, Genève, Köniz, Lausanne, Lucerne, Montreux, Neuchâtel, Nyon, Onex, Schaffhouse, St-Gall, Winterthour et Zurich. Le texte définit la notion de durabilité telle que l'entend la CVM comme le fait de «placer l'amélioration de la qualité de vie dans les villes au centre des préoccupations, au même titre que les solutions pour un développement des transports supportable pour l'environnement comme pour la ville, sans pour autant entraver le développement de l'économie». À ce jour, ce credo n'a pas changé.

L'élan et le thème central des premières années aura été le traitement des initiatives «actif-traffic», lancées de manière synchronisée, mais faites sur mesure dans huit villes suisses, et qui ouvraient la discussion sur des objectifs quantitatifs concrets de réduction du trafic motorisé individuel. À St-Gall, Genève et Zurich, les initiatives ont trouvé des majorités, à Lucerne et Bâle, les citoyens ont approuvé des contre-projets et à Winterthour, l'initiative a été retirée en faveur du contre-projet.

Dans ces villes, mais également dans d'autres – actuellement 20 villes membres de la CVM –, ces initiatives ont formé le fondement, par la démocratie directe, d'une politique des transports qui vise un équilibre entre accessibilité et qualité de vie.

Les projets d'agglomération ont été et restent des accompagnants constants de l'action de la CVM. Au début, la CVM, en collaboration avec l'UVS, s'est engagée avec succès pour simplifier la bureaucratie qui y est liée et pour pérenniser la participation de la Confédération. Aujourd'hui, la CVM postule que la part des moyens du fonds d'infrastructures réservée aux projets d'agglomération doit être augmentée, afin de libérer davantage de ressources pour les infrastructures cyclistes et piétonnes importantes. En outre, la CVM formule des positions qui servent à ses membres de lignes directrices pour leurs stratégies – c'est le cas notamment des fiches techniques sur la mobilité électrique, sur l'habitat avec moins de voitures, sur le trafic piéton et cycliste, ainsi que des études de base sur les possibilités d'action des villes pour la logistique urbaine ou pour une mobilité climatiquement neutre.

Après que des sondages auprès de la population des villes membres, coordonnées et cofinancées par la CVM, ont montré en 2018 un très haut degré de satisfaction à l'égard des transports publics et mis en évidence un besoin d'amélioration pour le trafic piéton et cycliste, la CVM veut mener périodiquement de telles enquêtes. Elle veut aussi devenir un partenaire pour les comparaisons entre les villes en matière de mobilité. Il est également vraisemblable que la CVM s'occupera à nouveau des initiatives populaires de l'association «actif-traffic», comme elle l'a fait à l'époque de sa création. Cette fois, il s'agit d'affecter de manière continue des parties de rues au trafic piéton et cycliste et de les transformer en surfaces vertes arborisées, comme le prévoient les initiatives communales lancées à St-Gall et à Bâle.

Le contexte national

Au niveau national, les années 2011 à 2020 ont été marquées dans la politique des transports par la création d'instruments de financement continu pour les grandes voies de communication nationales (lignes de chemin de fer et autoroutes), mais aussi pour le trafic d'agglomération. Les efforts des années 1990 – auxquels l'Union des villes a massivement contribué – visant à rendre les fonds fédéraux également disponibles pour les projets de transports dans les villes et les agglomérations, ont abouti en 2008 au Fonds d'infrastructure, par lequel la Confédération pouvait cofinancer les transports publics et les routes aussi dans les agglomérations. Les projets d'agglomération sont devenus une condition préalable à l'élaboration de concepts stratégiques. Ils doivent garantir que les installations

de transports cofinancées par la Confédération sont en harmonie avec le développement de l'habitat. En 2017, cet instrument jusque là limité à 20 ans a été rendu permanent lorsque le peuple et les cantons ont accepté le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. En 2014 déjà, ils avaient accepté le Fonds d'infrastructure ferroviaire. L'utilisation des ressources de ces deux fonds, qui sont principalement alimentés par les taxes sur les carburants fossiles, repose sur des programmes qui s'étalent sur un certain nombre d'années et sur lesquels les Chambres fédérales ont le dernier mot. Dans la perspective de l'électrification du trafic, il faudra à moyen terme développer de nouvelles sources de financement si l'on veut maintenir les volumes actuels des deux fonds, qui sont d'environ 5 milliards de francs par année, pour l'entretien et le développement des voies de communication nationales ainsi que pour les développements dans les agglomérations.

Accent principal

Marges de manœuvre des villes pour une mobilité climatiquement neutre

L'étude «Marges de manœuvre des villes pour une mobilité climatiquement neutre» fournit aux acteurs de la politique et de l'administration une vue d'ensemble des champs d'action de la politique climatique en matière de mobilité. Elle montre dans quels domaines les villes et les agglomérations peuvent avoir des actions autonomes, tant sur le plan conceptuel que réglementaire, par le biais d'incitations, de restrictions ou d'autres mesures, et dans quels domaines des coopérations avec la Confédération, les cantons ou des acteurs privés sont indiquées. L'une des conclusions fondamentales de cette étude est que, compte tenu de l'objectif fondamental de neutralité climatique visé pour 2050, qui inclut également les transports, il ne suffit plus de prendre uniquement des mesures faciles à mettre en œuvre ou particulièrement peu coûteuses. Ce nouvel instrument, qui vise à faciliter la fixation des priorités et la prise de décisions dans l'intérêt d'une politique climatique efficace, a été présenté lors du Forum d'automne de la CVM le 23 novembre 2020. À cette occasion, des aperçus choisis sur les aspects climatiques des stratégies de mobilité urbaine et les aspects de mobilité des stratégies climatiques urbaines ont également été présentés. Le Comité de l'Union des villes suisses a chargé la Direction d'examiner de possibles étapes de réalisation pour les axes et les domaines d'action déterminés.

D'autres activités

17 juin: Webinaire: Interfaces de mobilité multimodales / interfaces de transports

Les prévisions indiquent que le trafic va augmenter dans les villes et les agglomérations, alors que les surfaces qui lui sont dévolues restent limitées. Les moyens de transport existants doivent donc être mieux coordonnés entre eux, afin qu'ils puissent déployer au mieux leurs atouts. Les interfaces de mobilité dites multimodales peuvent y contribuer, en étant, en plus des points où l'on prend une correspondance, également des lieux attractifs pour les achats et la détente. La Confédération lance un programme d'action sur le sujet avec les cantons, les villes et les communes et la province de Hollande du Nord fournit un exemple des meilleures pratiques pour lancer et coordonner de telles interfaces. Cela est ressorti clairement du webinaire organisé le 17 juin par la Conférence des villes pour la mobilité. Une rencontre en ligne a remplacé le Forum de printemps prévu le 16 mars, qui a dû être annulé en raison de la pandémie de Covid-19.

29 mai: Conférence de presse concernant la loi pour les voies

La Conférence des villes pour la mobilité (CVM) salue la Loi sur les voies cyclables, que la Confédération a mis en consultation. Toutefois, la CVM est d'avis qu'il est nécessaire de fixer un délai concret de mise en œuvre et d'allouer davantage de moyens financiers, si on veut éviter que la réalisation de l'objectif de voies cyclables continues et plus sûres ne traîne en longueur. Les membres de la CVM demandent en outre à la Confédération et aux cantons des conditions-cadre qui leur permettent de consacrer facilement de plus grandes portions de l'espace public au trafic piétonnier et cycliste.

Positions concernant le trafic piéton et cycliste

«Avoir le réflexe d'aller à pied et de prendre son vélo»: Sous ce titre, la CVM résume les positions qu'il a développées comme lignes directrices pour ses membres. L'objectif devrait être de donner aux piétons et aux cyclistes l'espace qu'ils méritent en tant que protagonistes de la mobilité urbaine. Les chemins pour piétons et cyclistes devraient être conçus de manière à inviter intuitivement les gens à choisir ces modes de transport élémentaires.

Principales activités de l'Union des villes dans le domaine de la mobilité

En 2020, l'engagement de l'Union des villes suisses dans la politique des transports a pris un accent Covid-19. L'UVS s'est engagée avec succès pour que la Confédération participe pour un tiers à la compensation des pertes dues au coronavirus dans les transports publics locaux. L'UVS a pris position dans les consultations sur la Loi sur les voies cyclables, sur la dernière révision

de la Loi sur la circulation routière et de l'Ordonnance sur les amendes d'ordre, sur le Plan sectoriel des transports et sur les normes de stationnement. Elle a également mené un sondage auprès de ses membres sur le Programme interfaces de transport. Les villes grandes et moyennes sont intéressées par un transfert décentralisé de la voiture au rail. Par contre, les villes plus petites dans les zones rurales considèrent qu'il est judicieux de laisser la voiture pour prendre d'autres formes de transport urbain aux limites de la ville.

Organes

Présidente

Ursula Wyss	Gemeinderätin Bern (jusqu'au 15 avril)
Adrian Borgula	Stadtrat Luzern (à partir du 16 avril)

Vice-présidente

Christine Gaillard	Conseillère communale, Ville de Neuchâtel
---------------------------	---

Comité

Adrian Borgula	Stadtrat Luzern (jusqu'au 15 avril)
Stefano Kunz	Stadtrat Schlieren
Pierre-Olivier Nobs	Conseiller communal, Ville de Fribourg
Rémy Pagani	Conseiller administratif, Ville de Genève
Hans-Peter Wessels	Regierungsrat Basel-Stadt
Richard Wolff	Stadtrat Zürich
Ursula Wyss	Gemeinderätin Bern (à partir du 16 avril)
Renate Amstutz	directrice, Union des villes suisses (avec voix consultative)

Direction

Paul Schneeberger	responsable mobilité, Union des villes suisses
--------------------------	--

Secrétariat

Susanne Gasser	responsable finances et ressources humaines, Union des villes suisses
Maja Münstermann	administration, Union des villes suisses

En raison de la Covid-19, l'Assemblée générale s'est tenue par correspondance entre le 1^{er} et le 15 avril et le Comité a tenu trois séances: le 17 février, le 26 octobre (via internet) et le 23 novembre (via internet).

Perspectives 2021

L'accent sur la gestion de l'espace public et de l'espace routier et un webinaire sur l'avenir des transports publics locaux et d'agglomération

Pour la CVM, l'année 2021 sera placée sous le signe de la collaboration avec la Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses (CDSVS). Il s'agit ici de la conception et des modifications de l'espace public. La crise de la Covid-19 a été et est encore un essai de terrain à cet égard; en outre, la gestion de toutes les nouvelles formes de mobilité dans l'espace public constitue un défi. Il est prévu en particulier un colloque spécialisé commun le 26 novembre, consacré aux conclusions à tirer de ces expériences et de ces tendances.

Le 20 avril, le Forum de printemps 2021 se penchera sur les transports publics, respectivement l'offre de base en matière de mobilité dans les villes et les agglomérations. Ceci avec en toile de fond les questions de la répartition des tâches entre les transports publics de ligne classiques et les autres formes possibles d'offres de mobilité de base (vélos et trottinettes électriques? services de transport?) À quoi pourrait ressembler cette répartition? Et quel rôle les villes et les communes devraient-elles jouer à cet égard dans la perspective de «la mobilité en tant que service»?

En raison de la Covid-19, l'Assemblée générale s'est tenue par correspondance entre le 1^{er} et le 15 avril et le Comité a tenu trois séances: le 17 février, le 26 octobre (via internet) et le 23 novembre (via internet).

En outre, le secrétariat examine si et dans quelle mesure une étude sur l'objectivation de l'efficacité spatiale dans les transports peut être réalisée en collaboration avec l'Office fédéral du développement territorial.

Commentaires sur les comptes 2020 et le budget 2021

- L'année 2020 de la Conférence des villes pour la mobilité a été fortement marquée par la crise du coronavirus. Cela nous a contraints en particulier à remplacer les forums de printemps et d'automne, qui étaient prévus et avaient été préparés comme des rencontres physiques, par des séances sur le web. Cela a occasionné un effort accru pour le Secrétariat, compensé par le renoncement provisoire au projet de newsletter.
- Au total, les états financiers annuels de 2020 ont donc été nettement plus favorables que ce qui était prévu dans le budget 2020. Au lieu de la perte budgétisée d'environ 7900 Fr., le résultat final est un moins d'un peu plus de 1000 Fr.
- Dans un souci de meilleure transparence, nous avons introduit dans la comptabilité le poste «soutien aux projets externes». Pour 2020, un montant de 3000 francs y est inscrit, qui représente la somme que la CVM verse à la plateforme «Habitat à mobilité réduite». Ce montant était jusqu'ici comptabilisé dans la rubrique «événements».
- Le doublement des dépenses au poste «soutien aux projets externes» du budget 2021 par rapport à celui de 2020 correspond au montant alloué au film documentaire «Verkehrswende», de Reinhard Seiss.
- Dans l'idée que l'année à venir permettra de tenir à nouveau des manifestations réelles et que les excédents de dépenses du Secrétariat causés par les dispositions supplémentaires puissent être réduites de manière à ce qu'il devienne possible de démarrer le projet de newsletter, le budget 2021 est essentiellement basé sur les chiffres du budget 2020. Ce budget 2021 se base également sur le concept pour le financement des études que le Comité de la CVM a adopté le 16 septembre 2019 (voir en page 3 du présent document).
- La perte budgétisée de environ 11000 francs pour 2021 se base sur l'hypothèse qu'en plus des provisions à hauteur de 10 000.- pour les grandes études, qui ont un impact sur l'opinion publique, 15 000.- seront à nouveau investis dans une étude. Selon la décision du Comité du 26 octobre 2020, il est prévu un travail sur l'utilisation efficace des surfaces. Vu que nous souhaitons sur ce sujet une collaboration avec des partenaires externes, en particulier avec l'Office fédéral du développement territorial, nous ne savons pas encore si cette dépense tombera intégralement sur 2021, si elle s'étalera sur les années 2021 et 2022 ou si elle ne sera totalement effective qu'en 2022.
- Vu que les 15 000 francs de dépense pour l'étude prévue pour 2020 constituent un plafond, le manque à gagner temporaire prévu au budget apparaît comme acceptable. Ceci d'autant plus que les membres expriment toujours le vœu d'engager les moyens à disposition et de ne pas laisser augmenter davantage la fortune – qui était de 136 843.30 francs au 1^{er} janvier 2021.
- Cotisation des membres: au vu du nombre de membres, qui est stable, les cotisations restent inchangées.
- Rapport d'activité. En 2021 également, le rapport doit être rédigé uniquement sous forme de document pdf pour consultation en ligne.
- Secrétariat: l'Union des villes ne prévoit pas de tâches supplémentaires pour le Secrétariat en 2021, c'est pourquoi l'indemnisation du mandat n'a pas besoin d'être adaptée.

Concept pour le financement des études récurrentes et des autres:

Année	Étude	Dépense CVM	Provision	Fonds disponibles de la provision ajoutés
2018	Sondage de la population sur le trafic urbain (terminé)	Fr. 35 000.- de la provision	-	-
2019	Étude thématique: logistique urbaine (terminé)	Fr. 20 000.-	-	-
2020	Étude thématique: Champs d'action des villes pour une mobilité respectueuse du climat (terminé)	Fr. 15 000.-	Fr. 10 000.-	Fr. 10 000.-
2021	Étude thématique: Utilisation efficace des surfaces (travaux préliminaires en cours)	Fr. 15 000.-	Fr. 10 000.-	Fr. 20 000.-
2022	Comparaison des villes en termes de mobilité	Fr. 10 000.- de la provision	-	Fr. 10 000.-
	Renoncement à une étude thématique	-	Fr. 25 000.-	Fr. 35 000.-
2023	Étude thématique: ...	Fr. 15 000.- à Fr. 20 000.-	Fr. 5 000.- à Fr. 10 000.-	Fr. 40 000.- à Fr. 45 000.-
2024	Sondage de la population sur le trafic urbain	Fr. 35 000.- de la provision	Fr. 10 000.-	Fr. 10 000.-
2025	Étude thématique: ...	Fr. 15 000.- à Fr. 20 000.-	Fr. 5 000.- à Fr. 10 000.-	Fr. 15 000.- à Fr. 20 000.-

Comptes de résultat au 31.12.2019 et 31.12.2020, budget 2020 et 2021

	Comptes 2018 CHF	Comptes 2019 CHF	Budget 2019 CHF	Budget 2020 CHF
REVENUS				
Cotisations des membres	87 000.00	87 000.00	87 000.00	87 000.00
TOTAL ERTRAG	87 000.00	87 000.00	87 000.00	87 000.00
AUFWAND				
Manifestations	8 762.85	5 553.85	13 000.00	10 000.00
Site web	452.35	710.85	500.00	500.00
Travaux extérieurs divers	0.00	603.10	300.00	300.00
Soutien aux projets externes	0.00	3 000.00	0.00	6 000.00
Coûts de traduction	6 721.90	8 076.55	9 000.00	9 000.00
Communiqués de presse / Newsletter	2 800.00	1 077.00	3 200.00	3 200.00
Fiches d'information	0.00	0.00	2 000.00	2 000.00
Etudes	20 905.00	22 497.70	20 000.00	20 000.00
Dissolution provision pour études	0.00	0.00	0.00	0.00
Formation provision pour études	0.00	10 000.00	10 000.00	10 000.00
Rapport annuel	0.00	678.50	800.00	800.00
Secrétariat	34 925.00	34 925.00	34 925.00	34 925.00
Imprimés	0.00	0.00	250.00	250.00
Organe de révision	861.60	861.60	900.00	900.00
Intérêts bancaires	60.00	60.00	60.00	60.00
TOTAL DES DÉPENSES	75 488.70	88 044.15	94 935.00	97 935.00
TOTAL DES REVENUS	87 000.00	87 000.00	87 000.00	87 000.00
PERTE (-) / BÉNÉFICE (+)	11 511.30	-1 044.15	-7 935.00	-10 935.00

Compte de fortune au 31.12.2019 et 31.12.2020

	Comptes 2019 CHF	Comptes 2018 CHF
ACTIFS		
ACTIFS CIRCULANTS		
Liquidités		
Compte de chèques	196 461.85	178 593.75
	196 461.85	178 593.75
Créances de livraisons et prestations	0.00	0.00
Autres actifs circulants		
UVS Berne KK	1 117.30	1 117.30
	1 117.30	1 117.30
TOTAL ACTIFS CIRCULANTS	197 579.15	179 711.05
BILAN	197 579.15	179 711.05
PASSIFS		
FONDS ÉTRANGERS		
Engagements à court terme		
pour fournitures et prestations	0.00	6 721.90
Passifs transitoires	21 780.00	6 145.85
Réserves pour études	40 000.00	30 000.00
TOTAL FONDS ÉTRANGERS	61 780.00	42 867.75
FONDS PROPRES		
Fonds propres		
Fortune 01.01.	136 843.30	125 332.00
Bénéfice annuel	-1 044.15	11 511.30
TOTAL FONDS PROPRES	135 799.15	136 843.30
BILAN	197 579.15	179 711.05

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, 12. Februar 2021

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 2020 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



Roger Nietlisbach
Dipl. Wirtschaftsprüfer
Zugel. Revisionsexperte
Leitender Revisor



Urs Blaser
Dipl. Experte in
Rechnungslegung
und Controlling
Zugel. Revisionsexperte

Beilage: Jahresrechnung

KOMPETENZ IM ZENTRUM

Mitglied des Schweizerischen
Treuhanderverbandes
TREUHAND | SUISSE

Les villes membres de la Conférence des villes pour la mobilité

Aarau	Montreux
Bâle	Neuchâtel
Berne	Nyon
Bienne	Onex
Carouge	Schaffhouse
Chiasso	Schlieren
Fribourg	St-Gall
Genève	Winterthour
Köniz	Zurich
Lausanne	
Lucerne	(1 ^{er} janvier 2020)

Autres villes qui ont ratifié la « Charte pour une mobilité urbaine durable », mais qui ne sont pas membres de la Conférence des villes pour la mobilité

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

Editeur

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

Photo

Marlene Iseli (Titelbild der Studie «Handlungsspielräume der Städte für eine klimafreundliche Mobilität»)

Layout

Atelier KE, Meiringen