

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



# Rapport annuel 2024



## Rapport annuel 2024

### Affaires internes

Depuis le 1er septembre 2024, Esther Keller, conseillère d'État de Bâle-Ville, est présidente de la Conférence des villes pour la mobilité (CVM). L'ancien président de la CVM Adrian Borgula (Ville de Lucerne) et le membre du Comité Mauro Moruzzi (Ville de Neuchâtel) ont quitté leurs fonctions exécutives en 2024 et sont par conséquent sortis du Comité de la CVM. Marieke Kruit a quitté le Comité à la fin de l'année, car elle a été élue maire de Berne et a donc quitté la Direction des transports. La ville de Bienne est désormais candidate à un siège au Comité. L'Assemblée générale de la CVM décidera en mai 2025 de l'admission de nouveaux membres au Comité.

L'ancien secrétaire Nathanaël Bruchez a quitté l'Union des villes suisses (UVS) en juillet 2024. Le 14 octobre, son successeur Jonas Schmid a repris le poste de responsable mobilité et politique des transports de l'UVS et la direction de la Conférence des villes pour la mobilité.

### Thèmes principaux

#### Conduite automatisée

La technologie des véhicules automatisés se développe très rapidement, différents projets pilotes ont déjà été menés en Suisse avec des navettes qui se conduisent toutes seules. Après une révision partielle correspondante de la Loi sur la circulation routière (LCR) au Parlement, la Confédération veut permettre la conduite automatisée en Suisse par le biais de nouvelles ordonnances, qu'elle a mises en consultation au début de 2024 (voir le paragraphe «Engagement politique»).

Au vu de ces développements, la CVM a élaboré un papier de position, qui met en évidence les chances et les risques de la conduite automatisée pour les espaces urbains. L'engagement ciblé de véhicules automatisés peut offrir des perspectives intéressantes pour les villes: réduction des accidents causés par

l'homme, amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic, utilisation plus efficace de l'espace urbain limité, réduction de l'utilisation de voitures privées et donc baisse du taux de motorisation. Mais les véhicules automatisés présentent aussi des risques pour les espaces urbains. L'automatisation pourrait rendre la conduite automobile attractive pour de nouveaux groupes d'utilisateurs et utilisatrices, ce qui pourrait mener à un transfert au détriment des TP, du vélo ou de la marche à pied. La possibilité de faire autre chose pendant la conduite pourrait mener à une augmentation des distances parcourues. En outre, l'interaction entre conducteurs et utilisateurs de l'espace urbain automatisés et humains reste inconnue. L'usage de véhicules automatisés contribuera-t-il à un développement urbain durable et plus équitable? La réponse dépend fortement de la manière dont les jalons en matière d'autorisations et de planification seront posés. Et dans ce processus, les villes doivent avoir leur mot à dire.

#### Enquête auprès de la population «Mobilité dans les villes suisses»

Sous l'égide du Secrétariat de la CVM, neuf villes membres (Bâle, Berne, Fribourg, Lucerne, Nyon, Schaffhouse, Sion, Winterthur, Zurich), ainsi que la ville de Zoug, ont décidé et entrepris de réaliser une enquête auprès de leur population sur divers thèmes liés à la mobilité. L'Institut de recherche gfs.bern, qui avait déjà élaboré une étude comparable sur mandat de la CVM en 2018, a été chargé de la réalisation de l'enquête. La structure des thèmes étudiés a été partiellement conservée dans l'édition actuelle. Toutefois, les villes participantes ont introduit de nouvelles questions, comme l'évaluation des mesures de limitation de vitesse ainsi que l'utilisation des nouvelles offres de partage. En outre, diverses communes d'agglomération autour des villes de Berne, Lucerne, Winterthur et Zoug ont participé à l'enquête. L'enquête proprement dite auprès de la population a été lancée en novembre 2024 et la publication de l'étude est prévue pour avril 2025. L'étude promet de livrer des constats passionnants et des bases importantes pour les décisions et les demandes des villes en matière de politique des transports.

### **Limitation à 30 km/h sur les routes principales**

La mise en œuvre du 30 km/h sur les routes principales a également occupé le Comité de la CVM l'année dernière. S'agissant de la transmission de la motion 22.4516 «Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités», il s'est montré préoccupé par une possible restriction des marges de manœuvre des villes. Dans divers cantons, des interventions et des initiatives avec des objectifs similaires à ceux de la motion ont été déposées et dans d'autres, des moratoires sont demandés jusqu'à ce que des décisions soient prises au niveau fédéral.

En collaboration avec la CVM, l'UVS s'est donné pour mission d'établir une vue d'ensemble des interventions et des affaires politiques importantes autour de la limitation à 30 km/h dans les cantons et dans les villes. Cet instrument de travail, qui sera actualisé en permanence, servira de base à l'échange avec les membres concernés et à la formulation d'une stratégie commune.

### **Trafic cycliste**

En juin, l'UVS a mené une enquête auprès de ses membres sur le thème du trafic cycliste. Le but était de recueillir les préoccupations des villes dans les domaines du marquage, des infrastructures et de la signalisation et de les transmettre aux services compétents de la Confédération. En tout, 30 membres de l'UVS ont pris part à l'enquête. Les premiers résultats et les premiers enseignements ont été discutés au Comité de la CVM et seront présentés au public au Forum d'automne.

La tendance générale qui se dégage notamment des réponses est que la réglementation du trafic cycliste doit s'orienter en priorité sur les principes de permettre et de promouvoir, et non de limiter. L'enquête montre également que de nombreuses normes VSS et autres prescriptions s'avèrent trop restrictives pour l'aménagement de l'espace de trafic urbain.

### **Thèmes divers et réseautage**

En 2024, le Comité de la CVM a rencontré la Commission trafic d'agglomération de l'UTP, à laquelle siègent les directrices et directeurs des entreprises de transport urbain. La répartition modale, les limitations à 30 km/h, la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) et la problématique du manque de personnel ont figuré au menu des discussions. Comme toutes les parties s'accordent sur la nécessité d'une collaboration étroite entre les villes et les entreprises de TP, cet échange sera renouvelé chaque année.

Toujours dans le domaine des transports publics, le Comité de la CVM s'est penché sur le projet «myRide», de l'Alliance SwissPass (ASP). «myRide» concerne les futures offres de tarifs et de billets des TP suisses, avec un horizon d'introduction de 5 à 10 ans. En février, l'UVS a organisé, en collaboration avec ASP, une séance d'information pour ses membres. En parallèle, la CVM a mené une consultation auprès de ses membres. Si les villes saluent l'orientation du projet – harmoniser et simplifier le système tarifaire au niveau national – elles craignent néanmoins de perdre une marge de manœuvre dans la fixation des prix comme instrument de gestion de la mobilité sur leur territoire. L'Alliance SwissPass a assuré qu'elle tiendrait compte de cette question délicate lors de ses travaux.

### **Manifestations**

#### **Communication pour une mobilité urbaine durable / Forum de printemps du 26 avril 2024**

Sans une communication qui touche directement les habitantes et habitants ainsi que celles et ceux qui se rendent chaque jour en ville, on ne pourra pas exploiter pleinement le potentiel du développement de l'infrastructure et de l'offre de transports. Le transfert des déplacements vers des moyens de transport peu gourmands en espace et en énergie requiert une bonne communication. Le Forum de printemps de la

CVM, qui a attiré de nombreuses personnes à Berne, a donc abordé la question de comment communiquer de manière optimale sur les mesures de promotion de la mobilité active et des transports publics. Avec des présentations sur le rôle et l'organisation de la communication dans les grands projets de transports, des représentantes et représentants du canton de Bâle-Ville et des villes de Fribourg et de Zurich ont notamment apporté des réponses concrètes à ces questions.

#### **Les vélos dans le trafic urbain Forum d'automne du 29 novembre 2024**

Le Forum d'automne a fourni un aperçu de ce qui a été accompli jusqu'ici et sur les grands défis en matière de trafic cycliste urbain. Le trafic cycliste est un pilier central d'une mobilité urbaine efficace en termes d'utilisation des surfaces et de l'énergie. Dans les dernières années, sa part a pu être augmentée dans de nombreuses villes suisses. De tels succès sont le résultat d'efforts ciblés pour rendre les déplacements à vélo plus sûrs et plus attractifs, si possible pour tous les groupes de population. La promotion du vélo a le vent en poupe avec la loi fédérale sur les voies cyclables, entrée en vigueur le 1er janvier 2023. Outre une vue d'ensemble des activités de l'OFROU pour le suivi de la mise en œuvre de la loi, le Forum a permis de présenter des exemples réussis dans les villes de la CVM et les difficultés existantes pour la création d'infrastructures attractives.

#### **Engagement politique via l'Union des villes suisses (UVS)**

En mars, l'UVS a publié son nouveau papier de position «Pour une mobilité urbaine efficace et respectueuse de l'environnement et de la société» et a ainsi développé et renforcé les bases de sa politique des transports. Le papier montre l'importance d'une politique des transports urbains globale, qui tient compte des objectifs de durabilité à la fois écologiques, so-

ciaux et économiques. Dans ce contexte, le principe d'utilisation efficace des surfaces joue un rôle de plus en plus important. L'une des revendications principales du papier de position est que les villes doivent disposer de la plus grande marge de manœuvre possible pour organiser la mobilité.

L'UVS estime que les Chambres fédérales ont pris des décisions regrettables, qui vont à l'encontre de cette demande essentielle. Ainsi, à la session de printemps, le Conseil des États a accepté, après le Conseil national, de transmettre la motion 22.4516 «Consolider la hiérarchie du réseau routier à l'intérieur comme à l'extérieur des localités». Le but de cette motion est d'ancrer la limitation de vitesse à 50 km/h dans la loi et de durcir les conditions pour des exceptions possibles, ce qui limite la marge de manœuvre des autorités communales pour introduire des limitations à 30 km/h sur les routes dites affectées à la circulation générale. L'UVS s'était fermement prononcée contre cette proposition et avait clairement attiré l'attention des parlementaires sur les préoccupations des villes. Du point de vue des villes, cette proposition restreint les communes (et partiellement aussi les cantons) dans leur autonomie jusqu'ici incontestée en matière de réglementation de la circulation et ne tient pas compte des avantages de la limitation à 30 km/h, souvent attestés dans les faits. Avec le soutien de la CVM, l'UVS s'engagera activement pour que les intérêts des villes soient au mieux pris en compte lors de la mise en œuvre.

Également à la session de printemps, le Parlement a adopté la stratégie à long terme «Perspective RAIL 2050» du Conseil fédéral. L'UVS a soutenu cette stratégie, qui prévoit un renforcement de l'offre des TP au niveau des agglomérations. L'UVS était toutefois de l'avis que les objectifs auraient dû être plus ambitieux qu'une modeste augmentation de trois points de pourcentage (de 21 à 24%) de la part du rail dans la répartition modale d'ici 2050.

Lors de la session d'automne, l'UVS s'est prononcée pour une protection efficace contre le bruit à la source dans le cadre de la révision la loi sur la protection de l'environnement et s'est engagée fortement pour que l'assouplissement de la protection contre le bruit soit aussi faible que possible. Malheureusement, cette demande n'a pas trouvé d'écho au Conseil des États. L'UVS continuera à s'investir dans le sens des villes lors des travaux sur l'ordonnance.

Le Programme en faveur du trafic d'agglomération (PTA) est un important instrument de la Confédération pour soutenir les villes et les agglomérations dans la coordination entre le logement et les transports et pour cofinancer des projets de transports. En 2024, l'ARE a élaboré les lignes directrices pour la 6e génération des Projets d'agglomération, avec une participation active de l'UVS dans le cadre d'un groupe de travail. Les besoins et les remarques des membres ont été collectés par sondage et intégrés dans le processus.

À l'automne, le Conseil fédéral a présenté ses propositions pour l'allègement du budget fédéral sur la base du «rapport d'experts Gaillard». Les coupes proposées touchent les villes, en particulier dans le domaine des transports. L'UVS a fait part au Conseil fédéral de ses objections de principe aux transferts de charge unilatéraux et à l'absence de prise en compte des intérêts des villes. De plus, l'UVS et la présidence de la CVM ont demandé directement au conseiller fédéral Albert Rösti la levée du blocage des crédits décidé auparavant par le Conseil fédéral pour le soutien des technologies de propulsion électrique pour les bus et la suppression des coupes correspondantes dans le programme d'allègement budgétaire 2027. Le blocage des crédits a été heureusement neutralisé par le Parlement lors de la session d'hiver. La consultation sur le programme d'allègement budgétaire 2027 est prévue pour le printemps 2025.

Au cours de l'année 2024, les villes membres de la CVM ont été appelées à participer aux consultations suivantes:

*Ordonnance sur la conduite automatisée (OCAut) et ordonnance concernant les aides financières destinées à promouvoir des solutions innovantes pour la circulation sur la voie publique (OAFV):* Sur la base des réactions des villes, l'UVS s'est exprimée de manière critique dans sa réponse. La conduite automatisée doit impérativement mener à une mobilité plus durable, qui utilise moins de surfaces et moins d'énergie. Elle doit compléter l'offre des transports publics et non la remplacer. De plus, les villes doivent être systématiquement impliquées dans les processus de décision.

*Crédit d'engagement pour l'indemnisation des prestations de transport régional de voyageurs pour les années 2026 à 2028:* L'UVS a soutenu le projet dans son principe. Elle a toutefois demandé une augmentation des moyens de 190 à 200 millions, afin de garantir un financement suffisant de la part de la Confédération pour les années à venir.

### Projets et études

En janvier 2024 est parue l'étude de la CVM «Utilisation de l'espace public urbain en Suisse». Elle donne un aperçu des instruments existants pour récupérer l'espace public. Elle présente des mesures actuelles prises à l'étranger, en mettant particulièrement l'accent sur les superilots. Les auteurs de l'étude dressent la liste d'une série de facteurs qui contribuent au succès de projets de réaménagement ambitieux.

La CVM soutient régulièrement des projets de tiers qui contribuent à promouvoir une mobilité urbaine durable dans le sens de sa Charte. Au cours de l'année 2024, elle a fourni des contributions financières aux projets suivants:

- Prix Vélo Infrastructure de Pro Vélo Suisse
- Publication du projet de recherche «Développement urbain le long des routes principales» (en allemand) de la ZHAW
- Publication du livre «Le tournant cycliste - pour une ville vivante» (en allemand)
- Conduite de deux séminaires dans le cadre de la Plateforme Habitat à stationnement réduit de l'Association transports et environnement.

### Perspectives 2025

L'Assemblée générale de la CVM verra l'élection de trois nouveaux membres au Comité, afin de repousser les sièges actuels de Berne, Lucerne et Neuchâtel. En outre le Comité propose d'admettre également la ville de Bienne en son sein.

Le projet Transports '45, que le DETEC a lancé début 2025 pour établir une priorisation des projets de développement ferroviaires et routiers, occupera intensivement l'UVS et la CVM. L'UVS participera au groupe d'accompagnement avec la présidente de la CVM Esther Keller et fera valoir les intérêts des villes, en particulier dans le domaine du trafic d'agglomération. Un autre dossier important au niveau fédéral sera la poursuite de l'élaboration du Programme d'allègement budgétaire 2027.

L'UVS et la CVM continueront aussi de s'occuper intensément de limitations de vitesse à 30 km/h sur les routes affectées à la circulation générale dans les zones habitées, de régimes de circulation durables et d'autres mesures de modération du trafic. La mise en œuvre de la motion 21.4516 demande une attention particulière afin de garantir que la marge de manœuvre des villes soit aussi peu réduite que possible et que l'histoire à succès de la limitation à 30 km/h puisse se poursuivre.

Également au programme de l'année pour la CVM: la poursuite du traitement des demandes dans le domaine de la signalisation et du marquage pour le trafic cycliste. En collaboration avec des spécialistes du vélo des villes membres de la CVM, les demandes collectées en 2024 doivent être discutées afin d'établir une priorisation des exigences et des mesures.

L'évaluation de l'enquête auprès de la population «Mobilité dans les villes suisses», que la CVM a lancée à fin 2024 avec dix villes participantes, livrera des données et des faits précieux sur la mobilité de la population urbaine et sur ses vues en matière de politique des transports. La publication est prévue pour avril 2025.

Le Forum de printemps de la CVM, le 23 mai 2025, abordera le thème de l'intégration de nouvelles formes de mobilité dans le trafic urbain. Il s'agira d'approfondir la question fondamentale du rôle que les villes devront jouer à l'avenir dans le développement des offres et de l'interconnexion. Plusieurs villes membres de la CVM présenteront leurs projets dans ce domaine et échangeront avec d'autres acteurs sur ce thème.

Un objectif général commun à la CVM et à l'UVS sera de défendre de manière encore plus visible les demandes du papier de position «Pour une mobilité urbaine efficace et respectueuse de l'environnement et de la société» dans le discours politique et sociétal. Il s'agit de lancer un débat constructif sur les thèmes généraux des transports comme les objectifs climatiques, l'espace du trafic et l'espace urbain ainsi que l'accès socialement équitable à la mobilité. Comme contribution à cette visibilité, un débat national doit être organisé avec des membres de Chambres fédérale en novembre 2025.

## Organe

### Président·e

|                |  |
|----------------|--|
| Adrian Borgula | conseiller municipal de Lucerne (jusqu'au 8.3.2024)          |
| Esther Keller  | conseillère d'État du canton de Bâle-Ville (dès le 8.3.2024) |

### Comité

|                     |  |
|---------------------|--|
| Marieke Kruit       | conseillère municipale de Berne, vice-présidente (jusqu'au 31.12.2024) |
| Stefano Kunz        | conseiller municipal de Schlieren                                      |
| Mauro Moruzzi       | conseiller communal Neuchâtel (jusqu'au 8.3.2024)                      |
| Pierre-Olivier Nobs | conseiller communal Fribourg, vice-président                           |
| Simone Brander      | conseillère municipale de Zurich                                       |
| Monika Litscher     | directrice de l'Union des villes suisses (avec voix consultative)      |

### Secrétaire

|                   |   |
|-------------------|---|
| Nathanaël Bruchez | responsable politique des transports de l'Union des villes suisses (jusqu'au 31.7.2024)             |
| Jonas Schmid      | responsable mobilité et politique des transports de l'Union des villes suisses (dès le 14.10.2024)) |

### Secrétariat

|                  |   |
|------------------|---|
| Maja Münstermann | administration, Union des villes suisses  |
| Karin Oppliger   | finances et personnel, Blaser Treuhand AG |

L'Assemblée générale s'est tenue le 26 avril à Berne.

Le Comité a tenu trois séances: le 8 mars, le 6 septembre et le 29 novembre.

### Comptes des résultats aux 31.12.2023 et 31.12.2024, Budgets 2024 et 2025

| Revenus                            | Comptes 2023<br>CHF | Comptes 2024<br>CHF | Budget 2024<br>CHF | Budget 2025<br>CHF |
|------------------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|
| Cotisations des membres            | 86'000.00           | 87'000.00           | 87'000.00          | 87'000.00          |
| Colloque printemps / automne       | 2'950.00            | 2'150.00            | 1'000.00           | 1'000.00           |
| Participation aux frais d'étude    | 0.00                | 0.00                | 0.00               | 0.00               |
| <b>Total des revenus</b>           | <b>88'950.00</b>    | <b>89'150.00</b>    | <b>88'000.00</b>   | <b>88'000.00</b>   |
| <b>Dépenses</b>                    |                     |                     |                    |                    |
| Manifestations                     | 10'351.70           | 14'965.91           | 10'000.00          | 20'000.00          |
| Site web                           | 452.35              | 454.00              | 500.00             | 500.00             |
| Travaux extérieurs divers          | 0.00                | 0.00                | 300.00             | 300.00             |
| Soutien aux projets externes       | 5'500.00            | 11'000.00           | 8'000.00           | 8'000.00           |
| Coûts de traduction                | 10'073.00           | 5'695.95            | 9'000.00           | 9'000.00           |
| Communiqués de presse / Newsletter | 0.00                | 0.00                | 3'200.00           | 3'200.00           |
| Fiches d'information               | 0.00                | 0.00                | 2'000.00           | 2'000.00           |
| Etudes                             | 87'648.75           | 46'967.23           | 60'000.00          | 45'000.00          |
| Dissolution provision pour études  | -15'000.00          | 0.00                | 0.00               | -20'000.00         |
| Formation provision pour études    | 0.00                | 5'000.00            | 5'000.00           | 0.00               |
| Rapport annuel                     | 689.30              | 691.85              | 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                 | 969.30              | 1'026.95            | 900.00             | 900.00             |
| Intérêts bancaires                 | 60.00               | 60.00               | 100.00             | 100.00             |
| <b>Total des dépenses</b>          | <b>135'669.40</b>   | <b>120'786.89</b>   | <b>134'975.00</b>  | <b>104'975.00</b>  |
| <b>Total des revenus</b>           | <b>88'950.00</b>    | <b>89'150.00</b>    | <b>88'000.00</b>   | <b>88'000.00</b>   |
| <b>Perte (-) / bénéfice (+)</b>    | <b>-46'719.40</b>   | <b>-31'636.89</b>   | <b>-46'975.00</b>  | <b>-16'975.00</b>  |

### Fortune aux 31.12.2023 et 31.12.2024

|  | Comptes 2024<br>CHF | Comptes 2023<br>CHF |
|--|---------------------|---------------------|
| <b>ACTIFS</b>                                |                     |                     |
| <b>ACTIFS CIRCULANTS</b>                     |                     |                     |
| <b>Liquidités</b>                            |                     |                     |
| Compte de chèques                            | 109'222.26          | 154'540.62          |
|  | <b>109'222.26</b>   | <b>154'540.62</b>   |
| <b>Créances de livraisons et prestations</b> | <b>110'069.50</b>   | <b>650.00</b>       |
| <b>Actifs transitoires</b>                   | <b>50'428.20</b>    | <b>0.00</b>         |
| SSV Bern KK                                  | 0.00                | 0.00                |
|  | <b>0.00</b>         | <b>0.00</b>         |
| <b>TOTAL ACTIFS CIRCULANTS</b>               | <b>269'719.96</b>   | <b>155'190.62</b>   |
| <b>BILAN</b>                                 | <b>269'719.96</b>   | <b>155'190.62</b>   |
| <b>PASSIFS</b>                               |                     |                     |
| <b>FONDS ÉTRANGERS</b>                       |                     |                     |
| <b>Engagements à court terme</b>             |                     |                     |
| pour fournitures et prestations              | 167.75              | 1'116.65            |
|  | <b>167.75</b>       | <b>1'116.65</b>     |
| <b>Passifs transitoires</b>                  | <b>143'015.13</b>   | <b>900.00</b>       |
| <b>Réserves pour études</b>                  | <b>55'000.00</b>    | <b>50'000.00</b>    |
| <b>TOTAL FONDS ÉTRANGERS</b>                 | <b>198'182.88</b>   | <b>52'016.65</b>    |
| <b>FONDS PROPRES</b>                         |                     |                     |
| <b>Fonds propres</b>                         |                     |                     |
| Fortune 01.01.                               | 103'173.97          | 149'893.37          |
| Bénéfice annuel                              | -31'636.89          | -46'719.40          |
| <b>TOTAL FONDS PROPRES</b>                   | <b>71'537.08</b>    | <b>103'173.97</b>   |
| <b>BILAN</b>                                 | <b>269'719.96</b>   | <b>155'190.62</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, 3. März 2025

### Bericht der Revisionsstelle zur Eingeschränkten Revision

An die Mitgliederversammlung Städtekonferenz Mobilität, Sektion des Schweizerischen Städteverbandes.

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Erfolgsrechnung und Bilanz) der Städtekonferenz Mobilität, für das am 31. Dezember 2024 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 dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht.

**Blaser Treuhand AG**

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

Christian Flury  
Dipl. Wirtschaftsprüfer  
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    | Neuchâtel                  |
| Bâle     | Nyon                       |
| Berne    | Onex                       |
| Bienne   | Schaffhouse                |
| Carouge  | Schlieren                  |
| Chiasso  | Sion                       |
| Fribourg | St.Gall                    |
| Genève   | Winterthour                |
| Lausanne | Zurich                     |
| Lucerne  |                            |
| Montreux | (État au 31 décembre 2024) |

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

|                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| Baar              | Monthey           |
| Bulle             | Morges            |
| Burgdorf          | Moutier           |
| Coire             | Münsingen         |
| Delsberg          | Murten            |
| Emmen             | MuttENZ           |
| Gland             | Olten             |
| Gossau            | Payerne           |
| Herisau           | Rapperswil-Jona   |
| Ittigen           | Renens            |
| Kloten            | Riehen            |
| Köniz             | Thoune            |
| Kreuzlingen       | Val-de-Travers    |
| La Chaux-de-Fonds | Vernier           |
| La Tour-de-Peilz  | Vevey             |
| Lancy             | Wettingen         |
| Langenthal        | Wohlen            |
| Le Locle          | Yverdon-les-Bains |

### Éditrice

Conférence des villes pour la mobilité  
 Monbijoustrasse 8, Case postale, 3001 Berne  
 Téléphone +41 31 356 32 32, [info@skm-cvm.ch](mailto:info@skm-cvm.ch), [www.skm-cvm.ch](http://www.skm-cvm.ch)