Annexe 4

# RAPPORT ANNUEL 2012

Chères et chers collègues,

L'année dernière a été placée sous le signe de la mise en pratique de nos orientations et de nos points prioritaires définis en 2011.

Jusqu'au milieu de l'année, notre attention a été retenue essentiellement par le thème principal « Mobilité : oui – mais combien ? » et la deuxième partie de notre congrès dans le KKL, à Lucerne, qui lui était consacrée. Ce fut un séminaire particulièrement réussi et intéressant. Les conclusions de ce congrès seront discutées dans le courant de ces prochains mois, dans le but de définir de nouveaux thèmes principaux pour la SVI. Ceux-ci doivent permettre des débats, en étroite relation avec le programme de recherche, orientés vers l'avenir sur des questions liées à la planification des transports.

Comme vous l'aurez certainement remarqué, notre site Internet a été rénové. Sa nouvelle structure permet un accès facilité aux informations relatives à notre association et à ses activités. Sur la base de la nouvelle identité visuelle, nous allons réaliser, dans le courant de cette année, plusieurs nouveaux moyens de communication de la SVI. Ainsi, il est prévu de réaliser un nouveau dépliant afin de communiquer notre profession à un large public.

Dans le domaine de la formation et de la formation continue, plusieurs chantiers ont également été ouverts, et la SVI a pu participer activement à plusieurs travaux. A côté des cours de l'ASPAN, qui existent déjà depuis des années, la SVI a pu participer activement à la conception du nouveau concept de mobilité douce de l'OFROU. En Suisse romande, un nouveau cours de formation MAS à la HES-SO a été élaboré sous la direction d'Yves Delacrétaz. Cette formation devrait commencer en automne 2013. Avec le soutien de Wilfried Anreiter, le comité est en train d'étudier le paysage suisse de la formation et de la formation continue. L'objectif est d'obtenir une vue d'ensemble de l'offre, de déterminer le besoin d'action et, si nécessaire, de définir d'autres démarches destinées à intervenir auprès des organisateurs de formations et de formations continues.

Dans le cadre de notre assemblée générale du mois de mai, nous allons discuter avant tout de l'obligation de formation continue et du proccessus pour le suivi et contrôle de celle-ci. Le comité tient à cette obligation, mais est conscient que la manière d'en apporter la preuve doit être simplifiée et conçue de manière plus conviviale.

Dans le courant de ces prochains mois, le comité renforcera d'avantge les contacts avec d'autres associations, fédérations et autorités, afin d'améliorer notre visibilité. Plusieurs discussions ont déjà eu lieu et seront approfondies de manière ciblée.

Le comité de la SVI doit être renforcé afin de pouvoir maîtriser les travaux relevant de sa compétence. Patrick Ruggli a quitté le comité en 2011, et nous proposons d'élire Rupert Wimmer comme nouveau membre du comité. Nous nous réjouissons de son soutien efficace.

J'en profite pour remercier mes collègues du comité de leur agréable collaboration. Un grand merci, également, aux responsables des groupes régionaux pour leur engagement et l'organisation des rencontres régionales, toujours très intéressantes, ainsi qu'aux membres actifs dans les différents groupes de travail, commissions et groupes d'experts.

Christian Camandona

## Effectif

| | 1.1.12 | 31.12.12 | **Nouveaux membres** |
|---|---|---|---|
| Membres individuels | 378 | 376 | Christian Beiner, Julian Baker, Michael Chatelan, Stefan Gantenbein, Matthias Grieder, Carsten Hagedorn, Olga Janssens, Fabiana Kappeler, Adrian Leuenberger, Natascia Morenzoni, Raffael Noesberger, Gösta Niedderer, Yannick Parvex, Mario Roth, Laurent Reusser, David Oppliger, Simon Seger, Aschi E. Schmid, Kai-Uwe Schmitt, Thomas Schweizer, Stefanie Stahel, Luca Urbani, Isabelle Volery, Peter Wittwer, Cordula Zuber |
| Retraités | 55 | 68 | Christian Ary Huber, Fritz Brönnimann, Philippe R. Blanc Gianni Brugnoli, Andreas Gantenbein, Peter Hartmann, Jürg Landolt, Hans-Peter Lindenmann, Peter Rapp, Marco Sailer Peter G. Schütz, Heinz Schmid, Peter Scheidegger, Jose Steffen, Ulrich Wüger |
| Intéressés | 7 | 6 | |
| Etudiants | 2 | 2 | |
| Membres collectifs | 57 | 56 | Baudirektion Tiefbauamt NW, CFF SA |
| Total | 499 | 508 | |

Le secrétariat

## Certificat de formation continue

En raison de l'obligation, introduite en 2008, de suivre des cours de formation continue, un sondage auprès des membres a également été réalisé en 2012, portant sur les déclarations spontanées pour l'année 2011. Comme ces dernières années, le taux de retour des questionnaires de la part des membres individuels a une nouvelle fois été insuffisant, avec environ trois quarts, et doit être amélioré. En moyenne sur les années 2010 et 2011, et en se basant sur les questionnaires retournés, environ 60% des membres ont suivi les 4 jours de formation continue exigés.

Suite à la demande soumise à l'assemblée générale 2012 visant à supprimer l'obligation de formation continue, le comité a mis en place un groupe de travail pour clarifier et améliorer les certificats de formation continue. Cette proposition concerne un point impliquant une modification des statuts. Une telle proposition doit toutefois être annoncée à l'avance et par écrit. Le traitement de cette proposition a donc dû être reporté à la prochaine assemblée générale.

Le secrétariat

# Comité

## Composition et fonctions

| | |
|---|---|
| Christian Camandona | Président |
| Guido Rindsfüser | Vice-président / secrétaire / finances / formation et formation continue / membres |
| Barbara Burger | Communication |
| Ulrike Huwer | Thèmes principaux |
| Hanspeter Käppeli | Groupes de compétences |
| Arnd König | Recherche / CoRe |

## Séances du comité

Durant l'année 2012, le comité s'est réuni à 5 reprises, aux dates suivantes :
23 janvier, 26 mars, 9 mai, 27 août et 19 novembre.

# Commission de recherche (CoRe)

## Invitations, adjudications et achèvements de projets de recherche

Au printemps et à l'automne 2012, neuf projets ont été entamés. Un autre, à savoir la direction du paquet de recherche « Gain de sécurité pour la circulation grâce au datapooling et à des analyses structurées des données » a été attribué directement. Les projets mis au concours ont donné lieu à 34 offres. Une procédure d'évaluation (Assessmentcenter) a été réalisée pour cinq projets partiels du paquet de recherche.

Six propositions de traitement ont été remises à la Commission de la recherche en matière de routes (CORE). Cinq d'entre elles ont été recommandées pour adjudication au directeur de l'OFROU. Pour l'une d'entre elles, l'OFROU a conditionné sa contribution à des contributions de financement d'autres services. Un autre projet est réalisé en collaboration avec l'OFT.

Durant l'année sous revue, huit projets ont pu être terminés et publiés. Quatre autres projets sont en cours d'achèvement. Une récapitulation complète de tous les projets sous la responsabilité de la SVI, avec leurs statuts respectifs, peut être consultée dans la liste correspondante sur le site Internet de la SVI.

## Paquets et ensembles de recherche

Actuellement, deux paquets de recherche sont suivis par la SVI. Dans le paquet « Stratégies pour un recours au moyen de transport adéquat dans le trafic marchandise en Suisse », tous les projets ont, entre-temps, été approuvés par l'OFROU, et les premiers rapports finaux ont été imprimés.

Le paquet de recherche « Gain de sécurité pour la circulation grâce au datapooling et à des analyses structurées des données » est entre-temps ficelé. Il avait déjà été défini en 2011 avec le rapport final du projet initial. Les projets partiels examineront les banques de données MOFIS, ADMAS, FABER et MISTRA avec des approches spécifiques. Les résultats individuels seront synthétisés dans le cadre du mandat de direction du paquet. La direction du paquet a été attribuée en 2012 et les demandes relatives aux projets partiels évaluées selon une procédure de sélection détaillée et proposées à la CORE en janvier 2013.

Pour l'ensemble de recherche « Interactions intermodales » développé conjointement par la SVI et la VSS, le dernier projet de la SVI a pu être mis au concours au printemps 2012. Sur les huit projets de la SVI, un rapport final a, pour l'instant, pu être publié. Trois autres se trouvent dans le processus administratif de finalisation, deux sont en cours de traitement et les demandes d'approbation pour deux autres ont été déposées à la CORE.

Le paquet de recherche « Transports de demain » annoncé en 2012 déjà est encore en phase de démarrage. Dans ce cadre, un projet initial (SVI 2011/021 « Méthodes de la futurologie ») a été mis au concours en automne 2011. Ce projet combine les thèmes déjà esquissés avec les méthodes requises et spécifiques, pour en faire un paquet de recherche. Ce projet n'a pas encore été traité par la CORE, pour des raisons financières.

Sous la direction de la VSS, le projet initial d'un nouveau paquet, avec pour titre de travail « Forgiving Roads », a été défini. Dans ce cadre, des projets partiels seront réalisés par la SVI ou la VSS, comme dans l'ensemble de recherche.

## Commission de la recherche en matière de routes (CORE)

La CORE ayant été nouvellement constituée en 2012 et le secrétariat pour la recherche routière de l'OFROU ayant commencé ses travaux, les déroulements sont entre-temps bien rodés. Tous les processus ne sont toutefois pas encore formulés. A partir de l'année 2014, le programme pluriannuel (PPA) du DETEC sera doté d'une nouvelle structure. Dans ce cadre, l'accent ne sera plus mis, comme jusqu'à présent, sur les comptes-rendus des activités des années précédentes, mais sur la formulation des thèmes à venir. Ainsi, la CORE aura davantage de possibilités de donner des impulsions et de mettre en œuvre de manière précise les points forts du DETEC. Sur la base de son programme de recherche et en accord avec les autres domaines de recherche, la SVI intègre les thèmes de recherche prévus dans ce PPA. Cela conduit à une nette amélioration de la possibilité de planification administrative des thèmes lancés.

Parallèlement, la sous-couverture financière de la recherche dans le domaine routier conduira toutefois à une nette diminution du volume des recherches pouvant être mises en œuvre, au cours de ces deux à trois prochaines années. Cet assainissement a également des conséquences importantes pour la SVI : en fonction de l'évolution du budget, les traditionnelles appels ne seront pas réalisées, comme d'habitude, semestriellement, mais à intervalles plus espacés, en 2013 et 2014.

## Mutations

En 2012, la CoRe-SVI a demandé un renfort à ses membres. Au début de l'année 2013, nous avons eu un entretien approfondi avec Monsieur Wolfgang Scherr, de Genève, et nous aimerions maintenant le proposer à l'assemblée générale comme nouveau membre de la CoRe.

Wolfgang Scherr a 46 ans, il est marié et a deux enfants. Il est ingénieur en économie diplômé de Karlsruhe, avec une spécialisation dans les transports. Après des engagements professionnels en Allemagne et aux Etats-Unis, il est actuellement responsable de la modélisation de la circulation chez Citec SA, à Genève. Ses autres points forts professionnels, à côté de la modélisation de la circulation et des prévisions de la demande de transports, sont la planification à long terme de la circulation, la planification de l'exploitation pour les bus, les chemins de fer et les transports aériens, ainsi que l'intégration et l'adaptation de logiciels pour l'administration publique.

Pour la CoRe-SVI, Arnd König

## Rénovation du site Internet

Fin décembre, le nouveau site Internet a été mis en ligne. Le comité est très heureux de sa présentation attrayante et restructurée au niveau du contenu. Cette nouvelle structure et le passage à un autre CMS ont permis d'obtenir une plus grande flexibilité, d'améliorer la vue d'ensemble et de moderniser la présentation. L'objectif de cette rénovation était de placer ce site sur une base plus conviviale, nous offrant ainsi une plus grande souplesse, une structure plus claire et une allure générale plus attrayante du site.

Sa nouvelle structure offre une meilleure vue d'ensemble. Tous les thèmes et documents de l'ancien site ont toutefois été repris, éventuellement selon un nouveau classement. Nouvellement, de courts textes introduisent l'internaute occasionnel et le nouveau visiteur dans les différents thèmes. Désormais, les nouveautés, manifestations ou informations peuvent également être présentées avec des photos. Nous en avons profité, par exemple, pour présenter brièvement les membres du comité au moyen de portraits.

Le site Internet doit continuer d'être géré et utilisé activement, et ainsi de se développer. Pour les autres moyens de communication (p.ex. lettre d'information électronique), des « rénovations douces » sont également prévues, de manière à obtenir une identité visuelle cohérente avec la nouvelle présentation du site. Les retours d'information, suggestions, contributions sous forme de textes ou de photos ainsi que les documents de présentation, par exemple sur les rencontres des groupes régionaux, sont les bienvenus et peuvent être envoyés au secrétariat.

Barbara Burger

## Groupe de travail publications

Le groupe de travail publications, sous la direction de Fritz Kobi, a élaboré et publié les aide-mémoire et les guides de la SVI. Le but de ces publications est d'assurer la transmission des connaissances. A l'extérieur, elles contribuent à la bonne perception de la SVI. Les aide-mémoire et les guides sont des aides de travail pratiques basées sur la recherche actuelle. Ils peuvent être téléchargés directement du site de la SVI.

En 2012, le groupe de travail s'est réuni à trois reprises. Dans ce cadre, les aide-mémoire et les guides suivants ont pu être approuvés (publication en 2013).

- Guide « Raccordement des installations de loisirs aux moyens de transports »
- Guide « Trafic induit »

Les prochains aide-mémoire / guides sont déjà en cours d'élaboration, entre autres sur les thèmes « Connaissances et transfert de technologie », « Voies de bus électroniques » et « Coopération dans les gares et les arrêts ». Des thèmes pour de futurs aide-mémoire / guides existent déjà ; des suggestions pour d'autres thèmes, etc. sont toutefois les bienvenues et peuvent être adressées au groupe de travail.

Un grand merci aux membres du groupe de travail pour leur travail engagé et actif !

Hanspeter Käppeli

---

## Séminaire consacré à la recherche, le 13 septembre 2012 à Olten

Le 13 septembre 2012, la SVI a réalisé, à Olten, son sixième séminaire déjà, consacré à la recherche. Les participants ont obtenu des informations sur les résultats des derniers travaux de recherche de la SVI. Dans une présentation d'entrée en matière, Philipp Stoffel a détaillé le rôle et le fonctionnement de la commission fédérale de recherche CORE. Dans son exposé, le président de la CORE a également donné de précieux conseils à l'intention des auteurs de demandes.

Plusieurs conférenciers ont informé les près de 80 participants des travaux de recherche en cours ou terminés. Les thèmes ont couvert de nombreux aspects de la planification des transports et de l'ingénierie des transports, et ont illustré toute la diversité des travaux de nos membres et collègues des domaines apparentés.

L'un des projets de recherche présentés a constaté, au moyen de sondages complexes basés sur un modèle de décision, qu'une réduction/un renchérissement de l'offre de places de parc (gestion des places de parc à l'échelle de l'ensemble d'une zone) pourrait influencer sensiblement le comportement en matière de transports et réduirait la consommation de carburant et les émissions de $CO_2$.

Le travaux de recherche visant à mesurer les avantages de mesures en faveur de la mobilité douce a, dans sa première phase, déterminé les données disponibles (de qualité insuffisante). Des mesures concrètes des avantages ne pourront être mises en œuvre que dans une deuxième phase, au moyen d'analyses de cas. Entre-temps, l'étude sur les possibilités et les limites de voies de bus électroniques a été terminée. Les résultats de l'étude se présentent sous la forme de fiches techniques sur la typologie du système, de microsimulations avec comparaison de la priorité accordée aux bus ainsi que d'un test rapide comme aide à la conception et à la décision. Ces documents sont à la disposition des utilisateurs. Tous les autres exposés sont également disponibles sur le site Internet de la SVI.

Le programme a permis à chaque participant de choisir individuellement les quatre thèmes les plus intéressants parmi les neuf proposés, et de parler avec les conférenciers dans le cadre des discussions spécialisées correspondantes. Dans ce cadre, on a pu discuter des aspects intéressants, dont certains ont pu être repris comme éléments initiaux dans les projets de recherche en cours. Le comité de la SVI remercie les conférenciers de leur engagement !

Les participants et les conférenciers ont profité des pauses, du dîner et de l'apéritif pour poursuivre leurs discussions.

J'ai quitté le comité de la SVI. Je remets par conséquent à d'autres la responsabilité de l'organisation de cette manifestation. Je pense que le séminaire consacré à la recherche est maintenant bien établi. J'espère qu'il sera poursuivi à un rythme annuel.

Patrick Ruggli

---

## Thème principal

L'année dernière, le thème principal « Mobilité : oui – mais combien ? » a été poursuivi. Le 10 mai a eu lieu la deuxième partie du congrès, qui a réuni 134 participants. La plupart des participants ont suivi les deux parties du congrès, mais il y a également eu des personnes qui

n'ont participé qu'à la première ou à la deuxième partie. Cette fois aussi, la manifestation a eu lieu dans le KKL, à Lucerne, le jour de l'assemblée générale au même endroit. Les exposés ont été tenus en allemand ou en français, avec traduction simultanée dans l'autre langue.

Dans son allocution d'ouverture, la conseillère municipale lucernoise Ursula Stämmer-Horst a présenté des éléments importants du concept de circulation global de la ville de Lucerne. Dans cette dernière, on constate également ce qu'on a pu observer dans la première partie du congrès à propos de Zurich : la circulation automobile diminue chez les habitants de la ville, mais pas chez les habitants de l'agglomération. Madame Stämmer-Horst en est convaincue : « L'avenir des transports dans les villes appartient à la mobilité douce. Favorisons donc le *style de vie urbain* – que nos villes ont déjà atteint depuis longtemps – sur la base de l'approche *rouler plutôt que foncer* ! »

Hartmurt Topp, l'animateur de la première partie, a récapitulé les thèses, contenus et questions essentiels des deux débats en assemblée. Les discussions de la première partie du congrès, en novembre 2011, ont soulevé de nombreuses questions et thèses, auxquelles les conférenciers de la deuxième partie ont réagi. On peut esquisser les principaux thèmes suivants :

- Nouvelle culture de mobilité, dans laquelle la voiture perd en importance, surtout chez les jeunes
- Coûts et importance de la mobilité pour l'individu, mais aussi pour la société
- Possibilité de financement de nouvelles infrastructures et de leur entretien
- Evolution démographique et ses effets sur l'espace public et la mobilité
- Mégatendance accélération et le besoin de lenteur dans l'espace réel
- Vision de la route intelligente

Yves Delacrétaz, professeur de mobilité et transport à la Haute Ecole d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud, auparavant directeur général de la mobilité dans le canton de Genève, a présenté les principales problématiques, mais aussi les succès de l'harmonisation entre urbanisation et transports, à l'exemple du processus d'élaboration du programme d'agglomération de Genève. Dans ce cadre, un aspect important a été la difficulté de non seulement rechercher des solutions dans des projets d'infrastructures de grande envergure, difficilement finançables, mais aussi réfléchir aux aspects fondamentaux de la mobilité et à leur lien avec l'espace bâti, et rechercher des solutions dans ce domaine.

Carsten Gertz, professeur de structure urbaine et planification des transports à l'Université technique de Hambourg-Harburg, a étudié, en collaboration avec d'autres partenaires, l'approche des ménages privés concernant les coûts du logement et de la mobilité, dans le cadre de l'étude à grande échelle « €LAN - Energiepreisentwicklung und Landnutzung » (*€LAN - évolution du prix de l'énergie et utilisation du sol*). L'approche individuelle de ces deux domaines (où habiter ? comment habiter ? à quelle distance de son lieu de travail ? comment s'y rendre ? à quelle fréquence ?) dépend dans une grande mesure du prix de l'énergie. Les dimensions sociale et spatiale des augmentations du prix de l'énergie ainsi que les possibilités de réaction des ménages privés et de la politique face à une augmentation des coûts de la mobilité ont été présentées.

Klaus Zweibrücken, professeur de planification des transports à la haute école de Rapperswil, a présenté les résultats d'une étude dans le cadre du projet « Verkehrsparen in Siedlung und Quartier » (*économiser la circulation dans le lotissement et dans le quartier*). Mobilité piétonne et le Club des sans voiture, en collaboration avec la haute école de Rapperswil et la participation d'autres partenaires, ont étudié la situation en matière de mobilité dans sept

lotissements en ville de Zurich. Les habitants des lotissements étudiés sont nettement moins motorisés que la moyenne de la population zurichoise et consomment nettement moins d'énergie lors de leurs déplacements. On a pu montrer que la société de 2000 watts est déjà mise en pratique dans le domaine de la mobilité et que ses objectifs ne sont pas hors d'atteinte.

Lino Guzzella, professeur de thermotronique à l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich, a exploré le futur développement technologique dans le domaine des routes intelligentes. Dans ce cadre, il s'avère que l'idée de systèmes intelligents de gestion de la circulation, avec intégration des transports privés et publics (vers des « véhicules autonomes »), restera une utopie, notamment en raison d'aspects juridiques. Des systèmes de sécurité actifs doivent, certes, compenser la perte de sécurité due au faible poids des véhicules, lui-même dû aux impératifs énergétiques. Mais les rues des localités resteront des espaces de circulation sûrs, où l'essentiel repose sur les interactions entre tous les usagers de la route, et devront être conçues comme tels.

Sonia Lavandinho, chercheuse à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, a montré à l'aide d'illustrations parlantes les modifications résultants de notre comportement en matière de mobilité, du prestige de certains moyens de transport, de l'esprit du temps et des structures temporelles, de l'influence des technologies de communication modernes et des attentes qui en découlent face à l'espace public. L'espace et les transports doivent réagir, le séjour, le caractère exemplaire et les effets ludiques doivent être assurés ; la perspective et la vitesse des piétons doivent servir de base pour une ville attrayante et multimodale.

Matthias Dietrich, directeur du LITRA a montré les liens entre la politique des transports et des infrastructures et la politique financière. A l'exemple de quelques décisions importantes attendues concernant les infrastructures pour la législature 2011-2015 (notamment FAIF et assainissement du tunnel routier du Gothard), il a éclairé la problématique du financement, en relation avec les questions de politique des transports. On constate clairement que la politique en matière d'infrastructures doit toujours être considérée en relation avec d'autres tâches de l'Etat. Dans ce cadre, les finances ont une fonction de liaison. La question centrale réside par conséquent dans la répartition des moyens en fonction des différentes tâches de l'Etat.

Ruedi Ott, du service des ponts et chaussées de la ville de Zurich, a montré pourquoi des changements de comportement sont nécessaires et comment la ville de Zurich parvient à fixer des conditions cadre à même d'orienter les habitants de la ville dans la bonne direction pour organiser leur comportement en matière de mobilité de façon compatible avec la société de 2000 watts. En revanche, il est plus difficile d'obtenir une contribution substantielle des habitants résidant hors de la ville. Mais pour eux aussi, le principe selon lequel « les usagers de la route apprennent de leurs expériences » s'applique. Il est donc important de motiver ces derniers, à travers des conseils et des campagnes, à faire des essais et à élargir leur expérience. Ce n'est qu'ainsi que l'on pourra susciter le débat sur la notion de « suffisant », autrement dit sur la bonne mesure et les restrictions que l'on est disposé à s'imposer à soi-même en matière de transports.

Nous remercions tous les intervenants de leur engagement ainsi que les sponsors de leur soutien financier. Nous avons ainsi pu proposer deux journées de congrès intéressantes et enrichissantes, qui ont fait l'objet d'une fréquentation élevée. Les débats de la première partie, tout comme les exposés de la deuxième partie ont été consignés dans des actes du congrès. Ceux-ci peuvent être téléchargés sur le site Internet de la SVI sous forme de fichier PDF. Sur la base des nombreux exposés, il s'agit maintenant de se concentrer sur l'une des problématiques spécifiques et de l'approfondir.

Ulrike Huwer

## Formation et formation continue

En 2012, c'est surtout l'obligation de formation continue et la justification de celle-ci qui ont occupé la SVI dans le domaine de la formation et de la formation continue. Dans un groupe de travail, on a d'abord discuté la position générale concernant l'obligation de formation continue. Alors que cette obligation était déjà considérée à l'unanimité comme judicieuse et à conserver par le comité, le groupe de travail est arrivé à la même conclusion. Comme dans tout groupe professionnel, il est indispensable de continuer à se former en permanence, à acquérir de nouvelles bases, méthodes et connaissances professionnelles et d'être à l'écoute de l'esprit du temps à travers une ouverture d'esprit passive et active, voire à participer activement au façonnement de cet esprit du temps ! Chacun le fait à sa manière et avec une intensité qui lui est propre. L'obligation de justifier une telle formation est ancrée dans les statuts et est prévue spécifiquement en fonction des possibilités des membres. Par conséquent une possibilité de contrôler et, si nécessaire, de demander ces justificatifs doit être prévue. Comme la nécessité d'une formation continue n'est, globalement, pas non plus remise en question par les membres, il s'agit principalement de développer la prise de conscience relative à la nécessité d'une justification et de simplifier la procédure pour la production de cette justification. En outre, on a constaté qu'un dépouillement simplifié et anonymisé des données et une communication appropriée (p.ex. sur le site Internet) pouvaient représenter un moyen adéquat non seulement pour sensibiliser les membres à l'interne, mais aussi pour communiquer cette caractéristique de qualité à l'extérieur. Le comité continuera de s'engager dans ce domaine pour le maintien de la qualité de la formation et de la formation continue.

Autres activités :

- Comme déjà relevé dans le dernier rapport annuel, le cours de formation continue « Introduction à la planification des transports » n'a pas été réalisé en 2012 en raison de la grande diversité de l'offre de cours sur les différents sites ainsi que du changement du groupe d'organisation et de conférenciers. L'organisation de ce cours a été reprise pour 2013 et la planification de celui-ci a déjà commencé.
- La participation à la commission d'accompagnement du concept d'offre de formation dans le domaine de la mobilité douce a été poursuivie.
- Le comité aimerait se faire une image globale de l'offre de formation et de formation continue en Suisse et définir le rôle de la SVI dans ce paysage de formation, afin de déterminer le besoin d'action et les mesures à prendre. Avec Wilfried Anreiter, le comité bénéficie d'un soutien compétent et se consacrera davantage à ces questions en 2013.

Guido Rindsfüser

## Groupes régionaux

### Vue d'ensemble

Les membres suivants ont été responsables des groupes régionaux en 2012 :

- Groupe régional Suisse romande : Jean-Marc Dupasquier
- Groupe régional Berne : Samuel Hinden, Jürg Blattner
- Groupe régional Nord-Ouest de la Suisse : Markus Stöcklin, Guy Zenners,
- Groupe régional Suisse centrale : Roland Koch
- Groupe régional Svizzera italiana: Fabio Janner, Gianni Brugnoli, Francesco Allievi
- Groupe régional Zurich et Suisse orientale : Stefanie Kraus, Christine Krämer

## Rapport du groupe régional Berne

Rencontres régionales bernoises :

Le 29 mars 2012 — Ueli Weber, de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne, arrondissement d'ingénieur en chef Berne Mittelland, a présenté les résultats de la planification test dans la région du Wankdorf (Bolligenstrasse – route nationale A6, concept de circulation, d'exploitation et d'aménagement niveau 4) à une cinquantaine de participants. Les expériences acquises avec la procédure de la planification test ont été discutées.

Le 12 juin 2012 — Près de 20 participants ont suivi, par un temps pluvieux, les explications compétentes du « vélologue de renommée mondiale » Oski Balsiger sur tous les détails et les subtilités techniques du vélo le long d'un parcours (bien entendu à vélo !) de la gare de Berne au restaurant Rössli, à Mattstetten, en passant par Zollikon et le Shoppyland.

Le 14 août 2012 — Le bureau Metron a présenté à une cinquantaine de participants le processus de sélection des variantes pour la 2ème ligne de tram dans le centre-ville de Berne. Le tracé de la future 2ème ligne de tram a ensuite été parcouru à pied, de la gare à la Kornhausplatz en passant par le Bollwerk. 20 participants n'ont pas voulu manquer l'occasion de participer au 2ème « SVI-Aareschwimmen », avant de passer une soirée conviviale sur une terrasse de restaurant, au bord de l'Aar.

Le 25 octobre 2012 — Quelque 25 personnes ont voulu mieux connaître les tâches de la police cantonale bernoise, département circulation et environnement. Des spécialistes ont présenté les différents domaines d'activité, dont le service technique des accidents, la sécurité routière et la surveillance technique du trafic.

## Rapport du groupe régional Zurich et Suisse orientale

Manifestations :

Le 18 juin 2012 — Visite de la Verkehrsleitzentrale der Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr (*centrale de gestion du trafic de la ville de Zurich, division trafic*)

Le 21 novembre 2012 — Le prof. Carsten Hagedorn, de la Haute école de Rapperswil (HSR), a présenté un exposé, puis débattu avec nous sur le thème « Lösen intelligente Ampeln alle Verkehrsprobleme ? » (*Des feux de circulation intelligents résolvent-ils tous les problèmes de circulation ?*)

## Rapport du groupe régional Suisse centrale

En Suisse centrale, entre 6 et 12 membres se sont retrouvés lors de quatre soirées au stamm du restaurant Galliker, à Lucerne. Dans le cadre du repas, ils ont pu échanger de nombreuses expériences et avoir des débats enrichissants. En septembre, nous avons, en plus, visité la centrale de Mobility. Le succès de cette coopérative est impressionnant. A la suite de la présentation et de la visite guidée, une discussion animée s'est engagée sur l'avenir de la mobilité en Suisse.

## Rapport du groupe régional Suisse romande

Quelque 30 membres de la SVI romande (sur un total de 75 membres individuels et collectifs) se sont réunis le 7 février 2012, à Lausanne. Parmi les points soulevés, le renforcement de l''attrait de la profession d'ingénieur en transports a été évoqué : réorientation de la formation de base jugée actuellement déficitaire par certains (compétences attendues pour des approches

pluridisciplinaires et dans des interventions opérationnelles), formation continue répondant davantage aux attentes des collectivités.

A ce titre, la SVI romande salue la mise sur pied par la HES-SO d'une importante formation continue entièrement consacrée à la mobilité, qui démarrera à fin août 2013 et aura lieu à Lausanne. Ce nouveau cursus de formation continue, unique en Suisse, offre une spécialisation en transports et mobilité aux ingénieurs, techniciens, architectes-urbanistes ou géographes, pouvant faire valoir une pratique professionnelle d'au moins trois années dans un domaine relevant du développement territorial ou de la réalisation d'infrastructures de transports.

D'une durée de cinq semestres à temps partiel, le MAS en ingénierie de la mobilité se compose de cinq modules :

- CAS 1 : Planification et gestion de la mobilité multimodale (Semestre 1, automne 2013)
- CAS 2 : Espace public urbain et mobilités douces (Semestre 2, printemps 2014)
- CAS 3 : Transports collectifs (Semestre 3, automne 2014)
- CAS 4 : Services et technologies pour la mobilité durable (Semestre 4, printemps 2015)
- CAS 5 : Mobilité de loisirs, touristique et événementielle (Semestre 4, printemps 2015)

Le MAS complet implique le suivi des CAS 1, 2 et 3, du CAS 4 ou du CAS 5, ainsi que la réalisation d'un travail pratique personnel en entreprise durant le cinquième semestre. Chaque CAS peut aussi être suivi indépendamment, donnant droit à un Certificate of advanced studies (CAS).

Le MAS en ingénierie de la mobilité est une collaboration entre la Haute Ecole d'Ingénierie et de Gestion du canton de Vaud (HEIG-VD), la Haute Ecole du Paysage, d'Ingénierie et d'Architecture de Genève (hepia), l'Ecole d'Ingénieurs et d'Architectes du canton de Fribourg (EIA-FR), la HES-SO Valais Haute Ecole valaisanne et la Haute Ecole Arc ingénierie (He-Arc). Les MAS sont des formations continues certifiées par la Confédération suisse.

Il est à relever que les inscriptions sont ouvertes pour ce **Master of advanced studies (MAS) HES-SO en ingénierie de la mobilité** - renseignements complémentaires sur www.mas-mobilite.ch

L'année 2012 a également été marquée par le siècle de vie de Jean-Louis Biermann, né le 16 décembre 1912. Pour rappel, Jean-Louis Biermann a été membre fondateur de la SVI en 1965, vice-président de 1969 à 1975, et membre d'honneur depuis 1990. Les réflexions menées par Jean-Louis Biermann durant une grande partie du XXème siècle (et les réalisations associées) ont fortement marqué l'organisation de la mobilité en Suisse, aussi bien sur la route que sur les pistes de ski. En effet, Jean-Louis Biermann a proposé dans les années 40 de différencier le degré de difficulté des pistes de ski par des panneaux de couleur, une classification adoptée depuis à l'échelle internationale (piste bleue, piste rouge et piste noire).

---

## Mises en consultation et prises de position

En 2012, la SVI a pris position sur le projet suivant : norme VSS SN 640 283, Trafic généré par des installations de stationnement pour des affectations autres que le logement.

Divers autres projets ont été examinés par le comité au cours de l'année, celui-ci ayant toutefois renoncé à prendre position en raison de l'absence de lien étroit avec les activités de la SVI.

Un grand merci à toutes les personnes ayant participé à l'élaboration !

Le secrétariat

## Relations publiques

### Information des membres par courriel et Internet

En 2012, 9 lettres d'information électroniques ont proposé des informations sur les thèmes suivants :

- Mises au concours de projets de recherche
- Manifestations
- Formation continue
- Appels à candidatures pour des prix distinguant des projets exemplaires
- Publications
- Communications de la SVI (recherche, comité, assemblée générale, séminaire consacré à la recherche, mises en consultation)
- Admission de nouveaux membres
- Communications relatives au domaine des transports

Des informations d'actualité ont régulièrement été mises en ligne sur le site Internet de la SVI, en particulier :

- Mises au concours de projets de recherche
- Rapports de recherche
- Informations sur les manifestations
- Actualités et rencontres régionales
- Certificats de formation continue
- Offres d'emploi
- Communications

Le site Internet mis en place, en 2011, pour le congrès consacré au thème principal a été maintenu en 2012.

Le secrétariat