

# Les défis urbains, du point de vue de la Confédération

Contribution au débat sur la suite de la  
politique des agglomérations

**27 juin 2012**

Sur mandat:

de l'Office fédéral du développement territorial ARE

du Secrétariat d'État à l'économie SECO

# Impressum

## Mode de citation recommandé

Auteur: Ecoplan  
Titre: Les défis urbains, du point de vue de la Confédération  
Sous-titre: Contribution au débat sur la suite de la politique des agglomérations  
Mandant: Office fédéral du développement territorial ARE, Secrétariat d'Etat à l'économie SECO  
Lieu: Berne  
Année: 2012  
Référence: Office fédéral du développement territorial ARE

## Groupe de suivi

Florian Schuppli (ARE, Section Politique des agglomérations)  
Jürg Blattner (ARE, Chef de la section Politique des agglomérations)  
Viktor Goebel (OFS, Section Environnement, développement durable et territoire)  
Marco Kellenberger (ARE, Section Bases)  
Sabine Kollbrunner (SECO, Secteur Politique régionale et organisation du territoire)  
Mark Reinhard (SECO, Secteur Politique régionale et organisation du territoire)  
Jude Schindelholz (ARE, Section Politique des agglomérations)

## Equipe de projet Ecoplan

René Neuenschwander (direction de projet)  
Felix Walter  
Kathrin Bertschy  
Simon Büchler

Ecoplan SA

Recherche et conseil  
en économie et en politique

[www.ecoplan.ch](http://www.ecoplan.ch)

Thunstrasse 22  
CH - 3005 Berne  
Tel +41 31 356 61 61  
Fax +41 31 356 61 60  
[bern@ecoplan.ch](mailto:bern@ecoplan.ch)

Case postale  
CH - 6460 Altdorf  
Tel +41 41 870 90 60  
Fax +41 41 872 10 63  
[altdorf@ecoplan.ch](mailto:altdorf@ecoplan.ch)

## Table des matières

<b>Résumé .....</b>	<b>2</b>
<b>1 Introduction.....</b>	<b>7</b>
<b>2 Méthodologie de l'analyse: modèle DPSIR .....</b>	<b>11</b>
<b>3 Objectifs stratégiques et «driving forces» .....</b>	<b>13</b>
<b>4 Axes thématiques principaux.....</b>	<b>17</b>
4.1 Intégration sociale, logement et sécurité dans une société pluraliste.....	18
4.2 Attractivité économique et innovation .....	26
4.3 Environnement, climat et énergie .....	33
4.4 Transports et urbanisation, paysage et aménagement de l'espace non construit .....	38
4.5 Gouvernance et relations ville-campagne .....	50
4.6 Financement des charges urbaines.....	53
<b>5 Conclusions .....</b>	<b>56</b>
<b>6 Bibliographie.....</b>	<b>59</b>

## Résumé

### Point de départ

Aujourd'hui, les villes et agglomérations abritent près des trois quarts de la population suisse. Environ quatre emplois sur cinq se trouvent dans ces zones urbaines. Les villes et les agglomérations disposent d'un fort potentiel d'innovation dans les domaines social, politique, économique et culturel. Mais elles sont également confrontées à des défis multiples, qu'elles ne sont pas à même de relever seules. C'est la raison pour laquelle, dès 2001, le Conseil fédéral a chargé l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et le Secrétariat d'État à l'économie (SECO) de développer, ensemble et en étroite concertation avec les cantons, les villes et les communes, une politique fédérale des agglomérations. Au cours de la dernière décennie, une politique des agglomérations diversifiée et ciblée a ainsi pu être mise sur pied. Les instruments de cette politique ont rencontré un large écho, ce qui leur a permis de déclencher et de soutenir un grand nombre de changements au sein des agglomérations.

Néanmoins, l'espace urbain reste confronté à des défis majeurs. Au printemps 2011, le Conseil fédéral a donc chargé l'ARE et le SECO de poursuivre la politique des agglomérations de la Confédération. Pour ce faire, il importe de mettre en évidence comment consolider et, le cas échéant, optimiser les domaines existants de la politique des agglomérations. Par ailleurs, il y a lieu d'examiner dans quelle mesure certains champs d'action thématiques pourraient compléter la politique des agglomérations de la Confédération qui prévaudra durant la législature 2016-2019. Le Conseil fédéral devrait se prononcer sur un rapport sur le sujet fin 2014.

La suite de la politique des agglomérations de la Confédération doit faire l'objet d'une coordination entre les cantons, les villes et les communes. C'est pourquoi un processus global mené par la Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA), avec la participation de tous les partenaires (Confédération, cantons, villes/communes), est envisagé. Le présent rapport s'emploie à décrire les défis urbains du point de vue de la Confédération. Il constitue une contribution au processus de la CTA et un fondement pour la suite de la politique des agglomérations de la Confédération.

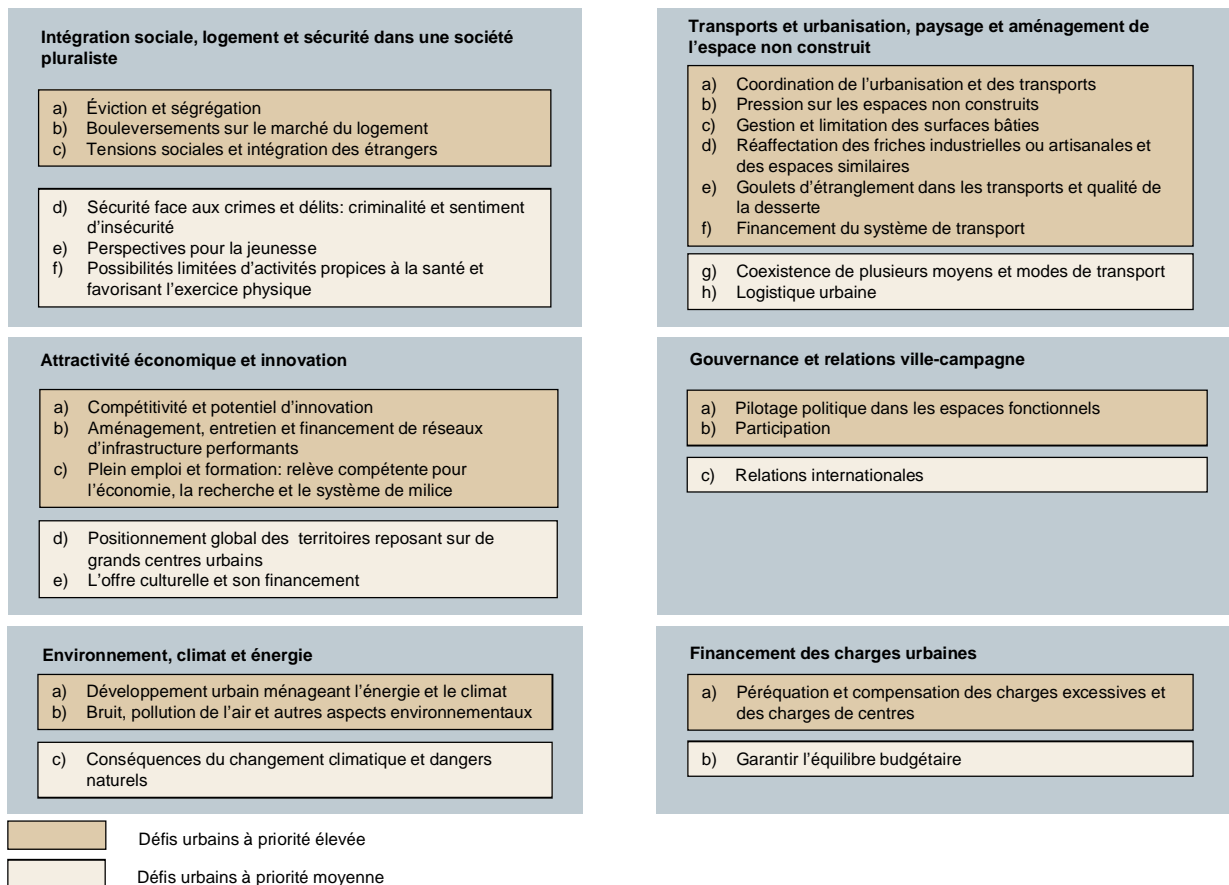
Dans le cadre du présent rapport, le qualificatif «urbain» s'applique aux agglomérations et aux villes isolées – en d'autres termes, aux villes-centres et aux communes-centres ainsi qu'aux communes périphériques de l'agglomération. L'expression «défis urbains» ne désigne donc pas uniquement les défis spécifiques à l'espace urbain, mais couvre aussi ceux qui se posent de manière accentuée dans cet espace, entraînent des problèmes spécifiques ou exigent des actions particulières.

## Défis urbains – axes thématiques principaux

Le présent rapport résume les défis urbains identifiés dans un grand nombre de rapports et d'études. Ils sont classifiés en six axes thématiques principaux. A chaque défi a été attribué un degré de priorité – fort ou moyen (cf. Illustration R-1).

Ces défis sont subordonnés à des objectifs stratégiques, que sont le «développement durable» et la «qualité de vie dans les agglomérations». Il n'est pas toujours évident de délimiter clairement les défis, ces derniers s'influençant parfois mutuellement. La croissance de la population et l'évolution démographique constituent un facteur important (au sens de «driving force» selon le modèle DSPIR), générant de nombreux défis.

Illustration R-1: Vue d'ensemble des défis urbains



Les défis qualifiés de hautement prioritaires sont résumés ci-dessous, regroupés par axes thématiques principaux.

### **Intégration sociale, logement et sécurité dans une société pluraliste**

- *Eviction et ségrégation:* les flux migratoires et la croissance de la population, associés à l'attractivité grandissante des villes-centres, entraînent une hausse des loyers et favorisent une uniformisation sociale de certains quartiers, susceptible d'engendrer tensions sociales et problèmes divers.
- *Bouleversements sur le marché du logement:* des structures familiales et des formes de ménage nouvelles créent des besoins nouveaux en matière d'habitat (seniors et célibataires, p. ex.). À cet égard, les zones suburbaines notamment ont un certain retard à combler.
- *Tensions sociales et intégration des étrangers:* dans les espaces urbains, les tensions sociales et culturelles se font sentir de manière prononcée. Leurs causes en sont multiples: la migration, une intégration parfois insuffisante des étrangers, mais aussi des modes de vie différents.

### **Attractivité économique et innovation**

- *Compétitivité et potentiel d'innovation:* les agglomérations, et plus particulièrement les espaces métropolitains, sont les moteurs de l'économie suisse. Face à la pression accrue de la concurrence internationale, ils doivent améliorer leur attractivité économique ainsi que leur compétitivité sur le plan national et international.
- *Aménagement, entretien et financement de réseaux d'infrastructure performants:* la mise à disposition de réseaux d'infrastructures de grande qualité technique et offrant une capacité suffisante est une condition préalable importante pour la croissance économique. L'entretien des infrastructures fortement sollicitées et leur développement ciblé posent des défis d'ordre financier et technique.
- *Plein emploi et formation:* la politique de formation et d'emploi s'attache à couvrir les besoins importants de relève compétente pour l'économie, la recherche et le système de milice et à encourager l'excellence dans certains domaines, si possible en accord avec les priorités économiques.

### **Environnement, climat et énergie**

- *Développement urbain ménageant l'énergie et le climat:* face à la rareté des ressources et à l'augmentation de la consommation d'énergie, il est impératif de trouver de nouvelles solutions: développement intégré de l'urbanisation et des surfaces de transport, économisant l'énergie, assainissement du parc immobilier et démolitions-reconstructions, approvisionnement énergétique ménageant le système climatique.
- *Bruit, pollution de l'air et autres aspects environnementaux:* la pollution sonore et atmosphérique continue à être parfois supérieure aux valeurs limites autorisées; dans les espaces urbains, elle affecte sensiblement la santé en raison de la forte densité de population. La protection contre les dangers naturels et les événements extrêmes représente un autre champ d'action important.

### **Transports et urbanisation, paysage et aménagement de l'espace non construit**

- *Coordination de l'urbanisation et des transports:* face à l'extension continue des surfaces bâties et à l'augmentation du trafic, le développement coordonné de l'urbanisation et des transports ainsi que le traitement global de l'urbanisation, des transports, des infrastructures et du paysage en tenant compte des ressources financières, revêtent une importance capitale.

- *Pression sur les espaces non construits*: la pression exercée sur les espaces verts et les lieux de détente augmente avec l'utilisation intensive des surfaces bâties et la croissance de la population vivant dans les agglomérations. Afin de préserver la qualité de vie, il est nécessaire, en dépit de conflits d'utilisation grandissants, de disposer de suffisamment d'espaces publics attrayants et propices à l'activité physique.
- *Gestion et limitation de l'extension des surfaces bâties*: l'objectif d'une utilisation parcimonieuse du sol implique une densité d'utilisation plus grande. Pour couvrir les besoins supplémentaires en surfaces dédiées au logement et au travail, les surfaces urbanisées existantes doivent être densifiées et l'indice d'utilisation du sol des nouveaux lotissements doit être augmenté.
- *Reconversion des friches industrielles ou artisanales et des espaces similaires*: il importe de mieux exploiter les potentiels de densification et de réaffectation, en particulier pour les friches industrielles appartenant aux pouvoirs publics et les anciennes zones industrielles ou artisanales.
- *Goulets d'étranglement dans les transports et qualité de la desserte*: les problèmes de transport s'amplifient (embouteillages sur les routes et surcharge des transports publics). La mobilité douce connaît des lacunes de réseau et des problèmes de sécurité.
- *Financement du système de transport*: le maintien, l'exploitation et l'aménagement des infrastructures de transport sont confrontés à des problèmes de financement majeurs, tant en ce qui concerne le trafic privé motorisé que les transports publics ou encore la mobilité douce. Ce constat s'applique avec encore plus d'acuité aux infrastructures de transport dans les espaces urbains.

#### **Gouvernance et relations ville-campagne**

- *Pilotage politique dans les espaces fonctionnels*: les villes-centres et les autres communes d'agglomération sont liées sur le plan fonctionnel – entre elles et avec l'espace rural adjacent. Le système fédéraliste rend une gestion efficace des espaces fonctionnels difficile. Il faut maîtriser les inconvénients découlant de la taille réduite des territoires institutionnels et rechercher de nouvelles formes de collaboration au sein des espaces fonctionnels.
- *Participation*: la participation de la population au développement de nouvelles solutions est un facteur important pour une mise en œuvre réussie. L'idée est de faire participer activement la population aux processus de recherche de solutions face aux défis urbains. Un objectif certes ambitieux et prenant un certain temps, mais qui crée l'acceptation nécessaire en associant activement la population.

#### **Financement des charges urbaines**

- *Péréquation et compensation des charges excessives et des charges de centres*: à l'avenir, la garantie du financement des charges spécifiques aux agglomérations revêtira une importance grandissante pour les agglomérations, avec en particulier l'élaboration de mécanismes corrects pour traiter les questions de péréquation financière et de compensation des charges.

## Conclusions

Les défis évoqués ci-dessus se posent avec encore plus d'acuité dans les espaces urbains, où ils engendrent des problèmes particuliers et exigent des réactions spécifiques.

En ce qui concerne les **axes thématiques actuels** de la politique des agglomérations de la Confédération – coordination urbanisation/transports et amélioration des structures de collaboration (gouvernance) – des défis majeurs continuent à se poser. Il convient de les relever avec les instruments existants. Avec les projets d'agglomération Transports et urbanisation, les projets-modèles et le programme Projets urbains, la Confédération a donné des impulsions essentielles, qu'il s'agit désormais d'entretenir.

Par ailleurs, un **engagement supplémentaire** s'avère nécessaire sur plusieurs thèmes. Les auteurs sont d'avis qu'il serait judicieux d'envisager de nouvelles initiatives, notamment en relation avec les défis urbains suivants:

- éviction, ségrégation et marché du logement
- compétitivité des agglomérations et des espaces métropolitains
- développement urbain ménageant l'énergie et le climat
- aménagement des espaces non construits (y compris pour favoriser l'exercice physique)
- péréquation financière et compensation des charges des centres urbains

La Confédération ne peut faire cavalier seul pour traiter les axes thématiques et les défis urbains prioritaires de son point de vue. Un processus commun réunissant la Confédération, les cantons et les villes/communes a été initié dans le cadre de la Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA). Il s'agira ici également de clarifier les questions de compétences et de ressources.



# 1 Introduction

## a) Historique et objectif

En 1999, le mandat consistant à tenir compte de la situation particulière des villes, des agglomérations urbaines et des régions de montagne dans les politiques de la Confédération a été intégré à la révision de la Constitution fédérale (art. 50, al. 3). Au plan fédéral, le «Rapport sur les villes-centres» (1999) et le rapport «Politique des agglomérations de la Confédération» (2001) ont jeté les bases d'une approche globale des défis urbains. La Confédération réagissait ainsi au constat largement répandu, selon lequel les espaces urbains étaient confrontés à des défis que les cantons, les villes et les communes n'étaient pas en mesure de relever en faisant cavalier seul, et lançait en conséquence sa politique des agglomérations.

Comme le démontre le document «Évaluation de la politique des agglomérations de la Confédération 2002-2009» (EBP, Infras, CEAT, 2010), le bilan de la politique des agglomérations de ces dernières années est positif. En effet, elle bénéficie d'une acceptation importante aux trois niveaux politiques de l'État. Au cours de cette première phase de la politique des agglomérations, des défis prioritaires avaient été identifiés du point de vue de la Confédération dans les domaines de la «collaboration verticale et horizontale» et de la «coordination entre urbanisation et transports». Les défis urbains concernant d'autres domaines thématiques (aménagement des espaces non construits, compétitivité, logement, santé, développement urbain ménageant l'énergie et le climat) n'étaient pas, alors, au premier plan des préoccupations.

Sur la base du rapport «Évaluation et suite de la politique des agglomérations de la Confédération» (ARE et SECO, 2011), au printemps 2011, le Conseil fédéral a chargé l'ARE et le SECO de poursuivre le développement de la politique des agglomérations. En plus de la consolidation et de l'optimisation de certains domaines existants, il y a lieu de clarifier quels champs d'action pourraient venir compléter la politique des agglomérations de la Confédération qui prévaudra durant la législature 2016- 2019. Le Conseil fédéral devrait se prononcer sur un rapport sur le sujet fin 2014.

La suite de la politique des agglomérations de la Confédération doit faire, suffisamment tôt, l'objet d'une concertation entre les différents partenaires des cantons, des villes et des communes. C'est pourquoi un processus global, dirigé par la Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA) et incluant la participation de tous les partenaires (Confédération, cantons, villes/communes), est préconisé. L'ARE et le SECO entendent fournir une contribution approfondie à ce processus en présentant les défis urbains du point de vue de la Confédération. Pour ce faire, ils ont chargé Ecoplan de résumer, de manière systématique et compréhensible dans le cadre du présent rapport, les défis urbains d'ores et déjà identifiés dans un grand nombre de documents. Les formulations reflètent l'évaluation des auteurs et ne correspondent pas forcément à l'opinion des mandants.

Le présent rapport constitue donc à la fois une contribution au processus tripartite et une base de travail pour la suite de la politique des agglomérations de la Confédération. Il examine les défis urbains du point de vue de la Confédération et sera mis en perspective avec la vision des cantons et des villes, dans le cadre du processus tripartite.

## b) Approche

Ecoplan a été chargé d'établir une vue d'ensemble des défis urbains destinée à servir de base au présent rapport. Dans le cadre d'un processus en plusieurs étapes et à l'occasion d'un atelier auquel participaient des représentants de nombreux offices fédéraux<sup>1</sup>, ces défis ont été étudiés plus avant et classifiés selon leur degré de priorité. Résultat de cette étude: une série d'axes thématiques prioritaires dans lesquels s'inscrivent les défis urbains, répartis en deux catégories selon le degré de priorité (cf. figure 1-1). Le degré de priorité des différents défis présentés dans ce document doit être interprété comme une proposition de mise en évidence, du point de vue national, des défis à prendre plus particulièrement en compte dans le cadre d'un renforcement de la politique des agglomérations. Cette proposition sera à approfondir ultérieurement. Afin de faciliter la lecture du texte, aux chapitres 3 et 4, la présentation des défis urbains fait volontairement l'impasse sur la mention de la plupart des références bibliographiques. À la fin de ce document de réflexion, toutes les sources utilisées sont regroupées dans une bibliographie détaillée.

Les conclusions des auteurs sur les défis urbains prioritaires sont le fruit d'une discussion avec l'ARE et le SECO.

## c) Le terme «urbain» et la répartition des rôles lors de la mise en œuvre de mesures

Dans le cadre du présent rapport, le terme «urbain» fait référence aux **agglomérations** et aux **villes isolées**, c'est-à-dire aux villes-centres et aux communes-centres, ainsi qu'à la périphérie de l'agglomération.<sup>2</sup> La prise en compte de l'ensemble de l'agglomération a été motivée notamment par la volonté de disposer d'une délimitation claire des espaces, même s'il est évident que la périphérie de l'agglomération ne présente pas à proprement parler un caractère urbain.

---

<sup>1</sup> Ont participé à l'atelier et au processus d'élaboration du présent rapport, des représentant-e-s des services fédéraux suivants: Office fédéral des assurances sociales OFAS, Office fédéral de la justice OFJ, Administration fédérale des finances AFF, Office fédéral de la statistique OFS, Office fédéral des routes OFROU, Office fédéral de l'environnement OFEV, Office fédéral du développement territorial ARE, Office fédéral de la santé publique OFSP, Office fédéral des migrations ODM, Office fédéral de l'aviation civile OFAC, Secrétariat d'Etat à l'économie SECO, Office fédéral du logement OFL, Office fédéral de l'agriculture OFAG, Programme national de recherche PNR 54, Office fédéral de l'énergie OFEN, Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie OFFT, Secrétariat général DDPS, Chemins de fer fédéraux suisses CFF.

<sup>2</sup> Un débat sur le terme «urbanité» dépasserait le cadre du présent rapport. Il s'agit en effet d'une notion très complexe, ne se limitant pas à une forte densité spatiale des surfaces bâties. Dans l'ouvrage de synthèse du Programme national de recherche 54 « Développement durable de l'environnement construit », l'«urbanité» est décrite comme suit: *le terme urbanité est utilisé de manière interdisciplinaire pour qualifier les éléments et les qualités urbaines. En font partie les fonctions urbaines (fonctions centrales, telles que la politique, la culture ou la formation) et les qualités urbanistiques et architectoniques (esthétique des espaces publics et densification). Dans une perspective sociale, l'urbanité désigne des styles de vie urbains, synonymes d'ouverture, d'adaptabilité et de tolérance dans des espaces urbains caractérisés par une mixité sociale. La notion d'«urbanité» n'a pas qu'une connotation positive; elle renferme également des risques en relation avec l'espace non urbain (tensions entre différents styles de vie et mentalités), mais aussi au sein même de l'espace urbain, par rapport aux milieux sociaux et à la ségrégation sociale des quartiers.* Cf. Maibach Markus (2011), Urbane Qualitäten in der Siedlungsentwicklung, in Leitungsgruppe des NFP 54, Hrsg. (2011), Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung – Von der Verwaltung zur aktiven Entwicklung, Programmsynthese des NFP 54, Bern.

Par «défis urbains» nous n'entendons pas les défis concernant exclusivement l'espace urbain, mais bien des défis qui, dans l'espace urbain,

- se manifestent de manière accentuée,
- engendrent des problèmes spécifiques ou
- exigent des actions particulières.

Il est clair que la Confédération n'est pas seule face à ces défis; les cantons et les communes sont également concernés. La mise en œuvre concrète des mesures envisageables permettra de déterminer si une stratégie urbaine spécifique est appropriée et quel rôle doit être tenu par tel ou tel niveau étatique. Le présent rapport ne précise pas de manière définitive dans quels domaines un engagement plus marqué de la *Confédération* serait nécessaire.

#### **d) Structure**

Au chapitre 2, le présent rapport commence par présenter brièvement le modèle DPSIR, qui s'est avéré utile pour l'analyse systématique des défis urbains.

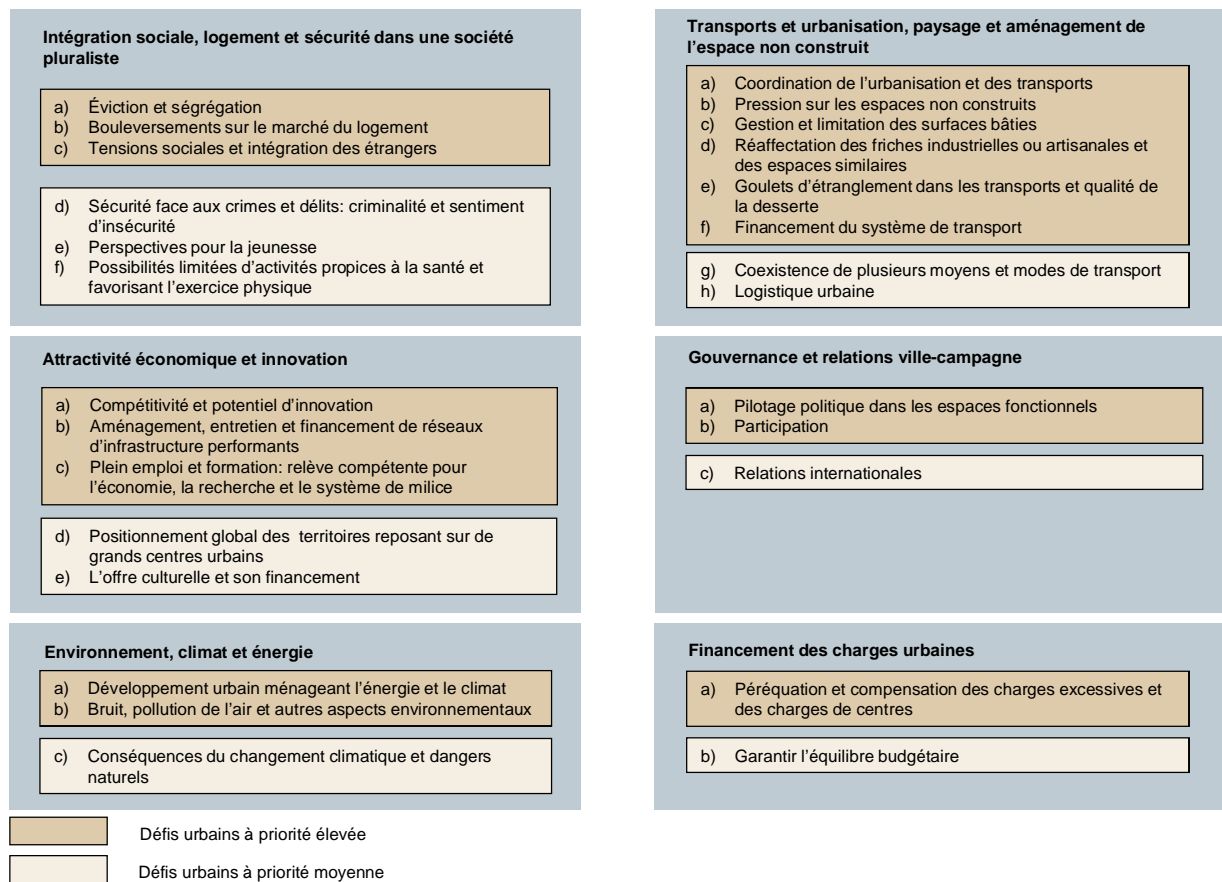
Le chapitre 3 résume les objectifs stratégiques, «Développement durable» et «Qualité de vie dans les agglomérations», et met en exergue la force motrice («driving force») à l'origine de nombreux défis, «Croissance de la population et évolution démographique».

Le chapitre 4 représente le cœur du rapport du point de vue de son contenu. Les défis urbains identifiés y sont classifiés selon six axes thématiques principaux:

- intégration sociale, logement et sécurité dans une société pluraliste
- attractivité économique et innovation
- environnement, climat et énergie
- transport et urbanisation, paysage et aménagement des espaces non construits
- gouvernance et relations ville-campagne
- financement des charges urbaines

Pour chaque chapitre et axe thématique principal, une brève description est faite de l'évolution prévue et des défis qui en résulteront pour l'espace urbain (vue d'ensemble cf. figure 1-1). Enfin, le chapitre 5 tire de premières conclusions.

**Figure 1-1: Défis classés par axes thématiques principaux**



## 2 Méthodologie de l'analyse: modèle DPSIR

### a) Classification des défis selon le modèle DPSIR

Que faut-il entendre par défis? Les tendances et les évolutions qui engendrent les défis urbains s'inscrivent pour la plupart dans des liens et des systèmes de causalité complexes. Le modèle DPSIR est un modèle courant de classification et d'évaluation des nuisances pour l'environnement, utilisé entre autres par l'ONU et l'agence européenne de l'environnement, mais ayant également fait ses preuves comme cadre d'orientation en dehors du volet environnement.<sup>3</sup> Le modèle DPSIR distingue les facteurs d'influence suivants<sup>4</sup>:

Figure 2-1: Vue d'ensemble du modèle DPSIR et application aux défis urbains

	Description	Exemples	Pertinence pour le présent rapport
<b>Driving forces (d)</b>	<i>Forces motrices – déclencheurs</i>	Croissance de la population	<b>Déclencheurs importants, souvent de plusieurs défis</b>
<b>Pressures (p)</b>	<i>Nuisances/atteintes (dans le domaine environnemental émissions)</i>	Hausse de la demande de surfaces	<b>Principaux défis (au sens de «problèmes»)</b>
<b>State (s)</b>	<i>État d'un domaine exposé à des nuisances, p. ex. modification de l'atmosphère (immissions)</i>	Éviction et ségrégation sur le marché du logement	
<b>Impacts (i)</b>	<i>Impact du changement sur la société, l'économie et l'environnement</i>	Tensions sociales, problèmes d'intégration	
<b>Responses (r)</b>	<i>Réaction sociale et politique, p. ex. adaptation de la législation, nouvelles priorités en matière de recherche</i>	Politique migratoire, politique urbanistique, politique du logement, politique d'intégration, etc.	<b>Mesures / stratégies politiques possibles (débat à mener dans une phase ultérieure)</b>

<sup>3</sup> cf. approche DPSIR pour l'observation de l'environnement (<http://www.mieg.ethz.ch/about/DPSIR-Schweiz.pdf>)

<sup>4</sup> Note du traducteur: par souci de cohérence avec les lettres signalant les catégories de défis au chapitre 4 (colonne de droite), (d) comme driving force p. ex., les mots-clés du modèle DPSIR ont été conservés en anglais – même si, en règle générale, c'est la terminologie française de l'OFEV, «Forces, pressions, état, impacts, réponses», qui fait référence en la matière.

Dans la mesure du possible, les défis urbains identifiés dans le présent document sont présentés de manière systématique, en respectant le modèle ci-dessus. L'affectation aux catégories DPSIR n'est pas toujours évidente. La plupart des défis se situent aux niveaux «driving forces», «pressions» et «state» et, dans une moindre mesure, «impacts». Les **«responses»** – en l'occurrence les réactions (politiques et sociales) et les mesures prises pour relever les défis – ne sont pas abordées dans le présent document. Elles seront examinées dans une phase ultérieure du processus.

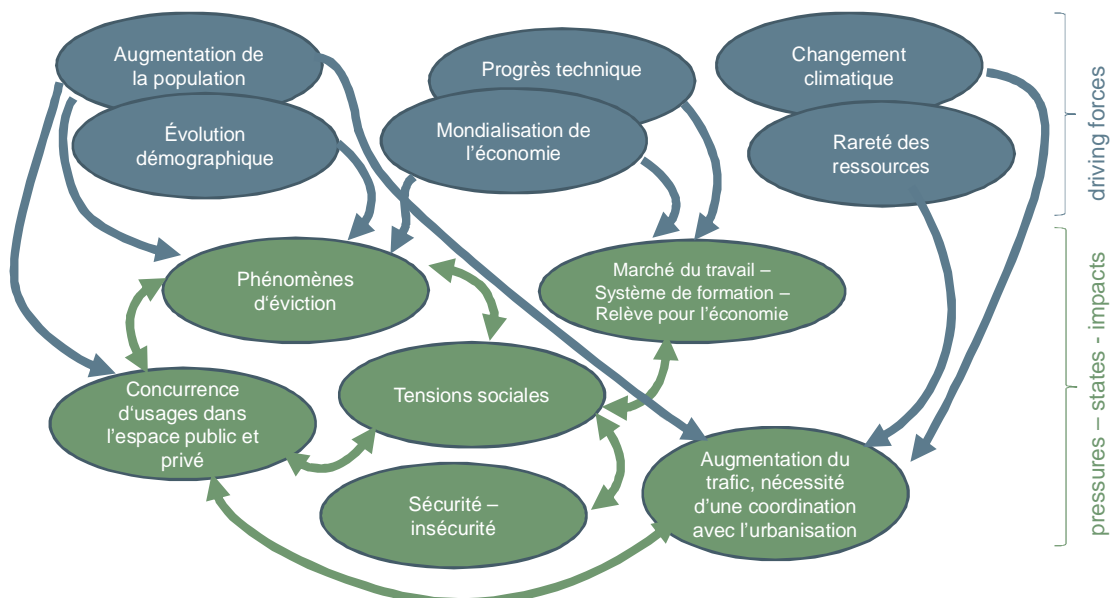
Autrement dit: il est toujours possible de reformuler ainsi: «le défi consiste à résoudre le *problème XY*». Dans les pages qui suivent, nous décrivons essentiellement les *problèmes* (niveaux «driving forces», «pressions», «state» et «impacts»), et non les stratégies de solutions («responses»), à savoir comment maîtriser le problème.

## b) Interrelations multiples/logique de système

Il faut avoir présent à l'esprit que les «driving forces» ne déclenchent pas un seul, mais plusieurs défis, et que ces derniers sont interconnectés (niveaux «pressions», «state» et «impacts»). La figure 2-2 l'illustre parfaitement (nous avons volontairement renoncé à employer les titres de défis mentionnés plus loin): ainsi, la croissance de la population amplifie les effets d'éviction dans l'espace urbain, où les tensions sociales exercent une influence les unes sur les autres, voire se renforcent mutuellement.

Une présentation exhaustive des défis sous la forme d'un système mettant en évidence leurs interrelations sortirait du cadre du présent document. Mis à part un certain nombre de références croisées destinées à maîtriser la complexité du sujet, les défis sont abordés les uns après les autres. Le diagramme suivant rappelle, qu'en dépit du caractère «linéaire» du texte, les défis ne constituent pas des thèmes isolés, bien délimités, mais au contraire des points forts au sein d'un système dynamique.

**Figure 2-2: Schéma non exhaustif, à titre illustratif, des interrelations entre les différents défis**



### 3 Objectifs stratégiques et «driving forces»

Certains aspects fondamentaux ne sont pas considérés comme des défis urbains à proprement parler, mais comme des objectifs stratégiques (ou «driving forces»), sur lesquels le chapitre 4 reviendra en détail dans le cadre de l'analyse des défis urbains. Il s'agit:

- du développement durable (objectif stratégique)
- de la qualité de vie dans les agglomérations (objectif stratégique)
- de la croissance de la population et de l'évolution démographique («driving force»)

#### a) Développement durable

Le développement durable touche de nombreuses thématiques; il a une dimension écologique, sociale et économique. Il ne se rapporte pas spécifiquement à l'espace urbain, mais sert de ligne directrice à l'ensemble du territoire. Si le développement durable peut être considéré comme un objectif stratégique, il importe qu'il soit concrétisé. Dans sa «Stratégie pour le développement durable 2012-2015», le Conseil fédéral a défini les grandes lignes de sa politique en matière de développement durable et les défis qui l'accompagnent.<sup>5</sup> Le «développement durable du territoire» y est identifié comme l'un des défis clés. Il concerne directement l'espace urbain lorsqu'il est question des mesures destinées à renforcer les transports publics et la mobilité douce ou de la poursuite de la politique des agglomérations. Les publications du programme national de recherche 54 «Développement durable de l'environnement construit» abordent en profondeur les différents aspects de l'extension des surfaces bâties sous l'angle du développement durable.

#### b) Qualité de vie dans les agglomérations

En Suisse, les trois quarts de la population vivent aujourd'hui dans les villes et les agglomérations. Quatre emplois sur cinq se trouvent dans ces régions urbaines qui, avec une superficie totale d'environ 9000 km<sup>2</sup>, correspondent à moins d'un quart du territoire suisse. Les villes et les agglomérations disposent d'un fort potentiel d'innovation dans les domaines social, politique, économique et culturel. Une bonne qualité de vie et l'attrait de la place économique sont des conditions préalables incontournables pour exploiter pleinement ce potentiel, compte tenu de la croissance de la population des agglomérations, qui continuera à se maintenir à un niveau supérieur à la moyenne (cf. figure 3-2).

L'objectif à long terme de la politique des agglomérations consiste à préserver et améliorer la qualité de vie de la population résidente et l'attrait économique des espaces urbains. Cet objectif revêt une importance particulière pour toute la Suisse puisque des agglomérations florissantes, où il fait bon vivre, sont essentielles pour la prospérité économique et la cohésion sociale.

---

<sup>5</sup> Conseil fédéral suisse (2012), Stratégie pour le développement durable 2012-2015.

Il existe différents modèles permettant de mesurer la qualité de vie. En termes d'évaluation subjective, la qualité de vie en Suisse est généralement qualifiée de bonne. Cependant, cette estimation a tendance à être un peu moins élevée en ville qu'à la campagne. Si, dans les régions rurales (faiblement construites), la satisfaction par rapport à la situation du logement est élevée (83,4%), ce taux tombe à 76,2% dans les régions urbaines (à forte densité de population).<sup>6</sup>

Les villes et les agglomérations peuvent offrir un environnement agréable à vivre à toutes les catégories de population, même si la qualité de vie est fonction de différents facteurs, entre autres:

- Une offre de logements adaptée aux besoins: chaque groupe de population a des besoins et des exigences spécifiques en ce qui concerne la configuration des logements. L'offre doit refléter cette diversité.
- Des espaces extérieurs attrayants: le maintien et la création d'espaces publics agréables et propices à l'exercice physique sont de plus en plus déterminants pour la qualité de vie dans les villes. Les conflits d'objectifs en termes d'utilisation des espaces se renforcent. Pour maintenir la qualité de vie dans les régions à forte densité de population, il est important de respecter des critères de qualité en termes d'aménagement, d'urbanisme et d'architecture lors de l'aménagement d'espaces publics et de la construction ou de l'assainissement d'immeubles ou de lotissements.
- Des infrastructures de transport performantes: la surcharge des infrastructures de transport urbain entraîne une dégradation de la qualité de la desserte par les transports publics dans l'espace urbain concerné. Cela a un impact négatif sur la qualité de vie et l'attrait du lieu d'implantation. Une bonne desserte par les transports publics (TP), un réseau routier non saturé et des mesures incitant à se déplacer à pied ou à vélo sont indispensables.
- Une bonne qualité environnementale: la qualité de l'air et de faibles nuisances sonores sont des conditions préalables à une bonne qualité de vie.
- Des offres de qualité dans le domaine social: les prestations de la collectivité publique dans le domaine social (politique familiale, offres de garde d'enfants, etc.) doivent être suffisantes, bien situées et de qualité.
- Des Services de proximité: la présence, dans le voisinage, d'un centre de quartier offrant des possibilités d'achats et de rencontres est un facteur d'identification important pour l'attractivité d'un espace urbain.

### **c) «Driving force»: croissance de la population et évolution démographique**

En comparaison avec l'Europe, la Suisse a affiché ces dernières années une croissance de la population supérieure à la moyenne. La tendance à la suburbanisation se poursuit. La croissance ne devrait se ralentir qu'à long terme. Selon les scénarios de l'Office fédéral de la statistique (OFS), la croissance démographique ne s'arrêtera progressivement que vers 2055,

---

<sup>6</sup> Source: OFS, enquête sur les revenus et les conditions de vie, SILC 2010, version 25.11.11.

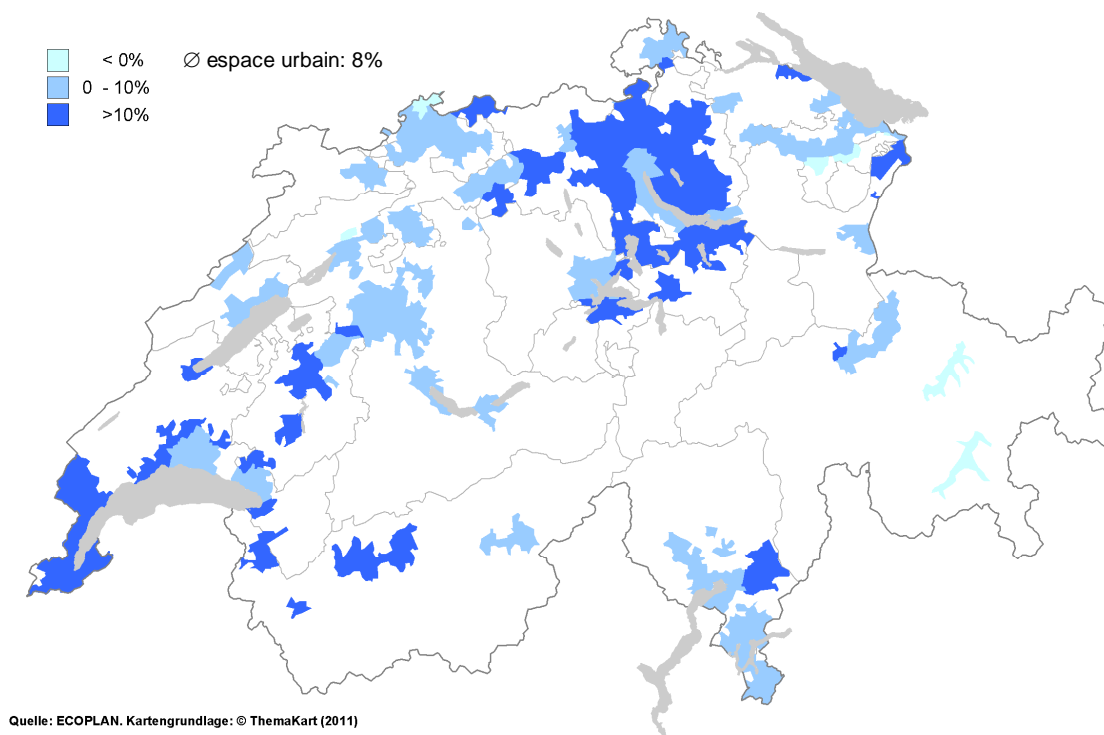


avant de se stabiliser autour de neuf millions d'habitants (+14% entre 2010 et 2055). Cette augmentation s'explique essentiellement par la migration (+1,8 million d'immigrant-e-s).

Parallèlement à cette croissance de la population, la part des personnes âgées en Suisse continuera à progresser. En 2040, plus de 25% de la population suisse aura 65 ans ou plus. Ce vieillissement démographique (associé à une tendance à des ménages de taille plus restreinte) se fera sentir de manière prononcée dans l'espace urbain.

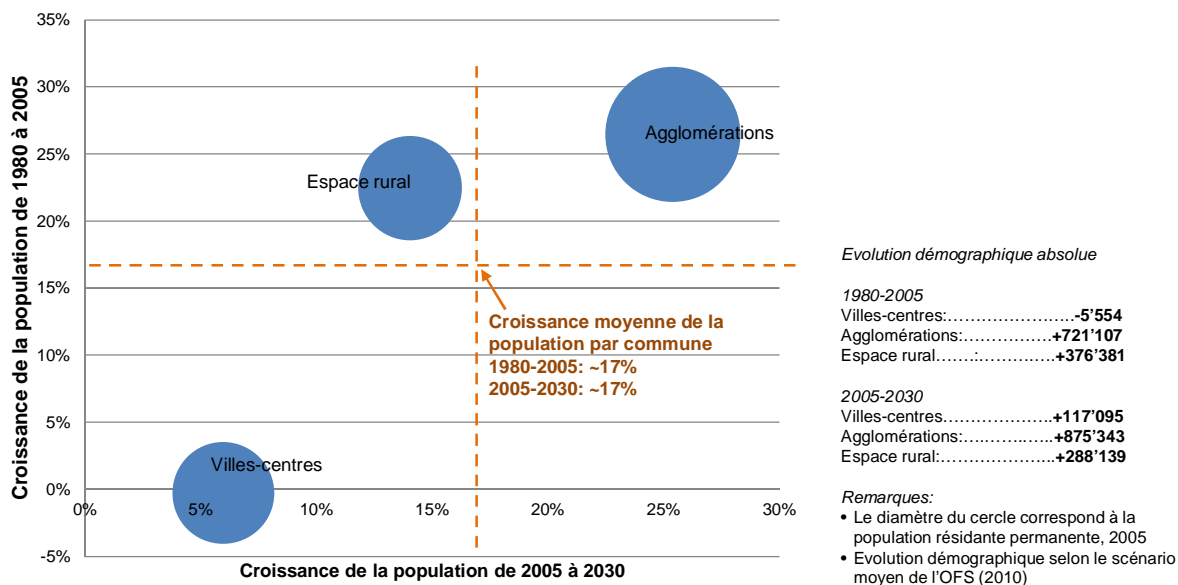
En 2010, près de 1 054 000 personnes de plus (+22%) qu'en 1980 vivaient à l'intérieur du périmètre de l'espace urbain. La croissance démographique la plus élevée dans les régions urbaines concerne les communes d'agglomération autour des villes-centres, qui faisaient encore partie de l'espace rural en 1980, mais appartiennent désormais à l'espace urbain (+49%). La population résidant dans l'espace urbain a augmenté de 8% en moyenne entre 2000 et 2010 (cf. figure 3-1). La progression de l'espace rural durant le même laps de temps a été légèrement inférieure (7%).

**Figure 3-1: Croissance de la population résidante permanente dans l'espace urbain 2000-2010**



Source des données: OFS/recensements. Croissance moyenne des communes urbaines au sein d'une même région MS.

Figure 3-2: Évolution démographique en Suisse (1980 – 2030)



Source: ARE, sur la base de la projection démographique de l'OFS, scénario moyen 2010.

La figure 3-2 montre qu'au cours des vingt prochaines années, la croissance de la population sera plus accentuée dans l'espace urbain:

- Entre 1980 et 2005, la croissance dans les villes-centres a été très légèrement négative (-0.3%); tandis qu'elle s'élevait à 26% dans les autres communes d'agglomération et à 22% dans les régions rurales.
- Selon les projections démographiques de l'OFS, entre 2005 et 2030, les villes-centres connaîtront à nouveau une augmentation de leur population (6%). Ces prochaines années, la croissance maximale devrait concerner les autres communes d'agglomération (+25%), tandis que la population de l'espace rural n'augmenterait que de 14%.

Ces prévisions amènent à la conclusion suivante: au cours des 20 prochaines années la pression démographique va encore s'accroître, plus particulièrement dans l'espace urbain.

## 4 Axes thématiques principaux

Ce chapitre est consacré à l'identification des défis urbains, regroupés selon des axes thématiques principaux, eux-mêmes subdivisés en défis à forte priorité ou priorité moyenne. Cette classification a été établie par les auteurs sur la base des résultats de l'atelier et des entretiens avec le groupe d'accompagnement. Les défis dont le caractère prioritaire est élevé sont non seulement décrits – selon les informations disponibles – mais aussi étayés de chiffres clés statistiques.

### Structure du texte

Les chapitres suivants, classés par axes thématiques principaux, passent en revue les défis urbains, en respectant une description standardisée, selon le schéma suivant:

- Titre, mention du degré de priorité (élevé ou moyen) et résumé
- description: la colonne de droite analyse les défis urbains sur la base du modèle DPSIR, en utilisant les abréviations suivantes: d = driving force; p = pressure; s = state; i = impact; r = response
- indicateurs (uniquement pour les défis urbains à priorité élevée)

## 4.1 Intégration sociale, logement et sécurité dans une société pluraliste

### a) Eviction et ségrégation

**Priorité:** élevée

**Résumé:** la migration et la croissance de la population, associées à l'augmentation de l'attractivité des villes-centres, entraînent une hausse des loyers et favorisent la tendance à une mixité sociale insuffisante dans certains quartiers. On assiste donc de plus en plus à la formation de quartiers résidentiels aux loyers élevés, tandis que la population disposant de revenus moyens et faibles doit se concentrer dans d'autres quartiers. Cela conduit à une recrudescence des tensions sociales et des problèmes, principalement dans ces derniers quartiers.

**Description:** les villes-centres gagnent à nouveau en attractivité en tant que lieu d'habitation et de travail. Citons, parmi les «driving forces» importantes la croissance de la population et la migration, mais aussi l'offre de mobilité entre les métropoles, en pleine expansion. Bien souvent, de grands projets de construction ou des mesures de requalification, notamment de constructions anciennes, font office de déclencheurs. En conséquence, on assiste au développement de la suburbanisation et à l'éviction de groupes de population à faibles revenus. La ségrégation sociale et fonctionnelle entre les différentes communes de l'agglomération s'accroît. Les nouveaux résidents des villes(-centres) sont en majeure partie des immigrants hautement qualifiés, des personnes actives relativement jeunes et n'ayant pas encore fondé de famille ou des familles ayant un haut niveau de revenus.

Le développement de la construction dans certains quartiers des villes-centres a contribué à créer des îlots de richesse. Pour un grand nombre de villes, les effets d'éviction liés à la «new built gentrification» (cas typique: l'évolution du quartier Seefeld à Zurich) représentent une problématique ayant tendance à s'aggraver. Ici aussi, les «driving forces» sont la croissance de la population et l'attractivité grandissante des villes-centres: elles engendrent une pénurie de logements et une hausse des loyers (cf. figure 4-1). La tendance à la ségrégation qui en résulte est encore aggravée par le marché immobilier, qui privilégie les segments à forte valeur ajoutée. La problématique des «villes A»<sup>7</sup> se déplace de plus en plus du centre vers les zones suburbaines et périurbaines ou des quartiers situés en dehors de la ville-centre, où les loyers sont moins élevés. De telles tendances à la ségrégation sont très problématiques lorsqu'elles concernent des communes entières et exigent de plus en plus des mécanismes de compensation.

Une partie des problèmes évoqués se résument donc par la distinction entre «quartiers pauvres et quartiers riches». Contrairement à d'autres pays, on ne peut pas encore vraiment parler de «gated areas». Toutefois, des tendances allant dans ce sens se profilent.

*Villes-centres attray. (s)*

*Croissance pop. (d)*

*Offre TP (d)*

*Éviction (p)*

*Ségrégation (i)*

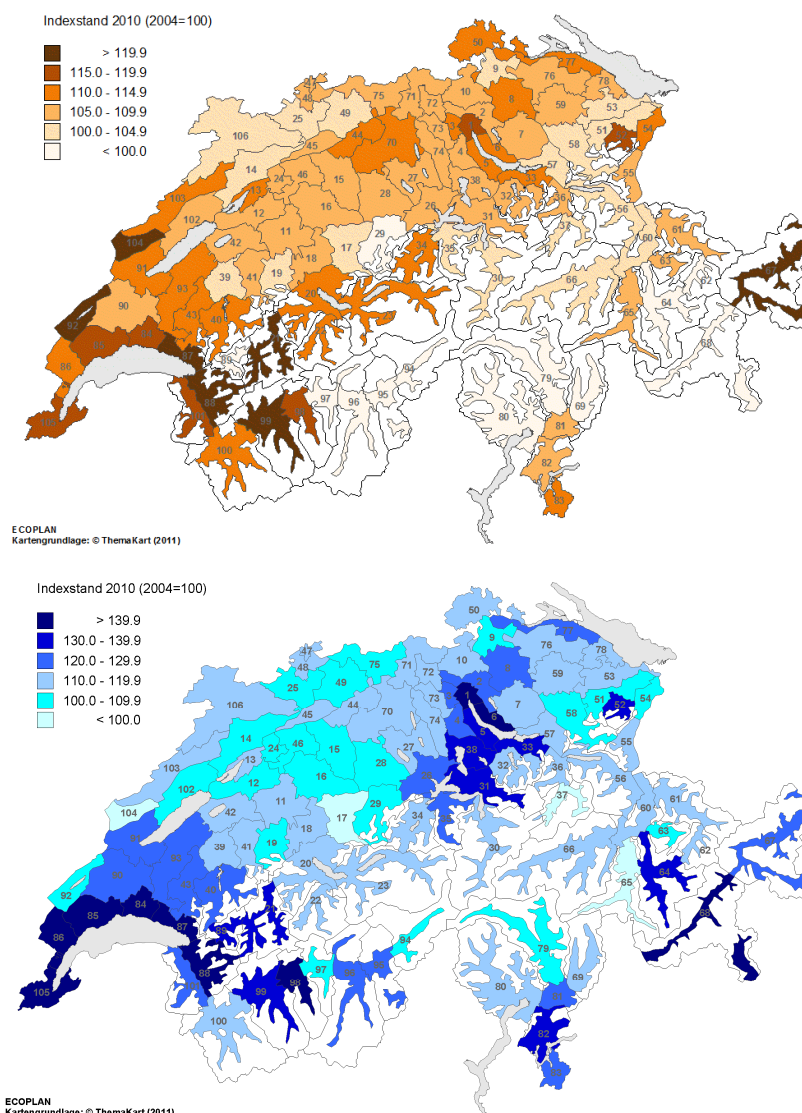
*Pénurie de logements*

*(p)*

*Hausse des loyers (p)*

<sup>7</sup> L'expression «ville A» correspond, en allemand, à un contexte socio-démographique précis: personnes âgées (Alte), pauvres (Arme), familles monoparentales (Alleinerziehende), personnes dépendantes (Abhängige), personnes en formation (Auszubildende), chômeurs (Arbeitslose), étrangers (Ausländer).

Figure 4-1: Évolution des prix sur le marché du logement



*Évolution du prix des  
loyers 2004-2010:*

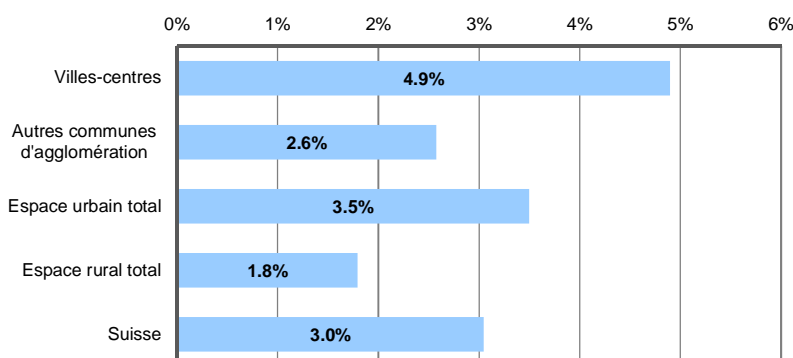
La carte montre que le prix des loyers a connu une augmentation supérieure à la moyenne dans les régions urbaines, dans toute la Suisse romande et dans certains centres touristiques. La pénurie de logements n'est donc pas la même partout.

*Évolution des prix à la  
propriété 2004-2010  
(appartements en pro-  
priété et maisons fami-  
liales):*

L'augmentation des prix pour les logements en propriété est nettement supérieure à celle des loyers. À noter la hausse des prix substantielle dans les agglomérations de Zurich, de Zoug et du bassin lémanique.

Source: Office fédéral du logement, Monitoring «Libre circulation des personnes et marché du logement». Carte Ecoplan.

Figure 4-2: Part des bénéficiaires de l'aide sociale en pourcentage de la population résidente, 2010



La part des personnes bénéficiant de l'aide sociale est nettement supérieure dans l'espace urbain – villes-centres, notamment – que dans l'espace rural.

Source: OFS, statistique de l'aide sociale.

## b) bouleversements sur le marché du logement

**Priorité:** élevée

**Résumé:** des structures familiales et des formes de ménage nouvelles créent des besoins nouveaux en matière d'habitat. Il sera de plus en plus important de disposer de logements adaptés aux aînés et aux célibataires. Le retard à combler est particulièrement important dans les zones suburbaines.

L'espace urbain a besoin non seulement d'une rénovation du parc immobilier, mais aussi d'une adaptation à de nouvelles exigences, p. ex. en raison de l'évolution démographique: en 2040, plus de 25% de la population suisse auront plus de 65 ans – ce qui laisse présager un besoin évident en logements adaptés aux besoins des aînés. Par ailleurs, les appartements pour célibataires seront eux aussi très demandés. Aujourd'hui déjà, la population urbaine est composée majoritairement de ménages d'une ou deux personnes. Cette évolution va encore s'accroître. En plus de la réduction de la taille des ménages et de leur progression en nombre (les scénarios de l'OFS tablent sur une hausse de 20% du nombre des ménages d'ici à 2030), on tend également vers une augmentation de la surface habitable par personne.

*Évolution démographique (d)*

*Ménages de taille plus petite (d)*

*Plus de surface habitable par personne (p)*

La demande croissante en espace habitable dans des quartiers proches du cœur des villes-centres engendre une nouvelle hausse du prix des logements. En 2000, le prix moyen des loyers dans les grandes agglomérations (CHF 176.– le m<sup>2</sup> de surface habitable) était sensiblement supérieur à la moyenne pratiquée dans les petites et moyennes agglomérations (CHF 146.– resp. CHF 134.–). L'augmentation particulièrement élevée de la population vivant dans les agglomérations et les besoins croissants en surface habitable par personne aggravent la problématique et renforcent les effets de ségrégation sociale (cf. 4.1a).

*Loyers plus élevés (p)*

*Éviction (p)*

Les exigences en matière de diversité des logements proposés sur le marché (appartements pour célibataires, logements familiaux spacieux, logements adaptés aux besoins des aînés) vont s'accroître. À l'avenir, les besoins spécifiques des célibataires de tous âges en matière de logement gagneront en importance. Les personnes âgées souhaitent un environnement offrant calme et détente, mais aussi des possibilités de contact avec les autres générations. Il existe une demande pour des unités de logement flexibles, conçues pour accueillir des ménages de différentes générations, ainsi que pour des espaces de rencontre dans le quartier. L'offre commerciale et de services dans le quartier jouera à l'avenir un rôle important.

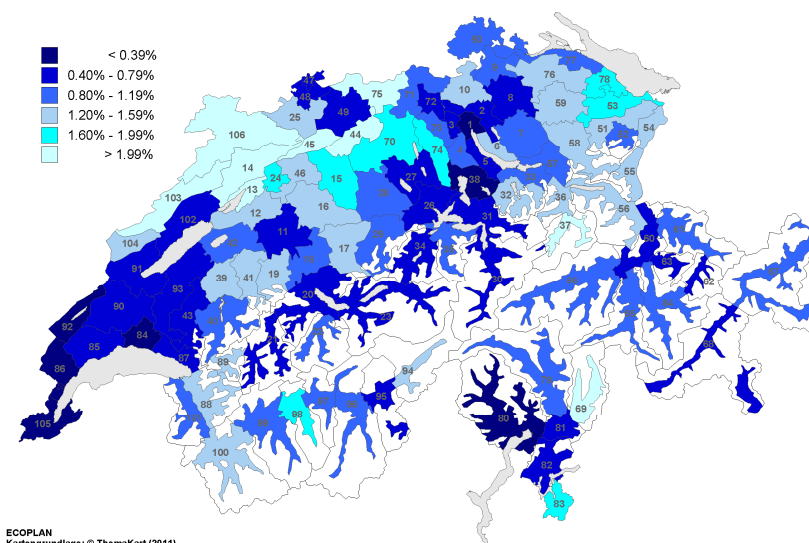
*Besoins en logements plus diversifiés (p)*

Le relogement d'un grand nombre de personnes âgées dans les banlieues et autres ceintures périphériques, se traduit par un grand besoin de rattrapage. De plus en plus de personnes âgées vont vivre dans ces zones qui, dans les années 70 et 80, avaient été conçues pour de jeunes familles avec enfants.

En outre, la rénovation du parc immobilier et la mixité fonctionnelle) représente un défi de taille, indépendamment des nouvelles exigences d'utilisation.

*Mixité fonctionnelle (p)*

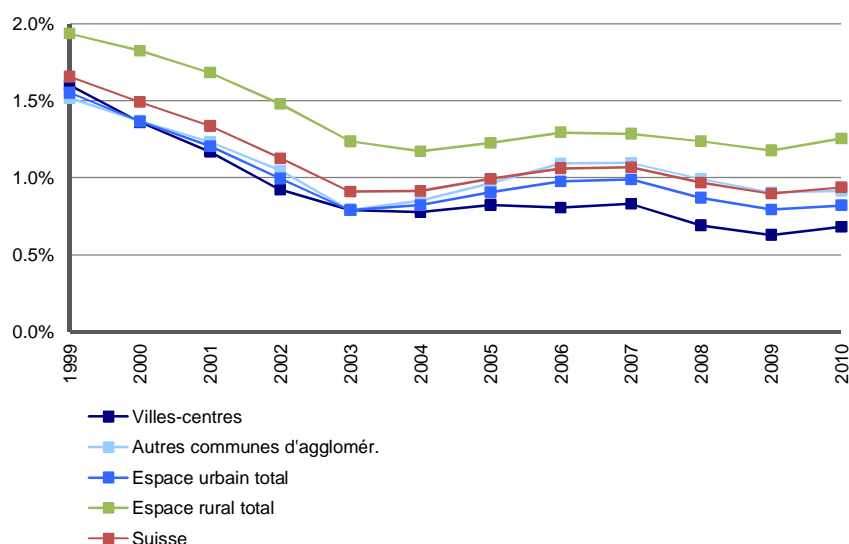
**Figure 4-3: Part des logements vacants dans le parc de logements en % (taux de logements vacants) par région MS, 2010**



La part de logements vacants dans le parc de logements est particulièrement faible dans les agglomérations. Ce constat reflète une forte demande en constante évolution.

Source: Office fédéral de la statistique, statistique des logements vacants, analyse Ecoplan.

**Figure 4-4: Évolution de la part de logements vacants dans le parc de logement en % (taux de logements vacants), 1999 – 2010**



Ces dix dernières années, le taux de logements vacants a baissé, à la fois dans l'espace urbain et dans l'espace rural. Dans les villes-centres, le taux de logements vacants reste très faible.

Source: Office fédéral de la statistique, statistique des logements vacants, analyse Ecoplan.

### c) Tensions sociales et intégration des étrangers

**Priorité:** élevée

- **Résumé:** dans les espaces urbains, les tensions sociales et culturelles se font sentir de manière prononcée. Leurs causes sont multiples: la migration, une intégration parfois insuffisante des étrangers, mais aussi des modes de vie différents.

**Description:** les tensions sociales et culturelles entre groupes de population se manifestent avec une plus grande acuité dans les espaces urbains. Elles résultent de la migration régulière et irrégulière et d'une intégration insuffisante des étrangers. Mais pas seulement. La pluralité des modes de vie engendre de plus en plus de tensions, motivées par des raisons socio-économiques et des aspects idéologiques – ce qui risque de mettre la cohésion sociale à rude épreuve. Citons, à cet égard, le pluralisme culturel et les peurs qu'il suscite, ou encore les tensions motivées par la religion. Conséquemment, le besoin en mesures d'intégration (travail social en milieu scolaire, p. ex.) augmente.

Les tendances à la ségrégation déjà évoquées et la diversité des modes de vie risquent de donner lieu à une désolidarisation, sous la forme d'une répartition non équitable des prestations sociales ou d'un accès plus difficile au marché du logement, synonyme d'un habitat de moindre qualité.

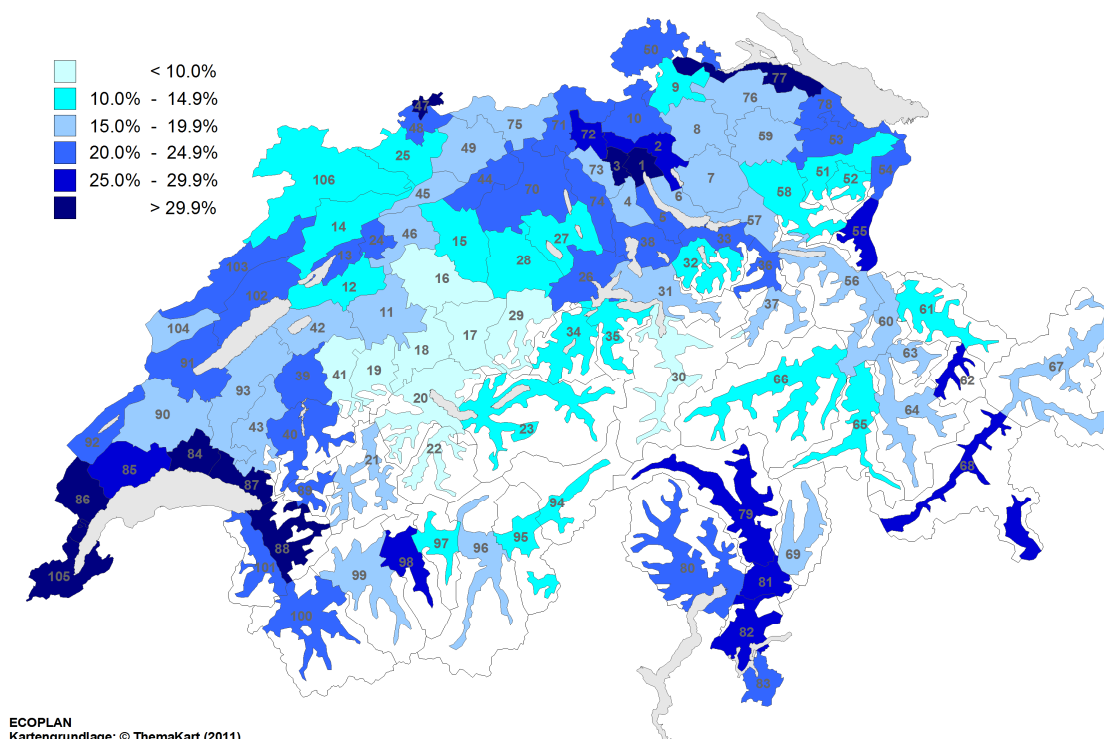
Les centres des agglomérations constituent souvent le premier lieu de séjour («porte d'entrée») des migrants et sont, de ce fait, confrontés à des défis spécifiques en matière d'intégration.

*Intégration  
insuffisante (p)  
Modes de  
vie pluriels (d)*

Mesures  
d'intégration (r)



**Figure 4-5: Part des étrangers en pourcentage de la population totale par régions MS, 2010**



Source: OFS – STATPOP

Rapportée à l'ensemble de la Suisse, la proportion d'étrangers était de 22,4% en 2010. Sur une population totale de 7,870 millions d'habitants, 1,766 million de personnes possèdent un passeport étranger.

Comme le montre la figure 4-5, la part d'étrangers varie sensiblement en fonction de l'espace concerné. Dans les villes-centres et les autres communes d'agglomération, elle est très élevée. En moyenne, la proportion d'étrangers se monte à 30% dans les villes-centres et à 23% dans les autres communes d'agglomération, tandis qu'elle ne dépasse pas les 14% dans l'espace rural. Ces chiffres attestent de l'extrême importance, pour les zones urbaines, de la thématique de l'intégration des étrangers.

Parmi les villes-centres, ce sont Kreuzlingen (50%), Genève (46%), Vevey (43%) et Lausanne (40%) qui enregistrent le taux le plus important d'étrangers. Dans les agglomérations de Lausanne et de Genève, dans certaines parties du canton d'Argovie (régions MS 70, 71, 72), mais aussi dans quelques communes touristiques (St-Moritz, Tarasp, Leysin ou Täsch), la part des étrangers est particulièrement élevée (40% et plus).

## d) Sécurité face aux crimes et délits: criminalité et sentiment d'insécurité

**Priorité:** moyenne

**Résumé:** le sentiment d'insécurité grandit au sein de la population. En plus des raisons objectives (la gravité des délits de violence commis par les jeunes a augmenté), il existe une perception subjective, alimentée par les rapports faits dans les médias et l'exacerbation des tensions sociales.

**Description:** ces trente dernières années, la nature des actes de violence a évolué; désormais, ils concernent davantage la coexistence sur le plan social et culturel (conflits résultant d'incivilités). Aucune preuve d'une augmentation significative de la violence juvénile ces 20 dernières années n'a pu être apportée, mais la proportion des lésions corporelles, menaces, contraintes et extorsions a progressé.<sup>8</sup> Le sentiment d'insécurité au sein de la population s'intensifie – il est peut-être une résultante de la «société des 24 heures» et du fait que les médias montent en épingle les actes délictueux. La délinquance (juvénile) et le sentiment d'insécurité risquent de s'aggraver du fait de la ségrégation sociale qui règne dans certains quartiers urbains, de la recrudescence des tensions sociales et culturelles entre différents groupes de la population et du potentiel d'explosion sociale qui en résulte dans les zones urbaines concernées.

*Violence urbaine (p)*

*Sentiment d'insécurité  
(s)*

*Ségrégation sociale (d)  
Tensions  
culturelles (p)*

## e) Perspectives pour la jeunesse

**Priorité:** moyenne

**Résumé:** incertitude quant au choix de la profession et du style de vie, chômage des jeunes et augmentation de la ségrégation spatiale dans les espaces urbains – autant d'éléments entretenant des perspectives d'avenir floues.

**Description:** le manque de perspectives d'avenir concerne un grand nombre de jeunes. L'expression de ce malaise prend différentes formes: délits de violence commis par des jeunes (cf. ci-dessus), hooliganisme, consommation accrue d'alcool et de drogues. Les «driving forces» sous-jacentes à cette évolution sont multiples:

*Manque de perspectives d'avenir pour les  
jeunes (p)*

- incertitudes et indécision en ce qui concerne le parcours de vie, en raison de la multitude de possibilités s'offrant aux jeunes;
- nouvelles structures familiales;
- chômage des jeunes supérieur à la moyenne dans les zones urbaines (même si le taux de chômage pour toute la Suisse est relativement bas);

*d*

*d*

*d*

<sup>8</sup> Source: statistiques officielles SPC (Statistique policière de la criminalité) et SJPM (Statistique des jugements pénaux des mineurs). Parmi les actes délictueux commis par des mineurs, on observe une augmentation continue des lésions corporelles et des menaces.

- ségrégation croissante dans certains quartiers;
- influence des pairs.

d  
d

Les jeunes appartenant aux classes sociales n'ayant pas bénéficié d'un haut niveau de formation ou issus de l'immigration sont confrontés à des défis spécifiques.

Au niveau fédéral, cantonal et communal, il existe toute une série d'activités et de mesures qui, de manière directe ou indirecte, ont trait à la prévention de la violence dans l'espace social: promotion de la jeunesse, encouragement du sport, protection de la jeunesse (contre l'abus de stupéfiants ou dans le domaine de la prévention de la violence, p. ex.), mais aussi mesures relevant de la formation professionnelle ou de la promotion de l'intégration.

*Prévention de la  
violence (r)*

## **f) Possibilités limitées d'activités propices à la santé et favorisant l'exercice physique**

**Priorité:** moyenne

**Résumé:** dans les espaces urbains, les espaces dédiés à l'exercice physique sont plutôt rares. Or, une activité physique régulière réduit le risque de tomber malade.

L'un des principaux problèmes à résoudre par le système de santé actuel est la prévention de maladies non transmissibles comme le diabète, le cancer, les maladies de l'appareil circulatoire ou encore l'ostéoporose, qui occasionnent beaucoup de souffrance et de coûts (env. 70% des frais médicaux). Il est prouvé qu'un exercice physique régulier réduit le risque de contracter l'une de ces maladies et a un effet positif sur des facteurs de risques majeurs tels que l'hypertension, l'hypercholestérolémie, la surcharge pondérale et les activités sédentaires. Le manque d'exercice est très répandu dans la population suisse (30% environ). L'augmentation massive des maladies citées ci-dessus souligne la nécessité d'intervenir et d'aménager l'environnement de travail, l'environnement résidentiel et les voies publiques de manière à favoriser l'activité physique.

*Prévention  
des maladies(p)*

*Manque d'activité  
physique (d)*

La pression exercée sur les espaces urbains non construits et la recrudescence des conflits d'objectifs pour leur utilisation restreignent les possibilités de s'adonner à des loisirs propices à la santé, grâce à l'exercice physique à proximité du domicile. Il est donc important de conserver et d'aménager de tels espaces pour favoriser la pratique d'une activité physique. Un effet secondaire positif serait le ralentissement de la croissance de la mobilité de loisirs, en évitant que les activités de l'environnement résidentiel proche se déplacent vers des espaces de loisirs de la ceinture de l'agglomération. En outre, la promotion de l'exercice physique et de la santé influence positivement d'autres domaines en relation avec l'intégration, les perspectives d'avenir pour la jeunesse ou l'attractivité économique. Enfin, le fait de promouvoir les déplacements à pied ou à vélo est susceptible d'avoir un effet bénéfique sur la santé.

*Espaces non bâtis  
favorisant l'activité  
physique (r)*

## 4.2 Attractivité économique et innovation

### a) Compétitivité et force d'innovation

**Priorité:** élevée

**Résumé:** les agglomérations, notamment les espaces métropolitains, sont les moteurs de l'économie suisse. Face à une concurrence internationale exacerbée, des visions à plus long terme sont nécessaires pour améliorer l'attractivité économique des espaces urbains, ainsi que leur compétitivité nationale et internationale.

Dans les agglomérations suisses, l'emploi et la population ont connu un développement très différencié ces dix dernières années. Ce sont en particulier les pôles d'emplois et d'habitation des agglomérations de la région zurichoise, de Suisse centrale, du Bassin lémanique et du Tessin qui ont connu une augmentation supérieure à la moyenne. Des facteurs spécifiques à ces grandes régions conditionnent fortement les possibilités de développement des agglomérations et des espaces métropolitains.

*Croissance supérieure  
à la moyenne de cer-  
taines agglomérations  
(s)*

Ces 10 à 15 prochaines années, il faut s'attendre à une intensification de la concurrence internationale, alors que l'influence exercée par la Suisse sur l'organisation et le développement de l'ordre économique international restera faible. Afin d'assurer à long terme la compétitivité des agglomérations, il est indispensable de préparer les meilleures conditions-cadres possibles en matière de formation, de recherche et d'innovation et d'optimiser les chances de se distinguer sur les marchés de niche (p. ex., par la production de biens et de services à forte intensité de capital et exigeant un haut niveau de formation). Pour l'espace urbain, il est important de se concentrer sur des prestations de pointe dans des branches porteuses d'avenir et sur la synergie entre entreprises high-tech, prestataires de services à haut niveau de connaissances et institutions de recherches. Pour faciliter l'acceptation des problèmes urbains, il convient également de se préoccuper de la collaboration avec l'espace rural.

*Pression exercée par la  
concurrence (p)*

*Recherche et  
innovation (r)*

Les entreprises et les places économiques suisses doivent non seulement faire face à la concurrence internationale, mais aussi soutenir une concurrence nationale. Pour favoriser le développement économique, les places économiques doivent miser davantage sur leurs points forts et mettre à profit leurs avantages spécifiques. Dans les années à venir, il sera très important pour les agglomérations de définir leur identité et leur propre profil de façon plus précise et de s'insérer dans des réseaux d'agglomérations.

*Concurrence interne  
entre places écono-  
miques (s)*

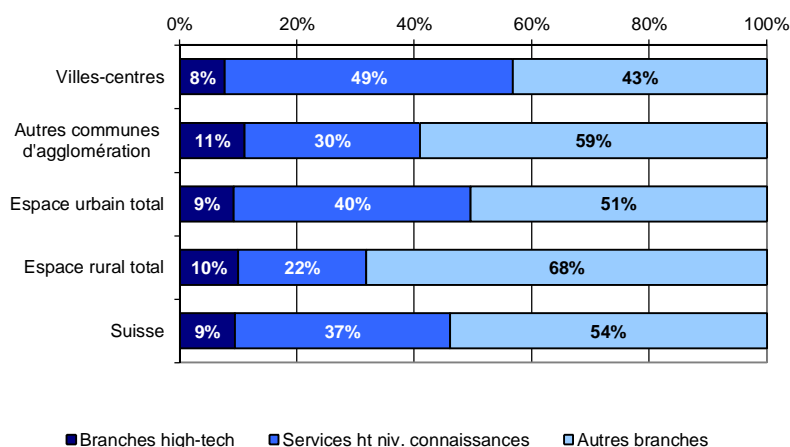
*Renforcement  
du profil (r)*

Pour la Confédération et les cantons, un défi particulier consistera à ne pas se contenter de rendre possible des dynamiques régionales spécifiques, mais à faire le nécessaire pour optimiser les conditions-cadres pour la formation de clusters et la spécialisation/le renforcement du profil de certains lieux d'implantation (par exemple, dans des domaines tels que la médecine de pointe, la formation du niveau des hautes écoles ou encore les centres culturels). Il faut trouver le moyen d'encourager la diversité des profils sans que les différences économiques ne s'accroissent trop. Dans ce contexte, les questions de compensation ont toute leur place.

*Formation de clusters  
(r)*

*Compensation entre  
agglomérations (r)*

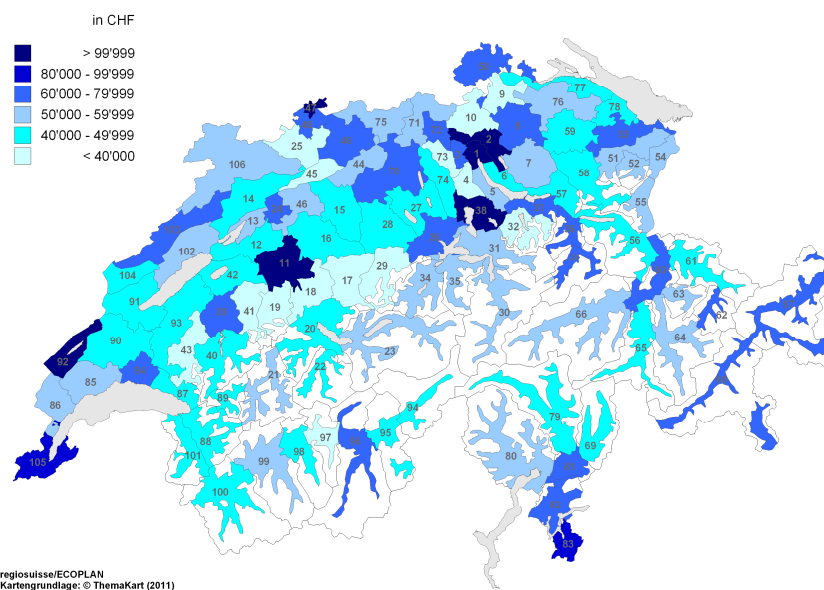
**Figure 4-6: Part de la population active dans les branches de services exigeant un haut niveau de connaissances et les branches high-tech, selon les types d'espaces, 2008**



La figure 4-6 montre que les villes-centres notamment enregistrent une part de population active supérieure à la moyenne dans les branches exigeant un niveau de connaissances élevé. En revanche, la proportion de la population travaillant dans les branches high-tech est sensiblement la même dans tous les types d'espaces. Ce constat met en évidence l'importance de la recherche et de l'innovation dans les espaces urbains et, en particulier, dans les villes-centres.

Source: évaluation OFS.<sup>9</sup>

**Figure 4-7: Produit intérieur brut par habitant (nominal, en CHF), 2010**



Le PIB par habitant est le plus élevé dans les régions urbaines, qui affichent généralement un PIB supérieur à la moyenne. Les écarts entre les valeurs maximales (Bâle-Ville 166 100 CHF, Zurich 154 200 CHF) et minimales (Singine, région MS 41, 31 100 CHF; Thal, région MS 45, 32 800 CHF) sont significatifs.

Source: regiosuisse, rapport de monitoring 2011. Le développement économique régional en Suisse, page 74.

<sup>9</sup> Remarque: les expressions «exigeant un haut niveau de connaissances» et «high-tech» ne sont pas «protégées» et ne correspondent pas toujours aux mêmes codes NOGA selon les contextes. Les codes NOGA suivants ont été utilisés, sur la base d'une classification européenne: branches exigeant un haut niveau de connaissances codes NOGA 58-66, 69-75, 84-93; branches high-tech codes NOGA 20, 21, 26-30, 254, 325 (classification NOGA 2008).

## b) Aménagement, entretien et financement de réseaux d'infrastructures performants

**Priorité:** élevée

**Résumé:** la mise à disposition de réseaux d'infrastructures de haute qualité technique et à capacité suffisante est une condition préalable importante pour réaliser les potentiels de croissance économique des agglomérations. Pour les espaces urbains, dont les infrastructures sont particulièrement sollicitées, cela représente un défi multiple. Il s'agit en effet de maintenir l'infrastructure existante, d'éliminer les goulets d'étranglement de manière ciblée et de faire en sorte que l'infrastructure soit à la pointe de la technique.

Avant même de penser à l'aménagement des infrastructures pour le transport, l'énergie, l'information et la communication, l'eau et les eaux usées, il importe de garantir le maintien des infrastructures existantes et d'améliorer leur exploitation en prenant les mesures techniques qui s'imposent (gestion du trafic, p. ex.). Dans les espaces urbains notamment, les capacités des infrastructures sont utilisées de manière intensive. Des goulets d'étranglement se font jour sur le réseau de transports. D'une part, il en résulte une usure accélérée des installations, ce qui crée un besoin de renouvellement plus rapproché dans le temps; d'autre part, les réserves de stabilité des réseaux fondent, notamment lorsqu'il n'existe aucune alternative (redondances). Il est donc important de libérer à temps les ressources nécessaires à un maintien substantiel, afin d'éviter d'avoir à financer des coûts d'entretien et de renouvellement nettement plus élevés à terme (réduction des coûts de cycle de vie).

*Maintien de la  
substance (p)*

*Utilisation intensive (d)  
Goulets d'étranglement  
(p)*

*Besoin de  
renouvellement (p)*

L'accès à des réseaux de communications stables, avantageux en termes de coûts et «rapides» représente pour les services à haut niveau de connaissances et les branches high-tech – largement représentées dans les espaces urbains – un facteur plaidant en faveur du lieu d'implantation et constitue l'un des prérequis pour la poursuite de la croissance.

*Accès à des réseaux de  
communications (d)*



Figure 4-8: Trafic voyageurs sur le réseau routier suisse, 2010

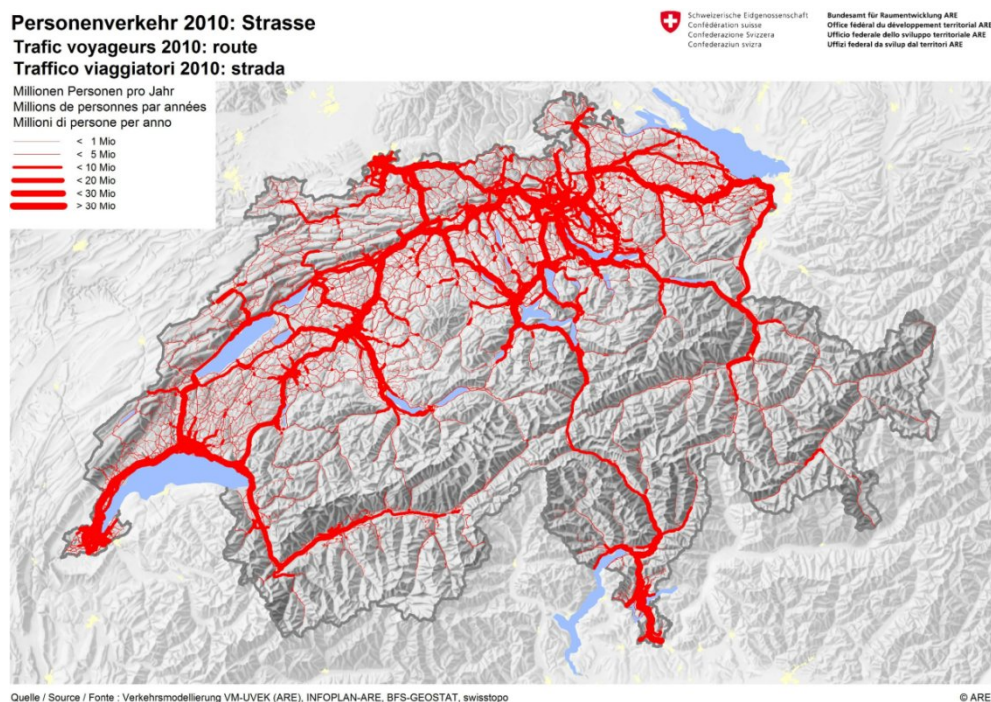


Figure 4-9: Trafic voyageurs dans les transports publics, 2010

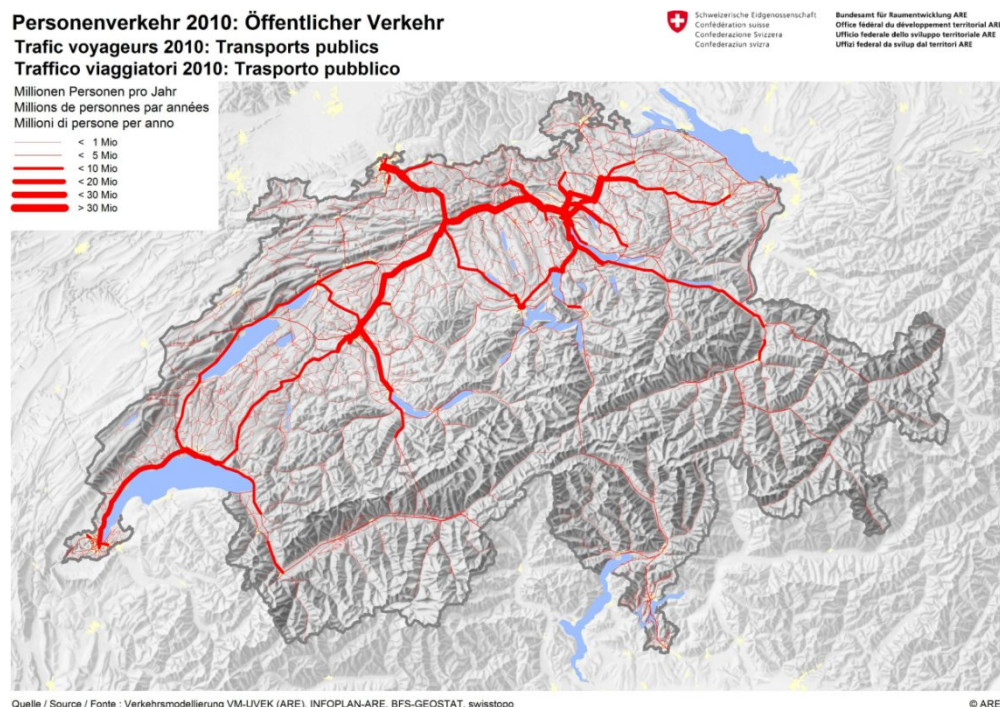


Figure 4-8 et figure 4-9 illustrent parfaitement le fait que le volume du trafic dans les agglomérations et entre grandes agglomérations est particulièrement élevé. Il s'ensuit des goulets d'étranglement sur les réseaux routier et ferroviaire, essentiellement dans l'espace urbain.

### c) Plein emploi et formation: relève compétente pour l'économie, la recherche et le système de milice

**Priorité:** élevée

**Résumé:** la politique de la formation et de l'emploi a pour objectif de couvrir les besoins particulièrement élevés en candidats à la relève pour l'économie, la recherche et le système de milice et de favoriser l'excellence des offres, si possible en adéquation avec la fixation des priorités économiques.

Dans les agglomérations, l'emploi/le chômage et la formation des candidats à la relève représentent un défi de taille. La concurrence en matière de chasse aux candidats à la relève s'intensifie, notamment en ce qui concerne les spécialistes, la recherche et la formation. L'évolution démographique et le fait que la population active prend en charge un nombre croissant de bénéficiaires de rente constituent un défi supplémentaire à relever sur le marché du travail.

Conformément au scénario «moyen» de l'OFS, la part des enfants et des adolescents (0–19 ans) dans la population reculera de 21% en 2010 à 18% en 2060, tandis que la part de personnes ayant atteint l'âge de la retraite (65 ans et plus) progressera de 17% à 28% durant la même période.

Compte tenu de cette évolution, la promotion d'une relève compétente, grâce à des investissements ciblés en matière de formation et à une politique migratoire et d'intégration anticipant les besoins, revêt une importance capitale.

En 2011, le DFE s'est penché sur la question dans le cadre de l'initiative sur le personnel qualifié et a proposé diverses mesures destinées à activer les potentiels en main d'œuvre qualifiée pour l'économie et à les développer en relevant le niveau de qualification.

*Suffisamment de candidats à la relève (p)*

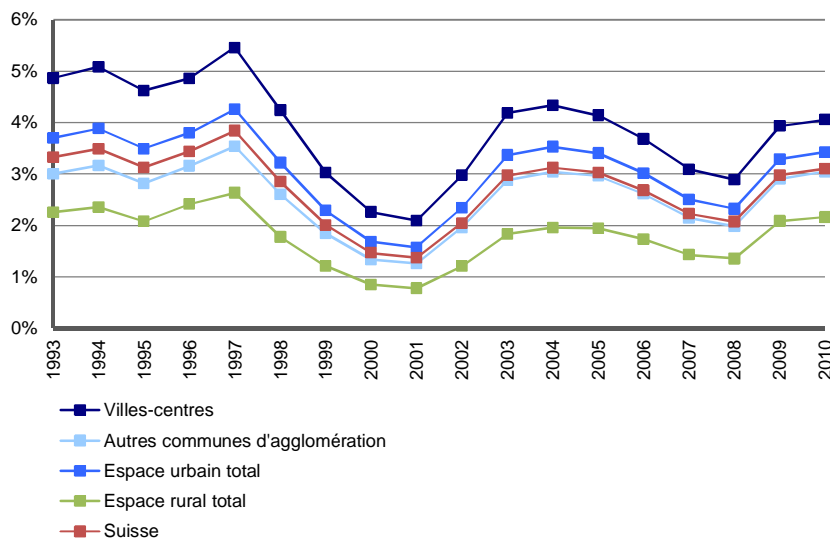
*Évolution démographique (d)*

*Investissements dans la formation (r)  
Politique de migration (r)*

*Initiative sur le personnel qualifié (r)*



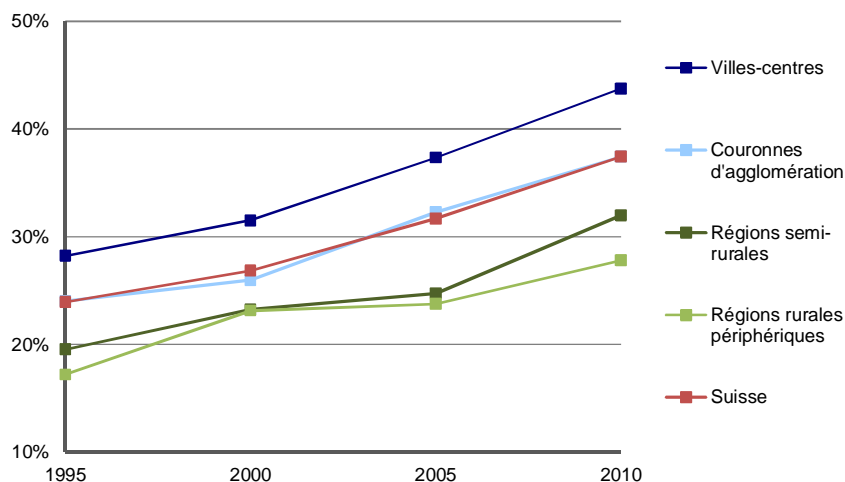
**Figure 4-10: Taux de chômage en % (part au total des personnes actives, entre 20 et 64 ans), 1993–2010**



La figure 4-10 montre que la part de chômeurs par rapport à l'ensemble des actifs dans l'espace urbain, et plus particulièrement dans les villes-centres, est supérieure aux valeurs moyennes relevées. Ce constat souligne l'importance d'investissements ciblés dans l'espace urbain.

Source: EcoPlan. Données: Statistique du chômage SECO, Recensement fédéral de la population (OFS). (1 = la proportion des chômeurs par rapport à l'ensemble des personnes actives entre 20 et 64 ans 2010)

**Figure 4-11: Personnes actives diplômées du degré tertiaire par type d'espace: part en % de la population active (25 à 64 ans), 1995-2010**



La figure 4-11 met en évidence la forte proportion des personnes actives diplômées du degré tertiaire dans l'espace urbain. Ce résultat reflète la part importante d'actifs dans les branches exigeant un haut niveau de connaissances et fait office d'indicateur des besoins en personnel qualifié pour l'économie et la recherche.

Remarque: les types d'espace se rapportent à une géométrie fixe dans le temps. Etat: 1er janvier 2010. Les régions semi-rurales et rurales périphériques appartiennent toutes deux à l'espace rural.

Source: Rapport «Les disparités régionales en Suisse» figure G8, p. 16 (OFS, 2012), sur la base de l'ESPA, OFS.

## d) Positionnement global des territoires reposant sur de grands centres urbains

**Priorité:** moyenne

**Résumé:** les territoires d'action reposant sur de grands centres urbains (espaces métropolitains et Région capitale suisse) doivent faire face à la concurrence internationale, remettre constamment en question leur positionnement et, le cas échéant, l'adapter.

Sur fond de compétition globale grandissante, la mise en réseau et la coordination à l'échelle internationale des espaces métropolitains vont avoir tendance à s'intensifier. s'ils veulent participer à la compétition internationale, les espaces métropolitains doivent revoir en permanence leur positionnement dans plusieurs domaines (formation/recherche, transports/gateway, politique fiscale et réglementations spécifiques à certaines branches, par exemple), et si besoin est, adapter leur profil.

*Compétition entre  
places économiques  
dynamiques (d)  
Positionnement des  
espaces  
métropolitains (p)*

## e) L'offre culturelle et son financement

**Priorité:** moyenne

**Résumé:** pour les espaces urbains, l'offre culturelle est une opportunité de se distinguer et de soigner leur image. Elle contribue à forger l'identité et remplit une fonction d'intégration. L'harmonisation des offres culturelles entre les différentes agglomérations et leur financement représentent deux défis de taille.

L'offre culturelle constitue un important critère de positionnement et de mise en valeur des espaces urbains. Elle contribue à définir leur identité et est susceptible de marquer profondément leur image. En outre, dans un contexte de croissance particulièrement élevée de la population et des emplois, compte tenu des risques corollaires (ségrégation, délinquance (juvénile), tensions sociales, cf. 4.1), l'offre culturelle remplit une importante fonction d'intégration.

*La culture en tant que  
critère de positionne-  
ment (s)  
Risques inhérents à la  
croissance (d)  
La culture a un effet  
intégratif (s)*

Il serait bon que la promotion de l'offre culturelle par les pouvoirs publics tienne compte de ces aspects, tant en ce qui concerne les axes prioritaires que la forme de promotion choisie. Il convient, d'une part, de garantir la diversité et la qualité des offres culturelles dans les espaces urbains et, d'autre part, d'étudier la possibilité d'une spécialisation des agglomérations en termes d'offre culturelle.

*Diversité et qualité (r)*

Le but est de renforcer les institutions culturelles d'envergure nationale et internationale. La Confédération participe aux frais sous la forme de contributions financières (subsidies nationaux pour soutenir la culture, p. ex.). Il serait judicieux d'examiner dans quelle mesure la Confédération peut et veut contribuer à une spécialisation des agglomérations en matière d'offre culturelle. Le défi à relever pour maintenir diversité culturelle et qualité de l'offre porte sur la concertation entre agglomérations et la garantie du financement, en relation avec les questions de compensation des charges aux niveaux régional et intercantonal.

*Spécialisation en  
termes d'offre culturelle  
(r)*

*Coordination entre  
agglomérations (p)*

## 4.3 Environnement, climat et énergie

### a) Développement urbain ménageant l'énergie et le climat

**Priorité:** élevée

**Résumé:** face à la rareté des ressources et à l'augmentation de la consommation d'énergie, il est impératif de trouver de nouvelles solutions: développement intégré de l'urbanisation et des surfaces de transport, économisant l'énergie; assainissement du parc immobilier et démolitions-reconstructions, approvisionnement énergétique ménageant le système climatique.

L'élaboration et la mise en œuvre de stratégies pour un développement urbain ménageant l'énergie et le climat comptent parmi les axes thématiques principaux de la politique de développement urbain, notamment au niveau européen. La forte consommation d'énergie, l'augmentation de la mobilité et la raréfaction des ressources naturelles sont à l'origine de cette évolution.

*Consommation d'énergie en hausse (d)*  
*Raréfaction de ressources naturelles (d)*

Parmi les tendances (internationales) importantes se profilant pour les espaces urbains, citons la société à 2000 watts et la rénovation des bâtiments conformément aux standards environnementaux (label Minergie-P p. ex.), des formes alternatives de production de chaleur et une mobilité économisant l'énergie.

*Rénovation des bâtiments (r)*

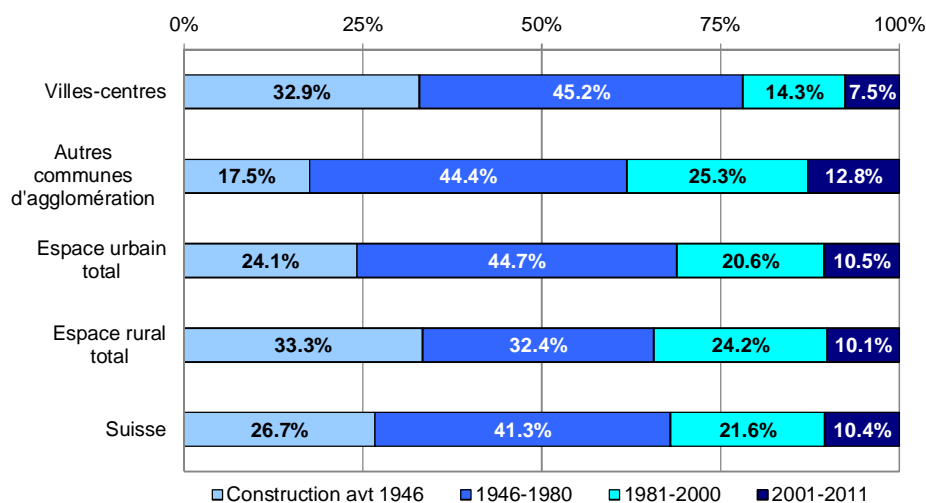
Les nouveaux enjeux sont multiples: réaliser des zones bâties compactes et bien desservies par des moyens de transport à fort rendement énergétique; miser sur une urbanisation à l'intérieur du tissu bâti au lieu de viabiliser de nouvelles zones constructibles; augmenter la densité d'utilisation des surfaces bâties et procéder à un assainissement énergétique des logements à loyer modéré construits dans les années 50 et 60. Il convient de peser le pour et le contre entre une démolition et une réfection globale. Bien souvent, une construction nouvelle permet de mieux exploiter les potentiels de densification, mais elle risque aussi de favoriser la ségrégation en raison de coûts du logement plus élevés.

*Densité d'utilisation plus élevée (r)*

La production d'énergies renouvelables, notamment l'énergie solaire, dans l'espace urbain représente un autre défi (grand potentiel, mais conflit avec la conservation des sites protégés).

*Énergies renouvelables (r)*

**Figure 4-12: Âge des logements par période de construction et type d'espace (parts des périodes de construction en %)**



Source: Registre fédéral des bâtiments et des logements, 01.01.2012; évaluations ARE

La figure 4-12 montre que, dans les villes-centres notamment, la part des bâtiments et des logements construits avant 1980 est particulièrement élevée. Un assainissement permettant d'atteindre les standards énergétiques modernes se justifie pleinement pour ce type d'immeubles. De grandes économies d'énergie pourraient ainsi être réalisées.

## b) Bruit, pollution atmosphérique et autres aspects environnementaux

**Priorité:** élevée

**Résumé:** il arrive que les valeurs de pollution sonore et atmosphérique dépassent encore les seuils autorisés, ce qui a un impact particulièrement négatif dans les espaces urbains, en raison de la densité de population. La protection contre les dangers naturels et les événements extrêmes représente un autre champ d'action important.

Malgré certains progrès, dans les agglomérations, la pollution sonore est très souvent supérieure aux valeurs limites – le même constat s'applique aux poussières fines et à d'autres problèmes environnementaux (vibrations, sites contaminés, rayonnement non ionisant). Du fait de la forte densité de population qui caractérise les agglomérations, le nombre de personnes touchées par ces immissions est plus important que dans l'espace rural; en outre, le long des axes de circulation très fréquentés ces émissions sont particulièrement élevées.

*Pollution sonore (p)*

*Poussières fines,  
vibrations (p)*

En Suisse, chaque jour, plus de 1,3 million de personnes sont exposées à une intensité dommageable ou désagréable du bruit du trafic. Y compris la nuit, plus de 930 000 personnes souffrent de bruit excessif. Le trafic routier est de loin la principale cause de cette nuisance. Les zones d'habitation dans les villes et les agglomérations sont directement concernées. Rien d'étonnant donc que près de 24% de la population urbaine se sente incommodée par le bruit de la circulation lorsque la fenêtre est ouverte. Ce taux chute sensiblement, à 17%, dans les régions rurales.<sup>10</sup> En matière de réduction du bruit, les mesures prises à la source du problème sont privilégiées. Contrairement aux mesures mises en œuvre sur le lieu d'immission, les parois anti-bruit sont relativement mal acceptées. Comme elles modifient souvent l'espace extérieur de manière négative, on renonce parfois à leur utilisation dans les zones d'habitation.

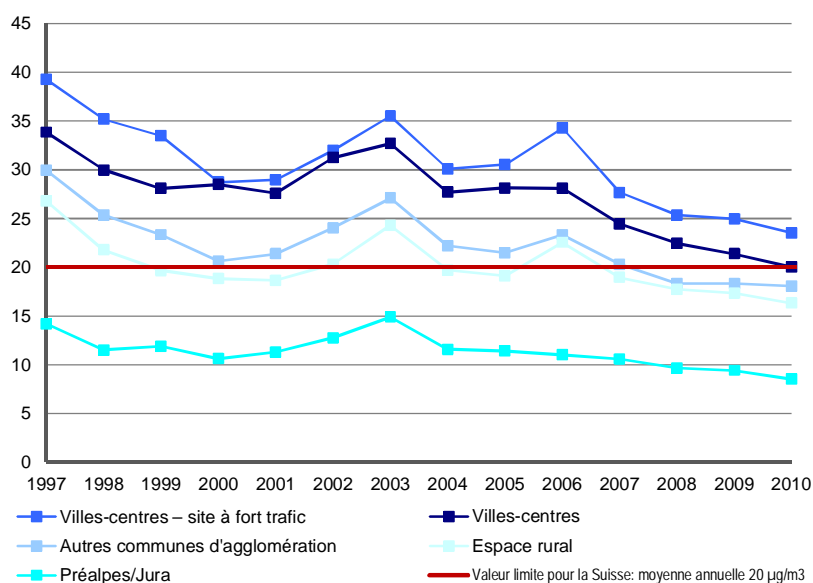
*Trafic routier (s)*

En Suisse, la qualité de l'air continue de s'améliorer. Malgré des progrès substantiels, l'air que nous respirons, dans les villes notamment, reste cependant chargé en polluants: trop d'oxydes d'azote, de poussières fines et d'ozone. Il est donc indispensable de prendre des mesures supplémentaires pour la protection de l'air.

*Pollution  
atmosphérique (p)*

<sup>10</sup> OFS, 2012: Perception de la qualité de l'environnement et comportements environnementaux, p. 9.

**Figure 4-13: Évolution de la concentration en poussières fines selon les types d'espace (moyennes annuelles PM10,  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )**

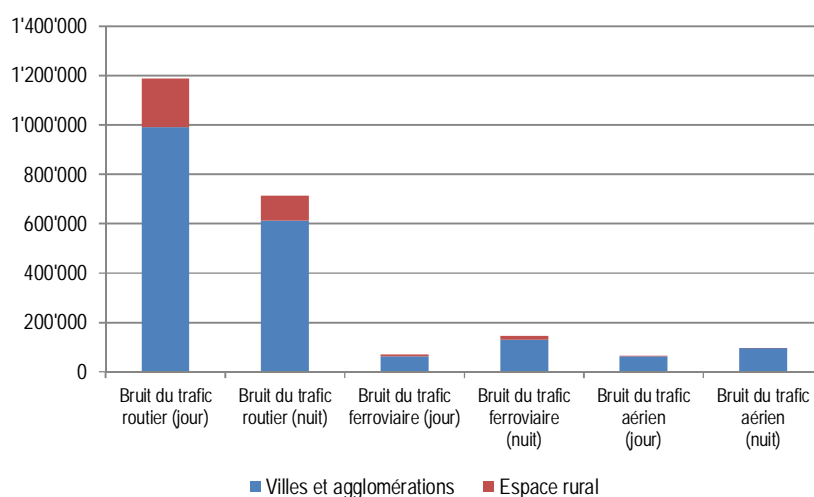


La figure 4-13 montre que la concentration en poussières fines a diminué ces dernières années. En 2010, la moyenne annuelle autorisée est dépassée uniquement dans les villes-centres – en particulier sur les sites à fort trafic. Il importe donc de réduire encore la charge en poussières fines, notamment dans les villes.

Source: Office fédéral de l'environnement, programme de surveillance NABEL.

**Figure 4-14: Personnes subissant une pollution sonore nuisible ou incommode, selon le type d'habitat**

*Base d'évaluation: pour le bruit routier et ferroviaire, valeurs limites de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB); pour le trafic aérien, > 60 dB(A) le jour, > 50 dB(A) de nuit*



La figure 4-14 montre que les villes et les agglomérations sont les plus touchées par le bruit. Alors que 73% de la population vit dans l'espace urbain, 85% des personnes affectées par une pollution sonore nuisible ou incommode (bruit du trafic routier) le jour y habitent.

Source: OFEV (2009), Pollution sonore en Suisse. Résultats du monitoring national SonBase.

## c) Conséquences du changement climatique et dangers naturels

**Priorité:** moyenne

**Résumé:** Le changement climatique influence largement les conditions de vie de la population urbaine: des températures élevées, renforcées par des facteurs locaux propres aux villes, entraînent des charges thermiques de plus en plus fréquentes et importantes (îlots de chaleur). Les risques pour la santé et les nuisances pour la population urbaine augmentent.

Les villes subissent davantage les effets du changement climatique. Les températures y augmentent plus qu'ailleurs. Aujourd'hui déjà, les différences de température maximales entre les villes-centres et l'espace rural périphérique peuvent atteindre 10°C. Dans les villes, les températures élevées sont renforcées par des facteurs locaux: circulation de l'air entravée par la densité du milieu bâti; manque d'ombre et d'espaces verts; absorption du rayonnement solaire par les nombreuses surfaces imperméabilisées; dégagements de chaleur par l'industrie, les bâtiments et le trafic; vagues de chaleur plus fréquentes, plus intenses et plus longues; apparition d'îlots de chaleur qui accentuent le réchauffement en journée et réduisent le rafraîchissement nocturne. Pour la population urbaine, cela se traduit par une augmentation des facteurs défavorables à la santé (les troubles cardio-vasculaires, la déshydratation et l'hyperthermie représentent un danger pour les personnes âgées, malades ou nécessitant des soins ainsi que pour les nourrissons) et une baisse des performances. Les risques pour la santé en raison de la transmission de maladies infectieuses augmentent également: les germes infectieux présents dans l'eau et les aliments (produits laitiers et carnés) se développent plus facilement à des températures élevées.

Pour favoriser l'adaptation à cette contrainte thermique accrue, l'aménagement des espaces non construits et leur multifonctionnalité (refroidissement, circulation d'air, détente, etc.) sont essentiels: arbres, plans d'eau et espaces verts interrompent l'imperméabilisation, valorisent les espaces non bâtis, procurent de l'ombre et ont un effet rafraîchissant sur les conditions climatiques locales (évaporation).

Une autre conséquence du réchauffement climatique est l'apparition d'événements extrêmes plus fréquents et plus intenses – fortes précipitations et crues, p. ex. Les dommages potentiels sont particulièrement importants dans les villes et les agglomérations («concentration de risques» par exemple à Zurich, Sihl/gare). La protection contre les crues gagne en importance dans les zones urbanisées. De forts orages locaux sont également susceptibles d'occasionner de sérieux dégâts, notamment en cas de grêle.

*Changement  
climatique (d)*

*Température élevée  
dans les villes-centres  
(s)*

*Vagues de chaleur (d)*

*Nuisances pour la  
santé (i)*

*Aménagement des  
espaces non  
construits (r)*

*Événements extrêmes  
(p)*

*Dommages potentiels  
élevés (i)*

## 4.4 Transports et urbanisation, paysage et aménagement de l'espace non construit

### a) Coordination de l'urbanisation et des transports

**Priorité:** élevée

**Résumé:** face à l'extension continue des surfaces bâties et à l'augmentation du trafic, le développement coordonné de l'urbanisation et des transports ainsi que le traitement global de l'urbanisation, des transports, des infrastructures et du paysage, en tenant compte des ressources financières, revêtent une importance capitale.

Un besoin en surface grandissant, l'extension permanente du tissu urbain et le mitage, la saturation des infrastructures de transport – autant d'aspects mettant en évidence la grande nécessité d'une coordination de la planification et du développement de l'urbanisation et des transports.

*Besoin en surface (p)*

*Embouteillage (p)*

Développement urbain et système de transports sont étroitement liés. De nouvelles offres de transport peuvent générer une croissance urbaine supplémentaire. Inversement, l'urbanisation est susceptible de créer de nouveaux besoins en infrastructures de transport.

Le défi consiste à coordonner ces deux domaines de manière optimale: le développement urbain doit s'appuyer sur les infrastructures de transport existantes, en particulier les arrêts des transports publics. Inversement, l'aménagement de l'offre de transports doit tenir compte des pôles de développement actuels et futurs. L'élaboration de projets d'agglomération Transports et urbanisation est une étape importante vers un traitement global du développement de l'urbanisation et des transports. Il convient de poursuivre résolument sur cette voie, notamment en mettant en œuvre les mesures définies dans les projets d'agglomération.

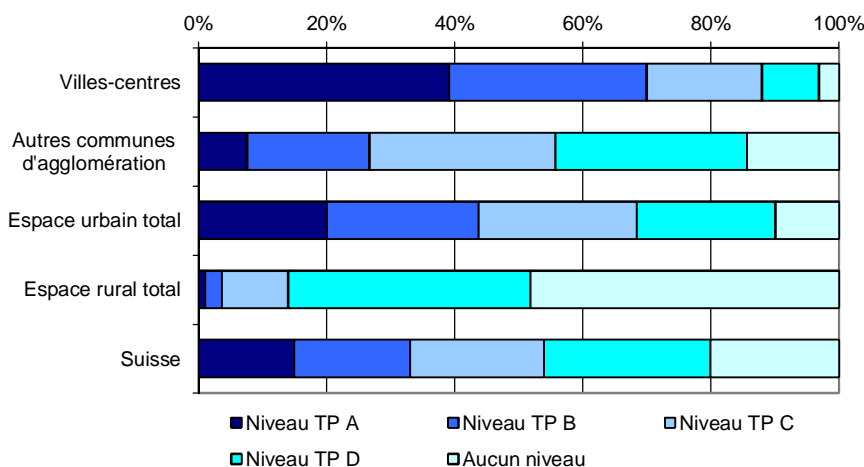
*Coordination de  
l'urbanisation et des  
transports (r)*

*Projets  
d'agglomération (r)*

Dans l'ensemble, il faut garder présent à l'esprit qu'une extension de la surface bâtie non harmonisée avec le système de transport entraîne non seulement un besoin de mobilité plus important de la population, mais aussi des charges supplémentaires en matière d'approvisionnement et d'élimination des déchets.



**Figure 4-15: Qualité de desserte selon les types d'espace: part de la population pour chaque niveau de qualité de desserte TP, 2010**



Sources: recensement 2010, données hectométriques (STATPOP2010, OFS GEOSTAT); horaire HAFAS 2010/2011 (INFOPLAN ARE, CFF/UTP période d'horaire 2010/2011).

La figure 4-15 montre une disparité importante dans la qualité de desserte par les TP entre l'espace urbain et l'espace rural. Dans les villes-centres, 70% de la population bénéficient d'une bonne voire très bonne qualité de desserte par les transports publics; dans les autres communes d'agglomération, uniquement 27% sont dans ce cas. En revanche, dans l'espace rural, seuls 3,6% de la population connaissent une telle qualité de desserte. Ces chiffres soulignent la nécessité, en ce qui concerne l'espace urbain notamment, de continuer à coordonner développement de l'urbanisation et desserte par les TP. Cette dernière est d'ores et déjà de qualité et peut encore être optimisée. Dans ces conditions, si urbanisation et transports sont coordonnés, les TP seront en mesure d'absorber d'autres parts du volume de trafic, contribuant ainsi à fluidifier la circulation sur les routes.

La définition du niveau de qualité de desserte par les transports publics est décrite en détail dans la norme SN 640 290 de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), mai 1993. Elle peut être résumée comme suit:

- Niveau A: Très bonne desserte
- Niveau B: Bonne desserte
- Niveau C: Desserte satisfaisante
- Niveau D: Mauvaise desserte
- Aucun niveau: Desserte marginale ou inexistante

## b) Pression sur les espaces non construits

**Priorité:** élevée

**Résumé:** la pression exercée sur les espaces verts et les lieux de détente augmente avec l'utilisation intensive des surfaces bâties et la croissance de la population vivant dans les agglomérations. Afin de préserver la qualité de vie, il est nécessaire, en dépit de conflits d'utilisation grandissants, de disposer de suffisamment d'espaces publics attrayants et propices à l'activité physique.

La pression exercée sur les espaces non construits s'accroît, pour les raisons évoquées plus haut (croissance démographique, attractivité des centres, augmentation des besoins en surfaces). Un recul de la proportion d'espaces verts et de détente a des conséquences négatives sur le paysage, les terrains agricoles et l'environnement, ainsi que sur la qualité de vie de la population urbaine. Des exigences divergentes en termes d'utilisation des espaces publics se font de plus en plus sentir. Si l'on veut préserver la qualité de vie dans les zones à forte densité de population, on ne peut faire l'économie d'une gestion qualitative des espaces publics et de la prise en compte des aspects urbanistiques et architectoniques lors de la construction ou de la rénovation de bâtiments et de zones bâties.

Il y a lieu de noter que la pression de l'urbanisation et les conflits d'utilisation concernent à la fois les surfaces vertes (zones de verdure, surfaces agricoles privées) et l'espace «gris» (places, rues).

La densification de l'urbanisation vers l'intérieur doit être accompagnée de la création de suffisamment d'espaces publics attrayants (parcs, lieux de détente, espaces verts, plans d'eau, terrains de jeux), d'aires de verdure multifonctionnelles ainsi que de la conversion des pelouses inutilisées au pied des immeubles en espace public et semi-privé. C'est ici qu'interviennent l'agriculture urbaine, la mise en valeur de friches, la transformation d'aires abandonnées en espaces-découverte aménagés pour apprécier la nature ainsi que la production d'une offre complémentaire de denrées alimentaires (mot-clé: biodiversité en ville). Il importe de mettre en évidence les conflits d'objectifs en termes d'utilisation et de privilégier une répartition équitable (suffisamment d'espace pour la détente, mais aussi pour les manifestations culturelles et les activités sportives).

La pression exercée sur l'espace public et les aires de verdure est particulièrement forte dans les zones suburbaines et les anciennes communes rurales, où il faut sensibiliser davantage la population, les politiques et les planificateurs. Dans les grandes villes, une prise de conscience a déjà eu lieu. La perte d'espace public pose problème. À ce niveau, la pression s'exerce – essentiellement dans des zones très sollicitées – également sous la forme d'une appropriation informelle par les habitants de quartiers résidentiels, faisant pression sur les activités organisées dans l'espace public qu'ils considèrent comme gênantes. Ainsi, l'espace public risque de perdre son importance en tant qu'espace urbain plurifonctionnel.

*Pression de  
l'urbanisation (p)*

*Conflits d'utilisation (p)*

*Valorisation (i)*

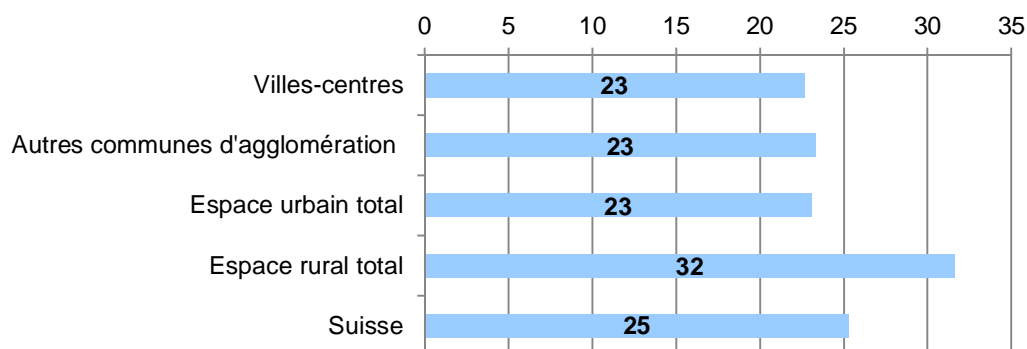
*Densification (d)*

*Espaces libres multi-  
fonctionnels (r)*

*Espaces-découverte(r)*

*Pression de  
l'urbanisation en zone  
suburbaine (p)*

**Figure 4-16: Espaces verts et lieux de détente par habitant en m<sup>2</sup>**



Source: Ecoplan. Base de données: OFS, Statistique de la superficie 2004/2009 (données non exhaustives: espace rural: 1282 communes sur 1636, espace urbain: 763 communes sur 915).

La figure 4-16 peut être interprétée comme un indice de la forte pression exercée dans les zones urbaines sur les espaces verts et les lieux de détente. Dans l'espace urbain, la surface (m<sup>2</sup>) en espaces verts et lieux de détente par habitant est inférieure aux chiffres enregistrés dans l'espace rural. Ceci, alors que ce dernier dispose par ailleurs de bien plus de surfaces libres, non réservées spécifiquement aux espaces verts et lieux de détente (forêts ou surfaces agricoles desservies par des chemins). Les villes-centres notamment ont peu de surfaces «non bâties» à disposition et la pression exercée sur les espaces verts et lieux de détente y est d'autant plus grande.

### c) Gestion et limitation de l'extension des surfaces bâties

**Priorité:** élevée

**Résumé:** l'objectif d'une utilisation parcimonieuse du sol implique une densité d'utilisation plus grande. Pour couvrir les besoins supplémentaires en surfaces dédiées au logement et au travail, les surfaces urbanisées existantes doivent être densifiées et l'indice d'utilisation du sol des nouveaux lotissements doit être augmenté. Pour que le développement de l'urbanisation se réalise dans les sites adéquats en termes d'aménagement du territoire, une condition essentielle est une offre suffisante de terrains situés à ces endroits.

Malgré les efforts déployés, l'utilisation de surfaces à des fins d'urbanisation ne cesse de croître. En 12 ans, l'augmentation de la surface d'habitat et d'infrastructure par habitant a dépassé les 13%; durant le même laps de temps, les besoins en surface bâtie par habitant ont progressé de 3.8%. Alors que dans de nombreuses régions rurales, les réserves de zone constructible sont nettement supérieures à la future demande, dans les villes et les agglomérations le terrain à bâtir se fait de plus en plus rare. L'autonomie communale complique la gestion du développement de l'urbanisation. Bien souvent, elle entrave une vision globale en termes de planification. La compétition entre communes comme lieu d'implantation se traduit par une extension des surfaces bâties et une offre disparate en terrain à bâtir (réserves trop importantes et mal situées par rapport à la future demande). Un défi majeur consistera à mettre à disposition une offre de terrains suffisante dans les sites adéquats en termes d'aménagement du territoire, afin que l'urbanisation ne se développe pas uniquement là où des réserves suffisantes de terrain à bâtir sont encore disponibles. Par ailleurs, la mobilisation de réserves internes, dans les zones déjà construites, revêt une importance toujours plus grande.

Dans ce contexte, les mécanismes et instruments de compensation déjà évoqués (fonds de compensation, fusion de communes, transfert de zones à bâtir sur un périmètre plus ou moins large ou encore le prélèvement de la plus-value) sont essentiels.

*Besoin en surface (p)*

*Réserves de terrain à  
bâtir au mauvais  
endroit (p)*

*Trop peu de terrain à  
bâtir sur des sites bien  
desservis (p)*

**Figure 4-17: Développement de l'urbanisation en comparaison avec la croissance du nombre d'habitants et d'emplois**

Type d'espace		Croissance en %	
		1983 - 1995	1995-2007
Villes-centres *	Population/emplois	-2.0%	4.3%
	Surfaces urbanisées	7.4%	5.0%
Autres communes d'agglomération *	Population/emplois	12.7%	12.9%
	Surfaces urbanisées	13.8%	9.4%
Espace urbain total *	Population/emplois	5.7%	9.1%
	Surfaces urbanisées	12.0%	8.3%
Espace rural total *	Population/emplois	14.1%	6.2%
	Surfaces urbanisées	14.3%	10.8%
Suisse *	Population/emplois	7.6%	8.4%
	Surfaces urbanisées	13.0%	9.4%

Source: Ecoplan. Base des données: OFS, Statistique de la superficie 1979/85, 1992/1997, 2004/2009 (\* données non exhaustives: espace rural: 1282 communes sur 1636, espace urbain: 763 communes sur 915); OFS, recensement des entreprises.<sup>11</sup>

La figure 4-17 montre que l'augmentation des surfaces bâties a été, en général, plus marquée entre 1983 et 1995 que durant la période suivante, de 1995 à 2007. Entre 1983 et 1995, la croissance des surfaces bâties a été nettement supérieure à celle de la population et des emplois. Cette proportion s'est inversée dans l'espace urbain entre 1995 et 2007. Nous interprétons ce constat comme une première tendance vers un développement de l'urbanisation densifié et concentré, plus particulièrement dans les autres communes d'agglomération. Il souligne également le fait que, dans l'espace urbain, les surfaces disponibles pour le développement de l'urbanisation sont plus rares que dans l'espace rural.

<sup>11</sup> Pour la croissance 83-95, en plus des données concernant la population (OFS, ESPOP), les données du recensement des entreprises des années 1985 et 1995 ont été comparées, et, pour la croissance 95-07, celles du recensement des entreprises de 1995 et 2008.

#### **d) Reconversion des friches industrielles ou artisanales et des espaces similaires**

**Priorité:** élevée

**Résumé:** il importe de mieux exploiter les potentiels de densification et de reconversion, en particulier pour les friches appartenant aux pouvoirs publics et les anciennes zones industrielles ou artisanales.

À l'intérieur des zones bâties, il existe des réserves considérables de surfaces pouvant être mises à profit pour l'urbanisation – des friches, dont on n'a plus besoin ou qui ne sont pas utilisées comme l'entend le Projet de territoire. En grande partie, il s'agit de sol appartenant (ou ayant appartenu) aux pouvoirs publics: des biens immobiliers comme les terrains militaires d'armasuisse (places d'armes, aéroports), certaines surfaces (ferroviaires) des CFF, de La Poste, etc., devenues superflues, mais aussi d'anciens sites industriels, des zones artisanales et des espaces similaires qui ne peuvent plus être utilisés conformément aux principes de l'aménagement du territoire.

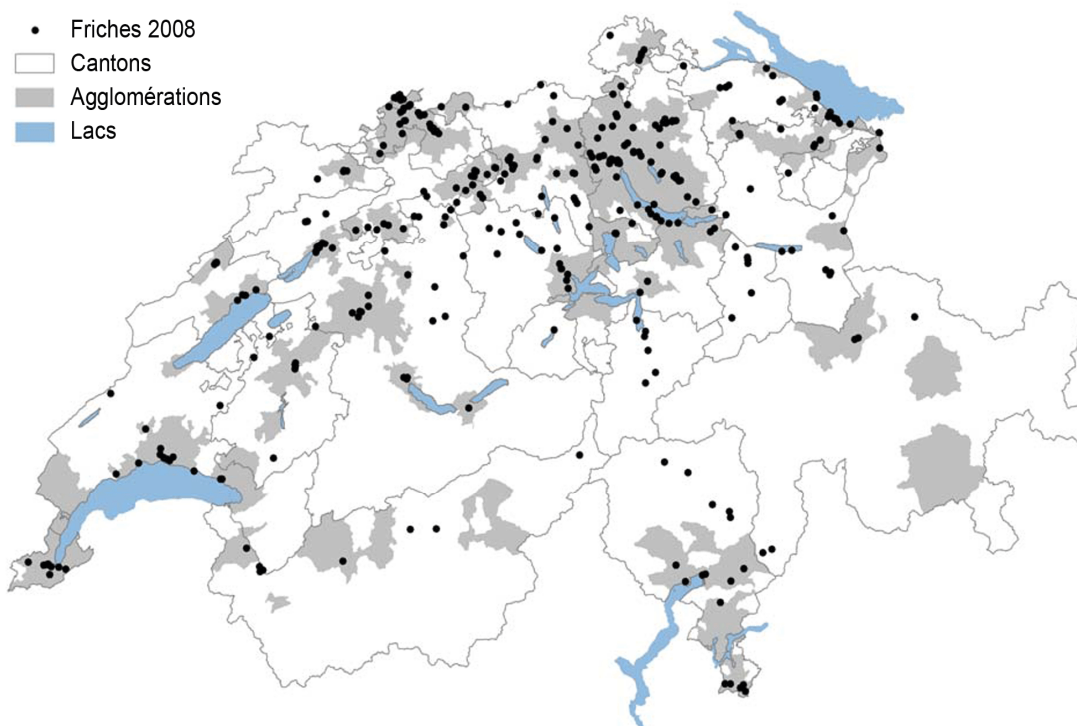
*Friches appartenant  
aux pouvoirs publics (s)*

*Friches industrielles et  
artisanales (s)*

Avec la reconversion de friches industrielles, de terrains ferroviaires ou de zones artisanales situés en milieu construit, des potentiels de développement considérables s'ouvrent pour la densification des zones bâties. Le défi consiste à identifier ces potentiels et, forts du savoir-faire accumulé ces dernières années, d'initier de nouveaux projets de développement par le biais d'initiatives soutenues au niveau régional. Il convient également de se demander s'il ne serait pas judicieux de déplacer les installations qui ne sont pas utilisées comme l'entend le Projet de territoire, afin de rendre ces surfaces disponibles pour le développement urbain et la planification des espaces non construits.

*Reconversion (r)*

**Figure 4-18: Friches industrielles, 2008**



Source: Office fédéral du développement territorial ARE (2008), Les friches industrielles et artisanales de Suisse: reporting 2008.

La figure 4-18 localise les quelque 350 friches industrielles recensées en Suisse. Elles couvrent une superficie totale de 1820 ha. Un grand nombre de ces surfaces et sites ne sont pas (suffisamment) utilisés et représentent un énorme potentiel à exploiter pour un développement durable du milieu bâti. Plus de 70% des 350 friches recensées sont situées dans des communes d'agglomération. Les réserves de développement que représentent les friches industrielles offriraient la place nécessaire pour accueillir 190 000 habitants et 140 000 emplois.

## e) Goulets d'étranglement dans les transports et qualité de desserte

**Priorité:** élevée

**Résumé:** les problèmes de transport s'amplifient (embouteillages et surcharge des transports publics). Les réseaux de mobilité douce présentent des lacunes et des problèmes de sécurité.

Le volume de trafic ne cesse d'augmenter. À cela, plusieurs explications: la croissance démographique, l'augmentation des revenus, une distance plus grande entre le domicile, le travail et les activités de loisirs et les besoins accrus en mobilité qu'elle génère. Dans les espaces urbains, cette tendance entraîne une saturation des infrastructures de transport aux heures de pointe, le matin et le soir. Dans les grandes agglomérations, les embouteillages et la surcharge du système de transports publics (trains bondés, réseau ferroviaire saturé, installations d'accueil des grandes gares surchargées) constituent d'ores et déjà un sérieux problème, qui va s'accroître à l'avenir.

*Augmentation du  
trafic (p)*

*Embouteillages (s)*

L'utilisation croissante des réseaux de transports suisses exacerbe également la concurrence entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises. Dans les transports par chemin de fer, en plus d'une desserte efficace et compétitive pour le trafic voyageurs, des sillons de qualité et en nombre suffisant doivent être disponibles pour le trafic marchandises, afin d'assurer une desserte de qualité et de garantir le bon fonctionnement des chaînes de logistique.

*Concurrence entre le  
trafic voyageurs et le  
trafic marchandises (s)*

La saturation des infrastructures de transport nuit à la qualité de la desserte dans l'espace urbain concerné. La qualité de vie s'en ressent, tout comme l'attrait de la place économique. En raison d'une fiabilité moindre, il faut prévoir plus de temps pour le trajet du domicile au lieu de travail, de même que pour les activités économiques ou privées qui se situent à des lieux différents.

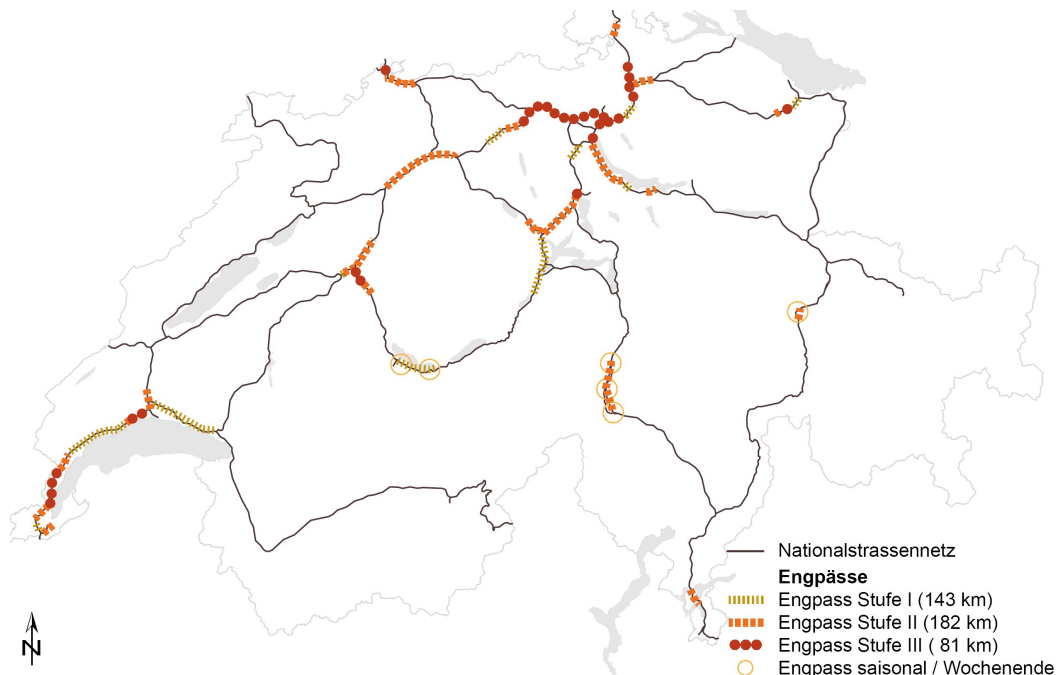
En milieu urbain, une desserte de qualité est le fruit de toute une série de mesures coordonnées. Les projets d'agglomération Transports et urbanisation démontrent que certaines mesures clés sont récurrentes : une urbanisation concentrée le long des arrêts des TP et une densification vers l'intérieur facilitent le recours aux transports publics, contribuent à freiner la croissance du trafic individuel motorisé et favorisent la mobilité douce. Une offre de transports publics attrayante, alliée à une politique de promotion de la mobilité douce et de la mobilité combinée, s'avère incontournable.

*Développement con-  
centré de l'urbanisation  
et densification (r)*

*Promotion TP/mobilité  
douce (r)*



**Figure 4-19: Goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales: diagnostic à l'horizon 2020, sans mesures**



Source: OFROU/Communauté de planification WEN (2011), Poursuite du programme d'élimination des goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales, rapport technique du 28 janvier 2011.

La figure 4-19 montre quels tronçons du réseau des routes nationales seront qualifiés de goulets d'étranglement en 2020 et précise le degré de gravité du problème. Ces tronçons couvrent au total 400 km environ, dont

- 143 km, degré d'engorgement I,
- 182 km, degré d'engorgement II et
- 81 km, degré d'engorgement III.<sup>12</sup>

Les goulets d'étranglement se manifestent essentiellement dans les agglomérations ou sur des axes importants entre agglomérations. Dans les transports publics, la plupart des goulets d'étranglement concernent les zones urbaines et les axes d'accès aux centres des agglomérations. Conformément au message sur le Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), si l'on ne procède pas à des investissements dépassant le cadre de la Loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), le réseau CFF et BLS sera fortement saturé en plusieurs endroits, notamment dans les agglomérations (Arc Lémanique, Berne, Bâle, Zurich et Tessin) et sur les tronçons Lausanne–Yverdon, Berne–Zurich–St-Gall/Frauenfeld et Zurich–Lucerne (cf. message FAIF, p. 1435).

<sup>12</sup> Degré I (engorgement): aux heures de pointe, le volume du trafic dépasse la capacité de la voie de circulation de 10% au maximum. Le moindre incident est susceptible de donner lieu à des ralentissements et des embouteillages.

Degré II (engorgement prononcé): dépassement de la capacité entre 10 et 20%. Il faut s'attendre régulièrement à des ralentissements et embouteillages assez longs.

Degré III (engorgement très prononcé): le volume du trafic dépasse la capacité de plus de 20%. Chaque jour, on assiste à des ralentissements et embouteillages prolongés.

## f) Financement du système de transport

**Priorité:** élevée

**Résumé:** le maintien, l'exploitation et l'aménagement des infrastructures de transport posent des problèmes de financement majeur, tant en ce qui concerne le trafic privé motorisé que les transports publics ou encore la mobilité douce. Ce constat revêt une acuité particulière en ce qui concerne les infrastructures de transport dans les espaces urbains.

Nous avons déjà attiré l'attention sur la difficulté de financer le maintien des infrastructures du réseau, même en minimisant les coûts. Le problème se pose de manière aiguë pour l'exploitation et, plus encore, l'aménagement des infrastructures de transport, tant en ce qui concerne le trafic privé motorisé que les TP ou encore la mobilité douce.

*Finances serrées (p)*

Les projets d'agglomération annoncés en vue d'un co-financement par la Confédération dépassent largement les ressources disponibles au niveau fédéral. Le financement futur de ces infrastructures – entretien, renouvellement et aménagement – est donc loin d'être assuré. Du point de vue des agglomérations, les instances et mécanismes de financement des infrastructures de transport surchargées de l'espace urbain revêtent donc une importance toute particulière. Il serait judicieux d'étudier les possibilités de faire contribuer davantage les usagers au financement (tarification de la mobilité/« Mobility Pricing »).

*Grand besoin en financement pour les infrastructures de transports dans les agglomérations (s)*

Dans ce contexte, il est primordial de coordonner urbanisation et transports, afin de contenir le plus possible les besoins de développement des infrastructures.

## g) Coexistence de plusieurs moyens/modes de transport

**Priorité:** moyenne

**Résumé:** la conception d'espaces routiers adaptés aux différents usagers représente un défi, plus particulièrement sur les tronçons très fréquentés des espaces urbains.

Le fait d'encourager de manière ciblée la coexistence de plusieurs moyens et modes de transport est susceptible d'améliorer l'attrait d'un espace urbain et de contribuer à atténuer l'encombrement de la circulation.

Il est essentiel que la conception des espaces routiers prenne en compte les besoins de tous les usagers: piétons et cyclistes, tout comme le trafic individuel motorisé et les TP. L'extension de l'offre en mobilité combinée (Bike+Ride, Park+Ride) joue également un rôle non négligeable.

*Espaces routiers durables (r)*

## h) Logistique urbaine

**Priorité:** moyenne

**Résumé:** le transport routier des marchandises aggrave la saturation du réseau routier urbain. Une concentration ciblée du transport urbain de marchandises pourrait contribuer à décharger l'infrastructure routière.

L'approvisionnement des espaces urbains en marchandises est tributaire d'infrastructures de transport performantes. Inversement, le transport de marchandises pèse sur les capacités de trafic urbain. Pour les grandes agglomérations notamment, il convient d'étudier la mise en œuvre de concepts de logistique urbaine permettant de concentrer davantage le transport urbain de marchandises, afin de décharger l'infrastructure routière.

*Concentration du transport urbain de marchandises (r)*

En ce qui concerne le fret ferroviaire, il faut veiller à ne pas transférer les points de dessertes en périphérie de l'agglomération, même si la concurrence en matière de surfaces s'intensifie.

*Accès également pour le trafic ferroviaire (r)*

## 4.5 Gouvernance et relations ville-campagne

### a) Pilotage politique dans les espaces fonctionnels

**Priorité:** élevée

**Résumé:** les villes-centres et les autres communes d'agglomération sont liées sur le plan fonctionnel – entre elles et avec l'espace rural adjacent. Le système fédéraliste avec sa répartition des tâches entre les différents niveaux institutionnels rend une gestion efficace de l'espace fonctionnel difficile. Il faut maîtriser les inconvénients découlant de la taille réduite des territoires institutionnels et rechercher de nouvelles formes de collaboration au sein des espaces fonctionnels.

L'interdépendance des agglomérations avec l'espace rural et entre elles, exige une gestion supracommunale de l'environnement construit. Les espaces fonctionnels ne s'arrêtent pas aux frontières nationales. Les agglomérations des zones frontalières sont donc confrontées à des défis spécifiques. Le fédéralisme suisse avec son système à plusieurs niveaux, n'est pas adapté à ces espaces fonctionnels et complique une gestion durable efficace, notamment des transports, de l'urbanisation et de l'aménagement du territoire. La croissance de la population, l'extension des surfaces urbanisées et l'augmentation de la mobilité mettent en évidence les inconvénients de territoires institutionnels de taille réduite: manque de planification globale, mitage de plus en plus important, recul des espaces verts et naturels et perte de biodiversité. La première et deuxième révision partielle de la loi sur l'aménagement du territoire visent précisément un renforcement des espaces fonctionnels.

*Liens intercommunaux importants (d)*

*Renforcer les espaces fonctionnels (r)*

Penser et agir au-delà des frontières administratives, promouvoir la collaboration et développer le pilotage politique au sein de l'espace fonctionnel – autant d'aspects dont l'importance ne fait que grandir. L'enjeu principal d'une telle collaboration et planification dans les espaces urbains est l'établissement de plans d'affectation supracommunaux servant de référence pour la planification communale. Afin de remédier aux opportunités inégales de développement entre territoires, il importe de créer des mécanismes de compensation. Si, par exemple, une commune renonce, dans l'intérêt général, à exploiter un potentiel de développement, il faudrait l'indemniser. Divers instruments sont envisageables: fonds de compensation alimentés au niveau supracommunal, fusions de communes, péréquation financière, transfert de zones à bâtir sur un périmètre plus ou moins large.

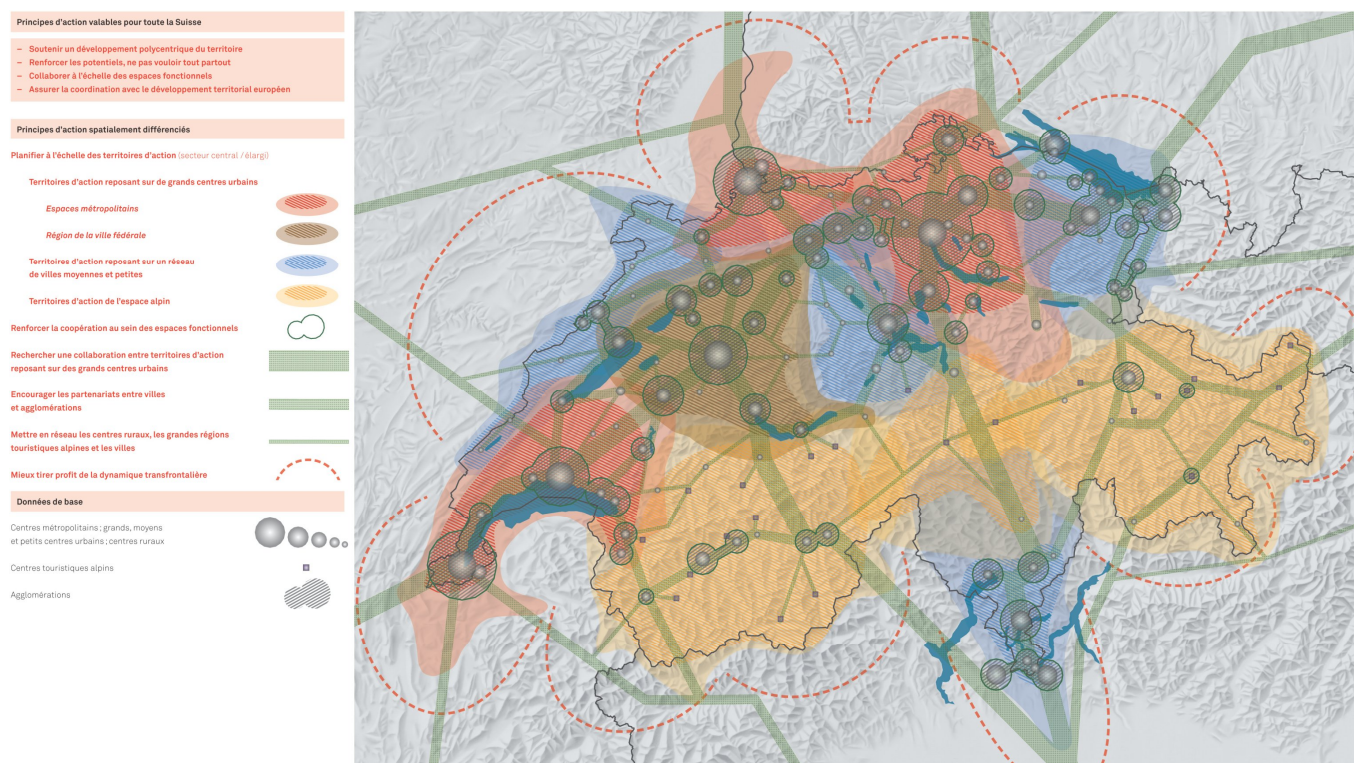
*Absence de plans d'affectation supracommunaux (p)*

*Mécanismes de compensation (r)*

Le renforcement de la collaboration entre communes d'agglomération ne sera pas suffisant. Il y a lieu d'améliorer également la coopération et l'échange d'informations entre tous les niveaux institutionnels, en vue de garantir un développement durable. Pour faire face aux nombreux défis, à la pression grandissante exercée sur les espaces urbains et aux problématiques corollaires (volumes du trafic et de la charge environnementale particulièrement élevés, problèmes sociaux, situation difficile des finances publiques, coordination insuffisante du développement du milieu bâti), il faut miser sur un renforcement de la collaboration entre les agglomérations, la Confédération et les cantons, mais aussi sur des incitations et impulsions données au plus haut niveau.

*Collaboration (r)  
Incitations (r)*

**Figure 4-20: Interdépendances territoriales: les territoires d'action selon le Projet de territoire Suisse**



Source: Projet de territoire Suisse, version remaniée 2012, carte 1.

La stratégie 1 du Projet de territoire Suisse préconise de mettre en place des territoires d'action et de renforcer le réseau polycentrique de villes et de communes (figure 4-20). Elle a été inspirée par le fait que le cadre de vie quotidienne en Suisse ne se limite pas à une commune ou un canton, mais dépasse toujours plus les frontières institutionnelles en s'inscrivant dans des espaces fonctionnels.

## b) Participation

**Priorité:** élevée

**Résumé:** la participation de la population au développement de nouvelles solutions est un facteur important pour une mise en œuvre réussie. L'idée est de faire participer activement la population aux processus de recherche de solutions pour relever les défis urbains. Un objectif certes ambitieux et prenant un certain temps, mais qui crée l'acceptation nécessaire en associant activement la population.

La participation de la population à l'élaboration d'éléments de solution pour relever les défis urbains est primordiale. Il ne s'agit pas uniquement d'une participation au sens juridique du terme (possibilité d'introduire le droit de vote pour les étrangers au niveau communal, p. ex.). L'idée est d'associer activement la population au processus de recherche de solutions en ayant recours à divers instruments: enquêtes, participation d'associations de quartier ou organisation de forums de citoyens en relation avec des projets d'urbanisation. À cet égard, il est important de veiller à la transparence de la procédure participative et à ce que tous les groupes de population soient associés. La participation est un thème transversal à prendre en compte pour l'ensemble des défis identifiés et représente un enjeu important, ne se limitant pas à l'espace urbain.

*Associer activement la population (r)*

### c) Relations internationales

**Priorité:** moyenne

**Résumé:** les territoires d'action reposant sur de grands centres urbains sont confrontés à la compétition internationale entre places économiques. Le fait de soigner et de développer les relations internationales améliore leur capacité d'adaptation aux changements ayant cours à l'échelle planétaires et peut contribuer à renforcer leur positionnement.

Face au dynamisme et à la complexité du contexte international, il est important de réagir de manière flexible et d'anticiper. L'internationalisation croissante contraint les institutions suisses à s'adapter, les grands centres urbains suisses à se positionner en Europe et la Suisse à s'intégrer au développement territorial européen (cf. 4.2a).

*Mondialisation (d)*

Plus la compétition internationale entre places économiques s'intensifie, plus les coopérations internationales gagnent en importance. Les centres urbains entretiennent avec les centres européens de multiples relations qu'il convient de soigner et de développer. Il s'avère utile de recourir aux instruments à disposition (INTERREG, URBACT). Du fait de la progression de la mondialisation, à l'avenir, la prospérité de la Suisse sera largement tributaire de la capacité de la place économique suisse à participer à la croissance économique mondiale.

*Coopérations (r)*

À cet égard, aux niveaux national et (en partie) international, un rôle clé revient aux métropoles de Zurich, Genève, Lausanne, Bâle et Berne, en tant que «moteurs de l'économie suisse».

Les relations internationales gagnent en complexité et revêtent une importance particulière pour les agglomérations transfrontalières. D'où l'intérêt manifesté pour des initiatives et projets transfrontaliers.



## 4.6 Financement des charges urbaines

### a) Péréquation et compensation des charges excessives et des charges de centres

**Priorité:** élevée

**Résumé:** à l'avenir, la garantie du financement des charges spécifiques aux agglomérations revêtira une importance grandissante pour les agglomérations, en particulier l'élaboration de mécanismes corrects pour traiter les questions de péréquation financière et de compensation des charges.

Alors qu'en termes de droit constitutionnel, aucunes charges n'incombent aux agglomérations, d'un point de vue fonctionnel, il existe bel et bien des charges spécifiques aux agglomérations – dont l'ampleur et les besoins en coordination à l'intérieur de l'agglomération dépassent ceux que connaissent les communes hors agglomération. Sur le plan financier, cela correspond à des charges occasionnant des coûts par habitant supérieurs à ceux des autres communes.

Les villes (mais pas systématiquement les agglomérations dans leur ensemble) supportent des charges financières particulièrement lourdes. La répartition de ces charges financières au sein des agglomérations est très diverse selon le domaine et la division des tâches au niveau cantonal. Une étude comparative à l'échelle suisse montre que la charge nette par habitant dans les villes-centres est, en moyenne, 44% plus élevée que dans les autres communes d'agglomération. Ces charges s'expliquent, d'une part, par des fonctions assumées localement dans des domaines tels que la sécurité, la culture, les loisirs ou encore les transports – dont bénéficient également les autres communes d'agglomération (charges des centres), et, d'autre part, par la structure sociale de la population (villes A<sup>13</sup>). En général, les villes-centres affichent des dépenses nettement plus élevées, dans le domaine social notamment, que les autres communes d'agglomération (charges excessives). Ce surcroît de charges inhérent à l'aide sociale (s'expliquant en partie par l'adaptation de l'AC et de l'AI), touche plus particulièrement les villes du fait de la structure de leur population et est fonction de l'aménagement de la péréquation financière au sein des cantons.

*Charges supérieures à la moyenne pour les villes (s)*

*Charges des centres (p)*

*Charges excessives (p)*

La garantie du financement de ces charges constitue un enjeu important pour les villes, mais aussi pour les agglomérations – si l'on prend en considération d'autres défis (évacuation et ségrégation, p. ex.) et le déplacement croissant de certains problèmes du centre vers la ceinture urbaine. Ce constat devrait être présent à l'esprit lors de l'élaboration de mécanismes corrects pour la péréquation financière et la compensation des charges qui est, bien souvent, un test politique majeur pour les agglomérations et les cantons.

*Mécanismes de compensation des charges (r)*

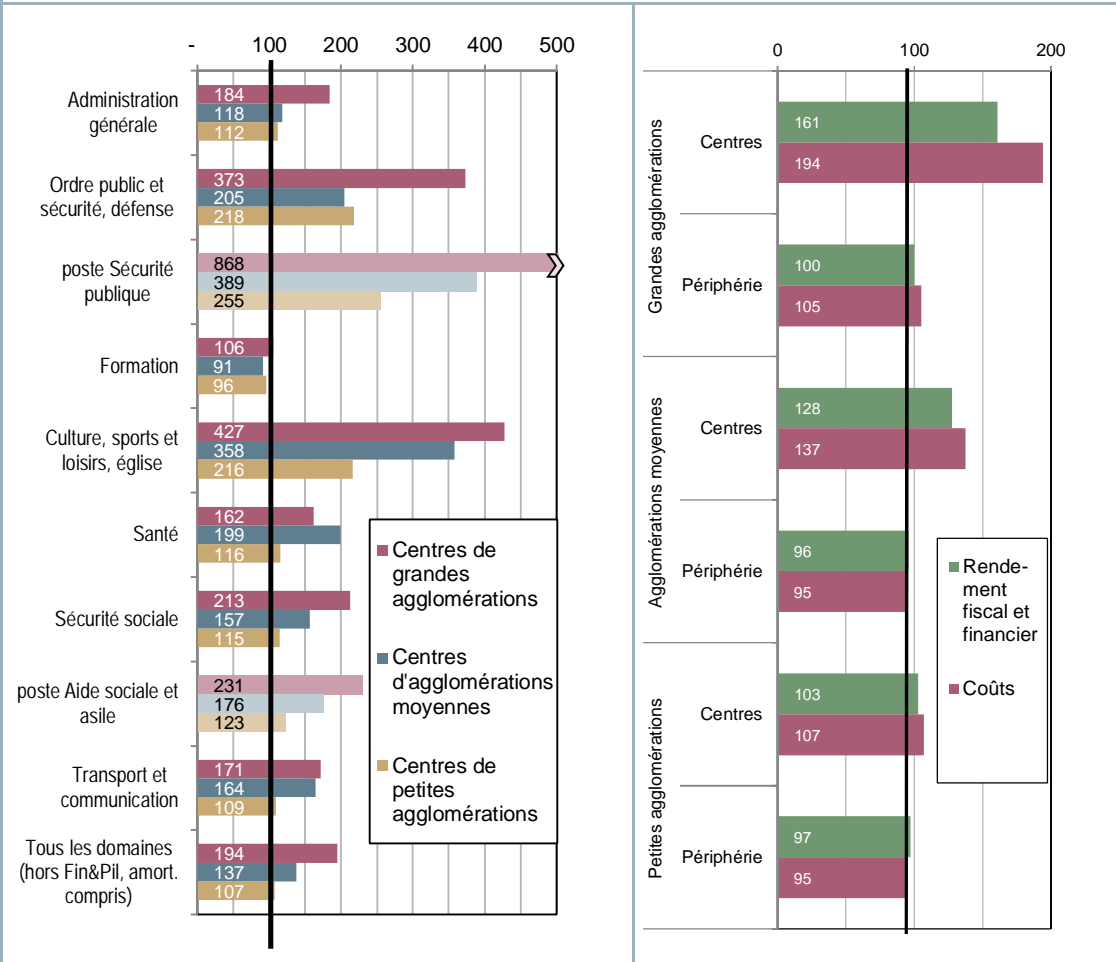
Le recours aux ressources cantonales et fédérales pour financer les charges urbaines représente un défi important.

<sup>13</sup> cf. note de la page 18.

**Figure 4-21: Charge nette des centres par habitant (2009), indexée**

**Figure 4-22: Coûts et recettes des communes-centres et des communes périphériques par habitant (2009), indexée**

100 = reste du canton = toutes les communes du même canton autres que les centres, pondérée par la population



Source: évaluation sur la base de la statistique des finances publiques/dépouillement spécial Administration fédérale des finances.

La **figure 4-21** met en évidence les charges excessives des centres par domaines. Deux postes budgétaires souvent débattus (sécurité publique, aide sociale et asile) sont représentés séparément. Les charges excessives concernent essentiellement les domaines «sécurité publique», «culture, sport et loisirs, église» et «sécurité sociale», surtout dans les centres des grandes agglomérations. Pour ce qui est des communes périphériques, les coûts avoisinent presque toujours la valeur de l'indice 100 – il n'y a donc pratiquement pas de charges excessives (non représenté sur le graphique).

La **figure 4-22** montre dans quelle mesure les centres supportent des charges excessives et s'ils affichent des revenus/rendements importants. Elle met en évidence le fait qu'en moyenne les coûts par habitant supportés par les centres sont plus élevés (valeurs de l'indice supérieures à 100) que ceux de toutes les autres communes. Ce phénomène concerne surtout les grandes agglomérations; il est moins marqué pour les petites agglomérations. Les coûts des communes périphériques sont sensiblement les mêmes que ceux du reste du canton. La situation est similaire en ce qui concerne les revenus. Les centres des grandes agglomérations, notamment, ne disposent pas de revenus suffisants pour couvrir leurs coûts supérieurs à la moyenne.



## b) Garantir l'équilibre budgétaire

**Priorité:** moyenne

**Résumé:** en raison de l'évolution démographique et des besoins en renouvellement et extension des infrastructures, les villes et les communes d'agglomération sont particulièrement mises au défi lorsqu'il s'agit de respecter l'équilibre budgétaire de leurs comptes.

L'évolution actuelle rend le respect de l'équilibre budgétaire plus difficile. Les problèmes de trésorerie résultent essentiellement de la nouvelle structure démographique (santé, œuvres sociales). Mais il y a d'autres raisons, telles qu'une augmentation de la mobilité particulièrement élevée dans les agglomérations, qui doivent faire face au vieillissement des réseaux de transport, et la multiplication des goulets d'étranglement que connaissent les autres infrastructures de transport (gares, p. ex.). La recherche et la formation exigent des infrastructures à la pointe de la technologie, donc plus onéreuses. Les agglomérations sont particulièrement touchées par cette évolution.

*Vieillissement de la  
population (p)*

*Goulets d'étranglement  
dans les infrastructures  
(p)*

## 5 Conclusions

Dans ce chapitre de clôture, les auteurs tirent de premières conclusions sur les défis urbains. L'analyse qui précède montre que, du point de vue de la Confédération, les défis urbains restent importants. Ils se posent de manière plus accentuée dans les espaces urbains, où ils engendrent des problèmes particuliers et exigent des réactions spécifiques. Ce constat a été confirmé par un atelier ayant réuni des expert-e-s de différents offices fédéraux autour du thème des défis urbains.

### a) Axes thématiques de la politique des agglomérations actuelle de la Confédération

Les principaux axes thématiques de la politique des agglomérations de la Confédération sont actuellement la coordination urbanisation-transports et l'amélioration de la gouvernance. Ces deux domaines sont confrontés à des défis de taille. Il n'y a pas lieu d'étudier de nouvelles initiatives, mais de poursuivre et d'optimiser les activités en cours et, le cas échéant, de recourir à des instruments supplémentaires. Les aspects suivants revêtent une importance toute particulière:

- Les défis urbains en relation avec l'axe thématique 4 – transports et urbanisation, paysage et aménagement de l'espace non construit – doivent être relevés avec les instruments existants. Au plan fédéral, citons le Projet de territoire Suisse, les Projets d'agglomération Transports et urbanisation et les projets de financement des infrastructures de transport. Il est primordial de continuer à soutenir les projets portant sur le trafic dans les agglomérations.
- En ce qui concerne l'aménagement de la collaboration verticale et horizontale (axe thématique 5, Gouvernance), il importe, d'une part, de poursuivre la collaboration institutionnelle sous la forme de la Conférence tripartite sur les agglomérations et, d'autre part, de renforcer les instruments initiés par la Confédération, tout en les complétant par de nouvelles approches, comme le prévoit la version remaniée du Projet de territoire Suisse. Les instruments existants – en plus des Projets d'agglomération déjà mentionnés – sont les projets-modèles de la politique des agglomérations et le programme Projets urbains:
  - Dans les projets-modèles de la politique des agglomérations l'accent est mis sur la collaboration au sein des agglomérations, des réseaux urbains et des espaces métropolitains. A l'heure actuelle, la Confédération soutient 23 projets-modèles dans toutes les régions de Suisse.
  - Avec le programme Projets urbains, la Confédération encourage les projets de développement de quartiers. Ces Projets urbains abordent les défis urbains relevant principalement de l'axe thématique 1 «Intégration sociale, logement et sécurité dans une société pluraliste» de manière globale et interdisciplinaire. Dans le cadre d'une deuxième phase pilote, de 2012 à 2015, la Confédération soutient le développement de quartiers confrontés à des défis sociaux et urbanistiques dans dix communes.

Enfin, dans le cadre de l'aménagement des relations internationales, il convient de continuer à utiliser de manière ciblée les instruments en place (INTERREG, URBACT)<sup>14</sup> et de soutenir des initiatives transfrontalières telles qu'IBA Basel 2020 ou la Métropole Rhin-Rhône<sup>15</sup>.

## b) Autres axes thématiques et défis

D'autres thèmes nécessitent un engagement ciblé. Sur la base des éléments développés dans le présent rapport, des résultats d'un atelier ayant réuni des expert-e-s de différents offices fédéraux et d'une discussion avec les membres du groupe de suivi de l'ARE et du SECO, les auteurs préconisent d'envisager des initiatives supplémentaires, notamment pour les défis urbains (également au plan fédéral) ci-après:

- Éviction, ségrégation et marché du logement: il serait judicieux d'étudier dans quelle mesure la Confédération peut et souhaite jouer un rôle (de coordination) en relation avec ces défis grandissants.
- Compétitivité des agglomérations et des espaces métropolitains: les (grandes) agglomérations sont les moteurs de l'économie suisse. La prospérité économique de la Suisse dépend largement de la croissance dans ces espaces. Dans quelle mesure la Confédération est-elle disposée à (devrait-elle) contribuer au renforcement du potentiel économique et du profil des grandes agglomérations, afin de soutenir la compétitivité de la Suisse dans son ensemble?
- Développement urbain ménageant l'énergie et le climat: ce défi urbain porte à la fois sur le milieu bâti et le comportement des utilisateurs. Sur ces deux points, dans les agglomérations caractérisées par une forte densité en bâtiments, il existe de grands potentiels d'économie d'énergie. Dans le cadre de la stratégie énergétique 2050 de la Confédération

---

<sup>14</sup> INTERREG: INTERREG est un instrument de la politique de cohésion de l'UE. L'objectif d'INTERREG IV est de renforcer la cohésion économique et sociale au sein de l'UE et des pays limitrophes. Il s'agit parallèlement de permettre un développement territorial équilibré. INTERREG IV encourage à cette fin des projets destinés à promouvoir la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale. La quatrième période d'INTERREG a été lancée dans l'UE en 2007 et devrait durer jusqu'en 2013: en cours, 52 programmes transfrontaliers, 13 programmes transnationaux et 1 programme interrégional. Dans le cadre de sa nouvelle politique régionale, la Suisse participe à plusieurs programmes INTERREG IV.

URBACT: URBACT est un programme d'échange et d'apprentissage de l'UE, destiné à encourager le développement urbain durable. Il fait partie de la politique de cohésion de l'UE. Il permet aux villes de trouver ensemble des solutions pour relever les défis urbains majeurs. Un échange d'expériences importantes est également favorisé. URBACT II (2007-2013) comprend 44 projets impliquant au total 300 villes de 29 États (EU-27, NO, CH). La Suisse participe à URBACT 2007 – 2013 dans le cadre de sa nouvelle politique régionale.

<sup>15</sup> IBA Basel 2020: à l'origine, les Expositions Internationales d'Architecture (Internationale Bauausstellung IBA) étaient un instrument de planification allemand. Ce processus qui évolue sur de nombreuses années doit, au final, toujours déboucher sur des changements concrets pour les villes et les régions concernées ainsi que pour leur population. Le projet IBA Basel 2020 a vu le jour dans le cadre d'une coopération sur de nombreuses années au sein de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, ETB. L'Allemagne, la France et la Suisse participent au projet. Ce qui donne naissance à une première exposition véritablement internationale – trinationale, plus exactement – qui ne manque pas d'attirer l'attention à l'échelle internationale. L'objectif prioritaire est l'amélioration du positionnement de l'agglomération de Bâle face à la compétition internationale entre places économiques. La Confédération apporte son soutien dans le cadre d'un projet-modèle ARE.

Métropole Rhin-Rhône: projet transfrontalier regroupant 11 agglomérations.

notamment, il serait bon de réfléchir aux initiatives qui pourraient être prises au niveau de la Confédération.

- Aménagement des espaces non construits (y compris les activités favorisant l'exercice physique): Le thème de l'aménagement des espaces non construits continue à gagner en importance. La création d'un environnement propice aux activités favorisant l'exercice physique est un aspect essentiel de l'aménagement des espaces non construits. Il convient d'attendre les résultats du projet en cours Aménagement de l'espace non construit en milieu suburbain, puis d'envisager la suite des opérations au plan fédéral.
- Péréquation financière et compensation des charges excessives et des centres: il est manifestement nécessaire d'actualiser les estimations des charges des centres/charges excessives et de procéder à une évaluation des projets-modèles. L'évolution de la Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT) est à suivre.

Parmi les autres défis à relever, pour lesquels un engagement de la Confédération ne serait envisageable que de manière subsidiaire, citons:

- la gestion des tensions sociales et l'intégration des étrangers
- l'aménagement de l'offre culturelle
- l'aménagement du pilotage politique dans l'espace fonctionnel.

### **c) Action commune de la Confédération, des cantons et des villes/communes**

Les axes thématiques et défis urbains prioritaires du point de vue de la Confédération ne peuvent être traités par elle en cavalier seul. Pour un grand nombre des initiatives qu'il conviendrait de lancer, la responsabilité ne sera vraisemblablement pas dans les mains de la Confédération. Une démarche conjointe de la Confédération, des cantons et des villes/communes dans le cadre du processus CTA est donc nécessaire. Il importe également de clarifier les questions relatives aux compétences et aux ressources.

Le présent rapport apporte une contribution au processus de discussion tripartite. Il n'anticipe pas sur les priorités ou la répartition des rôles. Seules des mises au point approfondies et tripartites permettront de déterminer quelles initiatives spécifiques seront indiquées pour relever les différents défis urbains.

## 6 Bibliographie

<p>Les croix indiquent les principales références aux thèmes prioritaires dans les différentes sources. Aucune croix n'est associée à la littérature générale, qui se rapporte à l'ensemble des thèmes prioritaires.</p>		Intégration sociale, logement et sécurité dans une société pluraliste	Attractivité économique et innovation	Environnement, climat, énergie	Transport et urbanisation, paysage et aménagement de l'espace non construit	Gouvernance et relations ville-campagne	Financement des charges urbaines
N°	Source						
1	ARE Office fédéral du développement territorial (2009) Monitoring de l'espace urbain suisse: rapport de synthèse. ( <a href="http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00641/index.html?lang=de">http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00641/index.html?lang=de</a> )	x	x		x		x
2	ARE Office fédéral du développement territorial (2010) Politique des agglomérations de la Confédération: projets-modèles pour améliorer la collaboration dans les agglomérations. Bilan 2002 – 2007. ( <a href="http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00563/index.html?lang=de">http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/00563/index.html?lang=de</a> )		x		x		
3	ARE Office fédéral de développement du territoire / SECO Secrétariat d'Etat à l'économie (2011) Evaluation et suite de la politique des agglomérations de la Confédération. Rapport à l'attention du Conseil fédéral ( <a href="http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/index.html?lang=de">http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration/index.html?lang=de</a> )					x	x
4	OFROU Office fédéral des routes / Communauté de planification WEN (2011) Suite du programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales. Rapport technique du 28 janvier 2011.				x		
5	OFSP Office fédéral de la santé publique / Haute école spécialisée de Lucerne (2011) Verankerung von Gesundheit und Lebensqualität in räumlich orientierten Politiken (non publié).	x			x		
6	OFSP Office fédéral du sport (2007) Conceptions communales des installations sportives.	x			x		
7	OFSP Office fédéral du sport (2009) Installations sportives - Espaces propices à l'activité physique dans les communes.	x			x		
8	OFS Office fédéral de la statistique (2009) Disparités régionales en Suisse: indicateurs clés. ( <a href="http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/22/publ.html?publicationID=3750">http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/22/publ.html?publicationID=3750</a> )	x	x				
9	OFS Office fédéral de la statistique (2011). Les scénarios de l'évolution de la population de la Suisse 2010-2060. ( <a href="http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/news/publikationen.html?publicationID=3989">http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/news/publikationen.html?publicationID=3989</a> )	x	x				
10	OFS Office fédéral de la statistique (2011) Enquête sur les revenus et les conditions de vie, SILC-2010, version 25.11.11, ( <a href="http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/20/03/blank/key/09/01.html">http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/20/03/blank/key/09/01.html</a> )	x	x				
11	OFS Office fédéral de la statistique (2012) Perception de la qualité de l'environnement et comportements environnementaux. Résultats de l'enquête Omnibus 2011.			x			
12	Office fédéral de la justice OFJ (2007) Violence des jeunes. Ampleur, causes et mesures envisageables. Projet envoyé en consultation, du 29 juin 2007. ( <a href="http://www.ejpd.admin.ch/content/dam/data/kriminalitaet/jugendgewalt/ber-jugendgewalt-bj-d.pdf">http://www.ejpd.admin.ch/content/dam/data/kriminalitaet/jugendgewalt/ber-jugendgewalt-bj-d.pdf</a> )	x					
13	OFAS Office fédéral des assurances sociales / Eisner Manuel, Steiner Olivier (2009) Les jeunes et la violence. Pour une prévention efficace dans la famille, l'école, l'espace social et les médias. Rapport du Conseil fédéral en réponse aux postulats Leuthard (03.3298) du 17 juin 2003, Amherd (06.3646) du 6 décembre 2006 et Galladé (07.3665) du 4 octobre 2007 ( <a href="http://www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/15744.pdf">http://www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/15744.pdf</a> )	x					
14	OFAS Office fédéral des assurances sociales / Eisner Manuel, Ribeaud Denis, Locher Rahel (2008) Prévention de la violence juvénile. Rapport d'experts n° 05/09.	x					
15	Chancellerie fédérale (2011) Perspectives 2025. Analyse de la situation, du contexte et des défis déterminants pour la politique fédérale. ( <a href="http://www.bk.admin.ch/themen/planung/04632/index.html?lang=fr">http://www.bk.admin.ch/themen/planung/04632/index.html?lang=fr</a> )						
16	CEAT / FNS Fonds national suisse (FN) Sources d'approvisionnement des données et utilisation des statistiques par les chercheurs du PNR 54. Rapport final.				x		
17	Dernfalk Johanna, att. all (2011) RURAGRI Strategic Research Agenda, Deliverable 3.2				x		
18	Dollinger Franz et Schossleitner Richard (2007) (en allemand) Europa 2030. Szenarien der Raumentwicklung. Aufbereitung der ESPON Studie 3.2 aus österreichischer Perspektive. ( <a href="http://www.salzburg.gv.at/rp1_grenzeberschreitende_raumplanung">http://www.salzburg.gv.at/rp1_grenzeberschreitende_raumplanung</a> )				x		
19	EBP (Ernst, Basler & Partner), Infras, C.E.A.T. (2010) Evaluation de la politique des agglomérations de la Confédération 2002 – 2009. ( <a href="http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/22777.pdf">http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/22777.pdf</a> )				x		

<p>Les croix indiquent les principales références aux thèmes prioritaires dans les différentes sources. Aucune croix n'est associée à la littérature générale, qui se rapporte à l'ensemble des thèmes prioritaires.</p>		Intégration sociale, logement et sécurité dans une société pluraliste	Attractivité économique et innovation	Environnement, climat, énergie	Transport et urbanisation, paysage et aménagement de l'espace non construit	Gouvernance et relations ville-campagne	Financement des charges urbaines
N°	Source						
20	ECOPLAN, Daniel Arn, Mirjam Strecker (2010) Financement et compensation des charges dans les agglomérations. Sur mandat de la Conférence tripartite sur les agglomérations CTA.						x
21	DFF Département fédéral des finances, CdC Conférence des gouvernements cantonaux (2007) Réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons – RPT. ( <a href="http://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/documents/1423/Ergebnis.pdf">http://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/documents/1423/Ergebnis.pdf</a> )						x
22	DFE Département fédéral de l'économie (2011) Du personnel qualifié pour la Suisse. Rapport d'août 2011.		x				
23	ESPO (2010) FOCI Future Orientation for Cities. Final Report. ( <a href="http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_AppliedResearch/foci.html">http://www.espon.eu/main/Menu_Projects/Menu_AppliedResearch/foci.html</a> )						
24	Commission européenne (2010) Investing in Europe's future – Cinquième rapport sur la cohésion économique, sociale et territoriale. ( <a href="http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion5/index_de.cfm">http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion5/index_de.cfm</a> )						
25	Commission européenne (2010) Guide sur la dimension urbaine des politiques de l'Union européenne. ( <a href="http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/presenta/urban2009/urban2009_fr.pdf">http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/presenta/urban2009/urban2009_fr.pdf</a> )						
26	Union européenne – Politique régionale (2009) Promouvoir un développement urbain durable en Europe – Réalisations et opportunités. ( <a href="http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/presenta/urban2009/urban2009_fr.pdf">http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/presenta/urban2009/urban2009_fr.pdf</a> )						
27	INFRAS (2010) Synthèse du programme. Qualités urbanistiques. PNR 54 Développement durable de l'environnement construit.	x			x		
28	IRAP Institut für Raumentwicklung der Hochschule für Technik Rapperswil (2009). Urban Farming. Die Potenziale des Nutzpflanzenanbaus in Schweizer Städten. ( <a href="http://irap.hsr.ch/fileadmin/user_upload/irap.hsr.ch/Publikationen/Projektberichte/Staedtebau%20und%20Siedlungsplanung/Urban_Farming_Kurzfassung_20090820.pdf">http://irap.hsr.ch/fileadmin/user_upload/irap.hsr.ch/Publikationen/Projektberichte/Staedtebau%20und%20Siedlungsplanung/Urban_Farming_Kurzfassung_20090820.pdf</a> )				x		
29	PNR 54 (2011) Fokusstudie: Was kostet das Bauwerk Schweiz in Zukunft und wer bezahlt. ( <a href="http://www.snf.ch/SiteCollectionDocuments/medienmitteilungen/MK_01feb11/NFP54_BauwerkSchweiz_d.pdf">http://www.snf.ch/SiteCollectionDocuments/medienmitteilungen/MK_01feb11/NFP54_BauwerkSchweiz_d.pdf</a> )				x		x
30	NFP 54 (2011) Développement durable de l'espace construit – de la gestion au développement actif. Synthèse du programme PNR 54.	x			x	x	
31	PNR 54 - Adrienne Grêt-Regamey, Noemi Neuenschwander, Ulrike Wissen Hayek, Norman Backhaus, Silvia Tobias (2011), «Fokusstudie: Landschaftsqualität in Agglomerationen.» (étude en allemand sur la qualité du paysage dans les agglomérations).				x		
32	OCDE Organisation de coopération et de développement économiques (2011) Examen territorial Suisse. ( <a href="http://www.oecd.org/document/21/0,3746,de_34968570_34968855_46920981_1_1_1_1,00.html">http://www.oecd.org/document/21/0,3746,de_34968570_34968855_46920981_1_1_1_1,00.html</a> )						
33	Rerat Patrick, Piguet Etienne, Söderström Ola, Besson Roger (2008) Back to the city?, Étude de l'évolution démographique et de l'attractivité résidentielle des villes suisses.	x			x		
34	Conseil fédéral suisse (2001) Politique des agglomérations de la Confédération, Rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001.						
35	Conseil fédéral suisse (2007) Stratégie en matière de politique de la vieillesse. ( <a href="http://www.bsv.admin.ch/themen/kinder_jugend_alter/00068/index.html?lang=de">http://www.bsv.admin.ch/themen/kinder_jugend_alter/00068/index.html?lang=de</a> )	x					
36	Conseil fédéral suisse (2009) Rapport du Conseil fédéral «Les jeunes et la violence. Pour une prévention efficace dans la famille, l'école, l'espace social et les médias».	x					
37	Conseil fédéral suisse (2009) Stratégie pour le trafic de loisirs. Rapport du Conseil fédéral sur la stratégie pour un trafic de loisirs durable donnant suite au postulat 02.3733, Peter Bieri, du 12 décembre 2002. ( <a href="http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=de">http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=de</a> ).				x		
38	Conseil fédéral suisse (2010) Rapport sur l'évaluation de l'efficacité de la péréquation financière entre la Confédération et les cantons 2008–2011. ( <a href="http://www.efv.admin.ch/f/downloads/finanzpolitik_grundlagen/finanzausgleich/revisio_np_grundlagen/Wirkungsbericht-f.pdf">http://www.efv.admin.ch/f/downloads/finanzpolitik_grundlagen/finanzausgleich/revisio_np_grundlagen/Wirkungsbericht-f.pdf</a> )						x

<p>Les croix indiquent les principales références aux thèmes prioritaires dans les différentes sources. Aucune croix n'est associée à la littérature générale, qui se rapporte à l'ensemble des thèmes prioritaires.</p>		Intégration sociale, logement et sécurité dans une société pluraliste	Attractivité économique et innovation	Environnement, climat, énergie	Transport et urbanisation, paysage et aménagement de l'espace non construit	Gouvernance et relations ville-campagne	Financement des charges urbaines
N°	Source						
39	Conseil fédéral suisse (2010) Les clusters dans la promotion économique. Rapport du Conseil fédéral en exécution du postulat Rey (06.3333). Mars 2010.		x				
40	Conseil fédéral suisse (2012) Stratégie pour le développement durable 2012-2015.						
41	Conseil fédéral suisse (2012) Message FAIF: message recommandant de rejeter l'initiative populaire «Pour les transports publics»; contre-projet direct (arrêté fédéral sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF).				x		
42	Conseil fédéral (parution en 2012) Stratégie du Conseil fédéral pour une société de l'information en Suisse, projet du 14.7.2011.		x				
43	Conseil fédéral suisse, CdC, DTAP, UVS, ACS (2012) Projet de territoire Suisse, version remaniée 2012. ( <a href="http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00228/00274/index.html?lang=de">http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00228/00274/index.html?lang=de</a> )	x	x		x	x	
44	Confédération suisse (2012) Stratégie Biodiversité Suisse. Rapport du 25 avril 2012. ( <a href="http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/01660/index.html?lang=de">http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/01660/index.html?lang=de</a> )			x			
45	SECO Secrétariat d'Etat à l'économie (1999) Rapport sur les villes-centres, en collaboration avec l'Office fédéral du développement territorial.	x	x		x		
46	SECO Secrétariat d'Etat à l'économie (2009) Changement démographique et développement régional. Rapport final ( <a href="http://www.regiosuisse.ch/download/publikationen/regionalentwicklung-allgemein/schlussbericht-demografie-und-regionalentwicklung-d.pdf">http://www.regiosuisse.ch/download/publikationen/regionalentwicklung-allgemein/schlussbericht-demografie-und-regionalentwicklung-d.pdf</a> )	x					
47	CTA Conférence tripartite sur les agglomérations (2011) Programme de travail CTA 2012-2015. Séance du 1 <sup>er</sup> juillet 2011.		x				
48	CTA Conférence tripartite sur les agglomérations (2007) Vers une politique des agglomérations globale: possibilités et limites de la politique des agglomérations cantonale. ( <a href="http://www.tak-cta.ch/themen/entwicklungsstrategien/die-ganzheitliche-agglomerationspolitik/menu-id-54.html">http://www.tak-cta.ch/themen/entwicklungsstrategien/die-ganzheitliche-agglomerationspolitik/menu-id-54.html</a> )		x				
49	CTA Conférence tripartite sur les agglomérations (2010) Renforcement de la compétitivité internationale de la Suisse: pistes pour une politique métropolitaine suisse. Rapport et recommandations de la CTA du 25 juin 2010. ( <a href="http://www.tak-cta.ch/themen/themen/internationale-wettbewerbsfahigkeit/-menu-id-54.html">http://www.tak-cta.ch/themen/themen/internationale-wettbewerbsfahigkeit/-menu-id-54.html</a> )		x				
50	DETEC Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (2011) Adaptation au changement climatique en Suisse - la stratégie de la Confédération, projet du 13 juillet 2011.	x		x			