

## POLITIQUE FÉDÉRALE EN FAVEUR DES AGGLOMÉRATIONS

# Etat des lieux

Dans les années 1990, l'opinion publique a pris davantage conscience des défis importants auxquels les villes étaient confrontées: charge plus élevée des transports et atteintes environnementales accrues, problèmes sociaux, situation délicate des finances publiques et extension incontrôlable des régions urbanisées. Face à cette situation, la Confédération a décidé d'agir, notamment en établissant une politique des agglomérations.

L'article 50 de la Constitution fédérale adoptée en 1999 indique que la Confédération «prend en considération la situation particulière des villes, des agglomérations urbaines et des régions de montagne». Dans ce cadre, le Conseil fédéral a publié en 2001 un rapport dans lequel il constatait que deux tiers de la population suisse vit dans les zones urbaines et que ces zones sont confrontées à des défis importants. Une action de la Confédération est alors envisagée, toutefois subsidiaire à l'action des cantons et des communes.

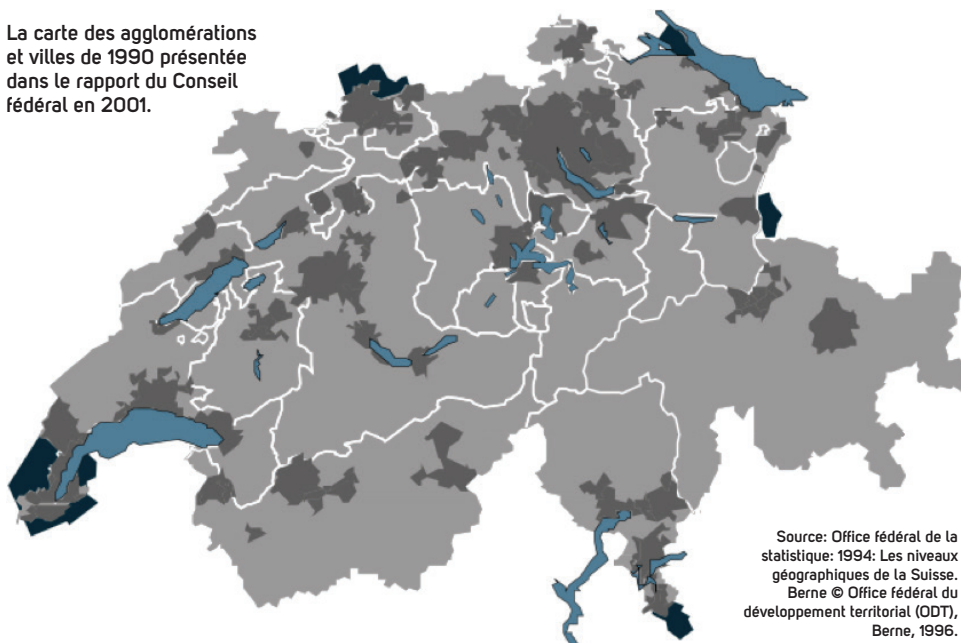
En conséquence, le Conseil fédéral a fixé les objectifs suivants:

- Contribuer au développement durable de l'espace urbain;
- Assurer l'attractivité économique des zones urbaines et une qualité de vie élevée à leurs habitants;
- Maintenir un réseau polycentrique de villes et d'agglomérations, grandes, petites et moyennes;
- Limiter l'extension spatiale des zones urbaines, les structurer et favoriser le développement de l'urbanisation vers l'intérieur.

Afin d'atteindre les objectifs définis, différentes mesures ont été progressivement mises en place, dont les principales ont été:

- Orienter les politiques sectorielles de la Confédération (aménagement du territoire, politique régionale, transports, environnement, etc.);

La carte des agglomérations et villes de 1990 présentée dans le rapport du Conseil fédéral en 2001.



Source: Office fédéral de la statistique: 1994: Les niveaux géographiques de la Suisse. Berne © Office fédéral du développement territorial (ODT), Berne, 1996.

- Mettre en œuvre un système d'observation de l'espace urbain qui fournira les informations relatives à l'évolution et aux problèmes de ces espaces;
- Assurer une gestion et un financement coordonnés des transports et de l'urbanisation à l'intérieur d'une agglomération.

Le soutien financier a été fixé afin d'améliorer la coordination entre urbanisation et transports. Dès 2002, la Confédération a apporté un soutien technique et financier à des projets modèles novateurs en matière de coopération au sein des agglomérations, parmi lesquels figurait la zone d'activités régionale de Delémont (ZARD).

A Delémont, les premières discussions ont eu lieu en 2003, à l'initiative du Service de l'aménagement du territoire (aujourd'hui Service du développement territorial) et des communes.

Rapidement, avec l'appui financier de l'Etat, les communes ont débuté les études nécessaires à la préparation d'un programme d'agglomération, lui-même destiné à recevoir un soutien financier de la Confédération.

## Les programmes d'agglomération

En 2007, l'Office fédéral du développement territorial a introduit les projets d'agglomération «transport et urbanisation», qui sont les piliers principaux de sa politique. Ils visent à une planification coordonnée des transports, de l'urbanisation et, depuis 2015, à la gestion du paysage dans les espaces urbains.

Le projet d'agglomération est un instrument de planification. Les organismes responsables d'un projet déterminent à quoi devrait ressembler le futur développement de l'agglomération – ou «vision d'ensemble» – et élaborent en conséquence des stratégies et des mesures. Ces mesures sont à classer par priorité chronologique (listes A, B et C). A travers le projet d'agglomération, l'organisme responsable dépose une demande de subventions pour ses infrastructures de transport.

En règle générale, les projets d'agglomération suivent un cycle de quatre ans. Les projets d'agglomération de la première génération ont été remis en 2007 et évalués par la Confédération en 2008. En 2010, le Parlement fédéral a libéré les crédits pour l'étape commençant en 2011 (liste A de la première génération). Les projets d'agglomération de la deuxième génération ont été soumis jusqu'en 2012 et évalués par la Confédération en 2012 et 2013. En 2014, le Parlement fédéral a libéré les crédits pour l'étape commençant en 2015.

Les moyens financiers proviennent du Fonds d'infrastructure adopté par les Chambres fédérales (6 milliards pour les agglomérations échelonnés sur 20 ans). Ce montant est en principe suffisant pour les mesures des projets de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> génération.

Les projets d'agglomération de la troisième génération seront soumis d'ici la fin de 2016 à la Confédération, qui les évaluera en 2016 et 2017. Il est prévu pour l'instant que les crédits de la Confédération pour ces projets soient libérés en 2019. Le projet d'agglomération en cours doit être mis à jour, consolidé et parfois complété et approfondi dans certains domaines sectoriels.

## Le financement par le FORTA

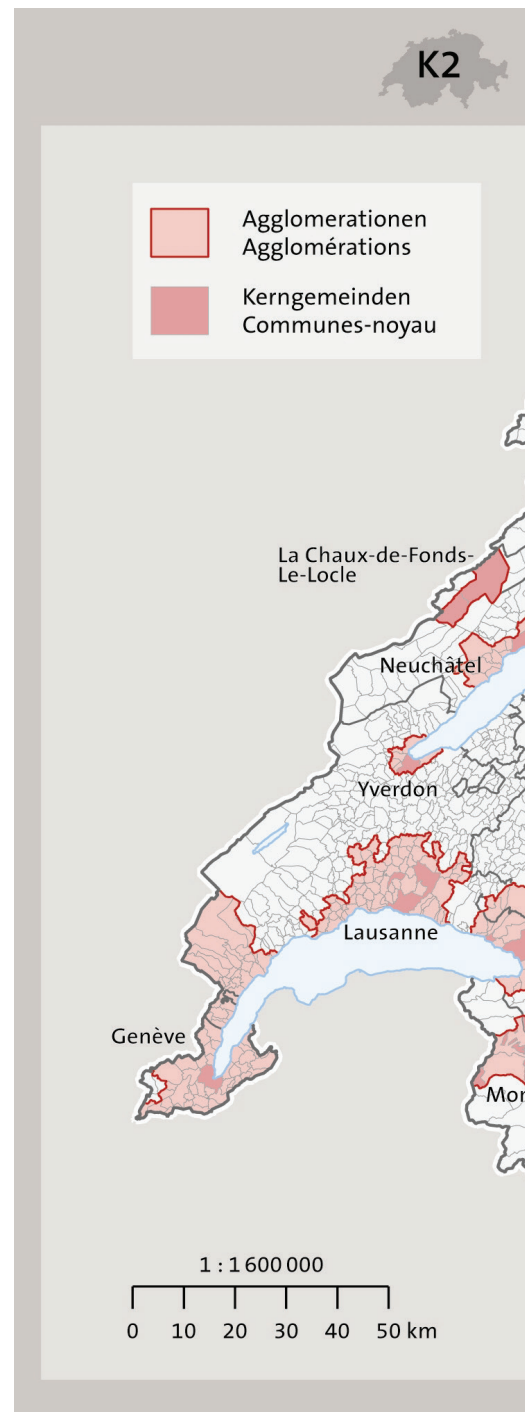
Le financement des mesures des projets de 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> génération devrait être assuré par le biais du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), actuellement débattu aux Chambres fédérales.

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des télécommunications estime que les grands projets de transport nécessitent des investissements importants, ce qui implique un financement suffisant et une planification orientée sur le long terme.

Pour les chemins de fer, un fonds a été adopté pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Pour assurer le financement des projets routiers, le Conseil fédéral voudrait également créer un fonds de durée indéterminée pour les routes cantonales et nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), qui serait inscrit dans la Constitution. La route et le rail seraient ainsi mis sur un pied d'égalité.

Ce nouveau fonds constituerait l'élargissement du fonds d'infrastructure existant. Il servirait à achever le réseau des routes nationales, à éliminer des goulots d'étranglement et à réaliser des projets dans les agglomérations. En plus des aménagements routiers, il financerait dorénavant aussi l'exploitation et l'entretien.

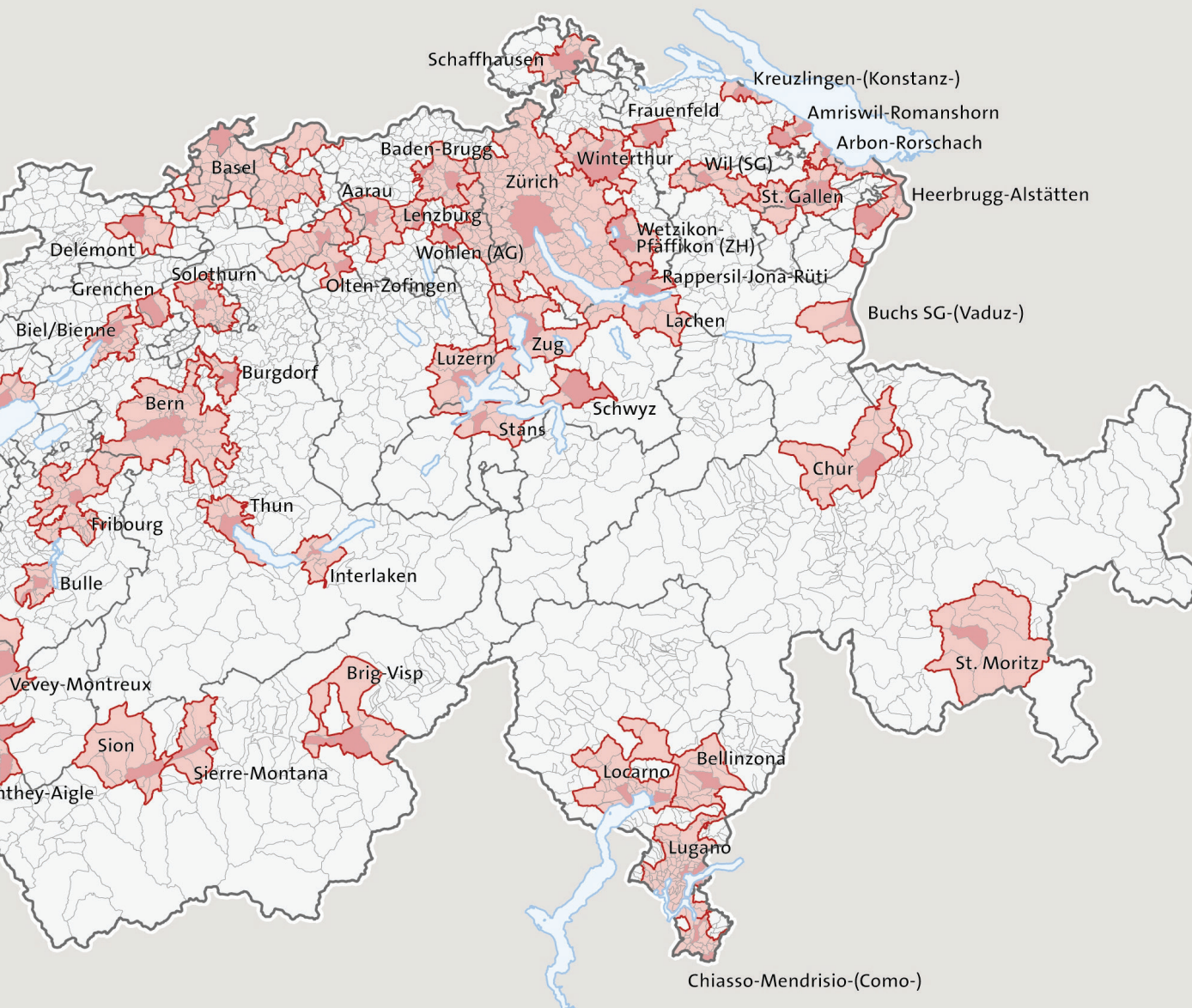
Le projet du FORTA bénéficierait donc, en plus des taxes routières existantes (vignette autoroutière, surtaxe sur les huiles minérales), de revenus supplémentaires provenant d'une part de l'augmentation modérée de la surtaxe sur les huiles minérales, directement liée



L'agglomération de Delémont n'a pas manqué le coche. Dès le 1<sup>er</sup> projet, elle a obtenu 40% de subvention sur plusieurs mesures d'infrastructures (gare routière, vélostation, pistes cyclables par exemple), équivalant à près de 6 millions de francs de cofinancement. Le premier projet (PA1) a été accepté en 2008 par la Confédération. Le projet de 2<sup>e</sup> génération (PA2) de Delémont a été déposé en 2012. Le soutien de la Confédération est de 35% sur certaines mesures, pour un montant total de 4,8 millions de francs.

Le projet de 3<sup>e</sup> génération (PA3) est en cours d'élaboration et sera déposé à la Confédération à fin 2016. Ce document est fortement coordonné avec le Plan directeur régional de l'agglomération (finalisation en 2016 également), qui définit des stratégies au niveau de l'urbanisation, de la mobilité, de la nature et du paysage et de l'énergie. Dans le cadre du PA3, de nouvelles mesures seront définies et soumises pour d'éventuelles subventions.

## Die 50 Agglomerationen der Schweiz – Volkszählung 2000 Les 50 agglomérations de la Suisse – Recensement fédéral de la population 2000

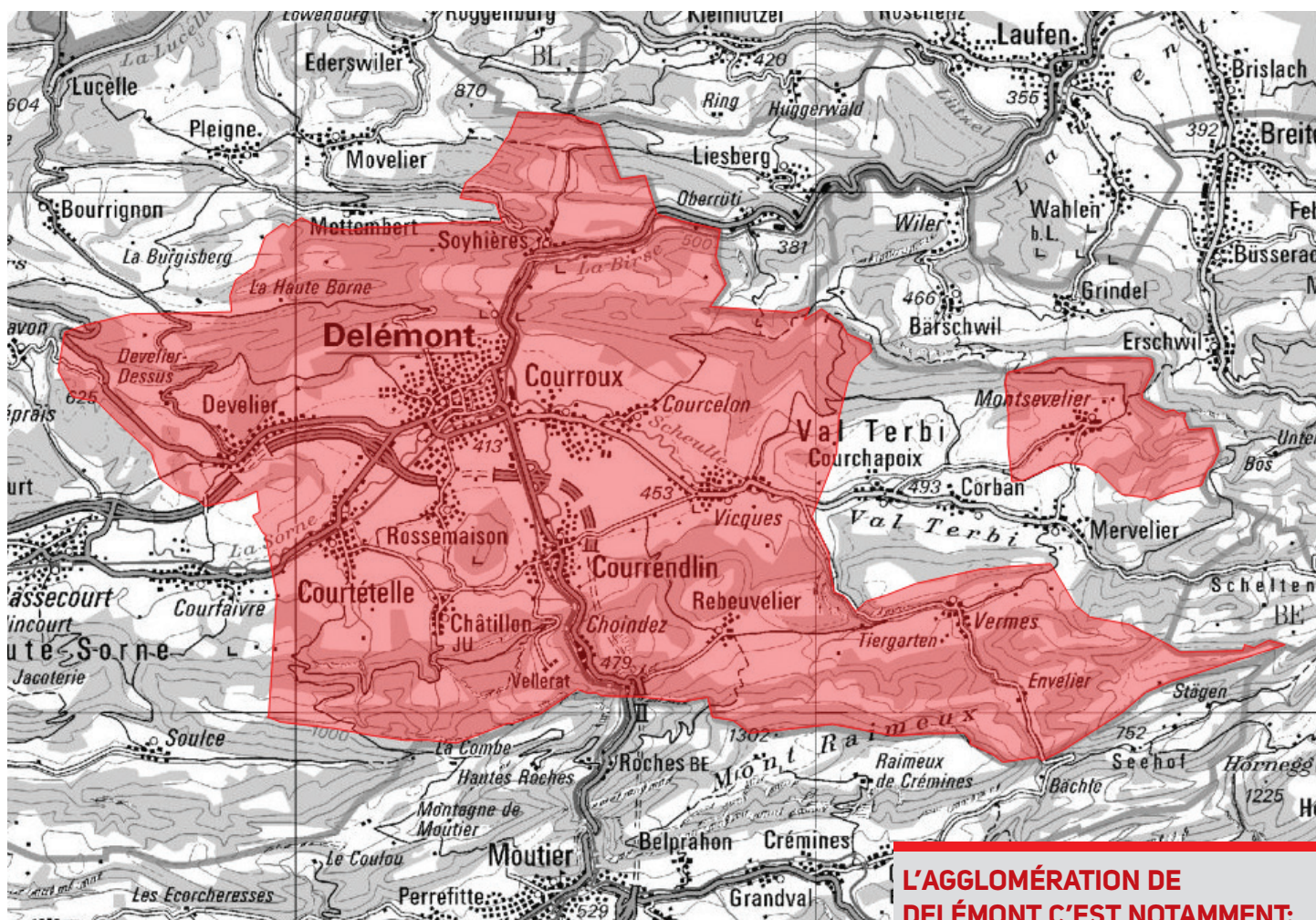


© Statistik Stadt Zürich

### D'après le recensement fédéral de la population en l'an 2000:

- Près des trois quarts de la population vivaient dans des espaces urbains;
- Les 50 agglomérations et les 5 villes isolées regroupaient près de 1000 communes et 5,4 millions d'habitants, soit 73% de la population de la Suisse. Cet espace urbain s'étendait sur environ 9000 km<sup>2</sup>;
- L'extension continue des grandes agglomérations a donné naissance à 5 aires métropolitaines: les aires de Zurich, Bâle, Genève-Lausanne, Berne et du Tessin;
- En 2000, Zurich comptait 1,1 million d'habitants, ce qui faisait d'elle la plus grande agglomération de Suisse, devant Bâle (480'000) et Genève (470'000) (dans chaque cas, la partie suisse seulement).





### Périmètre actuel du Syndicat d'agglomération de Delémont.

au besoin d'investissement réel, et de l'autre des recettes de l'impôt sur les véhicules automobiles qui alimentent aujourd'hui la caisse de la Confédération. En définitive, après les Chambres fédérales en 2016, c'est au peuple qu'il appartiendrait d'approuver la modification constitutionnelle.

## Evaluation et suite de la politique des agglomérations

Le Conseil fédéral entend poursuivre la politique des agglomérations. Dans le rapport de 2015 intitulé «Politique des agglomérations 2016+ de la Confédération», les autorités fédérales confirment le rôle de plus en plus important joué par les villes, les agglomérations et les espaces métropolitains. Ils sont un moteur de la croissance économique, sociale et culturelle. De plus, ils tirent eux-mêmes profit des prestations qu'ils fournissent, mais aussi les régions voisines et les espaces ruraux.

L'avenir de la politique fédérale en faveur des agglomérations poursuivra plusieurs objectifs: qualité de vie, économie, urbanisation, collaboration institutionnelle, cohésion sociale.

## Conférence tripartite sur les agglomérations

La Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA) est la plate-forme qui réunit la Confédération, les cantons ainsi que les villes et les communes. Elle a pour but de favoriser la collaboration verticale et le développement d'une politique conjointe des agglomérations. La CTA a été fondée en février 2001 par le Conseil fédéral, la Conférence des gouvernements cantonaux, l'Association des communes suisses et l'Union des villes suisses.

L'échange d'informations ainsi que l'élaboration de propositions communes visant à renforcer la collaboration dans les agglomérations et à résoudre des problématiques politiques spécifiquement urbaines forment l'essentiel de sa mission.

Par ailleurs, la CTA symbolise la volonté commune d'améliorer, par des efforts coordonnés, les chances d'avenir des villes et des agglomérations à titre de catalyseurs du développement économique, social et culturel.

## L'AGGLOMÉRATION DE DELEMONT C'EST NOTAMMENT:

- 27'000 habitants;
- 11 communes réunies dans un syndicat intercommunal;
- 1 assemblée d'agglomération composée des 11 conseils communaux;
- 1 conseil d'agglomération composé des 11 maires;
- 1 commission d'aménagement du territoire et d'énergie, composée des conseillers communaux en charge de ces domaines;
- 1 bureau technique composé d'un secrétaire général et d'une chargée de mission pour le développement territorial rattachée au Service UETP de Delémont;
- 3 projets d'agglomération (le 3<sup>e</sup> étant en cours);
- 1 plan directeur régional, prochainement finalisé;
- 1 dynamique commune pour un développement du territoire concerté à l'échelle régionale.