

Position des Verts sur la politique d'agglomération

Positions pour une politique de l'agglomération

Développement de l'agglomération

Les villes, agglomérations et métropoles sont aujourd'hui l'espace vital d'environ 70% de la population suisse. En raison de son développement économique et politique, la Suisse a longtemps été caractérisée par une structure fortement décentralisée et hétérogène des espaces urbains. Jusqu'au milieu du 20^{ème} siècle, la surface des villes s'est fortement accrue. La croissance spatiale et fonctionnelle des grands espaces urbains et de leurs banlieues a été, comme par exemple à Zurich, résolues par une fusion des communes.

Dans les années 50, la mobilité individuelle s'est considérablement développée, déclenchant le phénomène de la "suburbanisation". Les lieux de résidence et les lieux d'activités se sont toujours plus éloignés les uns des autres. Le développement des voies de communication a permis l'extension continue des villes sur les campagnes avoisinantes. En conséquence, le territoire agricole a été de plus en plus grignoté par l'urbanisation et la mobilité a augmenté de manière disproportionnée.

Longtemps, la politique et la planification se sont concentrées principalement, voire exclusivement, sur les campagnes. On ne prêtait guère d'attention aux villes et aux agglomérations. Ce manque d'intérêt trouve entre autres son origine dans l'organisation politique de la Suisse qui accorde un plus grand poids aux campagnes qu'aux villes. On a aussi longtemps pensé que les villes ne posaient pas de problèmes. Ce n'est qu'avec l'augmentation des problèmes sociaux et, en partie, aussi à cause des problèmes liés au trafic, quand les villes ne sont plus arrivées à faire face, que l'on a commencé à s'intéresser à la question. Avec les principes directeurs énoncés en 1996 dans les "Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse", les problèmes des villes sont pour la première fois pris en considération au niveau fédéral. La stratégie proposée pour les diverses régions de Suisse doit maintenant trouver une traduction politique et être appliquée.

Les tensions de l'agglomération

Aujourd'hui, en Suisse, les métropoles comme Zurich, Berne, Bâle, Genève-Lausanne et le Tessin (région Lugano-Mendrisio) dominent. Les villes qui ne sont pas rattachées à une agglomération sont rares. Plus encore que la population, les grandes agglomérations concentrent les activités économiques productrices de richesses et les places de travail.

Les problèmes et les défis qui se posent aux espaces urbains peuvent être mis en relation avec leur développement :

- **La tendance à la métropolisation**

Les grands centres comme Zurich, Bâle et Genève, axés sur les prestations de service, gagnent sans cesse en importance. En raison de la concentration effrénée des activités économiques dans les grandes agglomérations, les autres régions – urbaines ou rurales – s'orientent vers ces grands centres. Parallèlement, l'interdépendance des diverses agglomérations ne fait que croître, ce qui conduit à la formation d'espaces métropolitains.

- **Processus de division : division fonctionnelle, spécialisation économique, ségrégation sociale**

La concurrence fonctionnelle et les atouts particuliers de chaque espace entraînent une séparation des fonctions habitat, travail et loisirs. Ce phénomène est encore renforcé par la création de pôles économiques et la proximité réciproque souhaitée par les diverses

branches économiques. Grâce à la mise en réseau des centres de formation, de recherche et de développement avec l'économie, les grands centres offrent un milieu innovateur.

La ségrégation sociale se traduit par le fait que les couches sociales aisées s'établissent dans des communes situées à proximité du centre des agglomérations. Leurs habitants bénéficient d'une bonne qualité de vie tout en profitant, grâce à des moyens de transport performants, des avantages du centre-ville. Cette évolution a été particulièrement marquée durant les années 90 chez les familles avec enfants. Elle a engendré une imposition des ménages très différente selon les lieux, qui par un effet de spirale contribue à accentuer la fracture sociale. Parallèlement, les communes du centre possèdent une proportion de places de travail par rapport au nombre de résidents bien plus élevée que les communes périphériques. En résultent des problèmes dans d'autres domaines, tels que les transports, l'environnement ou les finances publiques.

Aujourd'hui, on peut constater une inversion des tendances: pour une partie de la population, la ville redevient un lieu de résidence attractif. En particulier, les personnes vivant seules ou les couples sans enfants recherchent les facilités du centre. Ainsi, par des nouvelles constructions de prestige ou des rénovations luxueuses, on cherche à attirer une population à fort pouvoir d'achat, de sorte que l'espace devient de plus en plus restreint pour ceux qui ne peuvent s'offrir ces nouveaux logements (phénomène de "gentrification").

- **Trafic et pollution**

La séparation des différentes fonctions habitat, travail, achats, loisirs etc. engendre une forte augmentation du trafic pendulaire, qui prend souvent la forme d'un trafic radial de la périphérie vers le centre et inversement, mais également du trafic tangential entre les communes périphériques. Le trafic tangential recourt peu voire pas du tout aux transports publics, et provoque une forte augmentation du trafic motorisé. Même pour l'accès au centre-ville, les transports publics ne sont concurrentiels que si l'habitat en périphérie n'est pas trop dispersé. Pour que les transports publics soient efficaces, il est nécessaire que la zone desservie possède une certaine densité de population.

Au centre en particulier, les infrastructures routières destinées aux déplacements individuels ont atteint depuis longtemps leur limite de capacité. La pression est donc forte pour construire de nouveaux axes ou contournements et pour augmenter la capacité routière.

Dans les agglomérations, le trafic est le pollueur principal. Dans l'espace urbain, c'est le principal responsable de la pollution de l'air et le plus important facteur de pollution sonore. Le trafic, en contribuant à la dégradation de la qualité de vie en ville, encourage le phénomène d'extension de l'agglomération.

Les agglomérations s'étendent toujours davantage. Comme le terrain est bien meilleur marché dans les communes périphériques et les régions de campagne qu'au centre, on est peu incité à y construire de façon dense, ce qui conduit à une mauvaise utilisation du sol. En Suisse, depuis les années 70, c'est en moyenne un mètre carré de terrain non construit qui est bétonné chaque seconde. Les cantons dits ruraux contribuent de manière significative à cette consommation extensive du sol.

- **Finances publiques**

Les communes urbaines offrent et financent des services qui sont également utilisés par les communes périphériques et leur population. Il s'agit notamment des domaines de la culture et du sport, de la sécurité, du trafic privé et du social. Les frais liés à la formation, à la santé et aux transports publics sont aussi souvent à la charge des communes urbaines. Les coûts environnementaux liés aux coûts externes du trafic (pendulaire) au centre doivent également être pris en considération. Les frais non couverts engendrés par les places de travail sont également à la charge des communes urbaines. Comme pour le taux d'imposition, c'est une conséquence du système fiscal qui taxe sur le lieu de résidence et ne rétrocède pas, ou pas assez, aux communes urbaines qui offrent des prestations.

Des stratégies d'action insuffisantes

La Confédération a prévu quatre plans d'action qui devraient mieux prendre en considération la situation des villes et des agglomérations :

- la coordination et l'orientation de la politique fédérale sur les objectifs urbains de l'aménagement du territoire
- l'amélioration de la collaboration verticale entre les communes, les cantons et la Confédération
- l'encouragement de la collaboration horizontale dans les agglomérations
- l'intégration dans le réseau urbain européen.

La nouvelle Constitution fédérale mentionne comme avant la nécessité de prendre en considération la situation particulière des villes et des agglomérations urbaines. Les conditions d'un dialogue direct entre la Confédération et les villes, ou même la possibilité d'une intervention directe de la Confédération, font toutefois défaut.

Pour les Verts, la problématique des villes et des agglomérations n'est absolument pas maîtrisée.

- Les cantons demeurent les acteurs principaux de l'aménagement et de l'organisation du territoire
 - Les communes ont trop d'autonomie en matière de plans d'utilisation du sol, il faudrait instaurer une collaboration régionale dans ce domaine
 - Les agglomérations ne disposent d'aucun pouvoir décisionnel, ni politique, ni en matière de planification (territoriale)
 - Les principes juridiques et de planification des cantons et des communes ne trouvent pas leur traduction au niveau des agglomérations.
-
- Au contraire : les différentes communes partie d'une agglomération se font une concurrence effrénée. Entre agglomérations existe une concurrence conduisant à la hiérarchisation.

La politique de l'agglomération des Verts

Une politique verte de l'agglomération propose des solutions alternatives à cette problématique, afin que le postulat du développement durable (cf. art. 2 al. 2 de la CF) ne soit pas que des mots.

Freiner l'urbanisation de la campagne

Les Verts souhaitent mettre un frein à l'urbanisation de la campagne. Cette "rurbanisation" est en effet à l'origine de nombreux problèmes, qui touchent également les agglomérations. L'extension effrénée des régions habitées est la principale cause de l'augmentation de la charge de trafic dans les agglomérations et leurs centres.

Aujourd'hui en Suisse, il y a plus de terrains classés en zone à bâtir que la surface nécessaire pour les 15 prochaines années, comme l'exige la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT). Cette zone à bâtir surdimensionnée provoque l'urbanisation de secteurs toujours plus importants et un "mitage" de la campagne. Une part importante de la zone à bâtir n'est pas encore construite, et une surface quasiment équivalente est construite en dehors de la zone à bâtir. Une mesure efficace serait de limiter les zones urbanisées et de créer des "zones taboues" où les constructions seraient interdites. De plus, les terrains à bâtir non construits devraient être activement déclassés. On pourrait encourager ce déclassement en dédommageant l'abandon ou en compensant cette perte en autorisant une plus grande densification d'un secteur déjà urbanisé. Les dédommagements peuvent être calculés en fonction des plus-values consécutives au classement en zone à bâtir. On pourrait de surcroît imaginer un système de contingentement au profit de ceux qui renonceraient à utiliser leur réserve à bâtir.

Il est indispensable de mettre un frein à l'urbanisation de la campagne, à la "rurbanisation". En effet, en l'absence de conception à long terme du développement des localités, on bâtit constamment de nouveaux lotissements, avec des conséquences lourdes au niveau de l'utilisation du sol et de la mobilité.

Des réserves de terrain existent au sein des zones urbaines existantes. Leur mise en œuvre est souvent plus difficile que la construction sur de vertes prairies. Il est donc nécessaire de mettre en place des directives de planification et de construction qui encouragent une utilisation flexible et de qualité des réserves à bâtir à l'intérieur du territoire urbain. De plus, la multifonctionnalité des bâtiments doit être encouragée (capacité de l'architecture à s'adapter à différentes fonctions: *concept de la "transformabilité"/ "Umwandelbarkeit"*). Pour améliorer l'utilisation des sols en zone urbaine, il est nécessaire de se poser la question d'une densité minimale, ce qui n'est pas absurde dans un pays aussi densément peuplé que la Suisse.

Limiter l'urbanisation en :

- bloquant l'extension des zones urbaines
- définissant une zone taboue où toute construction est interdite
- déclassant activement les zones constructibles non bâties
- dédommageant l'abandon par les communes de zones à bâtir, ou en compensant dans les zones urbaines
- créant un fond de compensation, alimenté par l'utilisation de nouveaux terrains à bâtir et utilisé pour le revitalisation de quartiers
- attribuant des contingents d'utilisation du sol à des entités territoriales supra communales
- offrant une flexibilité d'utilisation des friches situées dans les zones urbaines
- encourageant la multifonctionnalité des bâtiments (concept de la "transformabilité")
- fixant des densités minimales pour l'utilisation des zones à bâtir
- prélevant une taxe de recyclage sur les terrains nouvellement imperméabilisés, qui peut être affectée à la revitalisation
- introduisant un "bonus de surface habitable", similaire à l'écobonus, ou d'autres systèmes fiscaux pour l'utilisation de surfaces habitables
- revalorisant financièrement et en personnel l'Office fédéral du développement territorial (ARE)

Limiter les conséquences d'un frein à l'urbanisation

Freiner l'urbanisation des campagnes implique une densification des zones déjà construites. Afin que la qualité de ces territoires n'en souffre pas, il faut initier des programmes encourageant des réalisations de qualité et la revalorisation de l'existant. Il est indispensable de fixer des standards de qualité tant pour les logements que pour les espaces extérieurs. L'habitat sans voitures doit être particulièrement encouragé.

D'autre part, il faut combattre les conséquences d'un frein à l'urbanisation qui toucheraient les plus faibles. En plus du fait qu'une part toujours plus importante des logements en ville est destinée aux personnes à revenus élevés ("gentrification"), le frein à l'urbanisation peut provoquer une augmentation des prix du terrain, avec une marginalisation supplémentaire des personnes socialement plus démunies. Une offre large de logements de tous types doit être garantie, par des mesures incitatives de la part de l'Etat et par l'initiative individuelle. Le souhait de nombreuses communes d'attirer des contribuables à hauts revenus ne doit pas accabler davantage les populations défavorisées.

- Assurer la qualité de l'habitat : programmes fixant des critères de qualité et de revalorisation, standards de qualité pour les logements et les espaces extérieurs
- Encourager l'habitat sans voitures

- Des offres socialement supportables : mesures incitatives destinées aux acteurs privés du secteur immobilier; initiatives communales, cantonales et fédérales pour répondre aux demandes de tous les milieux.

Espaces réservés à des infrastructures culturelles, de loisirs et sportives

L'urbanisation en général, et tout particulièrement la question des projets de construction à caractère régional voire suprarégional en plein champ (centres commerciaux, de loisirs etc.) ont une implication régionale et nationale. Il est donc indispensable que ces développements ne soient pas simplement décidés à l'échelle locale mais qu'ils soient intégrés dans un plan directeur de niveau supérieur, et coordonnés par une vision d'ensemble.

- Etablir un plan directeur pour coordonner au niveau national les projets "locaux".

Encourager les transports publics

Il est possible de rapprocher les espaces destinés aux activités professionnelles et ceux réservés à l'habitat à travers des incitations fiscales. Le caractère du système de transports publics influence la qualité de l'urbanisation. Les villes et les agglomérations qui ont un système de transports publics performant "perdent" moins de surface pour les déplacements (routes et places de parc). La ville de Genève par exemple réserve deux tiers de plus de surface aux déplacements que la ville de Zurich. L'urbanisation de toute l'agglomération est moins gourmande en surface avec des transports publics performants. Contrairement au transport individuel qui provoque l'extension de l'urbanisation, une bonne desserte en transports publics encourage la concentration spatiale autour des haltes et des gares. Le transfert modal du trafic motorisé individuel vers les transports publics améliore la qualité de vie des régions densément peuplées (bruit, air, espace), qui est souvent une des raisons invoquées pour justifier l'implantation de zones d'habitation à la campagne.

Pour réaliser le transfert modal, il est indispensable de garantir une offre en transports publics d'agglomération de qualité. Le transport public d'agglomération doit donc être développé de façon significative, par exemple grâce à une redevance sur les carburants.

- Incitations fiscales pour rapprocher l'habitat et le travail
- Offre en transports publics (d'agglomération) de qualité ; limitation du trafic motorisé individuel dans les villes (péages, limitation des places de stationnement)
- Développement en priorité dans les secteurs autour des nœuds de transports publics

Encourager le trafic pédestre et cycliste

A tous points de vue, les meilleures manières de se déplacer dans l'agglomération sont la marche ou le vélo. Elles sont écologiques et n'exigent pas de gros investissements de la part de la collectivité. En ville, elles représentent une part non négligeable du volume du trafic. Toutefois, on ne leur accorde souvent que trop peu d'importance dans la politique des déplacements. A cause du manque de sécurité et du manque d'attention aux besoins spécifiques des cyclistes et des piétons, de la part du trafic en mouvement ou à l'arrêt, le potentiel de ces moyens de transport n'est pas suffisamment exploité.

- Créer des zones de rencontres
- Donner la priorité aux cyclistes et aux piétons dans la circulation (carrefour, feux de circulation, passages pour piétons)
- Créer des réseaux cyclables continus
- Améliorer l'infrastructure des « parkings à vélos » ainsi que la liaison avec les transports publics

De nouvelles formes d'organisation de la politique et de la planification

L'étape suivante - à ancrer durablement - consiste à trouver de nouvelles formes et structures d'organisation de la politique et de la planification. Aujourd'hui, les relations fonctionnelles correspondent toujours moins aux unités territoriales traditionnelles des communes et du canton, ce qui contribue à accentuer, voire à provoquer, les problèmes évoqués plus haut. Davantage d'institutions doivent être établies à l'échelle de l'agglomération. De plus, la Confédération doit encourager (aussi financièrement) la collaboration entre les communes et les cantons à l'échelle de l'agglomération et d'autres régions fonctionnelles. L'objectif est de doter les unités fonctionnelles (telles que l'agglomération) de compétences politiques, planificatrices et financières, pour leur permettre de participer activement à la planification.

La question de la fiscalité mérite une attention toute particulière. L'autonomie communale en matière d'impôts - sans système de péréquation entre les communes - n'a plus de sens par rapport aux grandes unités fonctionnelles. Il faut soit trouver des systèmes efficaces de péréquation entre les communes qui tiennent compte de leurs différentes fonctions au sein d'une communauté de communes, soit déplacer la compétence en matière d'imposition à l'échelle de l'agglomération ou de la région. Un système pourrait également être envisagé qui ne profite pas uniquement au lieu de résidence mais également aux lieux d'activités quotidiennes (travail, école etc.).

Parallèlement au transfert des tâches des communes à l'agglomération, il faut activer, voire renforcer, les structures de décision à l'échelle locale, afin que la politique et la planification ne s'éloignent pas encore plus des populations directement concernées. Par exemple, la population doit pouvoir participer à la conception et à l'aménagement de son cadre de vie dans des forums de quartier et d'agglomération. Ces formes de participation démocratique doivent être intégrées dans le processus politique et de planification et bénéficier de droits. Une attention toute particulière devra être apportée aux questions de compétence, de légitimité et de représentativité démocratique de ces formes de participation. La Confédération devra être particulièrement active dans ce domaine, en attribuant des mandats de recherche.

- Encourager la collaboration au niveau de la région fonctionnelle; par exemple en conditionnant l'attribution de subventions fédérales
- Revaloriser les régions fonctionnelles, en particulier les agglomérations: organisation d'un niveau institutionnel correspondant à l'agglomération avec des compétences politiques, planificatrices et financières
- Adapter le système fiscal : déplacer la compétence en matière d'imposition au niveau de l'agglomération/de la région ou créer un système de péréquation financière juste et efficace
- Activer des structures décisionnelles à l'échelle locale : intégrer dans le processus politique et de planification la participation au niveau du quartier, de la commune, resp. de l'agglomération.
- Prévoir des réformes démocratiques pour répondre à la création de ces nouveaux processus de décision.

Littérature :

Grundzüge der Raumordnung, Bundesrat 1996

Bericht über Kernstädte, Staatssekretariat für Wirtschaft, 1999

Bericht Der Expertengruppe « Finanzierung des Agglomerationsverkehrs » vom 29. Mai 2001

Concrétisation de „l’aggloupapier“: mesures possibles

Points essentiels	Mesures à prendre	Instruments possibles	Niveau d'intervention
Limiter l'urbanisation			
Non-extension des zones urbanisées	bloquer les zones encore non construites, afin d'élaborer de nouvelles bases pour l'aménagement du territoire et en empêchant dans l'intervalle la poursuite de l'urbanisation anarchique	arrêté fédéral urgent	Confédération
	imposer des directives aux communes pour la limitation des zones urbanisées	plan directeur	Canton
	fixer les zones urbanisées existantes par une révision des plans de zones (déclassement des terrains non construits dans les zones à bâtir); possibilité: offrir des compensations lors de déclassements	plan d'utilisation (plan de zones)	Commune
	exiger des conditions minimales de desserte par les TP (par ex: distance max. de 300 m entre un nouveau bâtiment et l'arrêt des TP; fréquence de desserte minimale de l'arrêt par ex. 8 trajets par jour aux heures de pointe)	plan d'utilisation plan directeur	COMMUNES Cantons
Urbanisation équilibrée	réduire la pression de l'urbanisation sur les grandes agglomérations par la mise en valeur ciblée des villes de petite et moyenne importance et de l'espace rural. Utiliser autant que possible les infrastructures existantes au lieu d'édifier de nouvelles constructions et installations consommatrices d'argent et de terrain	plan directeur politique de subvention et d'encouragement	Cantons Confédération
Déclassement	examiner les surfaces non construites; voir lesquelles pourraient être déclassées	plan d'utilisation (plan de zones)	Commune
	en principe, déclasser tous les terrains constructibles non équipés	plan directeur plan de zones	Commune Canton
Réduction des réserves de terrains à bâtir selon la LAT	« quelles sont les mesures permettant de mettre les réserves de terrains à bâtir en conformité avec l'art. 15 LAT ? » (Contexte: l'ARE élabore (a élaboré) un catalogue de mesures concernant les réserves de terrains à bâtir (art. 15 LAT))	interpellation	Confédération
	redéfinir les méthode et pronostic de tendance actuels (critère d'une réserve de terrains constructibles pour 15 ans selon la LAT) en y incluant les principes de base de l'ordonnance sur la planification du territoire en Suisse	révision de la LAT	Confédération
Utilisation des friches urbaines	élaborer une procédure simplifiée pour le changement d'affectation ou l'utilisation temporaire de friches urbaines		Canton Commune
Rénovation de quartiers	introduire de nouveaux instruments pour la rénovation de quartiers (comparables aux améliorations foncières – indépendants des limites parcellaires, etc.); à différencier selon la qualité de l'existant protéger le patrimoine bâti d'un usage orienté uniquement par le profit. Maintenir des infrastructures dans les quartiers et villages (magasins accessibles à pied, services publics etc.) Ne plus accorder d'autorisations de construire pour de grands centres commerciaux à la campagne introduire de nouveaux instruments pour la rénovation des quartiers avec la participation des habitants		Commune (évt. soutien par subventions cantonales)

	préserver les vides au niveau de l'urbanisation et des ceintures vertes comme espaces de détente		
Sensibilisation	développer et mettre en oeuvre des concepts et mesures afin de thématiser la problématique (utilisation du sol)	motion	Confédération
Taxation de la plus-value	taxer la plus-value résultant du changement d'affectation d'un ancien terrain agricole (au moment de construire)		Canton
Limiter l'offre en terrain à bâtir	harmoniser les taux d'imposition pour lutter contre la concurrence fiscale entre les communes; pression réduite sur les communes pour offrir des terrains à bâtir aux «bons» contribuables		Canton
Coordination avec les TP	concentrer le développement des zones constructibles près des nœuds des transports publics	plan directeur	Canton Commune

Qualité de vie

Promotion/sensibilisation	programme de promotion/sensibilisation (campagne); élaborer des standards de qualité pour la conception et l'aménagement des bâtiments et des espaces extérieurs		Confédération Canton
	valoriser la vie et de l'habitat urbains en Suisse („Métropole Suisse“)		Confédération Canton
Quartiers sans voitures	adapter les règlements et lois au profit de quartiers zones sans voitures, en part. les règlements en matière de stationnement	interventions parlementaires, initiatives	Commune Canton
Concepts	encourager la mise en place d'un instrument „concept de développement des zones urbaines“ (comparable aux concepts relatifs au paysage) au niveau régional et cantonal: mener une réflexion concrète sur les zones urbaines (forme, développement futur de localités existantes); sensibilisation à l'échelon fédéral	interventions parlementaires, initiatives	Commune Région Canton
	stimuler la recherche de nouveaux instruments d'aménagement du territoire: par ex: plan directeur partiel pour l'agglomération	interventions parlementaires,	Canton Confédération
	instaurer dans les agglomérations un système pour faciliter l'échange de logements entre personnes âgées (en couple ou seules) et jeunes familles avec enfants		Communes
Planification impérative en matière d'utilisation du sol	Tous (et en particulier les communes) doivent-ils (pouvoir) tout concrétiser? Prescriptions quant aux emplacements qui se prêtent le mieux à des affectations spécifiques (formulation positive contraignante pour les communes)	plan directeur plans sectoriels de la Confédération	Canton Confédération
Conserver et créer des logements	intervention plus marquée des pouvoirs publics (communes) dans le secteur immobilier pour garantir les besoins légitimes des personnes socialement plus défavorisées (contraintes pour les acteurs privés, mesures propres). Pour cela, les terrains appartenant aux communes doivent être conservés et augmentés	interventions parlementaires, initiatives	Commune

Transports

Financer les transports d'agglomération	supprimer l'affectation liée de l'impôt sur le carburant: financer les infrastructures de transports publics d'agglomération		Confédération
Trafic poids-lourds	transférer, également dans les agglomérations, les marchandises sur le rail (trafic interne)		Confédération Canton

Réduire le trafic pendulaire	favoriser (fiscalement) la proximité du lieu d'habitation et de travail	Canton Commune
Politique des places de parc	introduire une gestion cohérente des places de parc; donner la priorité aux transports publics	Commune
Optimisation des TP	coordonner les transports publics régionaux	Canton Commune
HPM (human powered mobility)	favoriser les déplacements à pied, à vélo, à trottinette, etc.	Commune Canton
Pas d'augmentation de l'infrastructure routière	pas de nouvelles capacités routières dans les agglomérations sans compensations correspondantes (réaffectation de routes existantes).	Canton

Organisation politique

Favoriser la formation d'agglomérations	soutenir et développer la politique d'agglomération	Confédération
	favoriser les agglomérations au niveau institutionnel: stimuler les recherches au niveau fédéral; encourager la collaboration entre cantons (par ex: en subordonnant l'octroi de subventions à une collaboration, resp. à des solutions, au niveau de l'agglomération). Il serait aussi imaginable de ne verser certaines subventions fédérales qu'à des agglomérations organisées	Confédération
Participation	procéder à des expériences de forums de quartiers et de citoyens introduire des conseils de quartier bénéficiant d'une légitimité démocratique, disposant d'un budget propre et de compétences clairement définies	Commune
	question de la participation: analyse de modèles, bases et conditions juridiques, etc.	Confédération

Fiscalité

Harmonisation	mettre en place une véritable harmonisation fiscale entre les communes d'un même canton et entre les cantons	Canton Confédération
Séparation	organiser la redistribution fiscale entre le lieu de résidence et le lieu de travail	Canton Confédération
Répartition	créer une redevance cantonale, respectivement fédérale, au profit des communes qui offrent des services publics d'un large usage, dont une grande partie des bénéficiaires n'habitent pas l'unité fiscale (commune, région, canton) concernée et ne contribuent donc pas ou peu à ses rentrées fiscales (gymnases, écoles professionnelles cantonales, universités, administrations fédérale et cantonale, hôpitaux, opéras, théâtres, musées, etc.)	Canton Confédération