

OFFICE FÉDÉRAL DU
DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL (ARE)

La stratégie de l'ARE 2018



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

Version	Document	Responsable(s)	Date
1.0	La stratégie de l'ARE 2014	Maria Lezzi	10.9.2014
2.0	La stratégie de l'ARE 2018	Maria Lezzi	1.12.2018
2.1	La stratégie de l'ARE 2018	Markus Mettler/Rudolf Menzi	19.2.2019

IMPRESSUM

Éditeur

Office fédéral du développement territorial ARE

Coordination et rédaction

Markus Mettler, Affaires de la direction, ARE

Production

Rudolf Menzi, Communication, ARE

Graphisme

Susanne Krieg SGD, Bâle

Photographie

Yves Maurer, Berne

Commande

www.are.admin.ch

Disponible également en allemand

03.2019

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION ET BUT DE LA STRATÉGIE	4
2	LA STRATÉGIE	5
3	BASES	6
4	VISION D'AVENIR, MISSION, VALEURS CLÉS, PRINCIPES DE CONDUITE	7
5	OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET PRINCIPES DIRECTEURS	10
5.1	Objectif stratégique A Coordonner l'ensemble de la mobilité, coordonner les affaires territoriales et les transports	11
5.2	Objectif stratégique B Promouvoir un développement polycentrique judicieux de l'urbanisation et stabiliser la consommation de surfaces	13
5.3	Objectif stratégique C Poursuivre le développement d'instruments et du cadre légal dans le domaine du développement territorial en adéquation avec les exigences	15
5.4	Objectif stratégique D Veiller à la mise en œuvre de l'Agenda 2030 pour le développement durable par la Suisse	17
6	PRIORITÉS DE L'OFFICE ET PLANIFICATIONS ANNUELLES	18
7	MISE EN ŒUVRE, ACTUALISATION ET COMMUNICATION	19

1 Introduction et but de la stratégie

À travers sa stratégie, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) pose le cadre de ses activités et donne à voir comment il envisage de remplir ses tâches. Une première stratégie, reposant sur l'ordonnance sur l'organisation du Département (Org DETEC ; RS 172.217.1 ; 6.12.1999) a été adoptée en 2001, un an après la création de l'office. Un remaniement complet a été fait en 2013. La présente stratégie de l'ARE a été mise en œuvre en 2014 et mise à jour pour la première fois en 2018.

La stratégie se réfère entre autres à l'ordonnance sur l'organisation du DETEC, à la Stratégie du DETEC de 2016, au Projet de territoire Suisse soutenu conjointement par les trois niveaux de l'État, à la Stratégie pour le développement durable et au « Cadre d'orientation 2040 du DETEC – L'avenir de la mobilité en Suisse ».

Si la stratégie vise à fixer les priorités et à décrire les voies à emprunter pour atteindre les objectifs, elle a également pour fonction de promouvoir la compréhension générale des tâches de l'office par tous les collaborateurs et collaboratrices.

2 La stratégie

La stratégie de l'ARE s'inscrit dans un cadre d'action défini pour l'essentiel par les éléments suivants :



- Les **bases** servent de cadre général indiquant vers quoi doivent s'orienter les champs thématiques.
- L'ARE décrit dans sa **vision d'avenir** la situation à laquelle il faut tendre.
- La **mission** exprime la conception interne de l'office et décrit le mandat qui lui est propre.
- Les **valeurs** et les **principes de conduite** guident les collaborateurs et collaboratrices dans l'exercice de leur activité.
- Les **objectifs stratégiques** et les **principes directeurs** définissent des objectifs stables à long terme pour l'office.
- Il en est dérivé des objectifs et des mesures à court terme sous la forme de **priorités annuelles de l'office** et de **planifications annuelles** de l'activité des sections. Ainsi l'office entend contribuer par étapes à ce que soit atteint l'état territorial souhaité pour la Suisse et à ancrer les principes du développement durable dans les modes de réflexion et d'action de la Confédération et de l'économie.

La stratégie de l'ARE 2018 a un horizon d'une vingtaine d'années, soit une demi-génération dans le futur.

3 Bases

La stratégie de l'ARE 2018 se réfère à plusieurs documents fondamentaux, qui sont listés à l'annexe 1. En font partie l'Org DETEC, la Stratégie du DETEC 2016, le Projet de territoire Suisse reconnu par les trois niveaux de l'État et la Stratégie pour le développement durable 2016–2019. Ces documents sont eux-mêmes complétés par d'autres conceptions et stratégies fédérales, dont le « Cadre d'orientation 2040 du DETEC – L'avenir de la mobilité en Suisse », les Perspectives des transports 2040 et la Stratégie énergétique 2050 acceptée par le souverain en 2017. La Stratégie de l'ARE 2018 est surtout consacrée aux aspects stratégiques spécialisés propres aux domaines du développement territorial, du système de mobilité et du développement durable. Les stratégies fonctionnelles des domaines transversaux comme les ressources humaines ou les finances ne sont pas traitées spécifiquement dans le présent document. Elles figurent dans les projets et les stratégies relatives à l'ensemble du Département voire de la Confédération (cf. notamment sur ce point les explications fournies dans la Stratégie du DETEC 2016 sur la « Création de conditions-cadres propices à un travail efficace », au chiffre 3.4 du chapitre « Les défis à l'horizon 2030 » et au chiffre 4.4 du chapitre « Objectifs et mesures »).

4 Vision d'avenir, mission, valeurs clés, principes de conduite

Vision d'avenir

Le territoire suisse et le système de transports sont conformes au développement durable. L'ARE contribue largement à induire cette évolution.

Notre vision d'avenir s'étend jusqu'à l'horizon 2040. Nous orientons nos réflexions vers l'objectif d'une Suisse conforme au développement durable et agissons en conséquence. Par notre travail, nous entendons contribuer de manière visible à ce que la Suisse, comme lieu de vie et espace économique délimité, conserve un haut niveau de qualité malgré l'accroissement démographique attendu.

Nous accomplissons les tâches à incidences territoriales selon les principes du développement durable. Nos solutions doivent être en mesure d'être efficaces aussi sur le long terme. Leur domaine d'application est certes limité à la Suisse, mais elles déploient néanmoins des effets au-delà de nos frontières grâce à nos efforts de connexions transnationales.

Nous pilotons de manière déterminante les processus de développement dans les domaines d'activités qui nous sont attribués et nous sommes en particulier responsables de la législation en matière d'aménagement du territoire et de l'exécution des réglementations légales.

Mission

L'ARE est le service de la Confédération compétent en matière de développement territorial. Il est le centre de compétence chargé de la coordination entre transports et développement territorial, de la coordination du système de mobilité en Suisse et du développement durable. L'ARE est en outre responsable de la coopération internationale relative aux affaires territoriales. Il coordonne les activités de la Confédération ayant une incidence territoriale, élabore les bases légales nécessaires à cette fin et surveille l'exécution du droit de l'aménagement du territoire. L'ARE travaille en collaboration avec les cantons et les communes.

En coordination avec différents groupes d'intérêts et responsables de la mise en œuvre qu'il associe à ses travaux, notamment les cantons et les communes, l'ARE œuvre de manière déterminante au développement du territoire suisse. Ce faisant, il intègre les principes d'un développement durable, l'évolution souhaitée pour les transports et leurs infrastructures à l'échelle nationale et internationale, les objectifs fixés dans le « Cadre d'orientation 2040 du DETEC – L'avenir de la mobilité en Suisse » ainsi que les objectifs de la politique énergétique de la Confédération, et renforce la collaboration internationale dans ces domaines. Dans son action, il coordonne les activités de la Confédération qui ont des effets sur le territoire et sur les transports, entre elles et avec celles des cantons, et il veille à une exécution correcte du droit de l'aménagement du territoire. Les connaissances spécialisées dont disposent les collaborateurs et collaboratrices de l'ARE sur les problématiques de territoire et de transport font de l'office un acteur central pour les questions de développement territorial et de système de mobilité.

En tant que service de la Confédération compétent pour le développement durable, nous en appliquons systématiquement les principes et promouvons la prise de conscience autour de ces principes et leur application en Suisse.

Valeurs clés

RESPONSABILITÉ

Nous contribuons à ce que notre pays offre aussi aux générations futures un espace de vie attrayant. Nous sommes bien conscients, dans nos actions comme dans notre communication, que nous représentons toutes et tous la Confédération. Nous assumons notre responsabilité.

- Nous agissons dans l'intérêt bien compris de la Confédération, du DETEC et de l'ARE, et visons à remporter des succès.
- Nous nous soutenons mutuellement et nous nous côtoyons dans le respect et l'estime.
- Nous agissons avec rigueur, loyauté et adéquation.
- Nous agissons avec autonomie, adoptons un comportement prévisible (faisant preuve de tempérament) et assumons la responsabilité de nos tâches.

CRÉDIBILITÉ

Nous sommes fiables. Nous orientons systématiquement notre activité vers l'accomplissement optimal de nos tâches essentielles. Le développement de nos conceptions de solutions repose sur le partenariat.

- Nous faisons ce que nous disons. Nous disons ce que nous faisons.
- Nous acceptons les décisions prises et nous engageons avec conviction, compétence et expertise pour leur mise en œuvre.
- Nos arguments sont factuels.
- Nous associons nos collègues de l'ARE et nos partenaires à nos travaux dès qu'il le faut et en adéquation avec l'échelon concerné.

EFFICACITÉ

Nous voulons que nos actes soient suivis d'effets. Nous fournissons une importante contribution à un développement territorial et à une coordination des transports qui soient cohérents et actifs ainsi qu'au développement durable de la Suisse. En fin de compte, le fruit de notre travail se traduit aussi par des améliorations sur le terrain, dans les cantons et les communes.

- Nous mettons à disposition des prestations et des produits d'excellente qualité dans les domaines d'activité prioritaires en tenant compte des conditions-cadres donnée (personnel, finances).
- Nous discutons ouvertement des conflits entre objectifs et des difficultés survenant dans l'exécution des tâches et contribuons ainsi à ce que des solutions appropriées soient trouvées avec toutes les parties et personnes concernées.
- Nous fournissons nos prestations de manière proche des citoyens, durable et économique.

OUVERTURE A LA NOUVEAUTÉ

Nous sommes ouverts à la nouveauté et à l'inconnu, disposés à accepter d'autres idées, opinions et personnes.

- Nous recherchons activement des solutions créatives et innovantes.
- Nous observons les tendances avec attention et allons au-devant des nouveaux défis.
- Nous menons nos réflexions en réseau.
- Notre pratique est ouverte à l'erreur.

Principes de conduite

orientation sur les objectifs – autonomie – transparence – flexibilité

À l'ARE, les supérieur-e-s hiérarchiques créent les conditions-cadre nécessaires à l'accomplissement optimal des tâches. Les cadres respectent pour cela les principes suivants :

- Nous montrons l'exemple.
- Nos propos et notre comportement s'accordent.
- Nous assurons une conduite orientée vers les objectifs et donnons des mandats clairs.
- Nous tenons à ce que les collaborateurs et collaboratrices soient autonomes et responsables, motivés et satisfaits ; nous leur déléguons les compétences nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches et nous les encourageons en tenant compte de leurs capacités et de leurs préférences ainsi que des besoins de l'ARE.
- Nous veillons à équilibrer les tâches et les ressources.
- Nous associons les collaborateurs et collaboratrices aux prises de décision et les informons avec rapidité, transparence et précision.
- Nous permettons des formes de travail flexibles et favorisons un juste équilibre entre les nécessités professionnelles et les besoins personnels.

5 Objectifs stratégiques et principes directeurs

Les activités de l'ARE suivent le Projet de territoire Suisse, fruit de négociations entre tous les niveaux de l'État, qui l'ont approuvé ; elles lui donnent corps et en soutiennent la mise en œuvre.

Sur cette base sont décrits ci-après les objectifs stratégiques que l'ARE doit atteindre d'ici 2040 et ses principes directeurs ; ils portent sur les domaines suivants :

- influence sur l'évolution du trafic;
- développement de l'espace urbanisé et limitation des surfaces nécessaires;
- coordination des transports et de l'urbanisation;
- développement du cadre juridique et de l'exécution du droit;
- mise en œuvre d'un développement durable.

ORIENTATION STRATÉGIQUES DE L'ARE

OBJECTIF STRATÉGIQUE A	OBJECTIF STRATÉGIQUE B	OBJECTIF STRATÉGIQUE C	OBJECTIF STRATÉGIQUE D
Coordonner l'ensemble de la mobilité, coordonner les affaires territoriales et les transports	Promouvoir un développement polycentrique judicieux de l'urbanisation et stabiliser la consommation	Poursuivre le développement d'instruments et du cadre légal dans le domaine du développement territorial en adéquation avec les exigences	Veiller à la mise en œuvre par la Suisse de l'Agenda 2030 pour le développement durable
PRINCIPES DIRECTEURS	PRINCIPES DIRECTEURS	PRINCIPES DIRECTEURS	PRINCIPES DIRECTEURS

5.1 Objectif stratégique A Coordonner l'ensemble de la mobilité, coordonner les affaires territoriales et les transports

DESCRIPTION DE L'OBJECTIF

Les activités de l'ARE visant à améliorer globalement l'efficacité du système de transport pour les voyageurs et les marchandises et sa coordination avec les affaires territoriales sont centrées sur les objectifs suivants du « Cadre d'orientation 2040 du DETEC – L'avenir de la mobilité en Suisse » (ZMS 2040). En conséquence, les objectifs suivants du ZMS constituent les principes directeurs de l'ARE dans le domaine de la mobilité:

PRINCIPES DIRECTEURS

Objectif 2 La collaboration des différents niveaux de l'État est renforcée dans le domaine des transports.

Objectif 4 Une desserte de base clairement définie garantit une accessibilité temporelle et spatiale appropriée dans toutes les régions du pays et à toutes les catégories de population.

Objectif 5 La demande de transport est orientée de manière à ce que les capacités du système global de transport existant soient pleinement exploitées avant la réalisation de nouveaux projets d'aménagement ou de construction.

Objectif 8 L'offre de mobilité et les infrastructures de transport sont financées de manière efficiente avec les fonds publics disponibles.

Objectif 9 Les usagers de toutes les offres de mobilité supportent davantage les coûts internes et externes qu'ils engendrent.

Objectif 14 Le système global de transport favorise systématiquement l'objectif d'un développement urbain polycentrique.

Les mesures se concentrent sur les champs d'action décrits plus bas. Pour que l'ARE puisse accomplir efficacement ses tâches toujours plus complexes en lien avec la coordination de l'ensemble de la mobilité et des transports et leurs interactions dans le domaine territorial, il entretient un réseau actif à tous les niveaux de l'État, avec les milieux politiques, économiques et sociaux, ainsi qu'à l'étranger. À l'intérieur de l'office, la formation continue individuelle des collaborateurs et collaboratrices est complétée par un échange de connaissances et d'expérience, ainsi que par la sensibilisation des collaborateurs et collaboratrice à la vue d'ensemble de la mobilité et aux interactions entre affaires territoriales et transports.

AVOIR UNE VUE D'ENSEMBLE

Pour dépasser la réflexion cloisonnée et axée sur les modes de transport et arriver à raisonner et à agir selon une vue d'ensemble, l'ARE se concentre sur quatre priorités:

- Renforcer la réflexion par territoires d'action
- Prendre en compte en amont les interactions entre transports et affaires territoriales
- Réfléchir et agir indépendamment des modes de transport et des niveaux de l'État en se concentrant sur les interfaces entre les modes de transport et les niveaux de l'État
- macroéconomique et sociétale

L'ARE utilise la partie Programme du plan sectoriel des transports pour définir une stratégie à long terme en matière de mobilité et d'infrastructures, qui englobe tous les modes de transport

et met en œuvre aussi bien la vue d'ensemble des transports que leurs interactions avec les affaires territoriales et environnementales conformément aux objectifs convenus dans le « Cadre d'orientation 2040 du DETEC – L'avenir de la mobilité en Suisse » et intègre également les évolutions sociales et technologiques. Dans le cadre des douze territoires d'action définis dans le Projet de territoire Suisse, les défis multiples qui découlent d'une approche globale indépendante des modes de transports sont déterminés en collaboration avec les autres services fédéraux et les cantons concernés puis traduits en éléments concrets dans les parties du plan sectoriel des transports consacrées à la mise en œuvre. De cette manière, la politique de la mobilité et des transports est étroitement imbriquée avec le Projet de territoire Suisse, vu comme concept faîtier, et avec les plans directeurs cantonaux.

Cette approche permet aussi à l'ARE d'attirer davantage l'attention des autres offices sur l'importance de l'associer bien en amont aux études préparatoires et aux avant-projets. Les projets de nature générale sont accompagnés par l'office, qui participe aux procédures d'approbation des plans. Il examine les mesures des Programmes de développement stratégique (PRODES) du rail et des routes nationales et du Programme en faveur du trafic d'agglomération sous l'angle de leurs effets sur les transports et sur le territoire.

Les interfaces au sein d'un mode de transport donné ou d'un niveau politique de l'État, et entre les modes de transport et les niveaux politiques de l'État, ainsi que les exigences de coordination entre le développement des transports et celui de l'urbanisation sont des problématiques particulièrement aiguës dans les agglomérations. L'ARE utilise systématiquement son instrument-clé, le Programme en faveur du trafic d'agglomération, pour mettre en œuvre un développement des transports et de l'urbanisation cohérent, financer d'importantes infrastructures de transport et promouvoir le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti dans les espaces urbains de la Suisse. Il est particulièrement important sur ce point de coordonner le développement des infrastructures au niveau national. L'ARE poursuit le développement du Programme en faveur du trafic d'agglomération et ses projets d'agglomération en tenant compte des évolutions sociales et technologiques et s'efforce de mettre au point pour tous les participants des processus et des procédures simples et orientés vers la mise en œuvre.

PROMOUVOIR LES MESURES DE GUIDAGE

L'ARE s'engage en faveur d'une meilleure efficacité du système général des transports. Avant de prévoir une extension des infrastructures, il faut d'abord mettre en œuvre des mesures assurant l'accessibilité, tous modes de transport confondus, sans extension de l'infrastructure, par exemple par une influence spatiale et temporelle du trafic. L'ARE entend par là des mesures de guidage institutionnelles et réglementaires (coercition et interdiction) ainsi que des instruments de l'économie de marché (p. ex. mesures incitatives, y c. de nature financière) et des mesures contribuant à la formation de la conscience, à la lucidité et aux changements de comportement.

L'ARE s'engage pour un étalement horaire de la demande en transports et un lissage de la demande aux heures de pointe en examinant des incitations financières (redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, RPLP; tarification de la mobilité ou Mobility Pricing, Programme en faveur du trafic d'agglomération) mais aussi de nouvelles évolutions sociales et technologiques telles que les modes de travail intelligents (Work Smart) et l'économie du partage, avec leurs incidences sur le volume du trafic et sur le territoire, et en suggérant ou en prenant les mesures qui vont de pair. Dans ce contexte, l'office s'occupe aussi des critères à retenir pour la définition et la fourniture d'une desserte de base efficace dans le domaine de la mobilité.

En soutenant et en accompagnant des projets-pilotes, visant par exemple à influencer où et quand se produisent les pics de demande, à améliorer la coordination entre les affaires territoriales et les transports ou encore à obtenir des offres de mobilité répondant davantage aux critères de durabilité, l'ARE contribue à une utilisation plus efficace des infrastructures de transport existantes (projets-modèles de l'ARE, projets du Bureau de coordination pour la mobilité durable, COMO).

L'ARE soutient le transfert du trafic vers les axes de transit tel qu'inscrit dans la loi dans la mesure de ses possibilités et exerce une influence active dans les organes pertinents en Suisse et à l'étranger.

FOURNIR LES BASES

L'ARE établit des bases pertinentes et actuelles pour ses propres travaux mais aussi pour les activités d'autres offices et de cantons, notamment:

- Modèles de transport voyageurs et marchandises, modèles d'utilisation des surfaces et, sur ces bases, Perspectives d'évolution du transport 2040 – Trafic voyageurs et marchandises en Suisse
- Relevés et analyses du comportement en matière de mobilité; en particulier sur les déplacements de loisirs, importants mais souvent peu considérés
- Chiffres-clés de nature économique tels que les coûts et bénéfices sociaux et externes des transports, les coûts des embouteillages, la desserte en transports et l'accessibilité en Suisse
- Études ex-post et plus fréquemment aussi ex-ante relatives aux incidences territoriales d'infrastructures

Pour maintenir les connaissances nécessaires à cette fin toujours à la pointe de l'actualité, l'ARE

- identifie, observe et analyse les évolutions et tendances sociales, économiques, écologiques et technologiques importantes, en accordant une attention particulière aux interactions entre territoire, environnement et société ainsi qu'aux différents modes de transport;
- entretient des échanges avec des spécialistes de l'économie et de la recherche.

5.2 Objectif stratégique B Promouvoir un développement polycentrique judicieux de l'urbanisation et stabiliser la consommation de surfaces

DESCRIPTION DE L'OBJECTIF

- La poursuite du développement du cadre légal, la mise en œuvre des dispositions légales et l'élaboration de mesures de soutien doit stabiliser la perte annuelle de terres agricoles gagnées par l'urbanisation à 1/3 des surfaces consommées en 2015.
- Le droit de l'aménagement du territoire doit assurer à travers son application que les surfaces d'assolement (SDA) occupent une part correspondant au niveau du plan sectoriel de 1992.
- À partir de 2020, en moyenne 70 % des investissements allant à la construction de l'habitat seront réalisés, grâce à des modèles incitatifs, dans des centres urbains ou ruraux.
- D'ici 2030, 90 % des logements et des emplois doivent se trouver dans des territoires bien équipés, présentant une structure d'habitat dense.
- Les centres ruraux et les centres touristiques alpins doivent bénéficier d'un approvisionnement suffisant en biens et en services, à leur usage et à celui des communes environnantes, et être bien reliés aux centres de rang supérieur.
- Les différentes régions de la Suisse auront identifié leurs atouts et leurs spécificités pour les valoriser à l'extérieur. L'idée selon laquelle il faudrait pouvoir avoir tout partout menace cette diversité et n'est guère finançable à long terme.

BASES EXISTANTES ET BASES REQUISES

- La révision de la loi sur l'aménagement du territoire entrée en vigueur le 1er mai 2014 pose le cadre légal dans lequel devront être mobilisées les réserves (réserves de terrains à bâtir et réserves existantes à l'intérieur du milieu bâti), permettant le développement de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti.
- La loi sur les résidences secondaires soutient les efforts visant une meilleure occupation des « lits froids » et contribue à un développement de l'urbanisation contrôlé et économe en sol.

- La deuxième étape de la révision partielle de la loi sur l'aménagement du territoire doit permettre de promouvoir encore davantage la collaboration indépendante des limites politico-administratives.
- La mise en œuvre du Projet de territoire Suisse exige une démarche coordonnée de la Confédération autour des espaces à caractère urbain ou rural (p. ex. par la coordination entre la Politique des agglomérations 2016+, la Politique des espaces ruraux et des régions de montagne et la promotion économique, éventuellement à travers des organes communs ou également des instruments communs tels que les projets-modèles pour un développement territorial durable, le projet-pilote « territoires d'action et centres » ou encore la stratégie macrorégionale alpine de l'Union européenne).
- La Politique des agglomérations 2016+ de la Confédération vient consolider les stratégies existantes dans le domaine de l'urbanisation et des transports (comme les projets d'agglomération) et relève des défis tels que l'aménagement des espaces ouverts et la cohésion sociale.
- La Politique de la Confédération pour les espaces ruraux et les régions de montagne et le Projet de territoire Suisse contribuent à une meilleure coordination des politiques sectorielles de la Confédération dans les espaces ruraux et les régions de montagne et à une collaboration plus efficace à l'intérieur de ces espaces.
- Le projet d'agglomération se voit ancré en tant qu'instrument permanent. La Confédération cofinance des projets d'infrastructures prioritaires présentant un bon rapport coûts-bénéfices et qui sont prêts à être réalisés et financés, à condition qu'ils s'inscrivent dans un développement coordonné à l'échelle supracommunale concernant les transports, l'urbanisation et le paysage.
- À travers les projets-modèles pour un développement territorial durable, la Confédération cofinance le développement de futurs modèles porteurs de solutions. Ces projets offrent des opportunités d'apprendre utiles pour d'autres régions et pour différentes politiques sectorielles de la Confédération.

PRINCIPES DIRECTEURS

Nous canalisons le développement de l'urbanisation dans les centres et les agglomérations conformément au Projet de territoire Suisse et limitons sa croissance en dehors de ces espaces.

- L'ARE coordonne les travaux menés aux trois niveaux de l'État pour poursuivre, en concertation avec les groupes d'intérêts, le développement du cadre légal qui, par la mise en œuvre appropriée des dispositions, permettra à l'avenir de limiter plus fortement la consommation incontrôlée de surfaces pour la création de zones d'habitat et de zones d'activités et donc de mieux éviter le mitage de nouveaux territoires.
- En exigeant que des territoires d'action de nature fonctionnelle figurent en bon ordre dans les plans directeurs cantonaux, y compris dans les conceptions cantonales de mobilité, et en soutenant les autorités chargées de la planification, nous influençons de manière ciblée la quantité de surfaces nécessaires pour les infrastructures.
- Par l'approche proposée de créer des pôles prioritaires d'urbanisation polycentriques, nous entendons promouvoir pour ces espaces une desserte en transports qui soit efficace et ménage les ressources. Dans le cadre de l'urbanisation et de la planification de l'ensemble des transports, le panachage de l'offre des modes de transport joue là un rôle important, tout comme la planification de l'approvisionnement adéquat en énergie. Nous soutenons le développement de modèles d'urbanisation conçus pour l'avenir par un apport financier et par nos ressources en personnel.
- En maintenant le recours à des modèles de cofinancement de la Confédération, nous devons soutenir et promouvoir de manière ciblée des projets d'infrastructures cantonaux et communaux qui privilégient les investissements dans les centres urbains et ruraux (cf. également le chiffre 5.1).

- Nous soutenons les conceptions régionales de développement global, en particulier dans les régions touristiques. Ainsi, l'engagement de contributions fédérales sera encore plus efficace et concret et les aides seront mieux coordonnées entre elles.
- Nous examinons les plans directeurs cantonaux et promouvons et soutenons dans ce cadre le pilotage pertinent de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti et la coordination entre l'urbanisation et les transports que les cantons doivent viser.
- Nous accompagnons les cantons dans leur mise en œuvre pertinente des projets relevant de l'organisation du territoire et intervenons en cas d'infraction.
- Nous devons constater de manière précoce tout besoin de réglementation et préparer les bases légales nécessaires pour garantir durablement l'espace de vie et d'activités économiques de la Suisse.

Nous contribuons à la conservation et au développement des terres cultivables et des espaces ouverts.

- Nous contribuons à l'existence d'espaces ouverts plus nombreux et de meilleure qualité, qui, face à la densification croissante de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, participent largement à la qualité de vie objective et subjective de la population.
- Nous renforçons le caractère mesuré de l'utilisation des terres cultivables en poursuivant le développement du plan sectoriel des surfaces d'assolement et en le renforçant.

Par des mesures appropriées, nous stabilisons la consommation de surfaces.

- En coordonnant les plans sectoriels et les stratégies de la Confédération (p. ex. la Stratégie énergétique 2050) et en établissant des conceptions fédérales (p. ex. conception Énergie éolienne), il convient de clarifier les questions territoriales qu'ils contiennent et de les mettre à disposition comme conditions générales pour la prochaine génération de plans cantonaux directeurs.
- La détermination et la mise en œuvre de stratégies pour les territoires d'action de nature fonctionnelle et une stratégie nationale pour la mobilité doivent endiguer l'extension des territoires urbanisés et des infrastructures de transport.
- Nous examinons d'un œil critique les projets de construction des acteurs des transports sous l'angle de l'aménagement du territoire et contribuons à une meilleure coordination des projets d'infrastructures de transport grâce au « Cadre d'orientation 2040 du DETEC – L'avenir de la mobilité en Suisse » et à des bases incluant les différents modes de transport.
- Il nous incombe de coordonner les questions qui touchent les trois dimensions de l'espace et sont pertinentes pour la Confédération. En particulier, nous agissons pour que soient clarifiées les responsabilités des services fédéraux dans le domaine du sous-sol et que soient développées des solutions.

5.3 Objectif stratégique C Poursuivre le développement d'instruments et du cadre légal dans le domaine du développement territorial en adéquation avec les exigences

DESCRIPTION DE L'OBJECTIF

- L'aboutissement de la 2e étape de la révision fixe en principe le cadre légal du développement territorial. D'éventuels changements dans les exigences peuvent imposer de nouvelles modifications ponctuelles, qui seront rapidement traitées.

BASES EXISTANTES ET BASES REQUISES

- Loi sur l'aménagement du territoire : la révision du 15 juin 2012 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) et la révision du 2 avril 2014 de l'ordonnance sur l'aménagement du terri-

toire (OAT) visent à régler l'usage modéré du sol, à délimiter les zones à bâtir de manière mesurée et à promouvoir un développement compact de l'urbanisation.

- Directives techniques sur les zones à bâtir: les directives techniques sur les zones à bâtir traduisent concrètement les exigences à respecter pour classer un terrain en zone à bâtir, notamment à travers le calcul des besoins en terrain constructible. La méthode présentée dans ces directives est déterminante pour la collaboration entre la Confédération et les cantons dans le domaine des zones à bâtir, en particulier en ce qui concerne la dimension totale de zone à bâtir d'un canton.
- Plans sectoriels : une organisation du territoire appropriée passe par la planification et la coordination. Les plans sectoriels sont les instruments de planification les plus importants qui permettent à la Confédération de coordonner entre elles ses activités à incidences territoriales et de les harmoniser avec les intentions des cantons. Dans ses plans sectoriels, la Confédération indique comment elle appréhende ses tâches à incidences territoriales dans un domaine technique ou thématique précis, quels objectifs elle poursuit et selon quelles exigences et prescriptions elle entend agir.

PRINCIPES DIRECTEURS

Nous soutenons le développement durable du territoire en poursuivant le développement des instruments de planification et de coordination et en favorisant leur utilisation pertinente, y compris dans les espaces fonctionnels et les territoires d'action.

- Nous devons continuer à développer le cadre légal et les instruments de planification et de coordination en fonction de l'analyse périodique des besoins et de la vérification des valeurs clés du développement territorial et accorder une importance centrale à la mise en place de territoires d'action de nature fonctionnelle en appliquant les orientations et les mesures proposées par le Projet de territoire Suisse. Nous devons aider les cantons à développer leurs stratégies et à les traduire concrètement dans leurs instruments de mise en œuvre, le plan directeur par exemple.

Nous œuvrons à la concrétisation des objectifs de la politique territoriale en conformité avec les principes du développement durable, en soutenant à tous les niveaux les autorités en charge de l'aménagement dans l'exercice de leurs tâches à incidences territoriales; nous coordonnons nos actions avec les pays voisins.

- Dans le cadre de l'examen des plans directeurs, des projets d'agglomération et des projets modèles, dans le développement de conceptions apportant des solutions à des problématiques propres au territoire, nous soutenons activement dans l'exécution de leurs tâches les autorités chargées de la planification.
- Nous contribuons largement à ce que le développement et la mise en œuvre de nouvelles solutions relevant de la politique d'organisation du territoire se fassent en mode tripartite voire dans le cadre de la collaboration européenne.
- Nous accompagnons des services responsables de la mise en œuvre et assurons en échangeant régulièrement avec eux que le développement futur de solutions sera en phase avec la pratique.

Nous contribuons largement à l'exécution correcte de la législation concernant le territoire, notamment celle du droit de l'aménagement du territoire.

- Nous exerçons nos tâches de surveillance sur la mise en œuvre correcte de la législation sur l'aménagement du territoire à travers la procédure d'examen des plans directeurs cantonaux et grâce à la possibilité que nous avons d'informer et de conseiller les cantons et de recourir en cas d'infractions au droit en vigueur.
- Grâce à l'observation constante du territoire et à la compétence d'examiner les plans directeurs, nous sommes en mesure d'intervenir en temps utile et de canaliser le développement territorial dans la direction souhaitée.

5.4 Objectif stratégique D Veiller à la mise en œuvre de l'Agenda 2030 pour le développement durable par la Suisse

DESCRIPTION DE L'OBJECTIF

- En Suisse en 2030, tous les domaines politiques, à tous les niveaux de l'État, doivent être tournés vers les principes du développement durable. Les objectifs de l'Agenda 2030 figurent au premier plan.
- Il doit aller de soi que les principes du développement durable soient appliqués dans la réflexion comme dans l'action des entreprises suisses et dans la société.

BASES EXISTANTES ET BASES REQUISES

- La Stratégie pour le développement durable du Conseil fédéral fixe les cinq lignes directrices de la politique de développement durable en Suisse et précise de manière continue de nouvelles priorités de contenu à travers le plan d'action et les mesures interdisciplinaires.
- L'état et l'évolution du développement durable et de la mise en œuvre de l'Agenda 2030 sont observés en Suisse au moyen du système d'indicateurs MONET. Au niveau des cantons et des villes, l'observation se fait au moyen du Cercle Indicateurs.

PRINCIPE DIRECTEUR

En tant que service fédéral compétent pour le développement durable, nous promouvons la mise en œuvre de l'Agenda 2030 pour le développement durable et assurons pour cela la coordination des efforts entre la Confédération, les cantons et les communes, ainsi que la collaboration avec la société civile, l'économie et la science.

- En tant que service fédéral compétent, nous devons coordonner la mise en œuvre de la Stratégie pour le développement durable du Conseil fédéral et son développement régulier.
- Il nous revient de développer et de promouvoir les instruments nécessaires à cette fin pour la cohérence de la politique visant le développement durable et assurons les rapports sur la mise en œuvre de l'Agenda 2030 pour le développement durable.
- Nous devons soutenir tous les services fédéraux qui s'efforcent de tenir compte le mieux possible dans leur pratique des intérêts et des exigences d'un développement durable dans leur domaine politique.
- En collaboration avec les services fédéraux concernés et d'autres acteurs, nous devons assurer la cohérence entre les obligations internationales de la Suisse dans les domaines pertinents pour le développement durable et leur mise en œuvre en Suisse.
- Nous devons aider les cantons et les communes ainsi que les acteurs concernés de la société civile, de l'économie et des milieux scientifiques à acquérir les connaissances nécessaires et leur apporter un soutien par partenariat pour l'intégration des principes du développement durable dans leurs domaines d'activité et leurs stratégies, en accordant un rôle important aux partenariats de mise en œuvre.
- Nous orientons nos travaux et nos projets dans le domaine de la politique du territoire et des transports selon les principes du développement durable.
- Nous devons également soutenir la Confédération dans l'exercice de son rôle exemplaire dans le domaine de la gestion administrative et dans la gestion stratégique des entreprises proches de la Confédération.

6 Priorités de l'office et planifications annuelles

Les « priorités de l'office » et les « planifications annuelles des sections » sont des instruments de planification qui nous permettent, par un processus annuel de remaniement, d'adapter les priorités et les mesures aux conditions-cadre du moment et à l'état d'avancement des projets et de les orienter en vue d'atteindre à long terme les objectifs de la Stratégie. Ils reposent principalement sur les projets définis dans le budget pour l'année en cours et sur la convention d'objectifs pour l'année suivante. Le processus de remaniement est lancé chaque année en début d'automne afin que les priorités de l'office et les planifications annuelles des sections soient disponibles avant le début de l'année suivante.

7 Mise en œuvre, actualisation et communication

Dans son chapitre central « Objectifs stratégiques et principes directeurs », la Stratégie de l'ARE décrit les objectifs à long terme visés jusqu'en 2040. Ces objectifs stratégiques sont normalement réexaminés tous les 5 ans et peuvent l'être plus tôt si nécessaire (mutation des principes, des conditions-cadre ou des responsabilités, p. ex.). La nature de la mise en œuvre, et partant la voie à emprunter, est revue chaque année dans le cadre des priorités de l'office et des planifications annuelles.

La Stratégie de l'ARE est communiquée aux collaborateurs et collaboratrices sous la forme appropriée après validation du document. L'état de sa mise en œuvre figure dans le document « Priorités de l'ARE » et dans la convention d'objectifs, qui sont établis chaque année. Le degré d'atteinte des objectifs fait chaque semestre l'objet d'un rapport et d'une communication.