



## Révision partielle du 22 novembre 2017 de l'ordonnance du 7 novembre 2007<sup>1</sup> concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier (OUMin):

### Commentaires sur les dispositions de l'ordonnance concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération

Version du 15 février 2018

---

#### Intitulé du chapitre précédant l'art. 18a

L'intitulé du 4<sup>e</sup> chapitre est mis en conformité avec les intitulés des chapitres précédents de l'OUmin.

#### Art. 18a

##### *Al. 1*

Cet alinéa contient la définition du programme en faveur du trafic d'agglomération, qui est un programme de développement visant les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations. Ce programme permet de répartir les moyens réservés dans le fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (FORTA) aux mesures d'amélioration du trafic en agglomération entre les projets d'agglomération caractérisés par une planification de qualité et ayant de ce fait apporté la preuve de la coordination entre transports et urbanisation. Dans le message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération, qui se fonde sur les rapports d'examen des projets d'agglomération déposés ainsi que sur le rapport rendant compte des résultats de la consultation, le Conseil fédéral soumet au Parlement une demande relative aux taux de contribution par projet d'agglomération et aux mesures à cofinancer de la liste A (total des mesures individuelles et total des contributions fédérales forfaitaires de la liste A). Si les chambres fédérales approuvent le programme en faveur du trafic d'agglomération, la Confédération conclut avec les organismes responsables un accord sur les prestations pour la réalisation de leur projet d'agglomération (cf. art. 24, al. 1 OUmin). Le versement des fonds fédéraux destinés aux mesures prévues par les accords sur les prestations est ensuite précisé dans une convention de financement.

##### *Al. 2*

Cet alinéa introduit la définition de «projet d'agglomération». Un projet d'agglomération est un instrument de planification permettant d'attester le développement concerté des transports et de l'urbanisation. Il a pour but de garantir au niveau intercommunal, et en partie intercantonal et international, une optimisation des systèmes de transport en coordination avec le développement urbain dans les agglomérations. À cet effet, l'organisme compétent détermine la vision d'ensemble du développement de l'agglomération et élabore les stratégies partielles et les mesures adaptées. Parmi les mesures concernant les différents modes de transport et le développement urbain contenues dans le projet d'agglomération, des priorités temporelles doivent être définies (listes A, B et C).

Les projets d'agglomération font l'objet d'une requête de cofinancement auprès de la Confédération à chaque génération, c'est-à-dire, en principe, pour une période de quatre ans. Les listes A et B des mesures contenues dans le projet d'agglomération d'une génération sont examinées par la Confédération, qui contrôle la coordination et l'amélioration du développement des transports et de l'urbanisation. Pour les projets d'agglomération présentant une bonne coordination entre le développement des

---

<sup>1</sup> RS 725.116.21

transports et de l'urbanisation, un taux de contribution de 30 à 50% est demandé pour le cofinancement des mesures classées prioritaires par la Confédération (liste A) dans le cadre du message relatif à l'arrêté fédéral sur la libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération.

#### *Al. 3*

Cette disposition crée, dans le 4<sup>e</sup> chapitre, une base permettant au DETEC de régler par une ordonnance la procédure de dépôt et les critères d'examen des projets d'agglomération ainsi que les droits et obligations des organismes responsables lors du contrôle des projets d'agglomération. En référence à cette norme de délégation, les règles qui jusqu'alors figuraient dans les directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération seront transférées, dès lors qu'elles produisent des effets extérieurs, vers une future ordonnance de département portant sur le programme en faveur du trafic d'agglomération.

### Art. 19

#### *Al. 3*

Le Conseil fédéral désigne, après avoir entendu les cantons, les villes et les agglomérations ayant droit à des contributions. Pour ce faire, il s'appuie sur la définition de l'Office fédéral de la statistique (nouvel art. 17b, al. 2 de la loi fédérale du 22 mai 1985<sup>2</sup> concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et de la redevance autoroutière [LUMin]). Les villes et les agglomérations ayant droit à des contributions sont répertoriées à l'annexe 4 de l'OUMin (cf. art. 19, al. 1, OUMin). Désormais, une modification de la liste des communes de l'annexe 4 ne sera plus nécessaire lors de la fusion de communes qui y sont répertoriées, et la nouvelle commune constituée sera considérée comme ayant droit à des contributions.

En vertu du nouvel art. 19, al. 3, deuxième phrase, OUMin, le DETEC a la possibilité, lors de la fusion de communes qui ne sont pas toutes répertoriées à l'annexe 4 OUMin, d'adapter cette dernière. Là aussi, il doit s'appuyer sur la définition de l'Office fédéral de la statistique (cf. nouvel art. 17b, al. 2, deuxième phrase, LUMin). Le Conseil fédéral réexaminera l'annexe 4 périodiquement tous les dix ans environ au moment de la mise à jour de la définition d'espace à caractère urbain par l'Office fédéral de la statistique, et adaptera cette liste si nécessaire. Il paraît donc judicieux de prévoir que le DETEC puisse entre-temps faire des modifications suite à des fusions.

#### *Al. 4*

Une commune figurant à l'annexe 4, donc ayant droit à des contributions, qui fusionne pendant l'élaboration ou l'examen d'un projet d'agglomération (l'examen technique s'achève par la remise du projet de message au Conseil fédéral) avec une commune n'ayant pas droit à une contribution, conserve dans tous les cas son droit aux contributions liées à ce projet d'agglomération. Il existe donc une «garantie des droits acquis», en l'occurrence du droit à cette contribution pour la commune, dans le cadre du projet d'agglomération en cours.

### Art. 20

La formulation doit être précisée de manière à mettre en évidence que les infrastructures de transport visées sont celles des villes et des agglomérations.

### Art. 21a

Les projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> génération ont montré que des améliorations pouvaient être obtenues dans certains domaines:

- Il existe un potentiel d'optimisation notamment concernant les mesures pour lesquelles les organismes responsables ont sollicité un cofinancement mais que la Confédération a jusqu'à présent

---

<sup>2</sup> RS 725.116.2

incluses lors de l'examen des projets d'agglomération dans les « mesures assumées entièrement par l'agglomération ». Cette classification était due aux ressources limitées, à la priorité accordée au soutien des mesures les plus efficaces et / ou au fait que la Confédération jugeait les mesures concernées efficaces uniquement au niveau local. Enfin, en signant un accord sur les prestations au sens de l'art. 24 OUMin, l'organisme responsable s'engageait par le passé à mettre en œuvre également cette « mesures assumées entièrement par l'agglomération » selon la classification de la Confédération sans pour autant obtenir d'incitation financière. Cet état de fait n'est pas satisfaisant pour les organismes responsables et a fait souvent l'objet de critiques. La conclusion d'un accord sur les prestations avec la Confédération nécessite l'accord de toutes les communes du périmètre de l'agglomération, et il est difficile pour les organismes responsables d'obtenir l'assentiment d'une commune à un projet d'agglomération lorsque celle-ci est directement concernée par les mesures considérées par la Confédération comme des « mesures assumées entièrement par l'agglomération » (en dépit des indications du projet d'agglomération et des attentes de la commune).

- Il existe également un autre domaine pour lequel la charge administrative peut être considérablement réduite tant pour les organismes responsables que pour la Confédération: il s'agit des *mesures de faible ampleur*. En règle générale, ces mesures font partie d'un paquet de mesures (par ex. dans le domaine de la mobilité douce). Jusqu'à présent, une convention de financement séparée au sens de l'art. 24, al. 4, OUMin devait être conclue pour chaque petite mesure et un décompte final devait être élaboré et présenté à la Confédération. Cela représentait une charge administrative analogue à celle exigée pour une mesure de plusieurs dizaines de millions de francs, ce qui posait notamment la question de la proportionnalité.

L'introduction de contributions fédérales forfaitaires à partir de la troisième génération de projets d'agglomération pour certaines mesures entraîne dans les domaines évoqués (« mesures assumées entièrement par l'agglomération », mesures de faible ampleur) une diminution de la charge administrative pour toutes les parties prenantes lors de la conclusion des conventions de financement et du versement des contributions fédérales pour ces mesures des projets d'agglomération et cela peut inciter à leur mise en œuvre.

En référence à l'art. 21a OUMin, la Confédération pourra désormais verser des contributions forfaitaires pour des mesures prévues dans les projets d'agglomération dans les domaines de la mobilité douce, pour la valorisation et la sécurité de l'espace routier ainsi que pour la gestion du système de transport, pour la valorisation des arrêts de tram et de bus, jusqu'à une limite de coûts d'investissements qui devra être fixée par le DETEC en concertation avec le Département fédéral des finances (dans l'ordonnance de département à créer déjà évoquée plus haut concernant le programme en faveur du trafic d'agglomération). Toutes les autres mesures continuent d'être traitées comme des mesures individuelles.

Le renchérissement et la taxe sur la valeur ajoutée sont déjà pris en considération dans les contributions fédérales forfaitaires. L'indice de renchérissement choisi et le taux de taxe sur la valeur ajoutée doivent toujours figurer explicitement dans le message relatif à l'arrêté fédéral relatif au programme en faveur du trafic d'agglomération. Cela incite aussi les organismes responsables à mettre en œuvre le plus rapidement possible les mesures décidées de manière à ne plus devoir assumer les surcoûts liés à un renchérissement ultérieur et / ou à une augmentation de la taxe sur la valeur ajoutée, et permet un versement simplifié des fonds fédéraux pour les contributions fédérales forfaitaires.

Le versement des fonds fédéraux est effectué de façon forfaitaire en fonction de l'état d'avancement de la mise en œuvre, sur requête de l'organisme responsable (formulaire de requête).

Pour les contributions fédérales forfaitaires destinées aux mesures entrant dans les catégories évoquées aussi, l'organisme responsable doit faire savoir à la Confédération qu'il a effectivement mis en œuvre les mesures concernées (compte-rendu de mise en œuvre). Mais pour les mesures cofinancées de manière forfaitaire, il n'est plus tenu de présenter un décompte final. Cela réduit considérablement la charge administrative vis-à-vis de la Confédération.

L'art. 38 LUMin autorise le versement de contributions fédérales forfaitaires. Selon cette disposition, le Conseil fédéral peut fixer des forfaits au lieu de se fonder sur les coûts effectifs (cf. art. 17d, al. 1, LUMin, art. 21 s. OUMin).

Suivant la hiérarchie administrative, il est adéquat que le département fixe la limite de coûts d'investissements ainsi que les détails du calcul des contributions fédérales forfaitaires ou les montants. Le département règle également l'examen et l'évaluation des projets d'agglomération dans le sens d'un ordre de priorité au sens du droit sur les subventions (cf. art. 13, al. 2, de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions<sup>3</sup> [LSu]). De plus, le fait de définir la méthode à l'échelon du département garantit aussi la flexibilité nécessaire pour procéder relativement simplement et rapidement à des modifications du fait des retours d'expérience.

Les organismes responsables ont déjà eu plusieurs fois la possibilité et continueront à avoir la possibilité de s'exprimer au sujet de la méthode et des mesures concrètes concernées par les contributions forfaitaires (plate-forme d'échanges, ateliers avec groupes de travail pour expliquer la méthode, lors de la collecte des unités de prestation, consultation sur la révision partielle de l'OUmin, discussions techniques sur le projet de rapport d'examen). Ils pourront aussi s'exprimer sur les règles concrètes de mise en œuvre à édicter à l'échelon de l'ordonnance du département pour les projets d'agglomération de quatrième génération, dans le cadre d'une nouvelle procédure de consultation. L'examen réalisé des demandes déposées, avec toutes les méthodes appliquées, sera finalement présenté en toute transparence dans le rapport d'examen ainsi que dans les explications jointes.

#### Al. 1

Des contributions fédérales forfaitaires seront versées pour des mesures dans les domaines de la mobilité douce (paquet MD) et pour des mesures de valorisation et de sécurité de l'espace routier, notamment sur la base de concepts d'aménagement et d'exploitation (paquet VSR), ainsi que pour la gestion du système de transport (paquet gestion du trafic GT) et pour la valorisation d'arrêts de tram et de bus. Parmi les mesures de mobilité douce entrant en considération, il convient de citer les voies pour la mobilité douce, les passages pour piétons, les passages souterrains, les passerelles, les ponts et les installations de stationnement. Les mesures relatives à la gestion du système de transport comprennent les mesures de régulation et de guidage du trafic (par ex. la priorité aux transports publics aux feux tricolores, les mesures de régulation ou la gestion des embouteillages) ainsi que les aménagements des infrastructures (par ex. adaptation de carrefours et aménagements de voies réservées aux bus).

L'analyse des projets d'agglomération de première et de deuxième génération montre que les mesures dans les catégories mentionnées à l'al. 1, let. a-c, peuvent être regroupées, indépendamment de la taille de l'agglomération, en tant que mesures de faible ampleur. Ces mesures n'ont, pour partie, qu'une portée locale ou ont déjà été regroupées sous formes de paquets par les agglomérations, de telle sorte qu'elles offrent des potentiels d'optimisation des mécanismes de financement sous forme de contributions fédérales forfaitaires. De telles mesures se prêtent particulièrement à l'allocation de contributions fédérales forfaitaires, car elles ont en principe un effet positif sur tous les critères du processus d'évaluation des projets d'agglomération et sont donc prévues dans de nombreux projets d'agglomération. De plus, elles sont relativement peu onéreuses. Pour ces catégories de mesures, il est pertinent de définir des coûts standardisés par unités de prestations, qui seront applicables de la même manière dans toutes les agglomérations. Dans le cadre des projets d'agglomération de deuxième génération, des valeurs de référence (*benchmark*) ont déjà été fixées pour des catégories de mesures au sens de l'art. 21a, al. 1, let. a-c Oumin. Celles-ci ont permis de plafonner les coûts et de garantir ainsi un bon voire très bon rapport coût-utilité<sup>4</sup>.

Afin de tenir compte des résultats de la consultation, une catégorie supplémentaire a été intégrée, celle de la valorisation des arrêts de tram et de bus. Cela permet d'obtenir *prima vista* un cofinancement de la Confédération pour les arrêts et les autres équipements (intégration à la chaussée, arrêt sur chaussée, arrêt couvert ou ouvert), fondé sur une conception d'ensemble déposé par l'organisme responsable. Les fonds du FORTA ne peuvent cependant pas servir à financer une simple adaptation des ouvrages aux personnes handicapées. Etant donné que cette catégorie de mesures n'a été ajoutée

---

<sup>3</sup> RS 616.1

<sup>4</sup> Voir directives du DETEC du 16 février 2015 pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération.

dans l'OUmin qu'après la consultation, elle ne pourra être prise en compte qu'à partir de l'examen des projets d'agglomération de quatrième génération.

#### *Al. 2*

Le montant des coûts d'investissement des mesures pour lesquelles les contributions fédérales sont versées de manière forfaitaire sera précisé dans l'ordonnance de département à créer, déjà évoquée plus haut. Ce plafond de coûts d'investissement sera fixé par le DETEC en concertation avec le Département fédéral des finances. Le principe des « quatre yeux » est ainsi ancré dans la fixation des plafonds de coûts à retenir pour les mesures selon l'art. 21a OUmin, comme il est d'usage dans d'autres domaines donnant lieu à subventionnement. Au Département fédéral des finances, l'interlocuteur est l'Administration fédérale des finances.

#### *Al. 3*

Jusqu'à présent, le DETEC règle l'examen et l'évaluation des projets d'agglomération dans le sens d'un ordre de priorité selon le droit sur les subventions (cf. art. 13, al. 2, de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions<sup>5</sup> [LSu]); la fixation des contributions fédérales forfaitaires en fait partie. Suivant la hiérarchie administrative, le département devrait pouvoir fixer les dispositions correspondantes dans l'ordonnance de département qui devra être créée. Enfin, la norme de délégation comporte des directives de calcul des contributions fédérales forfaitaires ou de détermination des montants (qualité de la conception des mesures et coûts standardisés par unité de prestation).

#### *Al. 4*

L'art. 21a, al. 1 OUmin est formulé comme un automatisme. Les mesures dont les coûts d'investissement sont inférieurs au plafond fixé dans l'ordonnance de département qui sera créée par le DETEC bénéficient d'une contribution fédérale forfaitaire dès lors qu'elles relèvent des catégories mentionnées à l'al. 1. Il peut cependant exister des configurations dans lesquelles on peut s'écarter de cet automatisme. On pense par exemple à des mesures qui ne peuvent être décomptées au moyen des unités de prestations prévues. Le DETEC doit donc être habilité à s'écarter du principe fixé à l'alinéa 1 dans certains cas justifiés. Dans le rapport explicatif accompagnant le processus d'examen, les réflexions à ce sujet sont exposées de manière transparente.

### Art. 22

L'introduction de mesures cofinancées de manière forfaitaire nécessite de compléter l'art. 22 OUMin. La participation de la Confédération aux projets d'agglomération ne dépend plus exclusivement des coûts effectifs imputables au sens de l'art. 21 OUMin, mais de la somme de ces coûts et du montant total fixé par la Confédération pour les mesures en vertu de l'art. 21a OUMin.

Dans un souci de précision, la notion de « contribution maximale » remplacera désormais celle de « montant maximal », car il s'agit de la contribution fédérale maximale à verser.

### Art. 24

#### *Al. 3*

Cette disposition est biffée avec renvoi à la nouvelle disposition transitoire (art. 33a).

#### *Al. 4*

---

<sup>5</sup> RS 616.1

En principe, des conventions de financement ne peuvent être conclues que pour des mesures prêtes à être réalisées. C'est la raison pour laquelle la teneur des phrases 1 et 2 de l'al. 4 n'est pas modifiée.

Les mesures bénéficiant d'un cofinancement forfaitaire requièrent seulement la conclusion d'une convention de financement par catégorie de mesure. Pour conclure une convention de financement, il n'est donc pas nécessaire que chacune des mesures de construction faisant l'objet d'un cofinancement forfaitaire soient prêtes à être réalisées.

#### *Al. 6*

Cet alinéa est supprimé, car il figure maintenant à l'art. 32, al. 5.

#### Art. 24a, al. 1, let. d

Cette disposition doit être adaptée sur le plan rédactionnel en raison de l'abrogation du fonds d'infrastructure et de l'introduction concomitante du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

#### Art. 32

##### *Al. 3*

Cette disposition doit être adaptée sur le plan rédactionnel en raison de l'abrogation du fonds d'infrastructure et de l'introduction concomitante du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

##### *Al. 5*

Le nouvel alinéa 5 doit fixer les compétences de l'Office fédéral du développement territorial dans le domaine du programme en faveur du trafic d'agglomération. La vérification périodique du respect des accords sur les prestations se fait habituellement au moment du dépôt des projets d'agglomération d'une nouvelle génération.

#### Art. 33a

Cette nouvelle disposition transitoire est directement liée à la suppression de l'article 24, alinéa 3 OUm. Depuis l'introduction du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) dans le cadre du projet de financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF; loi fédérale du 21 juin 2013 sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 [RO 2015 651; FF 2012 1371]), les projets ferroviaires sont financés via le FIF. Cependant, les trams et même parfois des arrêts de bus relèvent aussi de la catégorie des projets ferroviaires selon l'art. 24, al. 3 OUm. Ceux-ci seront désormais financés par l'intermédiaire du FORTA. Pour ces projets relativement peu nombreux, une compétence séparée ne se justifie plus. L'art. 33a prévoit que désormais, seuls les projets pour lesquels la Confédération a décidé de libérer les crédits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2016 (projets de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> génération) restent encore gérés par l'OFT. Après la fin de la compétence de l'OFT, c'est l'OFROU qui sera chargé de gérer les nouveaux projets conformément aux principes généraux énoncés à l'art. 32, al. 1 OUm.

#### Annexe 4 (liste des agglomérations et villes ayant droit à des contributions)

Le Conseil fédéral (et non les organismes responsables ou les agglomérations) est compétent de plein droit (cf. nouvel art. 17b, al. 2 LUMin) pour désigner, après avoir entendu les cantons, les villes et agglomérations ayant droit à des contributions. Ces villes et agglomérations figurent dans la liste des VACo jointe en annexe 4 à l'OUm. Les communes qui y sont mentionnées sont considérées comme ayant droit à des contributions dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération.

Pour ce faire, il s'appuie désormais sur la définition de l'Office fédéral de la statistique (OFS) en vertu de l'art. 17b, al. 2, LUMin. Cette définition lui servira de base pour établir la liste des villes et agglomérations ayant droit à des contributions. Il convient de préciser dans quelle mesure la définition 2012 de l'OFS (ci-après définition 2012) servant de base pour l'établissement de la liste des villes et agglomérations ayant droit à des contributions a évolué et dans quels cas certaines adaptations marginales ont été opérées.

Se fondant sur les nouvelles statistiques de 2012, l'OFS a présenté fin 2014 une nouvelle définition et un nouveau calcul des espaces à caractère urbain, ce qui a induit une mise à jour de la définition d'agglomération (ci-après calculs 2012). La comparaison de la définition utilisée jusqu'à présent, qui se fondait sur les statistiques de l'année 2000 (ci-après définition ou calculs 2000), avec la nouvelle définition de 2012 fait ressortir des différences considérables. Selon la définition de 2012, les agglomérations sont constituées par les communes-centres des agglomérations (c'est-à-dire les centres principaux et secondaires), nouvellement définies, ainsi que par les communes de couronne. Les couronnes des agglomérations se sont considérablement étendues depuis la définition de 2000. Certaines communes isolées ont changé d'attribution par rapport à la définition de 2000; elles faisaient partie d'une agglomération donnée à l'époque et sont désormais rattachées à une autre. Par ailleurs, plus de 300 communes considérées auparavant comme rurales sont à présent comptabilisées dans les agglomérations. Enfin, de nombreuses communes sont désormais rattachées à plusieurs centres d'agglomération et ne sont plus considérées comme agglomération.

Jusqu'à présent, l'annexe 4 OUMin énumérait les villes et agglomérations ayant droit à des contributions dans une liste faisant référence à la définition d'agglomération basée sur les statistiques de l'année. Cette liste des VACo ne tient donc pas compte des nouveaux calculs de l'OFS sur la base des données 2012. Or, le nombre de communes à caractère urbain a considérablement augmenté entre 2000 et 2012. Par conséquent, l'annexe 4 OUMin / la liste des VACo doit être révisée.

Un groupe de travail largement représentatif réunissant des représentants de la Confédération (OFROU, OFEV, OFT et OFS), des cantons, des agglomérations ainsi que de l'Union des villes suisses et de l'Association des communes suisses a élaboré, sous la conduite de l'ARE, un complément à la liste des VACo. Tout d'abord, plusieurs possibilités d'adaptation de cette liste ont été étudiées en se référant à la nouvelle définition de l'OFS basée sur les statistiques de l'année 2012. Tous les participants étaient unanimes pour dire que le nombre d'agglomérations et de villes ayant droit à des contributions ne devait pas être trop élevé. Le groupe de travail s'est trouvé confronté à d'importantes difficultés et problèmes d'acceptation chaque fois que des communes ou des agglomérations perdaient leurs droits à contribution en raison des nouvelles données statistiques. La grande préoccupation des agglomérations et des cantons a été de veiller au maintien des droits des communes qui pouvaient jusqu'à présent bénéficier de contributions fédérales et participer à un projet d'agglomération. La Confédération devait ainsi pouvoir continuer à soutenir les processus de collaboration qui fonctionnaient déjà bien dans les agglomérations. Le groupe de travail est donc arrivé à la conclusion qu'il fallait maintenir dans l'annexe 4 OUMin, et plus précisément dans la liste des VACo, les communes qui y figuraient déjà. De plus, pour l'établissement de cette liste, le groupe de travail a renoncé à deux des catégories nouvellement définies par l'OFS: les « communes multi-orientées » et les « communes-centres hors agglomération ». Les demandes formulées dans le cadre de la consultation concernant l'intégration de « communes multi-orientées » n'ont donc pas pu être prises en compte, à l'exception de celles qui remplissaient les critères de la méthode d'évitement des discontinuités définie par l'ARE. Il en va de même des demandes concernant des communes rurales dénuées de caractère urbain. En revanche, certaines « communes-centres hors agglomération » isolées ont été intégrées à la liste des VACo de manière à éviter des discontinuités. C'est le cas par exemple de Schmerikon, Uznach et Arth.

La liste modifiée des VACo comprend, comme indiqué précédemment, toutes les villes et agglomérations déjà mentionnées dans l'annexe 4 OUMin, qui conservent donc leur droit à contribution. Ont été ajoutées à la liste au sens de la définition 2012 de l'OFS de l'espace à caractère urbain, les communes-centres d'une agglomération (centres principaux et centres secondaires) ainsi qu'un nombre restreint de communes de couronnes d'agglomération. La réduction du nombre de communes de couronnes d'agglomération a été obtenue en appliquant des valeurs de densité et de grandeur déterminées

(nombre minimal et densité minimale de HEN<sup>6</sup> dans les zones centrales de la commune; rapport entre les HEN dans ces zones centrales et le total des HEN dans la commune; part minimale de pendulaires de la commune vers les centres d'agglomérations). Conformément à l'exigence formulée par le Parlement dans le cadre du projet FORTA de tenir compte de manière appropriée des chefs-lieux (cf. nouvel art. 17d, al. 4, LUMin), les communes de Sarnen (chef-lieu du canton d'Obwald) et Appenzell (chef-lieu du canton d'Appenzell-Rhodes Intérieures) ont été intégrées à l'annexe 4 OUMin. Ainsi, tous les chefs-lieux des cantons sont mentionnés dans l'annexe 4 OUMin, c'est-à-dire dans la liste des VACo. Enfin, dans quelques rares cas, l'ARE a procédé à certaines adaptations de la liste des VACo afin d'arrondir les périmètres et d'éviter certaines discontinuités, en appliquant une méthode élaborée dans le cadre du groupe de travail. Pour ce faire, l'ARE a développé une méthode et en a informé les villes et agglomérations concernées. Cette opération a permis de garantir l'unité territoriale d'une agglomération ou d'une ville ayant droit à des contributions et par ailleurs d'assurer l'égalité de traitement de toutes les communes.

Il n'a pas été donné suite aux demandes formulées dans le cadre de la consultation visant à faire sortir une commune de la liste. En effet, cela aurait nécessité que les communes concernées confirment par voie écrite leur accord. Dans le cas où l'on disposerait à l'avenir d'une telle confirmation, il serait possible de rayer de la liste la commune concernée dans le cadre du remaniement de l'annexe 4 suite aux fusions entre communes.

Par ailleurs, il faut noter que les organismes responsables ont toujours la possibilité de déterminer eux-mêmes le périmètre de leur projet d'agglomération. Il en va de même pour la réunion ou la collaboration d'agglomérations dans le cadre d'un projet d'agglomération.

Il convient d'ajouter que selon le nouvel art. 17b, al. 2, LUMin, l'annexe 4 OUMin doit faire l'objet d'un réexamen régulier tenant compte des travaux de mise à jour du concept d'agglomération par l'OFS. Ci-dessous figure une carte des villes et agglomérations ayant droit à des contributions en Suisse<sup>7</sup>:

Liste des villes et agglomérations ayant droit à des contributions (VACo)

VACo 2012

Etat: 15.02.2018

Villes et agglomérations ayant droit à des contributions (VACo)

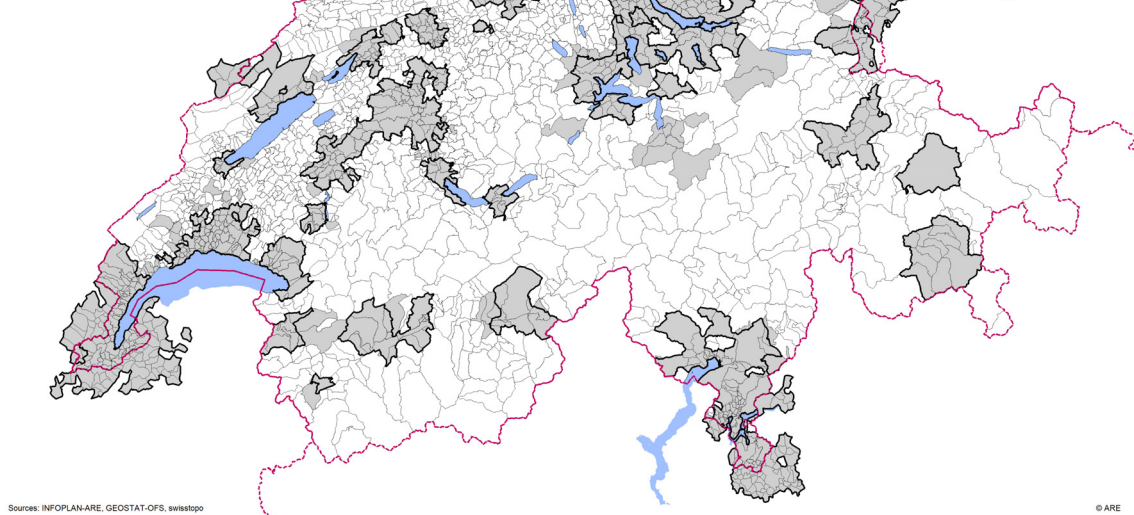
VACo 2012

Elément d'orientation

Frontière suisse

Communes de l'annexe 4 de l'OUMin (jusqu'au 31.01.2018)

Limites communales 02.04.2017



Sources: INFOPLAN-ARE, GEDSTAT-OFS, swisstopo

© ARE

<sup>6</sup> HEN est l'acronyme qui désigne la somme des habitants (population résidente permanente), des emplois et des nuitées dans l'hôtellerie et les établissements de cure, mesurée en équivalents-habitants

<sup>7</sup> Cette carte montre l'état au 1<sup>er</sup> janvier 2014.