

Routes nationales

Réglementation actuelle: tâche commune

Nouvelle réglementation: compétence fédérale

Volume financier: 508 millions de francs (allègement pour les cantons, calcul effectué sur la base des chiffres de l'année 2002)

Modification constitutionnelle: nécessaire
teneur de l'art. 83, al. 2 et 3

Art. 83, al. 2 et 3

2 La Confédération construit, entretient et exploite les routes nationales. Elle en supporte les coûts. Elle peut confier ces tâches en partie ou en totalité à des organismes publics, privés ou mixtes.

3 Abrogé

Disposition transitoire de l'art. 197, ch. 3, ad art. 83

Les cantons achèvent le réseau des routes nationales classées dans l'arrêté fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales (état à l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral du 3 octobre 2003 concernant la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons) selon les directives de la Confédération et sous sa haute surveillance. Les coûts sont à la charge de la Confédération et des cantons. La part des cantons au financement des travaux dépend de la charge due aux routes nationales, de l'utilité qu'elles présentent pour eux et de la capacité de financement des cantons.

1 Situation initiale

La construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales sont aujourd'hui des tâches communes de la Confédération et des cantons. La loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire (LUMin) règle la question du financement. La participation de la Confédération au financement des différentes tâches dépend des charges que les cantons doivent assumer du fait des routes nationales, de la capacité financière de ceux-ci ainsi que de l'intérêt que ces routes présentent pour eux.

2 Aperçu de la solution offerte par la RPT

- Vu l'état avancé des travaux, l'achèvement du réseau routier national tel qu'il a été décidé demeure une tâche commune. La répartition des compétences et le financement commun en vigueur jusqu'ici continuent de s'appliquer dans ce domaine.
- L'*aménagement* du réseau (mesures de réduction du bruit ou voies de circulation supplémentaires) et son *extension* (intégration de nouveaux tronçons), ainsi que l'*entretien* (maintien de la valeur) et l'*exploitation* (entretien courant, p. ex. service hivernal, entretien des surfaces vertes) des routes nationales relèveront cependant à l'avenir de la compétence exclusive de la Confédération, qui se chargera non seulement de la réalisation de ces différentes tâches mais aussi de leur financement. La Confédération peut assumer elle-même ces tâches ou les déléguer, en totalité ou en partie, à des organismes publics, privés ou mixtes.

Gestion stratégique et opérationnelle

La gestion *stratégique* relèvera, comme jusqu'ici, du Parlement, du Conseil fédéral et de l'Office fédéral des routes (OFROU) qui est rattaché au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Les tâches stratégiques comprendront, par exemple, la définition de routes nationales (type, taille, capacité du réseau routier, normes techniques), la garantie du financement, la haute surveillance sur le réseau routier (fixation des exigences à respecter par le futur établissement chargé des routes nationales, controlling), la réglementation de l'accès et de l'utilisation du réseau.

Les tâches *opérationnelles* – construire (sauf pour l'achèvement du réseau), aménager, entretenir et exploiter les routes nationales – incomberont désormais à un nouvel établissement public des routes nationales suisses (RNS), qui sera spécialement créé à cet effet par la Confédération. Pour ce qui est de la construction, de l'aménagement et de l'entretien, le RNS devra se conformer au programme que la Confédération établira en fonction des moyens financiers à disposition. L'exécution elle-même sera confiée à des tiers (du secteur privé) et sera suivie grâce à un système de contrôle de gestion global. Le RNS devra en priorité confier l'exploitation de ces routes aux cantons, par le biais de mandats de prestations, et mettre en place un système de contrôle de gestion adéquat.

Le RNS se chargera également de tâches administratives au nom de la Confédération (contrats, expropriations, police des constructions). Le cas échéant, il pourra assumer certaines tâches dans le domaine de l'achèvement des routes nationales si un canton sou-

haite renoncer, pour des raisons organisationnelles, à ses prérogatives en la matière. Dans un tel cas, les compétences demeureront inchangées en matière de procédure.

Exploitation: pilotage par la Confédération, au moyen d'accords sur les prestations

Au moyen d'accords sur les prestations, la Confédération délèguera l'exploitation aux cantons. A cet effet, le réseau des routes nationales sera subdivisé en unités territoriales, cette subdivision se fondant pour l'essentiel sur des considérations d'*exploitation*. Les cantons dont le territoire sera touché par l'une de ces unités seront invités, dans une première phase, à décider ensemble lequel d'entre eux pourrait assumer la responsabilité de l'exploitation des routes nationales concernées aux conditions évoquées plus haut. Si aucun résultat n'est obtenu, pas plus que dans une seconde phase de négociations avec les cantons voisins, une autre solution devra être trouvée. Il appartiendra dès lors au RNS, soit de confier l'exploitation à un tiers, soit de s'en charger lui-même. Dans tous les cas, le RNS pourra se réserver le droit d'exploiter lui-même certains éléments spécifiques du réseau (les grands tunnels, par ex.).

Le nouveau système accorde une grande liberté aux exploitants pour s'organiser. Le pilotage de l'exécution des tâches intervient au travers de la délimitation des unités territoriales et de la définition des exigences en matière de prestations et d'indemnisations.

Quelles améliorations faut-il attendre de la nouvelle solution?

Possibilité de réaliser des gains d'efficacité

Comme toutes les tâches relevant de la construction, de l'aménagement et de l'entretien passeront par le RNS, on assistera à une concentration des forces. D'où une coordination optimale (p. ex. aussi sur les chantiers), une diminution du nombre d'interfaces et des avantages pour les marchés publics.

Sur le plan de l'exploitation, l'objectif fixé est d'abaisser de 15 % le coût total (réseau actuel: indice de 2002) au cours des dix premières années de mise en œuvre de la nouvelle organisation d'exploitation des routes nationales. A cet effet, les diverses unités territoriales devront atteindre une taille critique où les frontières cantonales ne joueront plus aucun rôle, et les instruments à disposition être mieux exploités. En outre, le principe selon lequel il faut s'en tenir au nécessaire et renoncer à faire tout ce qui serait possible s'appliquera.

La réorganisation du secteur des routes nationales entraînera une certaine réduction des effectifs. Celle-ci s'avère toutefois impossible à chiffrer avec précision aujourd'hui. Elle se fera en partie dans le cadre des fluctuations naturelles. Le personnel cantonal concerné pourra de toute façon postuler un emploi au sein du RNS. Comme par ailleurs les cantons restent tenus d'assumer leurs obligations jusqu'à l'entrée en vigueur de la RPT, la Confédération participera au règlement d'éventuelles difficultés sociales. On résoudra mieux le problème du personnel en accordant aux cantons un délai préparatoire suffisant. Il est dès lors indispensable pour les cantons et leur personnel que la Confédération leur fournisse à temps toutes les informations nécessaires.