



REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Pierrette Roulet-Grin – Autoroutes : toutes les voies mènent au Canton de Vaud !

Rappel de l'interpellation

Le 18 mai dernier, les Vaudois apprenaient par les médias la création d'un établissement autonome de droit public, chargé de l'exploitation des autoroutes situées sur les cantons de Fribourg, Genève et Vaud.

La Confédération exigeant des synergies renforcées, les Conseils d'Etat de ces trois cantons ont en effet annoncé qu'ils présenteraient à leur Grand Conseil respectif la création de cet établissement.

Notons que, depuis 2008, ces trois cantons collaborent déjà au sein de l'unité territoriale II et remplissent cette mission avec savoir-faire et diligence. Quant à notre canton, il dispose de centres d'entretien bien organisés et performants, emploie un personnel qualifié qui se voit doté d'un matériel moderne et adéquat.

Situé au centre géographique de la nouvelle structure, Vaud bénéficie du plus vaste et du plus dense réseau autoroutier des trois cantons partenaires.

J'ai ainsi l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'Etat :

- *Quel est l'élément principal qui a suscité le changement de cap du Conseil d'Etat, l'incitant à adhérer à cette nouvelle structure?*
- *Dans celle-ci, qui détiendra l'autorité fixant les priorités en matière d'entretien, de maintenance et d'amélioration du réseau ?*
- *Quels seront les critères déterminants pour le financement de cet établissement autonome: au prorata des kilomètres d'autoroutes situés sur le canton? Sur d'autres critères? Alors lesquels?*
- *Les collaborateurs restant des employés de leur canton, sont-ils tous logés à la même enseigne au niveau des salaires, des indemnités pour le travail des jours fériés ou celui de nuit ?*

Par avance, je remercie le Conseil d'Etat pour ses réponses.

Réponse du Conseil d'Etat

1. PREAMBULE

Le 1er janvier 2008, suite à l'entrée en vigueur de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons ("RPT") approuvée par le peuple Suisse le 28 novembre 2004, la Confédération est devenue l'unique propriétaire du réseau des routes nationales et assume désormais la responsabilité de la construction, de l'exploitation et l'entretien de ce réseau. Elle en supporte les coûts et peut confier ces tâches en partie ou en totalité à des organismes publics, privés ou mixtes. Concernant l'exploitation et l'entretien des routes nationales, la Confédération conclut, avec les cantons ou des organismes responsables constitués par eux, des accords sur les prestations relatifs à l'exécution de l'entretien courant et des travaux d'entretien ne faisant pas l'objet d'un projet (article 83 alinéa 2 de la Constitution fédérale (Cst.) RS 101 et article 49 alinéa 3 de la loi fédérale sur les routes nationales (LRN) RS 725.11).

Le 11 décembre 2007, les cantons de Vaud, Fribourg et Genève, membres de l'Unité territoriale II (UT II) ont conclu, par l'intermédiaire de leurs Conseils d'Etat respectifs, une convention (intercantonale) relative à l'entretien des routes nationales de l'Unité territoriale II (la "Convention 2007"). La Convention 2007 met en œuvre un modèle de collaboration entre cantons sous la forme d'un partenariat conventionnel. Ce partenariat a conclu un accord sur les prestations avec l'Office fédéral des routes, aux termes duquel l'OFROU délègue l'exploitation et l'entretien des routes nationales de l'UT II au partenariat et désigne le canton de Vaud, soit pour lui la Direction générale de la mobilité et des routes ("DGMR"), comme l'exploitant de l'UT II.

Bien que les résultats des premières années soient satisfaisants, les objectifs économiques toujours plus contraignants imposés par la Confédération et les défis toujours plus complexes à relever, en particulier dans le domaine de la sécurité, ont mis en évidence les limites de l'organisation actuelle.

Les Conseils d'Etat des trois cantons partenaires au sein de l'UT II proposent d'organiser l'UT II sous la forme juridique d'un établissement autonome de droit public intercantonale, financièrement indépendant et doté de la personnalité juridique. Il agira sous le nom de "SIERA", acronyme de "S-ervice I-ntercantonale d'E-ntretien du R-éseau A-utoroutier".

La réponse à cette interpellation est en étroite lien avec l'exposé des motifs et projet de décret (EMPD) autorisant le Conseil d'Etat à adhérer à la Convention intercantonale sur le service intercantonale d'entretien du réseau autoroutier, EMPD en cours de traitement par les Parlements des Cantons de Vaud, Genève et Fribourg.

2. RÉPONSES AUX QUESTIONS

Question 1

Quel est l'élément principal qui a suscité le changement de cap du Conseil d'Etat, l'incitant à adhérer à cette nouvelle structure ?

La création du SIERA est le fruit d'une longue concertation entre les cantons partenaires. Depuis 2011, de nombreux modèles ont fait l'objet d'études et de simulations, afin de définir le modèle d'organisation le plus approprié aux contraintes économiques et politiques des trois cantons partenaires et aux demandes de réduction de coûts, de meilleure gouvernance et de transparence financière de l'OFROU.

La solution proposée permet de conserver le savoir-faire développé par les cantons depuis 2008 (et unanimement reconnu par les partenaires de l'UT II) en matière d'exploitation et d'entretien courant des routes nationales, avec une gestion axée sur la proximité qui permet de tenir compte au quotidien des intérêts des usagers et des intérêts de chaque canton partenaire.

Question 2

Dans celle-ci, qui détiendra l'autorité fixant les priorités en matière d'entretien, de maintenance et d'amélioration du réseau ?

Depuis le déploiement de la RPT en 2008, l'UT II assure l'exploitation et l'entretien des routes nationales sises sur le territoire des cantons de Fribourg et de Vaud et de la République et canton de Genève, pour le compte de l'OFROU. Ce dernier, propriétaire du réseau autoroutier, fixe les priorités en matière d'entretien, de maintenance et d'amélioration du réseau. Dans le cadre de cette collaboration, le Canton de Vaud est également un acteur crédible qui amène des solutions et des optimisations qui tiennent compte du contexte vaudois.

Question 3

Quels seront les critères déterminants pour le financement de cet établissement autonome : au prorata des kilomètres d'autoroutes situés sur le canton ? Sur d'autres critères ? Alors lesquels ?

La capitalisation du SIERA est principalement issue d'un apport en nature de chaque Canton Concordataire qui comprend des véhicules, engins et matériel d'exploitation dont les Cantons Concordataires auront transférés la propriété au SIERA.

Cet apport en nature est établi par une clé de répartition basée sur la moyenne des prestations des Cantons Concordataires durant les 10 dernières années. Les pourcentages de cette clé sont pour:

- Le Canton de Vaud : 55 % ;
- Le Canton de Fribourg : 25 % ;
- La République et Canton de Genève : 20 %.

Les montants encaissés de l'OFROU sur la base des prestations effectuées pour cet Office sont les éléments pris en compte.

La répartition des kilomètres n'entre pas en ligne de compte, sachant que les coûts par kilomètre de chaque tronçon ne sont pas homogènes, car ils varient en fonction de la charge de trafic, du nombre de voies ou de la présence de tunnels, par exemple.

Question 4

Les collaborateurs restant des employés de leur canton, sont-ils tous logés à la même enseigne au niveau des salaires, des indemnités pour le travail des jours fériés ou celui de nuit ?

Chaque employé mis à disposition du SIERA conserve son contrat de travail (de droit public) avec le Canton Concordataire qui l'aura engagé. Ses droits, obligations et privilèges (notamment en termes de salaire, indemnités et/ou prestations sociales) sont régis, comme c'est le cas actuellement, par le droit public du Canton Concordataire de son engagement.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 31 octobre 2018.

La présidente :

N. Gorrite

Le chancelier :

V. Grandjean