

## RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À LA QUESTION ÉCRITE DE MONSIEUR JAMES FREIN (GROUPE PS), INTITULÉE "POSTES, SWISSCOM, RUAG ET MAINTENANT OFROU ?" (N°3130)

La question écrite n° 3130 concernant l'examen de l'externalisation de la construction et de l'exploitation des routes nationales, a retenu toute l'attention du Gouvernement qui peut répondre de la manière suivante aux différentes questions :

### **Combien d'EPT travaillent pour les routes nationales dans le Jura ?**

L'effectif actuellement occupé par l'Unité territoriale IX (UT IX) qui assure l'entretien des routes nationales dans le Jura est de 37.5 EPT.

### **Quelles seraient les conséquences pour ces personnes si ces tâches étaient transférées à une SA ?**

Le DETEC a demandé à l'OFROU d'examiner la possibilité d'optimiser l'organisation actuelle de l'exploitation courante et de ses cinq filiales, qui comprend le personnel OFROU en charge des tâches opérationnelles (244 EPT / 583 EPT OFROU). Le rapport est attendu pour fin 2021.

La demande du DETEC ne concerne pas les unités territoriales (UT) qui sont des entités gérées par les cantons et qui travaillent pour la Confédération sur mandats de prestations. Un nouveau modèle d'organisation n'aurait donc a priori pas de conséquences pour les UT dans un premier temps.

Actuellement l'UT IX est responsable de l'exploitation courante et du petit entretien non lié à des projets, pour l'A16, entre la frontière française et la jonction de Court. Ces tâches sont fixées de manière plus large dans l'Ordonnance sur les routes nationales (art. 47 et annexe 2 ORN ; RS725.111). Tant que l'ORN n'est pas modifiée, alors les UT (et par conséquent les cantons selon art. 47 et 49 ORN) sont toujours prioritaires dans la réalisation des prestations, sans mise en concurrence. Changer de paradigme impliquerait de modifier l'ORN. Il s'agirait donc d'un processus politique à développer au niveau des chambres fédérales. Les cantons eux-mêmes pourraient décider dans cet éventuel processus législatif futur.

Par contre, si l'ORN venait à être modifiée pour permettre une ouverture du marché, alors les UT devraient agir comme des entreprises tierces et offrir les prestations dans un environnement concurrentiel. On constate donc que le fait, pour l'OFROU, de créer une SA pour sa branche opérationnelle n'impacte en rien les UT. On peut cependant présumer qu'une SA voudra mettre en concurrence les UT et le privé. Pour ce faire, un 2<sup>ème</sup> processus politique sera nécessaire au niveau des cantons.

### **Des synergies entre Canton et Confédération seraient-elles mises à mal en cas de transfert à une SA ?**

Suite à la création d'une SA au niveau de la Confédération, si la volonté des cantons est de créer un marché « routes nationales » et par conséquent de privatiser l'exploitation et l'entretien des routes nationales, alors les synergies existantes entre la Confédération et les cantons disparaîtront, car les cantons n'auront plus rien à dire dans ce domaine (exemples : Swisscom, CFF, Poste).

Le destin des routes nationales reste donc dans les mains du peuple et des cantons pour l'instant. Toutefois, il apparaît clairement qu'une privatisation des routes nationales serait préjudiciable aux cantons et, par là même, à l'économie locale.

### **Quelle est la position du GVT concernant la mesure 35 ?**

Le Gouvernement est d'avis que l'exploitation et l'entretien du réseau des routes nationales et celui des 450 km de routes cantonales qui passeront dans le giron de la Confédération au 1<sup>er</sup> janvier 2020 (FORTA) ne doivent pas être privatisés à moyen terme, car toute privatisation des prestations vise comme objectif, pour les entreprises privées, une maximisation des profits au détriment de la qualité des prestations, voire des fréquences d'assainissement. L'autoroute A16 dans le canton du Jura n'est pas très chargée en trafic, comparativement aux autres secteurs suisses. Par contre la Confédération nous garantit, en théorie et dans les faits, une égalité de traitement. Cette égalité de traitement ne serait indéniablement plus appliquée en cas de privatisation de l'ensemble des routes nationales (Confédération et cantons). Le canton du Jura aurait tout à y perdre.

**Le GVT entend-il entreprendre des démarches à ce sujet avec nos représentants à Berne et si oui, lesquelles ?**

Sachant que le rapport demandé par le DETEC à l'OFROU est attendu pour fin 2021, le Gouvernement juge plus avisé d'attendre sa publication pour en étudier le contenu et décider ensuite de la marche à suivre. Par conséquent, pour l'instant, le Gouvernement n'entreprendra pas de démarche à ce sujet avec nos représentants à Berne.

Delémont, le 19 mars 2019

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme  
la Chancelière d'Etat



Gladys Winkler Docourt