



## Fiche d'information 1 - Généralités

### La RPT, une réforme qui fera date

La réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT) est un des plus vastes projets que la Suisse ait connu dans ce domaine. Les citoyennes et les citoyens l'ont approuvé au niveau constitutionnel le 28 novembre 2004, tandis que les Chambres fédérales ont arrêté, en date du 6 octobre 2006, les adaptations législatives nécessaires.

La RPT poursuit deux objectifs principaux : un rééquilibrage entre les cantons et une amélioration de l'efficacité. Il en découle les deux grands axes suivants : la réorganisation de la répartition des tâches et le remaniement de la péréquation financière. A l'heure actuelle, nombre de missions incombant à l'Etat sont accomplies conjointement par la Confédération et les cantons. Ce système fait que le payeur n'est de loin pas toujours le décideur. Plutôt que de tabler sur un rendement optimal, il privilégie parfois les solutions les plus onéreuses possible et la mise en œuvre de moyens trop importants. La RPT entend redéfinir et « trier » les tâches et redistribuer les compétences de manière plus claire et plus fonctionnelle.

Le site [www.nfa.ch](http://www.nfa.ch) contient des informations plus précises concernant la RPT dans son ensemble.

### RPT Route – une tâche commune qui devient fédérale

Le volet routier de la RPT en est un des piliers. Il transformera l'œuvre commune « Routes nationales » en tâche fédérale, faisant de la Confédération le propriétaire de ces grands axes et donc le maître d'ouvrage assumant toutes les tâches stratégiques et opérationnelles qui en découlent. Conséquence logique, les coûts seront entièrement à sa charge, alors que jusqu'ici, la participation fédérale moyenne était de 87 % pour la construction et le gros entretien, et de 67 % pour l'entretien courant.

Cependant, les cantons demeureront impliqués puisque l'achèvement du réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé demeurera une tâche commune jusqu'à la fin. Par ailleurs, ils seront chargés, par le biais de conventions de prestations, de l'entretien courant et du gros entretien non lié à des projets. Enfin, ils continueront à assurer les services de protection et d'intervention urgente.

### L'Office fédéral des routes (OFROU) s'implante dans les régions

Pour assumer ses tâches supplémentaires, l'OFROU va s'implanter dans les régions. De 170 actuellement, le nombre de ses collaborateurs va augmenter de 215 personnes dans les deux ans à venir, puis de 15 autres, pour un total d'environ 400 à la fin. Cet accroissement concernera surtout la division Infrastructure et ses cinq nouvelles filiales, qui occuperont chacune entre 25 et 30 agents. Vu que la RPT touchera également la gestion du trafic sur les routes nationales, l'effectif de la division Réseaux routiers s'étoffera également.

Actuellement, l'OFROU comprend quatre divisions. Voici un aperçu de ces unités et de leurs tâches :

- Division Infrastructure : haute surveillance sur tous les projets de routes nationales des cantons, surveillance des activités cantonales portant sur l'entretien courant, ensemble des tâches de l'office en rapport avec les subventions.

- Division Réseaux routiers : tâches liées aux réseaux telles que préparation des données sur le trafic et des systèmes de gestion de l'information, planification des réseaux, mobilité douce, gestion du trafic, standards/recherche/sécurité.
- Division Circulation routière : compétence en matière d'admission des personnes et des véhicules au réseau routier, de législation sur la circulation routière et de sécurité des usagers de la route.
- Division Affaires de la direction : préparation des dossiers routiers relevant de la compétence du département, du Conseil fédéral et du Parlement. Aide apportée à la direction pour les questions stratégiques, politiques et économiques.

## Définitions

### Construction :

Réalisation de tronçons de route nationale conformément au réseau arrêté par les Chambres fédérales. Comprend l'achèvement proprement dit de ce dernier (par exemple A9 VS, A16 Transjurane, A4 ZH) ainsi que les tronçons qui y seront intégrés ultérieurement, le cas échéant.

### Aménagement :

Travaux modifiant les infrastructures existantes (par exemple parois antibruit, ouvrages de protection de l'environnement, passages à faune, voies supplémentaires de circulation, sécurité dans les tunnels, adaptation aux nouvelles prescriptions techniques et normes de sécurité, réaménagement de jonctions, etc.).

### Gros entretien lié à des projets :

Vastes travaux d'entretien nécessitant une véritable organisation de projet. Mise en œuvre de moyens importants pour la planification (ressources humaines et financières). Exemples : A1 Kriegstetten-Oensingen, A2 Erstfeld-Amsteg, A12 Vevey-Semsaies.

### Gros entretien non lié à des projets :

Projets de taille modeste ne nécessitant pas d'organisation proprement dite. Il s'agit en général de travaux à caractère relativement urgent (en cas d'accident ou d'intempéries) et entraînant peu de frais. La proximité des intervenants est indispensable. Réalisation confiée aux unités territoriales.

### Entretien courant :

Ensemble des mesures assurant l'exploitation des routes nationales. Ces travaux (entretien des berms centrales et des talus, nettoyage, déneigement, etc.) sont généralement réalisés par le personnel des services cantonaux des ponts et chaussées. Sous le régime de la RPT, ils seront effectués par les collaborateurs des organismes responsables des onze unités territoriales.

## **Routes nationales suisses (situation au 27 décembre 2006)**

Kilomètres en service : 1760 (93 %)

Kilométrage final : 1900 (réseau achevé d'ici à 2020)

Informations pour les médias: service de presse de l'OFROU 031 324 14 91
--