



## Message 2018-DAEC-140

18 septembre 2018

### du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de loi portant adhésion à la Convention intercantonale sur le Service intercantonal d'entretien du réseau autoroutier (Convention SIERA)

Le présent message accompagnant le projet de convention s'articule comme suit:

<b>1. Présentation du projet</b>	<b>1</b>
1.1. Introduction	1
1.2. Le projet	4
1.3. Nouvelle organisation	5
1.4. Projet de convention intercantonale	8
<hr/>	
<b>2. Conséquences du projet de convention</b>	<b>9</b>
2.1. Généralités	9
2.2. Apports en nature et transfert du parc de véhicules	9
2.3. Conséquences sur l'effectif du personnel	10
2.4. Autres conséquences sur le budget de fonctionnement	10
2.5. Incidences informatiques	11
2.6. RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)	11
2.7. Simplifications administratives	11
2.8. Protection des données	11
2.9. Relations contractuelles entre l'Etat de Fribourg et le SIERA	11
<hr/>	
<b>3. Conclusion</b>	<b>11</b>

## 1. Présentation du projet

### 1.1. Introduction

#### 1.1.1. But

Le but de ce message est de demander aux Grands Conseils du canton de Fribourg, de la République et canton de Genève et du canton de Vaud d'autoriser leurs Conseils d'Etat respectifs à adhérer à une nouvelle convention intercantonale sur le Service intercantonal d'entretien du réseau autoroutier *convention SIERA*, permettant notamment aux trois cantons partenaires de fonder un nouvel établissement autonome de droit public intercantonal qui sera chargé de l'entretien des routes nationales sises sur leurs territoires respectifs.

#### 1.1.2. Contenu du message

Le message est composé d'une première partie qui présente les grandes lignes du projet qui sera soumis au vote des Grands Conseils des cantons partenaires, suivi d'une deuxième partie qui évoque les grandes étapes et le planning de transfor-

mation du partenariat actuel, mis en place pour exploiter et entretenir les routes nationales sises sur l'unité territoriale II, à un nouvel établissement autonome de droit public. Ces deux premières parties sont communes aux cantons partenaires dans la mesure où le contexte dans lequel s'inscrit ce projet, les objectifs poursuivis, ainsi que le contenu de la convention SIERA, sont identiques.

Le message est complété d'une troisième et dernière partie qui traite, de manière particulière à chaque canton partenaire, des implications cantonales de la mise en œuvre de la convention SIERA.

#### 1.1.3. Contexte

Le 1<sup>er</sup> 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.

Le réseau des routes nationales suisses a été divisé en onze unités territoriales, auxquelles la Confédération, représentée par l'Office fédéral des routes OFROU, a délégué, par le biais d'accords de prestations, l'exploitation et l'entretien des routes nationales sises sur le territoire de l'unité territoriale concernée.

Le réseau des routes nationales sises sur le territoire des cantons partenaires fait partie de l'unité territoriale II UT II.

Le 11 décembre 2007, les trois cantons membres de l'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'OFROU, 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.

Après une première période de mise en œuvre, l'OFROU a demandé à certaines unités territoriales d'analyser leur structure et leur mode de fonctionnement et le cas échéant, de les améliorer sur la base des expériences acquises, afin de réduire leurs coûts de fonctionnement.

Pour l'UT II, l'OFROU a précisé ses exigences lors de deux réunions, tenues les 29 août 2011 et 3 juin 2015 en présence des Conseillers d'Etat responsables des départements des routes, de la mobilité et des transports dans les cantons partenaires, et par une lettre du 22 décembre 2015.

En résumé, l'OFROU demandait à l'UT II de:

- > réduire ses coûts
- > proposer une entité (de gestion) autonome
- > offrir une lisibilité claire de l'organisation et des compétences au sein de l'UT II, pour que l'OFROU bénéficie d'une communication transparente et efficace
- > instaurer une direction de l'UT II forte (c'est-à-dire avec des compétences et des responsabilités clairement définies, des lignes hiérarchiques et décisionnelles directes et une autorité l'autorisant à intervenir et agir dans les trois cantons partenaires)
- > unifier l'ensemble des processus, notamment d'intervention et/ou de facturation et
- > tenir une comptabilité séparée (permettant la création de réserves et la restitution à l'OFROU de 50% du bénéfice généré par toute activité de l'UT II liée aux

routes nationales, si ce bénéfice est distribué aux cantons partenaires).

L'UT II agit dans un environnement en perpétuelle évolution. Les optimisations opérationnelles nécessaires à la satisfaction des exigences de l'OFROU doivent être réalisées dans un contexte d'augmentation des prestations (notamment en raison de standards plus élevés exigés par l'OFROU, qui génèrent des coûts supplémentaires, par exemple en matière de sécurité et de qualité des prestations) ainsi que d'accroissement du trafic, créant des défis supplémentaires dans l'exploitation des routes nationales, notamment en ce qui concerne le travail de nuit.

Compte tenu de ces développements, les Conseils d'Etat des trois cantons ont décidé d'optimiser la structure institutionnelle de l'UT II, afin de répondre aux exigences de l'OFROU.

#### 1.1.4. UT II

L'UT II est l'une des onze unités territoriales dessinées par la Confédération pour mettre en œuvre la RPT dans le domaine des routes nationales. L'UT II, organisée sous la forme d'un partenariat conventionnel entre les cantons concernés, réunit les cantons de Vaud et de Fribourg, ainsi que la République et canton de Genève. Elle couvre l'A1 de Genève à Kerzers, l'A9 de Vallorbe à Bex et l'A12 de Vevey à Flamatt.

L'UT II est la plus importante des onze unités territoriales suisses. Sa taille, son chiffre d'affaires et ses effectifs la placent en effet en tête des unités territoriales. Forte d'un réseau d'environ 302 km, elle entretient quelque 15% de l'ensemble du réseau des routes nationales suisses. Son chiffre d'affaires s'élève à environ 55 millions de francs, dont:

- > 30 millions de francs qui financent les charges régulières d'entretien (viabilité hivernale, surfaces vertes, nettoyage, électromécanique et service technique)
- > 10 millions de francs qui sont consacrés aux travaux de sécurisation des grands projets menés pour l'OFROU (par exemple travaux du viaduc de Chillon)
- > 7 millions de francs qui permettent de financer les petits travaux menés pour le compte de l'OFROU (par exemple le changement de l'ordinateur de pilotage de la signalisation lumineuse dans les tunnels) et
- > le solde du chiffre d'affaires qui sert à financer les travaux à effectuer pour réparer les dégâts découlant des accidents (changement de glissière ou de panneaux, nettoyage de la chaussée).

L'UT II compte environ 180 à 190 collaborateurs en emploi à plein temps (EPT), rattachés actuellement à chacun des trois cantons partenaires (45 EPT pour le canton de Fribourg, 120 à 130 EPT pour le canton de Vaud, 14 EPT pour la République et le canton de Genève), ce qui fait de l'UT II un employeur important pour les régions concernées.

En qualité de prestataire d'un service public central, l'UT II doit offrir une infrastructure de base et des compétences qui lui permettent d'assumer l'ensemble des tâches qui lui sont confiées et de répondre à l'ensemble des intérêts des divers acteurs auxquels elle est confrontée.

Cet environnement peut être résumé comme suit:

- > Les automobilistes: ces usagers sont essentiellement intéressés par le maintien du flux de circulation, sans interruption. Les activités de l'UT II ne doivent pas déranger le trafic, et certains éléments tels que l'éclairage des tunnels et le déneigement doivent être garantis à tout moment.
- > L'OFROU: ce client est soucieux que l'UT II puisse réaliser, sur le territoire qu'elle couvre, les trois dimensions cibles de la politique routière que sont la sécurité, le flux de circulation et la rentabilité, sans négliger l'efficacité des lignes de communication.
- > Les cantons: les responsables de l'UT II ont un double intérêt: D'une part, en leur qualité d'acteurs politiques, les cantons partenaires prennent leur responsabilité politique (en termes de suivi stratégique, de contrôle ou de coûts) très au sérieux, même si cette responsabilité n'est que déléguée, la Confédération demeurant la première responsable du réseau des routes nationales. D'autre part, en leur qualité d'acteurs économiques, les cantons partenaires considèrent les routes nationales comme un facteur d'implantation déterminant et exigent par conséquent un réseau de routes nationales qui fonctionne et une exploitation de haute qualité. De plus, l'UT II est un employeur notable pour les cantons.
- > Les sous-traitants: l'UT II externalise un certain nombre de prestations auprès d'entreprises tierces pour un montant annuel d'environ CHF 25 millions. Ponctuellement, l'UT II peut être source d'une part considérable de la demande régionale dans certains secteurs.
- > Les autres clients: l'UT II offre également des services à d'autres clients, comme les cantons eux-mêmes dans d'autres secteurs du transport public, ainsi qu'aux communes, aux villes et/ou à certains de leurs organismes.

### 1.1.5. Constat

Dans une lettre du 22 décembre 2015, l'OFROU a demandé à l'UT II de prévoir une réduction des coûts de 3 millions de francs afin de garantir une rentabilité adéquate.

L'UT II a déjà mis en œuvre diverses optimisations pendant les années 2008 à 2016 pour répondre aux défis de plus en plus nombreux auxquels cet environnement en développement l'expose. Bien que l'UT II soit actuellement intégrée au sein de trois administrations cantonales et que l'augmentation du trafic, des heures de travail de nuit et des chantiers liés à la stratégie d'entretien voire de réfection globale de l'OFROU (UPlaN), contribuent à renforcer la complexité

de son exploitation, l'UT II a réussi à absorber une diminution des recettes de la partie «Global» d'environ 10% entre 2009 et 2014. Grâce à divers efforts d'optimisation, l'UT II a donc été capable de respecter les standards d'exploitation de l'OFROU avec moins de ressources dans l'une des régions les plus dynamiques de Suisse, dont les infrastructures de circulation sont de plus en plus chargées.

Toutefois, au vu des nouvelles exigences financières de l'OFROU, des changements d'environnement à attendre à l'avenir et des optimisations opérationnelles qui ont déjà été mises en place, il est devenu évident que le fonctionnement de l'UT II, tel que conçu par la convention 2007, ne permet pas d'envisager de nouvelles optimisations propres à entraîner les économies financières souhaitées par l'OFROU. Au contraire, la situation actuelle laisse entrevoir une possible augmentation des coûts liés à la nécessité de respecter les nouveaux standards, notamment de sécurité, de l'OFROU.

L'une des difficultés réside dans le fait que le fonctionnement actuel de l'UT II reste très marqué par les structures cantonales. Ainsi, la convention 2007 ne donne pas à la direction de l'UT II l'autonomie, la légitimité et le pouvoir de mettre en place des processus communs et transversaux touchant l'organisation des trois services responsables des routes nationales au sein des cantons partenaires. La collaboration intercantonale, et par conséquent la réalisation d'économies d'échelle, est fortement limitée, et les synergies susceptibles d'être réalisées entre les cantons partenaires sont quasiment inexistantes. Ainsi, il n'existe pas d'harmonisation entre les processus et/ou les parcs de véhicules des cantons partenaires. De même, l'absence de centralisation du management et de l'administration entraîne des redondances et des volumes peu optimaux pour les activités du personnel d'exploitation. La taille des réseaux est trop limitée. Enfin, il existe parfois des chevauchements concernant la communication entre l'UT II et les trois cantons par rapport à l'OFROU (notamment avec sa centrale et sa filiale d'Estavayer-le-Lac).

Tous ces éléments ont mis en évidence les limites de l'organisation actuelle. Sans ajustement de l'organisation actuelle, les projections révèlent que, si l'UT II entend satisfaire les exigences financières et techniques de l'OFROU, les coûts de gestion et de fonctionnement de l'UT seraient supérieurs aux recettes. Or, en cas de déficit, il appartient aux cantons partenaires d'assumer les pertes. De plus, si l'OFROU devait conclure que les cantons ne peuvent garantir l'exploitation des routes nationales selon les objectifs fixés, il pourrait décider de retirer ou ne pas renouveler la délégation de compétence et internaliser l'exploitation de l'UT II, de la déléguer à une autre unité territoriale voire de la confier à une entreprise privée.

Par conséquent, il est évident que l'UT II doit faire l'objet d'une profonde réforme organisationnelle.

## 1.2. Le projet

### 1.2.1. Historique des études et décisions

Dès 2012, les représentants des Conseils d'Etat de chaque canton partenaire, réunis au sein d'un organe appelé DELCE pour délégation des Conseils d'Etat, ont chargé la direction de l'UT II de proposer une nouvelle structure qui réponde aux changements demandés.

La direction de l'UT II, assistée de mandataires spécialisés, a procédé alors à diverses analyses et envisagé plusieurs scénarios pour offrir un nouveau cadre juridique à l'UT II.

En 2013, la DELCE a chargé la direction de l'UT II d'élaborer un business plan pour les années 2015 à 2018. Le but était:

- > de définir les objectifs financiers de la future UT II
- > de développer un nouveau concept d'exploitation qui réponde aux nouvelles contraintes financières et par conséquent
- > d'établir un argumentaire opérationnel qui permette d'évaluer les diverses options organisationnelles pour la nouvelle structure de l'UT II.

Le 15 juillet 2014, la DELCE a validé un business plan, qui a permis de répondre partiellement aux exigences de l'OFROU (mentionnées au chapitre 1.1.3) qui étaient centrées sur certaines évolutions opérationnelles.

Parallèlement, la DELCE a chargé le comité directeur CODIR, organe de gestion de l'UT II constitué des trois ingénieurs cantonaux des cantons partenaires, d'analyser diverses variantes juridiques pour offrir à l'UT II un nouveau cadre juridique qui permette notamment de mettre en œuvre les optimisations opérationnelles nécessaires (respectivement le concept d'exploitation défini par le business plan).

Cet important travail de recherche et d'analyse, conduit par le CODIR et effectué par la direction de l'UT II avec l'aide de mandataires externes spécialisés, a débouché sur la rédaction de divers rapports et documents couvrant les éléments suivants:

- > La description et l'évaluation des conséquences opérationnelles et financières pour l'UT II d'une mise en œuvre des exigences de l'OFROU
- > La définition des diverses formes d'organisation possibles comme structure alternative pour l'UT II avec:
  - leur capacité à répondre aux exigences de l'OFROU
  - les implications institutionnelles et juridiques qu'elles induisent
  - les conséquences de leur éventuelle mise en œuvre pour les trois cantons partenaires, que ce soit pour les employés de l'UT II ou, de manière plus globale, pour les économies régionales concernées et
  - leurs impacts politiques.

### 1.2.2. Principaux résultats

L'étude conduite par le CODIR, et effectuée par la direction de l'UT II avec l'aide de mandataires externes spécialisés, a permis d'isoler cinq variantes aux conclusions opérationnelles et politiques diverses.

Celles-ci peuvent être résumées comme suit:

#### 1. Variante: *Optimisation du statu quo*

Le postulat de cette variante est de ne pas changer la convention 2007 mais d'améliorer le fonctionnement et de créer de nouvelles synergies. Le potentiel de réduction des coûts a été estimé à environ 1 million de francs par an, ce qui est insuffisant par rapport aux demandes de l'OFROU.

#### 2. Variante: *Renforcement conventionnel du dispositif actuel*

Le postulat de cette variante est de procéder à quelques modifications et ajustements de la convention 2007 afin de renforcer la direction et supprimer un échelon opérationnel (c'est-à-dire supprimer le comité opérationnel). Le potentiel de réduction des coûts a été estimé à environ 1,5 million de francs par an, ce qui est insuffisant par rapport aux demandes de l'OFROU.

A noter que le 4 juillet 2016, la DELCE a décidé de donner à l'UT II, de manière transitoire, une direction unique mais intégrée dans les trois cantons partenaires. L'idée principale est d'établir ainsi une direction centralisée par rapport à la décentralisation actuelle (cf. présentation détaillée dans le chapitre 1.3.3). La nouvelle forme de direction permet de mettre en œuvre certains aspects du business plan de juillet 2014 et, par conséquent, de répondre partiellement aux exigences opérationnelles de l'OFROU. Un avenant à la convention de 2007 a été signé en juillet 2017 après avoir été validé par les trois Conseils d'Etat.

#### 3. Variante: *Fondation d'une société anonyme*

Le postulat de cette variante est de fonder une société anonyme dont les actionnaires sont les trois cantons partenaires, qui deviendrait ainsi un nouvel acteur juridique et économique autonome et indépendant. L'intégralité des ressources humaines et matérielles de l'UT II sont intégrées à ce nouvel acteur juridique et économique autonome. Le potentiel de réduction des coûts est important et suffisant pour répondre aux demandes de l'OFROU. Cette variante a été rejetée, notamment parce qu'elle impliquerait le transfert d'environ 180 collaborateurs au profit de la nouvelle société et des problématiques relevant de la prévoyance professionnelle.

#### 4. Variante: *Fondation d'un établissement autonome de droit public*

Le postulat de cette variante est de fonder un établissement autonome de droit public. L'intégralité des ressources humaines et matérielles de l'UT II sont intégrées à ce nouvel acteur juridique et économique, autonome et indépendant des cantons partenaires qui le fonderaient.

Le potentiel de réduction des coûts est important et suffisant pour répondre aux demandes de l'OFROU.

#### 5. Variante: Intégration de la gestion et des engagements de l'UT II dans le canton de Vaud

Le postulat de cette variante est d'intégrer les ressources humaines et matérielles nécessaires à la gestion et à l'opération de l'UT II au sein de l'administration cantonale vaudoise. Le potentiel de réduction des coûts est important et suffisant pour répondre aux demandes de l'OFROU. Cette variante n'a pas reçu l'aval des cantons de Fribourg et Genève, qui estiment perdre ainsi toute influence sur l'entretien des routes nationales sises sur leur territoire.

### 1.2.3. Situation en Suisse

En 2008, lors de leur création, les onze unités territoriales ont pris des orientations structurelles différentes. Chaque unité territoriale a ainsi pu tester l'organisation qu'elle s'était choisie et acquérir de l'expérience dans le rôle et les missions qui lui ont été confiés.

Les unités territoriales sont organisées de la manière suivante:

- > *UT I et III à V*: ces unités territoriales sont organisées de manière cantonale puisque le territoire de l'unité territoriale correspond au territoire du canton en question.
- > *UT VI et X*: un des cantons conduit la gestion du réseau des routes nationales de l'unité territoriale, même si celui-ci couvre aussi un autre canton.
- > *UT VII*: le canton de Zurich assume l'unité territoriale mais a un accord de sous-traitance avec le canton de Schaffhouse.
- > *UT VIII*: l'unité territoriale est organisée sous la forme d'une société anonyme, dont les trois cantons partenaires sont les seuls actionnaires.
- > *UT IX*: l'unité territoriale fonctionne comme l'UT II, à savoir un partenariat intercantonal avec un canton désigné comme représentant du «consortium».
- > *UT XI*: l'unité territoriale est organisée sous la forme d'un office distinct dans l'administration cantonale uranaise qui assure aussi les prestations dans les autres cantons concernés.

La nécessité d'adapter la structure aux exigences de l'OFROU varie selon les unités territoriales et les structures mises en place. Toutefois, vu la taille et le potentiel d'économies de l'UT II, l'OFROU considère la réorganisation de l'UT II comme un projet prioritaire.

### 1.2.4. Décisions principales

Suite à l'avis des divers services juridiques des cantons partenaires, il est devenu évident que – au-delà de l'intégration d'une direction unique dans les divers cantons partenaires – l'UT II doit être réformée structurellement pour répondre

aux exigences de l'OFROU (cf. chapitre 1.1.3). Ce constat a conduit les cantons partenaires à lancer, par décision du 1<sup>er</sup> décembre 2016, une procédure en vue de la constitution d'une nouvelle UT II sous la forme d'un établissement autonome de droit public intercantonal (cf. présentation détaillée dans le chapitre 1.3).

Le 7 juillet 2017, après l'approbation des gouvernements des trois cantons partenaires, la DELCE a approuvé un avenant à la convention 2007 permettant à l'UT II, de manière transitoire, de se doter d'une direction unique mais intégrée dans les trois cantons partenaires, afin de centraliser les compétences décisionnelles et opérationnelles autour d'une direction unifiée qui soit présente et légitime dans chaque canton partenaire (cf. présentation détaillée dans le chapitre 1.3.3).

## 1.3. Nouvelle organisation

### 1.3.1. Choix

L'UT II fonctionne aujourd'hui sous la forme d'un partenariat conventionnel entre les trois cantons partenaires.

Pour permettre une amélioration du fonctionnement de l'UT II et envisager une réduction des coûts, un choix devait être effectué concernant la forme juridique de gestion de l'UT II. Le choix devait également tenir compte du fait que l'UT II exerce ses activités dans un contexte largement dominé par le droit public fédéral (législation sur les routes nationales, directives de l'OFROU) et le droit public des cantons partenaires qui s'applique à l'utilisation des fonds publics et à l'emploi de personnel.

Après une sérieuse analyse des diverses variantes (cf. chapitre 1.2.2), le choix retenu a été celui d'un établissement autonome de droit public:

1. *Etablissement autonome*: c'est-à-dire une entité qui peut créer ses propres règles de fonctionnement, dans le cadre des attributions données par la convention intercantonale qui le fonde. Le projet de nouvelle convention intercantonale définit l'ampleur de l'autonomie attribuée.
2. *de droit public intercantonal*: l'établissement est à la fois fribourgeois, genevois et vaudois dans l'ensemble de ses sites, et il a son fondement dans une convention intercantonale approuvée par décision des trois cantons partenaires et signée par leurs gouvernements respectifs (droit supra-cantonal). Il ne repose pas sur le droit civil fédéral ou le droit de l'un des cantons partenaires seulement.
3. *avec personnalité juridique*: sujet et objet de droits distinct des trois cantons partenaires, il peut passer des contrats, être propriétaire, exprimer sa volonté (par le biais de ses organes) de manière autonome. Cette forme est celle qui paraît la mieux adaptée lorsque l'intercantalité est un des éléments dominants.

### 1.3.2. Vue d'ensemble

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 intercantonal, financièrement indépendant et doté de la personnalité juridique. Il agira sous le nom de SIERA, acronyme de Service Intercantonal d'Entretien du Réseau Autoroutier.

Le SIERA a son siège à Lausanne. Il deviendra le cocontractant et délégataire de l'OFROU sur la base d'un accord sur les prestations qu'il signera avec l'OFROU, agissant au nom et pour le compte de la Confédération.

Le SIERA est doté de tous les moyens nécessaires pour opérer en tant qu'entreprise indépendante. A terme, le SIERA est propriétaire de l'essentiel des ressources matérielles nécessaires à son exploitation, notamment un parc de véhicules propre (cf. chapitres 1.4.3 et 2.2 pour les explications concernant les modalités du transfert du parc de véhicules et engins des cantons au SIERA). Il tient sa propre comptabilité et dispose d'un budget qu'il établit de manière autonome.

La gestion stratégique du SIERA est assumée par un conseil d'établissement CÉtab de cinq membres. Trois des membres sont les ingénieurs cantonaux des cantons de Fribourg et Genève et le directeur général de la mobilité et des routes du canton de Vaud; les deux derniers membres sont nommés à l'unanimité des trois ingénieurs cantonaux lors de la première réunion du CÉtab suivant toute vacance de poste. Ils ne doivent être employés ou dépendants d'aucun canton partenaire. La gestion opérationnelle et quotidienne du SIERA est déléguée à une direction centralisée, dont les membres sont engagés par le canton de Vaud, mis à disposition partiellement des autres cantons partenaires, avant d'être mis à disposition du SIERA pour la totalité de leur temps de travail, selon un système en cascade décrit au chapitre 1.3.3.

Le SIERA est chargé d'assurer un service public; il reste donc en relations étroites avec les trois cantons partenaires, tant sur la définition de ses objectifs que sur le contrôle de ses résultats:

- > Le contrôle politique est assuré: d'une part, par la nomination d'une commission interparlementaire de contrôle et de surveillance, conformément aux prescriptions de la convention du 5 mars 2010 relative à la participation des parlements cantonaux dans le cadre de l'élaboration, de la ratification, de l'exécution et de la modification des conventions intercantionales et des traités des cantons avec l'étranger (la CoParl); et, d'autre part, par la conclusion d'une convention d'objectifs entre les Conseils d'Etat des trois cantons partenaires, d'un côté, et le SIERA, de l'autre, qui fixe les grandes orientations et missions du SIERA.
- > Le SIERA n'emploie aucun collaborateur à quelque niveau que ce soit. Tout le personnel nécessaire au bon

fonctionnement du SIERA reste employé par chacun des trois cantons partenaires. Le personnel nécessaire au fonctionnement du SIERA est mis à disposition par le biais de trois conventions-cadre de mise à disposition qui seront conclues entre le SIERA et chacun des trois cantons partenaires, en des termes et conditions similaires mais qui tiendront compte des particularités cantonales. Chaque collaborateur mis à disposition du SIERA a un contrat de travail (de droit public) avec le canton partenaire qui l'aura engagé. Ses droits, obligations et privilèges (notamment en termes de salaire, indemnités et/ou prestations sociales) sont régis par le droit public du canton partenaire de son engagement. Il n'y a par conséquent aucun changement pour les collaborateurs de chaque canton partenaire au niveau de leur statut juridique et de leur prévoyance professionnelle.

- > Le SIERA prend en charge le coût complet de tout employé mis à disposition pour les cantons partenaires. Le coût complet prend en considération non seulement les salaires et charges patronales ordinaires, mais aussi, de manière effective ou forfaitaire, des charges plus indirectes telles que les frais administratifs de gestion du personnel et les frais de formation du personnel, ainsi que les frais de gestion administratifs qu'un canton partenaire assume à la place ou pour le compte du SIERA (charges du service en charge des routes découlant d'activités déployées pour le SIERA, tenue de la comptabilité, frais et support informatiques, frais de télécommunications, mise à disposition et frais d'entretien des locaux administratifs, quote-part aux charges des services transversaux cantonaux et quote-part aux charges des autorités exécutives, législatives et de contrôle des cantons). Il est entendu que le montant de ces charges indirectes par employé varie selon le canton partenaire concerné, dans la mesure où les ressources allouées aux besoins de l'UT II varient également d'un canton partenaire à l'autre.

### 1.3.3. Direction

La direction du SIERA (la Direction) comprend quatre membres:

- > Le directeur (1<sup>er</sup> niveau hiérarchique)
- > Le responsable support (2<sup>e</sup> niveau hiérarchique)
- > Le responsable d'exploitation (2<sup>e</sup> niveau hiérarchique) et
- > Le responsable du service électromécanique (2<sup>e</sup> niveau hiérarchique).

En raison de l'absence de tout personnel au sein du SIERA, la Direction est contractuellement engagée de la manière suivante:

- a) *Employés du canton de Vaud.* Chaque membre de la Direction est engagé exclusivement par le canton de Vaud, plus précisément par la DGMR.

- b) *Mise à disposition «en cascade».* Dans un premier temps, le canton de Vaud met à disposition des deux autres cantons partenaires, par le biais de conventions de mise à disposition conclues par le canton de Vaud avec chaque canton partenaire, un pourcentage du temps de travail de chaque membre de la Direction, selon la répartition suivante: 25% du temps de travail de chaque membre de la Direction pour le canton de Fribourg, 25% du temps de travail pour la République et canton de Genève et le solde de 50% du temps de travail restant pour le canton de Vaud. Cette première mise à disposition correspond à l'organisation intermédiaire de l'UT II, telle que mise en œuvre suite à l'adoption d'un avenant du 7 juillet 2017 à la convention 2007. Dans un second temps, chaque canton partenaire, y compris le canton de Vaud, met à disposition du SIERA le pourcentage qu'il possède du temps de travail de chaque membre de la Direction. Ce système, de mise à disposition en cascade, permet l'intégration formelle de chaque membre de la Direction dans les trois administrations cantonales des cantons partenaires et assoit leur légitimité à l'égard des collaborateurs qui leur sont subordonnés.
- c) *Rémunération.* Chaque canton partenaire facture au SIERA les coûts effectifs de mise à disposition des quatre membres de la Direction, étant précisé que ces coûts comprennent, de manière similaire à la facturation des collaborateurs mis à disposition du SIERA (cf. chapitre 1.3.2 ci-dessus) et au prorata du temps de travail cédé, les salaires et charges patronales ordinaires, mais aussi, de manière effective ou forfaitaire, des charges plus indirectes, telles que les frais administratifs de gestion du personnel et les frais de formation du personnel, ainsi que les frais de gestion administratifs qu'un canton partenaire assume à la place ou pour le compte du SIERA (charges du service en charge des routes découlant d'activités déployées pour le SIERA, tenue de la comptabilité, frais et support informatiques, frais de télécommunications, mise à disposition et frais d'entretien des locaux administratifs, quote-part aux charges des services transversaux cantonaux et quote-part aux charges des autorités exécutives, législatives et de contrôle des cantons). Il est précisé que, contrairement aux autres collaborateurs, tous ces postes sont calculés par référence aux coûts d'un collaborateur du canton de Vaud, puisque ce canton est le canton d'engagement originel.
- d) *Chaîne hiérarchique.* Les quatre membres de la Direction dépendent hiérarchiquement directement du directeur de la DGMR et des ingénieurs cantonaux du canton de Fribourg et de la République et canton de Genève. En pratique, ils sont soumis à l'autorité et aux instructions du CÉtab auprès duquel ils sont détachés, étant précisé que les trois sous-directeurs rapportent en priorité au directeur.

### 1.3.4. Support administratif

En principe, le canton de Vaud met à disposition un certain nombre d'employés qui sont assignés à la gestion et assistance administrative central des organes du SIERA, c'est-à-dire à l'exclusion des centres d'entretien et des points d'appui. L'assistance administrative requise par les centres d'entretien et/ou points d'appui est, comme par le passé, assurée par les employés mis à disposition par les cantons partenaires concernés. Toutes ces personnes font partie des conventions de mise à disposition des employés (cf. chapitre 1.3.2 ci-dessus).

Le SIERA peut avoir besoin, de manière ponctuelle voire régulière, de services et/ou compétences qui ne sont pas internalisées. Dans la mesure où le siège administratif du SIERA est à Lausanne, le canton de Vaud fournit cette assistance par le biais de ses services administratifs compétents, contre couverture des coûts complets générés (cf. chapitre 2.10 pour explications complémentaires).

### 1.3.5. Axes d'optimisation et avantages de la nouvelle organisation

Pour répondre aux exigences de l'OFROU, la rédaction du business plan a permis d'identifier trois axes d'optimisation pour une réorganisation de l'UT II:

- > *Une réorganisation des réseaux, avec une augmentation de la taille des entités organisationnelles de l'UT II*  
Actuellement, l'exploitation des routes nationales de l'UT II est opérée au travers de huit centres d'entretien, chacun constituant une entité organisationnelle. Le SIERA entend exploiter les routes nationales de l'UT II par le biais de quatre entités organisationnelles uniquement, chacune constituée d'un centre d'entretien et d'un point d'appui. Avec l'agrandissement de l'entité organisationnelle (c'est-à-dire l'attribution de plus de kilomètres de réseau à un chef de centre), il est possible de réaliser des économies d'échelles et des synergies entre les entités.
- > *Une optimisation des processus appliqués à l'ensemble de l'UT II*  
Suite à l'introduction de nouvelles normes de signalisation de chantier beaucoup plus contraignantes qu'auparavant, l'UT II a procédé à la révision de ses processus d'exploitation, notamment en regroupant certaines activités afin de rentabiliser les coûts de signalisation et d'augmenter la productivité de l'emploi des ressources.
- > *Une centralisation des frais généraux, de la direction et de l'administration*  
L'idée est d'avoir une gestion du SIERA plus centralisée par le biais d'une direction renforcée, qui puisse optimiser les opérations menées par le SIERA, notamment en augmentant la productivité et en réduisant les coûts administratifs (simplification de la structure) et les coûts d'exploitation (mise en œuvre des deux autres axes d'optimisation).

A cet égard, le modèle de direction présenté dans le chapitre 1.3.3 répond aux besoins commandés par le business plan d'avoir, pour le SIERA, une structure organisationnelle centralisée. Par ailleurs, chaque canton partenaire intègre dans sa structure administrative une entité spécifique qui est dédiée aux activités du SIERA. Chacune de ces nouvelles entités est dirigée par les membres de la direction, intégrés dans les diverses administrations cantonales (cf. chapitre 1.3.3, point b): mise à disposition «en cascade»).

En considérant les rôles du directeur de la DGMR pour le canton de Vaud et des ingénieurs cantonaux du canton de Fribourg et de la République et canton de Genève, il ressort que:

- > L'intégration des membres de la direction dans chacun des cantons partenaires, en combinaison avec leur position hiérarchique subordonnée au CÉtab, garantit au SIERA une gouvernance renforcée et une direction centralisée.
- > La cohérence et la cohésion de l'ensemble, c'est-à-dire la gestion du SIERA et de ses besoins d'un côté, et la nécessité d'obtenir l'assistance et la fourniture de services par les cantons partenaires de l'autre, sont assurés par le fait que le directeur de la DGMR pour le canton de Vaud et les deux ingénieurs cantonaux du canton de Fribourg et de la République et canton de Genève sont tous trois membres du CÉtab et les supérieurs directs des membres de la direction au sein des cantons partenaires.

Dans ce contexte, les principaux avantages de la transformation de l'UT II en un établissement autonome de droit public intercantonal sont les suivants:

- > *La garantie d'un service public de qualité.* L'entretien et l'exploitation des routes nationales sont des activités à caractère de service public auxquelles les cantons partenaires sont politiquement très attachés. Le SIERA est une entité intercantonale qui tient compte de manière adéquate du souhait des cantons partenaires d'unifier et uniformiser l'entretien des routes nationales. Ces services demeurent toutefois ouverts à une externalisation. Le SIERA permet aux cantons partenaires d'en définir la gouvernance et les tâches et d'en surveiller la bonne exécution.
- > *Un établissement autonome.* Les bases légales qui constituent le SIERA définissent son autonomie et autorisent le SIERA à gérer le réseau autoroutier des trois cantons partenaires de manière indépendante, réalisant ses tâches et conduisant ses activités conformément aux principes de bonne gestion d'entreprise, et prenant en considération les intérêts de ses divers clients (cantons, parties prenantes politiques et économiques régionales, collaborateurs, automobilistes, OFROU, etc.). Le SIERA

offre la souplesse opérationnelle nécessaire pour réaliser des bénéfices à l'avenir. Il est enfin un partenaire contractuel fort.

- > *Un interlocuteur unique.* Le périmètre d'exploitation du SIERA couvre le territoire de trois cantons. Or la création d'une nouvelle entité permet à l'OFROU de n'avoir qu'un seul interlocuteur dans la délégation d'une tâche fédérale, en lieu et place de trois partenaires. Il présente une structure offrant une seule ligne hiérarchique, avec une mode de fonctionnement transparent. De même, l'existence d'un interlocuteur unique simplifie le traitement de situations engageant la responsabilité civile du SIERA.
- > *Un patrimoine indépendant.* A l'exception des bâtiments hébergeant ses activités, le SIERA est propriétaire des ressources matérielles nécessaires à son fonctionnement. Cette indépendance lui permet de gérer un budget et tenir une comptabilité séparée qui répond aux exigences de l'OFROU.
- > *Une entité capable d'évoluer.* La forme juridique de l'établissement autonome de droit public est adaptée au développement futur de l'UT II, surtout dans la perspective d'un agrandissement éventuel du périmètre des activités de l'UT (intégration d'autres cantons/réunification d'unités territoriales).

La structure envisagée pour le SIERA et l'organisation qui en découle offrent un cadre adéquat pour réaliser les exigences de l'OFROU et espérer constituer à terme des réserves raisonnables pour l'avenir du SIERA.

## 1.4. Projet de convention intercantonale

### 1.4.1. Introduction

Par décision du 1<sup>er</sup> décembre 2016 (cf. chapitre 1.2.4), la DELCE a lancé le projet «Constitution de l'UT II en tant qu'établissement autonome de droit public intercantonal». Cette constitution suppose le transfert des ressources nécessaires à l'exploitation des routes nationales de son périmètre selon la présentation du projet dans les chapitres précédents.

La constitution du SIERA nécessite une nouvelle convention intercantonale et d'éventuelles adaptations des bases légales existantes. La convention intercantonale définit de manière détaillée le SIERA. La procédure d'adoption de cette nouvelle convention doit suivre les règles définies par la «CoParl» (cf. chapitre suivant).

### 1.4.2. Procédure selon la CoParl et la LConv

Les cantons de Vaud et de Fribourg, ainsi que le canton et République de Genève, sont tous trois signataires de la CoParl. Le canton de Fribourg dispose d'une loi cantonale concernant les conventions intercantionales (LConv; RSF



121.3) précisant notamment les rôles respectifs du Grand Conseil et du Conseil d'Etat lors de l'adhésion du canton à une telle convention.

Au niveau du canton de Fribourg, la procédure prévue par la CoParl et la LConv peut être résumée comme suit:

- a) A l'issue du processus de négociation, le Conseil d'Etat transmet le projet de convention intercantonale au Grand Conseil (art. 8 al. 1 CoParl).
- b) Le Grand Conseil constitue une commission interparlementaire composée de sept représentants du canton de Fribourg, désignés par chaque canton selon la procédure appliquée à la constitution de ses propres commissions (art. 9 al. 1 CoParl), à savoir pour le canton de Fribourg l'art. 11 de la loi sur le Grand Conseil (RSF 121.1). La commission doit prendre position dans un délai raisonnable fixé par les gouvernements des cantons concernés, sur l'approbation ou la modification de la convention (art. 9 al. 2 CoParl et 12 LConv). Elle informe le bureau du Grand Conseil.  
A noter que les parlements des cantons concernés peuvent renoncer à constituer une commission si la concertation permet de constituer une unanimité à ce propos (art. 12 al. 1 CoParl).
- c) Les gouvernements informent la commission des suites données à sa prise de position. La commission peut formuler de nouvelles propositions le cas échéant.
- d) La convention intercantonale est soumise, après sa signature par les gouvernements des cantons concernés, à l'approbation du parlement, conformément à la législation propre de chaque canton (art. 13 al. 1 CoParl). La prise de position de la commission, complétée par l'information des gouvernements sur la suite qu'ils y ont donnée, est jointe au message adressé aux parlements (art. 13 al. 3 CoParl et 13 LConv).
- e) L'acte par lequel le Grand Conseil approuve l'adhésion à une convention revêt la forme d'une loi si la convention contient des règles de droit et celle d'un décret dans les autres cas (art. 13 al. 3 LConv). Pour le canton de Fribourg, la forme d'une loi d'adhésion est préconisée, vu le contenu de la convention. Il faut souligner qu'une forme similaire avait déjà été utilisée pour l'adhésion à la convention intercantonale sur la haute école spécialisée de Suisse occidentale (HE-SO).
- f) La loi d'adhésion est soumise à l'exercice des droits politiques conformément aux dispositions prévues par la LEDP et son règlement d'exécution. Elle fait l'objet d'une publication conformément à la loi cantonale sur la publication des actes législatifs.

Au terme de cette procédure de ratification lorsque, comme en l'espèce, la convention intercantonale crée une institution intercantonale, les cantons contractants prévoient, dans le cadre de la haute surveillance parlementaire, un contrôle de gestion interparlementaire de cette institution intercan-

tonale au travers d'une commission interparlementaire de contrôle, composée de parlementaires provenant de chaque canton concerné (art. 15 CoParl).

#### 1.4.3. Commentaires article par article du projet de convention

—> *Voir annexe*

## 2. Conséquences du projet de convention

### 2.1. Généralités

Une collaboration entre les services cantonaux en charge des routes et les services financiers cantonaux a permis de déterminer la situation financière de l'UT II sous un angle analytique.

Les services financiers cantonaux ont adopté un canevas de présentation commun qui intègre diverses données des comptabilités cantonales 2015 et 2016 concernant les centres de coûts de l'UT II, à savoir:

- > Les prestations des routes cantonales (RC) en faveur des routes nationales (RN)
- > Les prestations des RN en faveur des RC
- > Les prestations administratives du service en charge des routes en faveur des RN
- > Les prestations administratives des entités transversales de l'administration en faveur des RN
- > Les coûts supplétifs en lien avec les investissements.

Les résultats 2015 et 2016 montrent que le volume financier des prestations à fournir à l'OFROU, soit par l'accord de prestations soit par des projets plus ponctuels, couvre les coûts avec un excédent de revenus (bénéfice).

### 2.2. Apports en nature et transfert du parc de véhicules

Les véhicules et engins qui sont actuellement affectés par l'Etat de Fribourg à l'exploitation et à l'entretien des routes nationales seront transférés au SIERA pour y être portés à son bilan (cf. art. 12 du projet de convention). Concrètement, le transfert de ce parc s'opère de la manière suivante:

- a) Le SIERA reçoit de l'Etat de Fribourg, à titre de capitalisation initiale, un certain nombre de véhicules et d'engins, équivalant à une valeur vénale estimée (provisoire) de l'ordre de 1,22 millions de francs. Le transfert se fait par un contrat d'apport en nature, listant les véhicules et engins transférés, à titre de capitalisation initiale du SIERA, en échange d'une prise de participation par l'Etat de Fribourg dans le SIERA de 25% (art. 17). Pour déterminer la valeur définitive de l'apport de chaque canton partenaire, l'ensemble des véhicules

et engins de chaque canton partenaire sera évalué, selon des critères identiques, par un organisme indépendant qui sera chargé d'en donner la valeur vénale au 1<sup>er</sup> janvier 2019 (date d'entrée en fonction du SIERA, cf. art. 42 al. 1 du projet de convention); la République et canton de Genève apportera la totalité de son parc pour une participation égale à 20% du capital propre du SIERA; la valeur à apporter par les deux autres cantons partenaires sera déterminée par l'application d'une règle de trois, en respectant les pourcentages indiqués à l'art. 17 du projet de convention.

b) L'Etat de Fribourg met à disposition du SIERA le solde de ses véhicules et engins affectés à l'exploitation de l'UT II en échange d'une redevance annuelle minimale de 10% de leur valeur vénale pendant 10 ans. La propriété des véhicules est transférée à SIERA au terme de ces 10 ans.

Sur la base des estimations les plus actuelles (mise à jour en 2017 de l'estimation faite en 2015 de la valeur des véhicules), le tableau ci-dessous montre de façon illustrative (et pas définitive) les montants transférés pour chaque canton partenaire et leur apport à titre de capitalisation initiale:

	Cantons Concordataires		
	Fribourg	Genève	Vaud
Valeur du parc de véhicules et engins	CHF 6,83 millions	CHF 0,975 millions	CHF 14,23 millions
Nombre de véhicules/engins	199	34	538
<b>Participation financière au SIERA (art. 17)</b>	<b>25%</b>	<b>20%</b>	<b>55%</b>
Apport en nature pour la participation financière (apport GE = 20% de la capitalisation initiale totale) au SIERA	CHF 1,22 millions	CHF 0,975 millions	CHF 2,68 millions
Valeur effective résiduelle; à rembourser aux cantons sur une durée de 10 ans par SIERA	CHF 5,61 millions	CHF 0 million	CHF 11,55 millions

D'un point de vue financier, le transfert d'un tel parc de véhicules et d'engins provoque, pour l'Etat de Fribourg, une réduction d'investissements puisque ces derniers seront à l'avenir assumés par le SIERA, qui veillera au maintien et/ou développement du parc de véhicules et engins.

La participation de l'Etat de Fribourg à la capitalisation initiale du SIERA est l'équivalent financier de l'apport en nature effectué par l'Etat de Fribourg (par le transfert d'une partie du parc des véhicules et engins). Cette participation cantonale est inscrite, à la valeur d'apport, dans le bilan de l'Etat de Fribourg. Par ailleurs, la partie résiduelle du parc de véhicules et engins appartenant à l'Etat de Fribourg sera remboursée par le SIERA sur une durée de 10 ans.

### 2.3. Conséquences sur l'effectif du personnel

L'ensemble des collaborateurs qui sont affectés à l'exploitation et à l'entretien des routes nationales et qui seront mis à disposition du SIERA demeurent soumis à la LPers. Une convention de mise à disposition des collaborateurs sera conclue entre l'Etat de Fribourg et le SIERA.

La mise à disposition de ces collaborateurs porte un risque de complexification du traitement de cas de responsabilité des agents de l'Etat (dommage à des tiers) et/ou de règlement d'éventuels litiges avec des collaborateurs. Le SIERA discutera de la gestion à donner à un certain nombre de situations illustratives dans un règlement interne, afin d'anticiper le traitement d'éventuels litiges.

### 2.4. Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Le SIERA étant un établissement autonome, le budget (fonctionnement et investissement) du SIERA est indépendant du budget de l'Etat de Fribourg.

Tous les frais encourus par l'Etat de Fribourg pour les services rendus au SIERA (en termes de personnel mis à disposition ou de services complémentaires rendus, de nature juridique, informatique, technique, etc.) seront entièrement refacturés au SIERA en tenant compte du coût complet des prestations rendues. Ces échanges feront l'objet de contrats de prestations de service/mise à disposition de ressources spécifiques, conclus entre l'Etat de Fribourg, soit pour lui la DAEC ou le service compétent, et le SIERA.

Les véhicules, engins et matériels nécessaires à l'exploitation et à l'entretien des routes nationales seront transférés au SIERA qui les portera à son bilan au terme des 10 ans. Le transfert s'opère pour partie par un apport en nature – à titre de capitalisation initiale du SIERA (et en échange d'une prise de participation de l'Etat de Fribourg proportionnelle à son apport), et pour partie en échange d'une redevance annuelle minimale de 10% de la valeur vénale du solde pendant 10 ans.

Il est prévu que l'Etat de Fribourg reçoive, de manière proportionnelle à sa participation, et dans le respect de certaines règles de distribution (cf. art. 21), les bénéfices et excédents générés par le SIERA.

Un plan financier et économique a été établi pour les premières années du SIERA. Il tient compte des coûts complets liés au personnel nécessaire à l'exécution de cette tâche publique déléguée et des coûts liés à la mise en œuvre de certaines directives de l'OFROU, tels que la mise en œuvre de la nouvelle norme VSS 640 855d en matière de signalisation et d'une nouvelle organisation du travail par processus. Il tient compte également des prestations fournies par l'Etat de Fribourg au profit du SIERA et des prestations du SIERA au profit de l'Etat de Fribourg.

## 2.5. Incidences informatiques

Le SIERA fonctionnera sous un système informatique uniforme (quel que soit le canton concerné). Il s'agira a priori du système informatique du canton de Vaud. Si tel est le cas, un contrat de prestations sera établi entre la Direction des systèmes d'information du canton de Vaud (DSI) et le SIERA.

## 2.6. RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Il est une tâche prioritaire du SIERA que d'assurer, sous délégation de l'OFROU, la tâche de droit public fédéral, d'exploiter et d'entretenir le réseau des routes nationales (y compris les autoroutes) en conformité avec la RPT.

## 2.7. Simplifications administratives

La création du SIERA permet de simplifier la tenue des comptes liés aux activités d'exploitation et d'entretien des routes nationales, puisqu'il ne s'agira plus que d'une seule comptabilité financière (tenue selon le modèle comptable harmonisé 2 (MCH2)), contre trois comptabilités actuellement, qu'il faut parfois réconcilier. Elle permet aussi d'unifier les pratiques administratives (gestion des appels d'offres, flux administratifs avec l'OFROU, etc.).

## 2.8. Protection des données

La transmission d'éventuelles données liées aux collaborateurs mis à disposition du SIERA fera l'objet d'une disposition particulière dans la convention de mise à disposition des collaborateurs.

## 2.9. Relations contractuelles entre l'Etat de Fribourg et le SIERA

Des contrats divers entre l'Etat de Fribourg et le SIERA assureront, d'une part, que les ressources nécessaires soient mises à disposition du SIERA, afin qu'il puisse réaliser sa mission de manière optimale et, d'autre part, que les coûts cantonaux liés à cette mission soient complètement couverts.

Les relations contractuelles essentielles seront notamment les suivantes:

*Prestations des employés de l'Etat de Fribourg pour le SIERA:*

- > Collaborateurs employés par les cantons partenaires et mis à disposition du SIERA par une convention-cadre de mise à disposition
- > Prestations d'entretien des routes nationales par le Secteur entretien des routes cantonales du Service des ponts et chaussées SPC pour le SIERA
- > Prestations en matière des services de ressources humaines par le Service du personnel de l'Etat du Fribourg et du SPC pour le SIERA
- > Prestations comptables par le SPC pour le SIERA
- > Prestations informatiques par le SITel pour le SIERA
- > Prestations de télécommunication (Polycom) par la Police cantonale pour le SIERA
- > Prestations des opérateurs de trafic de la Police cantonale pour le SIERA
- > Autres prestations de management et d'administration pour le SIERA.

Pour la grande partie de ces relations, le SPC agira comme représentant cantonal organisant les relations contractuelles entre l'Etat de Fribourg et le SIERA. Cependant, le SIERA peut également établir directement des contrats avec des autres services de l'Etat de Fribourg s'il en résulte une simplification administrative.

*Prestations du SIERA pour l'Etat de Fribourg:*

- > Prestations d'entretien et de service électromécanique de certains tronçons des routes cantonales, réalisées par le SIERA (p. ex. Poya et H189)
- > Prestations d'entretien des places de ravitaillement (restoroutes de la Gruyères et d'Estavayer-le-Lac), réalisées par le SIERA pour le SPC

Les relations contractuelles seront principalement formalisées par des contrats de prestations, sauf pour les tâches des collaborateurs faisant partie de la convention-cadre de mise à disposition des collaborateurs. Pour le matériel, des contrats d'approvisionnement pourront être envisagés.

## 3. Conclusion

Au vu de ce qui précède, nous vous invitons à donner suite à ce projet de convention conformément à la procédure décrite sous point 1.4.2 du présent message.

---

Annexe

—  
Convention