

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 137-2018
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2018.RRGR.400

Déposée le: 13.06.2018

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Hässig Vinzens (Zollikofen, PS) (porte-parole)
Riem (Iffwil, PBD)
Frutiger (Oberhofen, PBD)

Cosignataires: 3

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 1055/2018 du 17 octobre 2018
Direction: Direction de la police et des affaires militaires
Classification: -



Est-il vraiment nécessaire de voir si grand pour le Centre d'expertises et d'examens de Münchenbuchsee ?

On prévoit de construire un grand bâtiment pour le nouveau centre d'expertises et d'examens de l'Office de la circulation routière et de la navigation (ORCN) à Münchenbuchsee. Les investissements devraient s'élever à 110 millions de francs et une rente du droit de superficie de 200 000 francs a été convenue avec les propriétaires fonciers. Différents autres sites ont été écartés auparavant parce qu'ils étaient de toute évidence trop petits.

Au cours des dix prochaines années, la mobilité va fortement évoluer. De moins en moins d'habitants et d'habitantes disposeront de leur propre voiture, mais le nombre d'automobiles et de vélos électriques en circulation augmentera. Le canton fait des économies : il semble de ce fait indiqué de développer, dans la mesure du possible, des synergies avec des tiers. Dans le cas présent, deux sites plus petits seraient en outre peut-être plus appropriés pour pouvoir réagir avec plus de souplesse aux changements qui se profilent en matière de mobilité.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Pourquoi le Conseil-exécutif considère-t-il tous les sites d'examens nécessaires ? Pourrait-on éviter de construire un nouveau bâtiment en continuant de développer des synergies avec les autres sites régionaux, les deux sites du TCS et d'autres prestataires (p. ex. les garages certifiés) ?
2. Est-il impératif que le canton exploite lui-même les centres d'expertises et d'examens, ou cette tâche peut-elle être plus souvent confiée à des tiers grâce à des conventions de prestations ? Procéder de cette manière permettrait-il de faire des économies ?
3. A moyen terme, est-il vraiment nécessaire de construire un site aussi grand à proximité de la ville de Berne sachant que, dans les villes, le nombre de propriétaires d'automobiles ne cesse de diminuer ? Au sein du bassin de population de la ville de Berne, a-t-on déjà pu constater une diminution du nombre de propriétaires d'automobiles ?
4. Ne serait-il pas plus approprié d'avoir plusieurs sites plus petits afin d'être en mesure de réagir avec plus de souplesse aux évolutions qui s'annoncent en matière de mobilité ?
5. Quelles conséquences sont attendues sur le volume de trafic de la route principale entre Berne et Münchenbuchsee ? Les habitants et habitantes de la ville ne risquent-ils pas de privilégier cet axe pour se rendre à Münchenbuchsee, aggravant de ce fait des conditions de circulation déjà difficiles ?
6. Combien de places de parc sont prévues pour les quelque 260 employé-e-s ? Quelles mesures seront prises pour maintenir le besoin en terres cultivables au plus bas niveau possible ?

Réponse du Conseil-exécutif

Le siège principal de l'Office de la circulation routière et de la navigation (OCRN) se trouve au Schermenweg 5, dans le quartier du Wankdorf, avec les unités centrales assurant le service à la clientèle et l'admission à la circulation routière. Le Centre d'expertises et d'examens de Berne, sis au Schermenweg 9, se charge des examens de conduite et des contrôles de véhicules. Il comprend le Centre de compétence pour poids lourds, situé à la Milchstrasse à Ostermundigen. Afin d'exploiter les synergies, le canton de Berne entend regrouper les services de l'OCRN localisés dans la région de Berne, avec leurs quelque 260 collaborateurs et collaboratrices, dans un nouveau bâtiment à construire dans l'agglomération bernoise.

Le bâtiment du Schermenweg 9 est en mauvais état et consomme trop d'énergie. Pour continuer de l'utiliser sur le long terme, il faudrait consentir des investissements disproportionnés. De plus, les activités ne pourraient s'y poursuivre durant la rénovation. Le Wankdorf n'offre par ailleurs pas suffisamment de place pour un agrandissement du centre en cas de besoin. Enfin, le départ de l'OCRN libérerait des terrains dans le pôle de développement de Berne Wankdorf, lesquels pourraient, à terme, être densifiés et revalorisés du point de vue tant économique qu'urbain.

Dès 2013, le canton a commencé à chercher d'autres emplacements possibles pour l'OCRN. Le bien-fonds dont il est propriétaire à Ostermundigen, vers le centre de compétence, s'est révélé trop petit pour une nouvelle construction. Une vaste procédure d'évaluation a donc été menée dans la région de Berne pour trouver un nouveau site. Au total, 27 terrains potentiels ont été examinés. Finalement, c'est le site de Buechlimatt, à Münchenbuchsee, qui a obtenu les meilleurs résultats. Les autres emplacements potentiels n'ont pas été retenus, non seulement en raison de la taille des parcelles, mais aussi pour des motifs liés au droit ou à la gestion (questions de planification et d'affectation des zones, desserte, perspectives d'utilisation, géométrie des parcelles).

Point 1

Les différents sites et les distances à parcourir pour bénéficier des prestations sont très bien acceptés par la population. L'infrastructure et les ressources en personnel sont sollicitées au maximum de leurs capacités, comme l'atteste notamment la bonne couverture des coûts. L'agglomération bernoise étant la région du canton qui présente la plus forte demande, un centre d'expertises et d'examens y est indispensable pour des raisons liées tant à la sécurité routière qu'à la proximité avec la clientèle. Les centres d'Orpond, de Bützberg et de Thoune ne peuvent pas assumer de tâches supplémentaires provenant de la région de Berne, car leurs capacités ne suffiraient pas et les trajets seraient trop longs pour la clientèle.

Aujourd'hui, les experts de l'OCRN contrôlent déjà des véhicules lourds sur 19 sites d'entreprises (BERNMOBIL, Migros Aare, etc.). Les centres d'expertises et d'examens disposent en outre de stations de contrôle décentralisées, louées à la journée, à Bärau, à Berthoud, à Interlaken et à Malleray. Enfin, les véhicules agricoles et les véhicules de travail sont expertisés dans 70 communes environ. Ces diverses mesures permettent de réduire considérablement les perturbations du trafic dues à ces catégories de véhicules et les trajets coûteux pour la branche des transports.

Le TCS réalise quelque 14 000 expertises par an pour ses membres (soit environ 5 % des 270 000 expertises effectuées dans le canton). Il dispose à cet effet d'équipements limités et n'a pas prévu de les développer ou d'ouvrir de nouveaux sites. Quant à la branche automobile (unions professionnelles, etc.), une entrée sur le marché n'est pas à l'ordre du jour.

Point 2

En vertu de la législation fédérale sur la circulation routière, les cantons exécutent les tâches relatives à l'admission à la circulation routière, aux examens de conduite et aux expertises de véhicules, ainsi que d'autres tâches visant à assurer la sécurité routière.

Dans certains cas, le canton peut déléguer des tâches bien précises. Il reste chargé, cependant, de veiller à ce qu'elles soient réalisées correctement et en conformité avec les prescriptions, gardant ainsi un rôle de surveillance. Toutefois, la plupart des prestations centralisées relevant de la puissance publique ne peuvent pas être déléguées (délivrance et retrait de permis de circulation et de permis de conduire, mesures administratives, perception d'impôts et de taxes). Par ailleurs, certaines tâches ne peuvent pas être externalisées non seulement pour des raisons de sécurité routière objective (neutralité des stations de contrôle, formation technique du personnel), mais aussi pour des raisons économiques (frais d'investissement, d'exploitation et de formation pour les organismes privés, structure des coûts et des recettes de l'office). Les externalisations ne doivent pas aboutir à ce que le canton assume uniquement les tâches coûteuses et que les tâches simples et les bénéfices soient privatisés.

Le canton de Berne, comme d'autres, a confié certaines expertises à des organismes privés, nommément au TCS. Celles-ci ne représentent qu'une faible part du volume total. De surcroît, le TCS encourt des frais élevés pour ces prestations, qu'il fournit dans l'intérêt de ses membres. Il n'entend pas développer son offre en la matière, comme l'ont montré les discussions menées l'année dernière. Quant aux garages, ils ne sont pas en mesure d'effectuer des expertises, à moins de satisfaire à des exigences élevées et peu intéressantes d'un point de vue commercial. En rejetant la motion 251-2017 Fuchs lors de la session de juin 2018, le Grand Conseil a explicitement refusé le transfert de tâches à des garages.

En l'occurrence, une externalisation n'entraînerait pas d'économies. Les prestations de l'OCRN font régulièrement l'objet de calculs. Les émoluments sont conformes au principe de causalité et permettent de couvrir les frais. Si le canton réalise moins d'expertises, il percevra moins d'émoluments et en subira les conséquences financières négatives.

Point 3

Au cours des 40 dernières années, l'effectif des véhicules a plus que doublé dans le canton de Berne, passant de 380 000 à 800 000. Il a augmenté en moyenne de 1,3 pour cent par an pendant les dix dernières années. Rien n'indique un revirement de tendance vers une baisse de l'effectif. Cela étant, la progression annuelle est soumise à des fluctuations mineures.

Si la ville de Berne a enregistré, au cours des dix années écoulées, un léger recul de 950 véhicules (1,5 %), l'agglomération (ville comprise) affiche en revanche une augmentation de 3180 véhicules (2,6 %).

Les Perspectives d'évolution du transport 2040, élaborées par la Confédération, font état d'une croissance continue du trafic, quel que soit le scénario retenu. Les principaux vecteurs de développement restent la croissance démographique et l'expansion économique. L'agglomération bernoise suivra également cette tendance. L'augmentation de l'effectif des véhicules n'aura pas d'influence significative sur le site et le bâtiment de l'OCRN à Münchenbuchsee.

Point 4

Les grands centres d'expertises et d'examens implantés régionalement permettent une proximité géographique avec la clientèle.

Il ne serait pas judicieux de pousser plus avant la décentralisation et de disperser les services de l'OCRN sur plusieurs sites de petite taille dans l'agglomération bernoise. Les services centraux de l'office doivent impérativement être réunis en un même lieu. En effet, les domaines de l'admission à la circulation routière, de la sécurité administrative de la circulation routière et des expertises et examens sont étroitement liés. Il faut absolument éviter de créer des charges supplémentaires pour la population et pour l'OCRN. Le personnel, limité, doit pouvoir être affecté à plusieurs domaines. C'est une condition *sine qua non* pour assurer l'efficacité des processus et optimiser la structure des coûts de l'office.

Depuis dix ans, le Centre d'expertises et d'examens de Berne est présent sur deux sites, au Schermenweg 9, à Berne, et à la Milchstrasse, à Ostermundigen. Cette séparation était malheureusement inévitable, car le bâtiment du Schermenweg 9 n'offre pas suffisamment de place et présente des problèmes de statique. Elle engendre des malentendus chez la clientèle, un travail de gestion et de planification considérablement accru et une perte de flexibilité dans l'affectation des expertes et experts de la circulation, ce qui se répercute sur les coûts. Le regroupement des deux entités sur le même site, à Münchenbuchsee, améliorera nettement la situation. L'implan-

tation, au même endroit, du centre d'expertises et d'examens régional et des services spécialisés compétents pour tout le canton représente la solution la plus efficace pour le personnel et pour la clientèle. De nouvelles habitudes en matière de mobilité n'y changeront rien.

Point 5

Les analyses techniques concernant la circulation montrent qu'environ 90 pour cent du trafic lié à la présence de l'OCRN à Münchenbuchsee passera, selon toute vraisemblance, par l'autoroute et, plus précisément, par la jonction de Lätti. Pour la quasi-totalité de la clientèle, cet itinéraire sera généralement plus rapide que le passage par les routes principales et les routes de quartier des communes. La jonction autoroutière ne se trouve qu'à 1,4 kilomètre du site prévu de l'OCRN, à la périphérie nord du territoire communal de Münchenbuchsee. Seules quelques personnes habitant les quartiers nord-est de la ville de Berne emprunteront peut-être les routes communales.

Par ailleurs, la circulation ne sera pas concernée par la surcharge de trafic qui touche habituellement les autoroutes entre Berne et Münchenbuchsee, car la clientèle de l'OCRN se déplace en majorité en dehors des heures de pointe. Aussi les planificateurs du trafic arrivent-ils à la conclusion que l'augmentation de la circulation sera à peine perceptible dans le village.

Point 6

Selon l'état actuel de l'étude de faisabilité, l'OCRN proposera au maximum 172 places de stationnement à son personnel à Münchenbuchsee. Il est prévu, à cet effet, de construire un garage sous le bâtiment. Le nombre exact de places souterraines et la configuration des aires de circulation en surface seront déterminés dans le cadre du projet détaillé. Dans tous les cas, les places de stationnement situées en surface seront nettement moins nombreuses que sur les sites actuels de l'OCRN, ce qui ménagera l'environnement.

A l'heure actuelle, les quelque 260 collaborateurs et collaboratrices de l'OCRN travaillant à Berne utilisent pour moitié les transports publics et pour moitié des véhicules individuels motorisés. Dans l'intérêt de la clientèle et du personnel, le canton s'engagera pour une offre attrayante de transports publics sur le nouveau site. Il convient de noter à cet égard qu'un des critères appliqués lors de la recherche d'un nouvel emplacement était une durée maximale de 20 minutes pour le trajet en transports publics depuis la gare principale de Berne. Grâce au RER et au bus, le site de Münchenbuchsee répond à cette exigence.

Destinataire

- Grand Conseil