

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 235-2019
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2019.RRGR.283

Déposée le : 10.09.2019

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Trüssel (Trimstein, pvl) (porte-parole)

Alberucci (Ostermundigen, pvl)
Aebi (Hellsau, UDC)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Oui 28.11.2019

N° d'ACE : 39/2020 du 22 janvier 2020
Direction : Direction de la sécurité
Classification : –
Proposition du Conseil-exécutif : **Vote point par point**

Points 1-4 : adoption sous forme de postulat et classement
Point 5 : rejet

Repositionnement des unités de l'Office de la circulation routière et de la navigation

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. d'intensifier la collaboration avec des institutions privées, dans le but de réduire le nombre d'expertises de véhicules réalisées dans les unités de l'Office de la circulation routière et de la navigation du canton (OCRN) ;
2. d'exploiter les possibilités de décentraliser les prestations afin de décharger les sites centraux de l'OCRN ;
3. de profiter des atouts qu'offrent les nouvelles formes d'organisation des espaces de travail (*open space*, *shared desk*, télétravail), afin de réduire la surface par personne sur les sites ;

4. de montrer les effets de la numérisation sur les expertises de véhicules réalisées sur les sites de l'OCRN ;
5. sur la base de cette analyse, de revoir entièrement la planification des besoins et de la répartition des sites pour le nouvel OCRN de la région de Berne.

Développement :

On peut envisager différentes manières d'améliorer l'efficacité des unités administratives centralisées en général, et en particulier de celles de l'OCRN. Les options suivantes méritent d'être examinées :

A l'heure actuelle, il est déjà possible de s'adresser au TCS pour certaines expertises de véhicules. Une collaboration renforcée avec le TCS et d'autres institutions privées pourrait faire baisser nettement le nombre d'expertises sur les sites cantonaux.

Par ailleurs, les nouvelles formes d'organisation des espaces de travail – bureau en *open space*, *shared desk*, télétravail – ainsi que la numérisation, renferment un potentiel de rentabilisation des surfaces de bureau du site central et d'amélioration de l'efficacité des prestations fournies.

Enfin, il existe la possibilité d'offrir certaines prestations, telles que le passage des examens théoriques de conduite, sur des sites disséminés dans tout le canton. Cela permettrait de décharger les unités administratives centralisées et l'OCRN.

Puisque le nouvel OCRN de la région de Berne pourrait être entièrement reconçu, le Conseil-exécutif doit exploiter au maximum les possibilités énumérées ci-dessus pour créer un environnement de travail moderne, efficace et agréable pour la clientèle et le personnel. Cela permettra de soulager les finances du canton et de limiter au maximum l'utilisation des terres arables.

Motivation de l'urgence : La présente motion entend être le point de départ d'une nouvelle planification des besoins et de la répartition des sites pour le nouvel OCRN bernois. Elle devrait donc être traitée avant que le crédit ne soit une nouvelle fois soumis au Conseil.

Réponse du Conseil-exécutif

En automne 2018, le Conseil-exécutif a proposé au Grand Conseil d'approuver un contrat de droit de superficie négocié avec la commune de Münchenbuchsee. Ce contrat permet au canton de disposer, durant 80 ans, d'une parcelle bien adaptée pour le nouveau bâtiment de l'Office de la circulation routière et de la navigation (OCRN), plus précisément pour son siège principal, le Centre d'expertises et d'exams de Berne et le Centre de compétence pour poids lourds. Toujours en automne 2018, le Conseil-exécutif a soumis au Grand Conseil un crédit relatif au concours d'architecture. Le Grand Conseil a renvoyé les deux affaires au Conseil-exécutif en le chargeant de clarifier le financement de l'investissement nécessaire. Lors des délibérations, presque tous les porte-parole des groupes parlementaires ont souligné la nécessité d'un nouveau bâtiment. Ils se sont également prononcés en faveur de l'abandon du site de Schermen, situé au pôle de développement économique du Wankdorf, et d'un transfert aussi rapide que possible de l'OCRN à Münchenbuchsee.

Le siège principal de l'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.

Lors de la session de novembre 2018, le Conseil-exécutif a déjà pris position de manière circonstanciée, dans sa réponse à l'interpellation 137-2018 Hässig Vinzens, sur la nécessité d'un déménagement et sur les autres possibilités envisagées. Son propos d'alors reste pleinement valable, ses analyses n'ayant pas changé dans l'intervalle.

Point 1

L'OCRN collabore avec les sections Berne et Bienne-Seeland du TCS depuis des décennies. Ce partenariat s'est intensifié à partir de 2015, avec l'augmentation des catégories de véhicules pouvant être contrôlées par le TCS. L'échange de données a été modernisé dans la foulée et emprunte aujourd'hui la voie électronique. Au total, le TCS réalise quelque 14 000 expertises par an sur ses sites dans le canton de Berne (soit environ 5 % des 270 000 expertises effectuées par l'OCRN). Ses sections ne sont pas en mesure d'assumer un nombre significativement plus grand de contrôles : elles ne disposent ni des équipements ni des réserves en place et en personnel nécessaires à cet effet. Par ailleurs, le TCS propose ses expertises à des conditions spéciales, valables uniquement pour ses membres. Il n'entend pas développer son offre en la matière, comme l'ont montré les discussions menées jusqu'ici.

Vu les prescriptions légales, les garages 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, comme indiqué dans la réponse à l'interpellation 137-2018 Hässig Vinzens. 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. L'Etat ne pourrait transférer des tâches relevant de la puissance publique à des organismes privés que si ces derniers offraient la garantie qu'ils respectent les mêmes exigences techniques et juridiques et sont indépendants des garages procédant aux réparations. C'est la condition sine qua non d'une délégation de tâches dans le cadre des exigences définies par la Confédération (et l'Union européenne).

Point 2

Les quatre centres d'expertises et d'examens de l'OCRN, situés à Berne, à Thoune, à Orpund et à Bützberg, se chargent de la plupart des expertises mentionnées précédemment.

Ils disposent en outre de stations de contrôle décentralisées à Interlaken, à Berthoud, à Bärau et à Malleray, où ils expertisent au total quelque 24 800 véhicules. De plus, quelque 3600 véhicules lourds (camions, bus, chariots à moteur, etc.) et véhicules de livraison sont contrôlés de manière décentralisée dans 19 grandes entreprises où la demande est suffisante. L'OCRN veille à une affectation efficiente de son personnel dans le cadre de ces expertises.

Enfin, une partie des contrôles de véhicules agricoles et de machines de travail est décentralisée dans une septantaine de communes (environ 7500 véhicules).

Dans sa réponse à l'interpellation 137-2018, le Conseil-exécutif a déjà exposé de manière détaillée en quoi une externalisation et une décentralisation plus poussées impliqueraient des répercussions négatives en matière d'occupation, d'efficacité et d'économie pour l'OCRN et pour ses centres d'expertises et d'examen.

Point 3

Une grande partie du personnel de l'OCRN travaille déjà dans des bureaux accueillant plusieurs personnes, notamment dans des espaces ouverts. De façon générale, la proximité est grande et les voies de communication sont très courtes. Le partage de places de travail est pratique courante (p. ex. travail à temps partiel ou système de rotation).

La plupart des collaborateurs et collaboratrices travaillent aux guichets, dans les halles d'expertise ou dans des bureaux mobiles (p. ex. expertises externes dans les domaines de la navigation et de l'agriculture). La possibilité de travailler à domicile s'en trouve considérablement limitée. Toutefois, la mise en place progressive de la gestion électronique des dossiers et des processus peut ouvrir la voie à une augmentation du télétravail.

En investissant le nouveau bâtiment à Münchenbuchsee, l'OCRN mettra en œuvre les nouvelles formes de travail dans toute la mesure possible et utile. Le plan d'exploitation élaboré dans le cadre du projet de construction vise des prestations modernes et une optimisation des processus. Le programme détaillé d'occupation des locaux concrétise ces aspects en tenant compte des besoins en présence, notamment des besoins individuels en espace, et s'inscrit dans une vision d'avenir.

Point 4

Dans le domaine de l'admission à la circulation routière, la numérisation des processus contribuera à l'automatisation progressive des procédures administratives. La réduction des discontinuités entre les médias se poursuivra. Les projets de cybergouvernement permettent d'optimiser l'accès électronique aux prestations à la clientèle.

S'agissant des expertises, le contrôle technique des véhicules va sans doute être complété, de plus en plus, par le contrôle administratif de la documentation des constructeurs ou des importateurs (concernant, p. ex., le fonctionnement pratique des systèmes d'assistance ayant une incidence sur la sécurité, toujours plus nombreux, ou le respect de la sécurité électrotechnique). Cet aspect est déjà indispensable aujourd'hui, lors de l'expertise de camions ou de grands tracteurs, pour le contrôle de certains éléments techniques (p. ex. protocole de freinage). Tant que la Confédération ne modifie pas l'organisation actuelle des expertises en Suisse, le contrôle technique régulier des véhicules incombera sans doute toujours aux cantons et inclura les nouveaux systèmes numériques des véhicules.

Par ailleurs, l'Association des services des automobiles (asa) a créé un groupe de travail qui a dessiné des scénarios d'avenir concernant l'évolution des technologies et des systèmes de valeurs. En se fondant sur ces scénarios, l'asa élabore actuellement un plan d'action à l'horizon 2025 définissant des axes prioritaires pour l'avenir. L'OCRN pourra tirer profit de ces travaux.

Point 5

Au vu des prévisions et évolutions esquissées précédemment, le Conseil-exécutif juge contre-productif de recommencer à zéro une nouvelle analyse concernant le bâtiment à construire pour la région de Berne, un à deux ans seulement après l'analyse des besoins réalisée avec soin par

les services spécialisés du canton. Il n'y a pas lieu de s'attendre à de nouvelles conclusions qui viendraient modifier radicalement la planification actuelle en matière de besoins et d'implantation. Par contre, un temps précieux serait perdu, au détriment de l'infrastructure qui doit être mise à la disposition de la population et de l'économie bernoises en temps voulu et sous la forme requise pour garantir la sécurité routière.

Le Conseil-exécutif propose donc au Grand Conseil d'adopter les points 1 à 4 au titre de demandes à examiner, et de les classer au vu du présent compte rendu. Il propose de rejeter le point 5.

Destinataire

- Grand Conseil