



Rapport

Date de la séance du CE : 7 mai 2025
Direction : Direction de l'économie, de l'énergie et de l'environnement
N° d'affaire : 2024.WEU.4067
Classification : Non classifié

Office de l'agriculture et de la nature ; leasing de véhicules et financement de l'infrastructure de recharge ; crédit d'objet 2026 – 2029

Table des matières

1.	Synthèse	1
2.	Bases légales	2
3.	Description de l'affaire	2
3.1	Rappel	2
3.2	Caractéristiques du projet	3
3.2.1	Passage à des véhicules de fonction électriques	3
3.2.2	Projet pilote véhicules électriques OAN	4
3.2.3	Infrastructure de recharge	4
3.2.4	Renouvellement de la flotte	6
3.3	Calendrier, modalités, organisation, compétences	7
3.4	Conséquence d'un abandon du projet	7
4.	Place du projet dans le programme gouvernemental de législature et dans d'autres planifications importantes	9
5.	Répercussions financières, répercussions sur l'organisation, le personnel, l'informatique et les locaux	10
5.1	Répercussions financières	10
5.1.1	Nouvelles dépenses périodiques pour le leasing	10
5.1.2	Nouvelle dépense unique pour l'infrastructure de recharge	11
5.1.3	Coûts induits	12
5.2	Répercussions sur l'organisation, le personnel, l'informatique et les locaux	12
6.	Répercussions sur les communes	12
7.	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société	12
8.	Proposition	13

1. Synthèse

L'Office de l'agriculture et de la nature (OAN) dispose de 38 véhicules de fonction en leasing pour les gardes-faune et les gardes-pêche. Un contrat de prestations de services sur un « Full Service Leasing » a été conclu en 2018 avec l'entreprise Post Company Cars SA (PCC). Au vu du nombre de véhicules utilisés et des distances parcourues (en moyenne 1,1 million de kilomètres par an), le leasing constitue pour l'OAN la solution la plus économique et la plus effi-

ciente pour la gestion de la flotte. Entre 2024 et 2027, la flotte de véhicules de l'OAN sera entièrement renouvelée. À l'avenir, il faudra toujours utiliser, dans la mesure du possible, des véhicules électriques. Afin de poursuivre la collaboration avec le partenaire de leasing actuel PCC et de financer les coûts de leasing (Full Service Leasing), un crédit d'objet périodique de 435 000 francs par an est demandé pour les années 2026 à 2029. De plus, il est demandé pour cette période un crédit d'objet unique de 230 000 francs pour le financement de l'infrastructure de recharge.

2. Bases légales

- Loi du 15 juin 2022 sur les finances (LFin ; RSB 620.0), art. 27, art. 28, art. 29, art. 30, al. 1, art. 31, art. 32 et art. 33
- Loi du 16 novembre 2022 sur les finances (LFin ; RSB 621.1), art. 25, art. 26, art. 27, art. 30, art. 32, art. 35, art. 36 et art. 39
- Ordonnance du 18 octobre 1995 sur l'organisation et les tâches de la Direction de l'économie, de l'énergie et de l'environnement (OO DEEE ; RSB 152 221 111), art. 1, al. 1, lit. k et l, art. 8, al. 1, lit. m à o
- Stratégie énergétique du canton de Berne, planification des mesures pour la période de mise en œuvre 2024-2027, mesure 20-2 « Stratégie de décarbonisation pour l'administration cantonale d'ici à 2035 »
- ACE 1293/2015 du 28 octobre 2015, Plan de gestion de la mobilité de l'administration cantonale bernoise
- Contrat de prestations de services n° 1550 du 12 avril 2018 conclu entre l'Office de l'agriculture et de la nature et Post Company Cars SA
- Stratégie de mobilité électrique de l'OAN du 26 mars 2024

3. Description de l'affaire

3.1 Rappel

L'OAN dispose actuellement de 38 véhicules en leasing. Il s'agit de véhicules d'intervention attribués personnellement à certains gardes-faune et gardes-pêche. Le leasing de véhicules à l'OAN se base sur l'ACE 1293/2015 « Plan de gestion de la mobilité de l'administration cantonale bernoise » du 28 octobre 2015. La gestion de la flotte au sein du canton fait l'objet d'appels d'offres publiés par la centrale d'achats cantonale Mobilité. De 2013 à 2017, l'OAN a pris des véhicules en leasing auprès de la société Sixt Leasing (Suisse) SA. En 2018, l'OAN a conclu avec l'entreprise Post Company Cars SA (PCC) un contrat de prestations de services sur un « Full Service Leasing » comprenant les prestations suivantes : management (gestion de toutes les données utiles sur les véhicules, saisie et mise à jour des données de la clientèle, modifications des contrats, contrôles des prestations et décomptes), amortissement (à venir sur la durée du contrat, sur la base de la valeur résiduelle calculée), intérêts, maintenance (inspections légales, maintenance prescrite, réparations dues à l'usure et travaux de remise en état résultant de l'usure normale), pneus (contingent), impôts et taxes ainsi que dépannage (en cas de panne ou d'accident). Les mensualités de leasing ne comprennent la taxe sur la circulation routière, l'assurance du canton, le carburant ainsi que les frais dépassant les prestations et contingents fixés contractuellement (p. ex. surconsommation de pneus ; réparations et matériel de remplacement dépassant l'usure normale ; réparations et véhicules de remplacement en cas de dommage).

Un service de leasing bien conçu offre à l'OAN les avantages suivants :

- Une valeur résiduelle plus élevée des véhicules grâce à des processus de vente professionnels effectués par le partenaire de leasing. Les prix de vente plus élevés permettent d'obtenir des coûts globaux plus faibles que si l'OAN effectuait lui-même l'achat et la revente.
- Une maintenance moins coûteuse grâce à des rabais de quantité et une gestion centralisée.
- Une collecte centralisée et complète des données visant à optimiser la flotte.
- L'OAN peut se concentrer sur son cœur de métier sans immobilisation de capital à long terme.
- Le leasing réduit les coûts d'investissement, permet de planifier les dépenses mensuelles et réduit le risque de pertes de valeur.

Pour garantir le financement des coûts de leasing (Full Service Leasing avec les prestations énumérées ci-dessus) pour les années 2026 à 2029 et poursuivre la collaboration avec PCC, l'OAN demande un crédit d'objet périodique annuel, qui relève désormais de la compétence du Grand Conseil du fait de l'évolution des coûts sur le marché automobile et du leasing ainsi que de la progression de l'électromobilité au cours des dernières années. Pendant la période précédente (2021-2025), l'affaire de crédit relevait encore de la compétence du Conseil-exécutif (ACE n° 1426/2020).

La conversion de la flotte automobile à l'électromobilité entraîne des coûts supplémentaires pour la réalisation de l'infrastructure de recharge nécessaire sur site, pour laquelle la DEEE a approuvé en mars 2024 un crédit d'objet unique d'environ 472 000 francs pour les années 2024-2027. En 2024 et 2025, près de la moitié de l'infrastructure de recharge nécessaire pour les gardes-faune et les gardes-pêche a été mise en place grâce à ce crédit. Les coûts relevant de l'autorisation de dépenses de la DEEE pour la réalisation de l'infrastructure de recharge seront décomptés à la fin 2025. Les moyens nécessaires pour le financement de l'infrastructure de recharge pendant les années 2026 à 2029 sont intégrés à la présente demande de crédit et additionnés aux coûts de leasing annuels, ce qui permet à l'organe compétent en matière de finances d'avoir une vision globale des coûts totaux.

3.2 Caractéristiques du projet

3.2.1 Passage à des véhicules de fonction électriques

Les contrats de leasing arrivant à échéance, la flotte de véhicules de l'OAN doit être entièrement renouvelée entre 2024 et 2027. Conformément à la stratégie énergétique du canton de Berne (mesure 20-2 « Stratégie de décarbonisation pour l'administration cantonale d'ici à 2035 ») et à la stratégie de mobilité électrique de l'OAN, l'office a pour objectif, dans le cadre du renouvellement de sa flotte, de passer à l'électrique pour le plus grand nombre possible de véhicules.

Les zones d'intervention des gardes-faune et des gardes-pêche imposent des exigences élevées aux véhicules, à leur puissance et à leur disponibilité. Les conductrices et conducteurs se déplacent surtout sur des routes non stabilisées, des chemins forestiers et des chemins agricoles. Étant donné que le lieu de travail officiel correspond aussi au lieu de domicile, les interventions se déroulent à partir du domicile et couvrent de vastes zones selon le service. Il est donc indispensable de disposer d'un 4x4 robuste avec une grande autonomie ainsi que d'une possibilité de recharger le véhicule à son domicile. C'est la seule solution permettant de garantir que les personnes concernées puissent effectuer leurs tâches et leur mission avec efficacité et rapidité, et assurer un service de piquet fiable. L'OAN a donc décidé en 2022 de mener une phase de test avec des véhicules électriques (voir chiffre 3.2.2). Il s'agissait de vérifier si et

dans quelles conditions les prescriptions stratégiques du canton étaient réalisables dans la zone d'intervention des gardes-faune et des gardes-pêche. L'objectif était également de déterminer dans quelles zones d'intervention il était techniquement possible ainsi que judicieux et faisable sur le plan économique d'opter pour des véhicules électriques.

3.2.2 Projet pilote véhicules électriques OAN

Dans le cadre du « Projet pilote véhicules électriques OAN » (mai 2023 à mai 2024), dix gardes-faune et gardes-pêche ont testé deux véhicules électriques pour savoir s'ils étaient appropriés à leur travail. On a également vérifié s'il était possible d'installer une infrastructure de recharge au domicile des conductrices et conducteurs ainsi qu'aux centres pour la pêche de Reutigen et du Faulensee. Le projet pilote comportait notamment les éléments suivants :

- Deux véhicules tout-terrain (SKODA ENYAQ iV 80x 4x4) ont été choisis parmi le catalogue de véhicules du canton pour le projet pilote.
- Après diverses clarifications, notamment auprès de la centrale d'achat cantonale (CAC) Mobilité, l'OAN a décidé de réaliser l'infrastructure de recharge sur les lieux de test en collaboration avec PCC et son partenaire dans le domaine de la mobilité électrique, BKW Energie SA (BKW). Après avoir évalué les différents sites, BKW a établi pour chaque site un plan de mise en œuvre accompagné d'une estimation des coûts.
- Sur la base de l'estimation des coûts réalisée par BKW et du coût total de possession (CTP) – souvent désigné par l'anglais « Total Cost of Ownership » (TCO) – de PCC, le chef de l'OAN a approuvé pour le projet pilote un crédit d'objet d'environ 114 000 francs, comprenant les coûts de leasing pour deux véhicules (CHF 37 000) et les coûts de réalisation de l'infrastructure de recharge sur dix sites (CHF 77 000).

L'OAN a décidé peu avant les premiers trajets-test d'opter pour une infrastructure de recharge temporaire pendant le projet pilote (protection des investissements) et a donc loué deux *wall-boxes* (bornes murales). Les *wallboxes* mobiles pouvaient être raccordées facilement et à un coût avantageux à une prise CEE16, et transmises avec le véhicule testé à la conductrice suivante ou au conducteur suivant dans le cadre du test. Les coûts de l'infrastructure de recharge temporaire se sont élevés à 7500 francs et ceux des véhicules testés à 31 500 francs. D'un total de 39 000 francs, les coûts du projet pilote se sont donc révélés largement inférieurs aux premières prévisions.

L'évaluation du projet pilote s'est avérée positive et a montré que les stratégies cantonales pertinentes étaient réalisables sur le plan technique. Elle n'a identifié aucun point critique qui s'opposerait fondamentalement à l'utilisation de véhicules électriques par les gardes-faune et les gardes-pêche. La recharge des véhicules à domicile fonctionne sans problème. Il n'a pas été nécessaire d'effectuer une recharge supplémentaire à des bornes de recharge publiques pendant la phase pilote (réduction des coûts). Les véhicules testés ont fait leurs preuves. À quelques exceptions près, rien ne s'opposait à la conversion de la flotte à l'électrique. Ces exceptions concernent des cas dans lesquels il n'est pas possible d'installer l'infrastructure de recharge au domicile, par exemple parce que la personne est locataire ou parce que les coûts de réalisation seraient disproportionnés.

3.2.3 Infrastructure de recharge

Le lieu de travail officiel des gardes-faune et des gardes-pêche étant leur lieu de domicile, il est impératif qu'une infrastructure de recharge soit disponible au domicile pour que la personne puisse disposer d'un véhicule de fonction électrique. Avant de choisir le nouveau véhicule et

son mode de propulsion, on étudie la faisabilité technique et financière d'une solution de recharge au domicile. D'une part, l'OAN s'informe sur les éléments pertinents pour la protection de l'investissement tels que la situation en termes de logement (locataire, propriétaire), un éventuel changement de domicile prévu, un départ à la retraite imminent, des travaux de transformation planifiés et les installations électriques disponibles. Si ces analyses préalables donnent des résultats positifs, l'OAN charge le partenaire de réalisation externe (BKW) d'effectuer une évaluation du site et d'établir une estimation des coûts. Les coûts d'investissement évalués pour la mise à disposition de l'infrastructure de recharge se basent sur les devis transmis par BKW dans le cadre du projet pilote et couvrent la mise à disposition de l'infrastructure de base, du matériel (stations de recharge) ainsi que la mise en service.

Les moyens approuvés pour 2024 par la DEEE pour les investissements dans l'infrastructure de recharge n'ont pas été entièrement utilisés. Sur la base de l'étude de faisabilité, l'infrastructure de recharge a été mise en place sur 18 sites. On a renoncé à l'installer sur trois autres sites, la protection de l'investissement n'étant alors pas garantie. D'après les études de faisabilité menées en 2024/2025 et les enseignements qui en ont été tirés, l'infrastructure de recharge prévue (38 sites) ne pourra probablement pas être intégralement mise en place d'ici 2027 et certains investissements ne seront effectués qu'en 2028 et 2029. La présente demande de crédit est adaptée à ces prévisions. Il convient de noter qu'en raison de changements au niveau du personnel chez les gardes-faune et les gardes-pêche (par exemple suite à des départs en retraite), il faut s'attendre à ce que des investissements dans de nouvelles infrastructures de recharge à domicile soient effectués après 2029.

Protection des investissements et rentabilité de l'infrastructure de recharge

- Outre l'étude de faisabilité mentionnée, il convient de souligner le fait que la fluctuation de personnel chez les gardes-faune et les gardes-pêche est particulièrement faible. Hormis les départs en retraite, il n'y a eu aucun départ au cours des dernières années.
- Les investissements effectués sont portés à l'actif et amortis sur cinq ans.
- Pour pouvoir être rechargé, le véhicule doit être identifié clairement par la station de recharge au moyen d'une carte de recharge de PCC. Cela permet d'attribuer clairement les opérations de charge et les coûts à un véhicule. Les cartes de recharge doivent être activées pour toutes les stations de recharge de l'OAN afin que les conductrices et conducteurs puissent utiliser toutes ces stations. Le centre pour la pêche de Reutigen dispose en outre d'une carte de recharge non assignée à un véhicule afin que d'autres véhicules électriques du canton (par ex. de l'Office des ponts et chaussées) puissent être rechargés sur place. Tout cela permet une utilisation multiple.
- La recharge aux bornes situées à domicile (environ 30 centimes/kWh) coûte beaucoup moins cher que dans les stations publiques (environ 80 centimes/kWh). Les conductrices et conducteurs sont tenus de ne recharger les véhicules dans des stations de recharge publiques qu'en cas d'urgence. Les coûts de recharge à domicile sont remboursés aux conductrices et conducteurs une fois par an au tarif local.
- Avec une recharge à domicile, les coûts de consommation des voitures électriques (coûts d'électricité par kilomètre parcouru) sont en général plus faibles que ceux des voitures thermiques (coûts du diesel par kilomètre parcouru). Plus le nombre de kilomètres parcourus est important (OAN 2024 : 1 157 327 km), plus les économies globales réalisées sont considérables (voir tableau ci-dessous avec l'exemple de véhicules Skoda).

	Skoda Enyaq (électrique)	Skoda Karoq (diesel)
Consommation en kWh ou en l aux 100 km	19,25	6,16
Coûts (CHF) par kWh ou par l	0.30	1.80
Coûts (CHF) aux 100 km	5.78	11.09
Coûts (CHF) pour 1,1 million de km parcourus	63 500	122 000

3.2.4 Renouvellement de la flotte

L'OAN choisit des véhicules « aussi petits que possible et aussi grands que nécessaire ». L'objectif principal est de permettre aux gardes-faune et aux gardes-pêche d'accomplir leurs tâches de manière sûre, fiable et efficiente. Cela nécessite aussi qu'ils puissent transporter le matériel nécessaire, qui peut être volumineux. Par ailleurs, le véhicule doit disposer d'une garde au sol suffisante pour les différents types de terrain et permettre de transporter en toute sécurité un ou deux chiens de service. Une transmission intégrale, un volume de coffre adéquat, des coffres de toit ou des porte-skis ainsi qu'un crochet d'attelage et une bonne force de traction pour les remorques sont donc indispensables. Le premier renouvellement de grande ampleur des véhicules à l'OAN a débuté à la mi-2024, avec l'arrivée à échéance de 22 contrats de leasing. À l'issue de l'étude de faisabilité concernant l'infrastructure de recharge, l'OAN a demandé des devis aux prestataires du canton au premier trimestre 2024 et fait établir par PCC le coût total de possession (CTP). Ensuite, l'OAN a choisi ses véhicules selon des critères économiques et en tenant compte des exigences opérationnelles. À la fin août 2024, 19 nouveaux véhicules électriques (3 Skoda Enyaq 85x, 8 BMW i x1, 8 Volvo EX40) ainsi que l'infrastructure de recharge nécessaire sur 18 sites ont pu être mis en service. L'OAN a repris des véhicules diesel (Skoda Karoq Selection) pour trois sites qui n'étaient pas adaptés aux véhicules électriques. Entre 2025 et 2027, 16 autres contrats de leasing arriveront à échéance. Sur la base du calcul des coûts de PCC (CTP), extrapolés aux années suivantes, on s'attend à des coûts de leasing périodiques de 435 000 francs par an.

Facteurs déterminants pour les coûts et rentabilité du renouvellement de la flotte

Fin 2023, au vu des évolutions du marché, il était déjà prévisible que le crédit de leasing en cours, d'un montant périodique de 190 000 francs par an pour les tranches d'amortissement (ACE 1426/2020), serait trop juste pour la durée de validité restante de 2024 et 2025. Les devis indicatifs demandés avec CTP en vue du remplacement des véhicules prévu pour 2024 reflétaient les hausses de coûts sur le marché automobile, tant pour les véhicules thermiques que pour les véhicules électriques. Pour les raisons suivantes, le besoin de financement est plus élevé quel que soit le mode de propulsion (voir annexe, p. 1 et 2 Calcul du CTP et évolution des prix des véhicules et des coûts de leasing) :

- Le marché automobile est devenu très volatile au cours des dernières années. Les évolutions géopolitiques et leurs influences sur le marché rendent difficile la planification des dépenses financières pour la gestion de la flotte de véhicules.
- Depuis 2019, les coûts d'acquisition ont augmenté, aussi bien pour les véhicules électriques (15 %) que pour les véhicules thermiques (20 %). Les prix plus élevés des véhicules, les valeurs résiduelles plus faibles, les taux d'intérêt variables et la modification des taux de TVA ont à leur tour des répercussions directes sur les coûts de leasing.
- Les coûts d'exploitation pour les véhicules électriques sont restés stables ou ont légèrement diminué depuis 2019, tandis que ceux des véhicules thermiques ont augmenté d'environ 25 % à cause de la hausse des prix des carburants.
- En termes de coût total, les véhicules électriques 4x2 sont déjà moins chers que les véhicules thermiques comparables. Les véhicules électriques 4x4 devraient également devenir moins chers que les véhicules thermiques au cours des deux prochaines années, grâce aux

économies d'échelle dans la production, à l'augmentation de l'efficacité et à la baisse du coût des batteries. À long terme, les véhicules électriques permettent de réaliser des économies grâce à la réduction des coûts de maintenance due à un nombre moins élevé de pièces mobiles et à des coûts énergétiques plus faibles au kilomètre.

- La hausse des prix pour les véhicules thermiques provient de plusieurs facteurs tels que le durcissement des normes antipollution et l'augmentation des coûts des systèmes de post-traitement des gaz d'échappement qui en découle, les adaptations aux valeurs limites plus strictes en matière de CO₂ ainsi que la hausse des coûts de production et des matières premières.
- Les gardes-faune et les gardes-pêche ont également la possibilité d'utiliser leur véhicule de fonction à des fins privées (utilisation partagée). Les modalités pour l'utilisation privée des véhicules de fonction sont définies dans une directive de l'OAN. Les kilomètres parcourus à titre privé sont notés dans un carnet de bord. Le paiement à l'OAN des kilomètres parcourus à titre privé se base sur l'ACE sur les traitements et est déclaré en tant qu'élément constitutif du salaire. L'utilisation partagée du véhicule permet d'une part un meilleur amortissement des véhicules. D'autre part, l'OAN contribue ainsi à la protection de l'environnement et du climat, car de nombreux conducteurs et conductrices renoncent ainsi à posséder leur propre véhicule.

3.3 Calendrier, modalités, organisation, compétences

À l'OAN, la gestion des véhicules incombe à la division Soutien aux fonctions de direction et services. Cette division constitue l'interface entre les collaboratrices et collaborateurs disposant d'un véhicule de fonction et le partenaire de leasing PCC. Elle gère les contrats et vérifie les décomptes. La gestion de la flotte en tant que telle ne fait pas partie du cœur de métier de l'OAN et est assurée par PCC.

La planification du remplacement des véhicules de fonction s'effectue selon les dispositions légales relatives aux marchés publics et conformément au plan de gestion de la mobilité du canton. Afin de tenir compte de l'évolution dynamique dans le domaine de l'électromobilité et de garantir une meilleure sécurité de planification, les contrats de leasing ne sont conclus que pour quatre ans. Le remplacement s'effectue par roulement périodique.

3.4 Conséquence d'un abandon du projet

En cas d'abandon du projet, les véhicules d'intervention des gardes-faune et des gardes-pêche ne pourraient plus être obtenus en leasing à partir du 1^{er} janvier 2026. Afin de garantir l'accomplissement des tâches d'exécution, il faudrait soit que l'OAN achète des véhicules appropriés et les gère lui-même, soit que des véhicules privés soient utilisés comme véhicules de fonction. Cela aurait des conséquences à plusieurs niveaux :

Contradiction avec les recommandations cantonales

- La CAC Mobilité recommande aux offices qui ont plus de cinq véhicules de faire appel aux prestations du partenaire cantonal de leasing.
- La CAC Mobilité recommande d'acheter ou de prendre en leasing des véhicules pour une utilisation partagée (professionnelle et privée) à partir d'un kilométrage annuel de plus de 7000 km pour les trajets professionnels.

Conséquences en termes de délai

- Une phase de préparation plus longue serait nécessaire si l'on souhaitait remplacer les véhicules en leasing de l'OAN par des véhicules achetés. Ce changement ne pourrait être effectué au 1^{er} janvier 2026.

Répercussions financières

- L'utilisation de véhicules privés comme véhicules de fonction entraînerait des frais très élevés à rembourser aux collaboratrices et collaborateurs.
- Dans le cadre du leasing, l'OAN bénéficie de conditions spéciales pour le service, l'entretien et le matériel de remplacement que PCC a négociées avec ses garages partenaires. Ces avantages en termes de coûts disparaîtraient ou devraient être négociés individuellement par l'OAN auprès des différents garages.
- Le prix d'achat moyen des véhicules électriques envisagés tourne actuellement autour de 60 000 francs. Ce montant tient déjà compte des remises de flotte négociées dans les contrats-cadres conclus entre le canton de Berne et les fournisseurs de véhicules. Pour l'achat de 38 véhicules, le prix total serait de 2,3 millions de francs. S'il achetait les véhicules, l'OAN assumerait l'intégralité du risque financier (p. ex. des coûts totaux plus élevés en raison de l'absence de processus de vente professionnels et de valeurs résiduelles modifiées, ou en raison d'une position de négociation moins favorable vis-à-vis des fournisseurs, des garages et des carrossiers).
- Si l'OAN renonçait au leasing au 1^{er} janvier 2026, les contrats de leasing avec PCC devraient faire l'objet d'une résiliation anticipée. PCC établirait pour chaque véhicule un nouveau calcul sur la base du calcul déterminant, mais avec les nouveaux paramètres effectifs tels que la durée, le kilométrage et la valeur résiduelle. S'y ajouteraient, pour chaque véhicule, un émoluments de traitement de 300 francs, une éventuelle dépréciation ainsi que la différence entre les frais déjà facturés et les frais effectifs qui ne sont pas couverts par les forfaits.

Répercussions sur le personnel

- Actuellement, le taux d'occupation de la personne responsable des véhicules de l'OAN est de 10 %. S'il n'était plus possible de recourir au leasing, l'OAN devrait mettre en place sa propre gestion de flotte et prévoir des suppléances. Les principaux travaux à effectuer seraient les suivants : négociations avec les garages pour le service, les réparations et les pièces de rechange ainsi que demandes de devis, gestion et administration des données sur la flotte (pas d'outil de gestion de la flotte disponible), gestion active des différents véhicules, mise hors service et vente des véhicules. Il faudrait par ailleurs acquérir les connaissances spécifiques requises. Au moins deux équivalents plein temps seraient nécessaires, de même que des dépenses d'un montant inconnu pour acquérir un outil de gestion de la flotte. La gestion de la flotte ne fait en outre pas partie du cœur de métier de l'OAN.

Alternatives et marge de manœuvre

- Les directives cantonales ainsi que les considérations économiques et techniques à prendre en compte (voir également à ce sujet les résultats du projet pilote, chiffre 3.2.2) ne laissent à l'OAN qu'une marge de manœuvre très limitée. Un abandon du passage progressif aux véhicules électriques est certes possible dans le cadre du renouvellement continu de la flotte, mais il serait difficile de le communiquer de manière convaincante à l'intérieur et à l'extérieur du canton (notamment en raison du rôle de « modèle » du canton en matière de politique climatique). Dans ce contexte, il convient également de tenir compte du fait que les coûts ne sont pas seulement plus élevés pour les véhicules électriques, mais aussi pour les véhicules thermiques. Les investissements dans les infrastructures de recharge sur site ont déjà été effectués pour les années 2024 et 2025 dans le cadre du renouvellement imminent de la

flotte, qui, du point de vue économique, ne peut pas être reporté. Un arrêt à ce stade serait contraire aux principes stratégiques du canton (cf. chiffre 4).

4. Place du projet dans le programme gouvernemental de législature et dans d'autres planifications importantes

Constitution du canton de Berne¹

- En vertu de l'article 31a de la Constitution cantonale, le canton de Berne est tenu de faire le nécessaire dans le cadre de ses attributions pour atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050.

Programme gouvernemental de législature 2023-2026²

- Avec le passage en cours à une flotte de véhicules électriques, l'OAN contribue à l'objectif 5 « Le canton de Berne pose les bases d'un développement durable effectif », et donc concrètement à l'axe de développement « Le canton atteint la neutralité climatique d'ici 2050. »

Stratégie énergétique du canton de Berne³

- Dans la planification actuelle des mesures pour la période de mise en œuvre 2024-2027, la mesure 20-2 « Stratégie de décarbonisation pour l'administration cantonale d'ici à 2035 » a été maintenue sans modification. Cette mesure comprend notamment une stratégie de décarbonisation de la flotte de véhicules avec pour objectif d'effet « l'exemplarité des pouvoirs publics et la réduction des émissions de CO₂ ».

Plan de gestion de la mobilité de l'administration cantonale bernoise⁴

- L'adoption par le Conseil-exécutif du plan de gestion de la mobilité pour l'administration cantonale bernoise remonte déjà à octobre 2015. Ce plan comprend une stratégie contraignante en matière de véhicules, laquelle prévoit notamment que les aspects environnementaux, tels que les émissions de CO₂ et l'efficacité énergétique, revêtent la même importance que les coûts. En outre, les unités administratives sont tenues d'utiliser des véhicules à propulsion alternative, pour autant que cette technologie se prête à leur affectation.
- Pour choisir ses véhicules, l'OAN tient compte du principe indiqué au chapitre 5.3.5 du plan : « aussi petit que possible et aussi grand que nécessaire ».
- Concernant les possibilités de financement indiquées au chapitre 5.3.6, l'OAN a choisi la variante « Full Service Leasing », qui est actuellement celle qui présente pour lui le meilleur rapport coût-utilité.
- Comme la gestion des véhicules de l'OAN n'est pas prise en charge par la gestion centrale de la flotte de la POCA, l'OAN a opté pour la sous-traitance (conformément au chapitre 6.4.2, facture fermée).

¹ ConstC 131.212 - Constitution du canton de Berne

² Engagement 2030 : programme gouvernemental de législature

³ <https://www.weu.be.ch/fr/start/themen/energie/energiestrategie.html>

⁴ Plan de gestion de la mobilité de l'administration cantonale bernoise

5. Répercussions financières, répercussions sur l'organisation, le personnel, l'informatique et les locaux

5.1 Répercussions financières

5.1.1 Nouvelles dépenses périodiques pour le leasing

Un crédit d'objet périodique de 435 000 francs par an est demandé pour financer les coûts de leasing (Full Service Leasing) au cours des années 2026 à 2029. Ce crédit d'objet se compose comme suit :

	IP	IC	Total
Coûts de leasing (Full Service Leasing, prestations de leasing selon le ch. 3.1)	71 300	270 700	342 000
Réserve pour un véhicule IP supplémentaire	8900	0	8900
Réserve pour trois véhicules IC supplémentaires	0	27 000	27 000
Total intermédiaire	80 200	297 700	377 900
Réserve générale (15 % sur le total intermédiaire)	12 000	44 700	56 700
Total des coûts de leasing extrapolés	92 200	342 400	434 600

Ces moyens sont inscrits au plan intégré mission-financement 2026-2028. Les moyens financiers requis pour 2029 seront inscrits dans le cadre du prochain processus de planification financière.

Le calcul des coûts de leasing s'appuie sur la flotte actuelle de véhicules et sur les mensualités de leasing convenues contractuellement. Étant donné que ni le nombre de véhicules ni l'évolution des coûts sur les prochaines années ne peuvent être chiffrés de manière exacte, les réserves suivantes ont été prévues pour la demande de crédit :

- Un véhicule de fonction supplémentaire pour l'Inspection de la pêche (IP) sur la base des mensualités moyennes de leasing. Il est déjà prévisible que ce véhicule sera nécessaire.
- Trois véhicules de fonction supplémentaires pour l'Inspection de la chasse (IC) sur la base des mensualités moyennes de leasing afin de pouvoir tenir compte des évolutions possibles au niveau du personnel.
- 15 % de réserves générales pour des mensualités de leasing éventuellement plus élevées au vu de la difficulté à évaluer la future évolution des coûts sur le marché de l'automobile et du leasing et son impact sur le remplacement à venir des véhicules de fonction, ainsi que pour les adaptations de contrat faites en cours d'année lorsque les kilométrages doivent être adaptés (nouveau calcul des mensualités de leasing). Cette réserve tient compte de la difficulté de planification et évite que des crédits complémentaires soient nécessaires du fait d'évolutions de coûts imprévisibles (voir à ce sujet le chiffre 3.2.4). Cette réserve ne contrevient pas au principe consistant à rechercher les solutions les plus rentables et économiques possible.

5.1.2 Nouvelle dépense unique pour l'infrastructure de recharge

Pour les investissements dans l'infrastructure de recharge de l'OAN, un crédit d'objet unique de 230 000 francs est demandé pour les années 2026 à 2029. Il devrait se répartir comme suit sur les différentes années :

2026 :	CHF 120 000
2027 :	CHF 40 000
2028 :	CHF 40 000
2029 :	CHF 30 000

Ces moyens sont inscrits au plan intégré mission-financement 2026-2028. Les moyens financiers requis pour 2029 seront inscrits dans le cadre du processus de planification financière 2025.

Classe d'immobilisations et durée d'utilisation standard

Classe d'immobilisations	Montant en CHF	Durée d'utilisation
Stations de recharge Mobilité électrique (biens meubles)	230 000	5 ans

Type de dépense d'investissement

Dépenses d'investissement totales	Dont inv. générant une plus-value	Dont inv. préservant la valeur	Réserve en %
230 000	230 000	0	0

Lien avec le plan cantonal d'investissement

Dépenses d'investissement par année

En mio CHF	Total	Années précédentes	2026	2027	2028	2029	Années suivantes
Selon le présent arrêté *	230 000		120 000	40 000	40 000	30 000	
Selon le plan d'investissement 2026 à 2029*	3 908 904		977 226	977 226	977 226	977 226	

* Les montants prévus pour le financement de l'infrastructure de recharge sont compris dans le plan d'investissement intégré (PII) 2026 – 2029 sous le poste collectif de l'OAN (projet n° 43-10-005).

Charges d'amortissement annuelles (sur toute la durée d'utilisation)

Classe d'immobilisations	Montant
Stations de recharge Mobilité électrique (biens meubles)	142 000

5.1.3 Coûts induits

Outre les coûts de leasing, les véhicules en leasing génèrent des coûts de fonctionnement et d'entretien (art. 35, al. 1 OFin) qui dépassent les prestations de leasing convenues contractuellement. Ces coûts induits ne peuvent pas être déterminés avec précision au moment où le crédit d'objet doit être autorisé. En vertu de l'article 35, alinéa 3, lettres a et b OFin, ces coûts induits ne sont pas pris en compte pour déterminer la compétence en matière d'autorisation de dépenses et font l'objet d'une autorisation distincte. Les coûts induits font également l'objet de processus budgétaires, les moyens nécessaires étant inscrits sur la base des évaluations de l'année précédente (cf. annexe p. 3, *Rétrospective des coûts de leasing et des coûts induits*).

Conformément au contrat de prestations de services conclu avec PCC, les véhicules en leasing sont rendus à PCC lorsque le contrat arrive à échéance. PCC établit alors un décompte final :

- Dépréciations : le véhicule est expertisé par une experte ou un expert neutre mandaté par PCC. Les éventuels dommages et défauts sont consignés dans un procès-verbal de reprise. L'experte ou l'expert calcule ensuite une éventuelle moins-value découlant des dommages ou des défauts du véhicule qui ne sont pas dus à une utilisation normale. Les éventuelles dépréciations sont facturées à l'OAN sur la base du procès-verbal de reprise et de l'expertise neutre.
- Kilométrage en plus/en moins : le kilométrage effectif en plus ou en moins par rapport au kilométrage convenu par contrat est établi puis débité ou crédité à l'OAN.
- Différences par rapport aux forfaits mensuels : les différences entre les coûts facturés et effectifs des prestations non comprises dans les forfaits mensuels sont établies puis facturées ou créditées à l'OAN.

Les montants crédités ou débités ultérieurement sur la base du décompte final ne sont pas compris dans le crédit d'objet demandé, qui couvre l'exploitation courante des véhicules. Motif : au moment de la demande de crédit, il n'est pas possible d'évaluer les coûts (et les éventuelles recettes) découlant des décomptes finaux. Pour des raisons de transparence, il est en outre judicieux de faire la distinction entre exploitation courante et décompte final.

5.2 Répercussions sur l'organisation, le personnel, l'informatique et les locaux

Le présent arrêté n'a pas de répercussions sur l'organisation, le personnel, l'informatique et les locaux. Le leasing sera organisé comme jusqu'à présent et poursuivi avec le même partenaire, PCC, et sur la base des mêmes prestations.

6. Répercussions sur les communes

Le présent arrêté n'a pas de répercussions sur les communes.

7. Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société

Le présent arrêté n'a pas de répercussions sur l'économie, l'environnement et la société.

8. Proposition

La Direction de l'économie, de l'énergie et de l'environnement propose au Conseil-exécutif d'approuver le présent projet d'arrêté.

Pièces jointes :

- Projet d'arrêté
- Vue d'ensemble des coûts CTP