

Motion

1934 Grimm, Berthoud (Les Verts)

Cosignataires: 11

Déposée le: 13.06.2007

Déplacements de service et écologie

1. Le Conseil-exécutif est chargé de changer la conception des indemnités de déplacement en véhicule automobile privé.
2. La cylindrée ne doit plus être le critère déterminant du tarif des indemnités versées au kilomètre.
3. Lors de la révision, la possibilité de concevoir ces indemnités selon des critères écologiques doit être étudiée, notamment l'inversion de la proportionnalité entre la cylindrée et l'indemnité versée au kilomètre.

Développement

Dans l'ordonnance sur le personnel se trouvent énoncées les conditions de base du remboursement des frais liés aux déplacements de service effectués avec un véhicule automobile privé. L'article 113, alinéa 2 attribue au Conseil-exécutif la compétence de fixer le montant de l'indemnité versée au kilomètre pour les déplacements effectués par ce moyen. Actuellement, l'indemnité versée par kilomètre est la suivante :

Jusqu'à 9 000 km/année

jusqu'à 800 ccm	55 centimes/km
de 801 à 1 200 ccm	60 centimes/km
de 1 201 à 1 600 ccm	65 centimes/km
plus de 1 601 ccm	70 centimes/km

Ces informations se trouvent à l'adresse internet suivante :
<http://www.erz.be.ch/site/fr/index/fachportal-bildung/fb-anstellung-index/fb-anstellung-gehalt2/fb-anstellung-fahrtspesen.htm>

Selon ces informations, les collaboratrices et collaborateurs qui se déplacent avec une voiture « puissante » sont aujourd'hui avantagés par rapport à ceux qui ont choisi un modèle écologique. Il n'y a aucune incitation à préférer un véhicule qui consomme peu ou même à se déplacer en transports publics.

C'est en contradiction avec le principe proclamé de la recherche de l'efficacité énergétique. Or le gouvernement et le parlement ont tous deux adhéré à la stratégie énergétique. Il faut donc que le Conseil-exécutif adapte la pratique de l'indemnisation.

Réponse du Conseil-exécutif

La fixation du montant des indemnités est un domaine ressortissant au Conseil-exécutif (art. 76 de la loi du 16 septembre 2004 sur le personnel (LPers) ; RSB 153.01). En vertu de l'article 53, alinéa 3 de la loi sur le Grand Conseil (LGC), la présente motion relevant exclusivement de la compétence du Conseil-exécutif, elle a valeur de directive. Les motions ayant valeur de directive laissent au Conseil-exécutif une marge de manœuvre relativement importante quant au degré de réalisation de l'objectif, aux moyens à engager et aux autres modalités d'exécution du mandat. Le pouvoir de décision et la responsabilité incombent eux aussi au Conseil-exécutif. Pour ce qui concerne les arguments présentés par le motionnaire, le Conseil-exécutif prend position comme suit :

Le Conseil-exécutif est disposé à adhérer aux réflexions du motionnaire concernant l'écologie. Le principe d'une gestion plus consciente des différents agents énergétiques est d'ailleurs déjà ancré dans la stratégie du gouvernement. Ainsi, le Conseil-exécutif s'est-il engagé dans son programme de législature 2007 à 2010 à prendre des mesures susceptibles d'augmenter l'efficacité énergétique et de développer les énergies renouvelables, notamment pour protéger efficacement le climat. Dans le cadre de sa stratégie énergétique 2006, il a en outre affirmé son intention de renforcer l'attrait du site économique bernois et de contribuer à la protection de l'environnement par une politique énergétique ciblée. Par ailleurs, le 3^e rapport sur l'énergie, dont le Grand Conseil a pris connaissance en mars 2003 et qui a notamment pour objectif de réduire la consommation des énergies fossiles, n'a rien perdu de sa validité.

Le Conseil-exécutif a également adopté la position d'un employeur conscient de l'environnement dans le traitement de diverses interventions parlementaires antérieures. Ainsi, par exemple, s'est-il prononcé, dans sa réponse à la motion «Parc automobile cantonal» déposée par Madame la députée Wasserfallen le 28 juin 2006, pour qu'à l'avenir tous les nouveaux véhicules et engins carburant au diesel achetés par le canton soient équipés de filtres à particules. Il a simultanément encouragé les communes à faire de même.

Il existe aussi des bases légales correspondant déjà à la requête formulée dans la présente motion, selon laquelle il conviendrait d'une part d'aménager les déplacements de service en fonction de critères écologiques et d'autre part de promouvoir l'utilisation des transports publics. L'article 109 de l'ordonnance du 18 mai 2005 sur le personnel (OPers) dispose ainsi que les déplacements de service doivent être effectués en priorité au moyen des transports publics. L'utilisation de véhicules privés ne peut être autorisée que dans la mesure où elle s'avère plus judicieuse pour des raisons de service ou lorsqu'elle permet une économie substantielle de temps ou de frais.

Relevons toutefois qu'il est généralement moins onéreux de verser des indemnités pour l'utilisation de véhicules privés que de constituer et de gérer son propre parc automobile. En tant qu'employeur, le canton ne peut contraindre ses agentes et agents à mettre leurs véhicules à sa disposition pour des déplacements de service. Il est donc tenu de verser aux agentes et agents concernés une indemnité permettant de couvrir au mieux les frais encourus par cette mise à disposition. Citons à cet égard l'exemple des membres de la police cantonale et des gardes-faune, qui sont nombreux à mettre, souvent quotidiennement, leurs véhicules au service de leur employeur. Bien que ces deux catégories de personnel perçoivent, en plus de l'indemnité kilométrique, une indemnité supplémentaire fixe pour la mise à disposition de leur véhicule (500 francs par an) et pour les frais de stationnement (360 francs par an), cette solution revient nettement moins cher au canton que s'il entretenait son propre parc automobile.

Conformément à sa position de fond décrite ci-dessus et aux mesures prises précédemment, le Conseil-exécutif répond aux différentes demandes du motionnaire de la manière suivante :

Points 1 et 2

Deux postulats exigeant une unification des montants des indemnités échelonnés en fonction de la cylindrée avaient déjà été présentés en mars 1996 (P 084/96, Strecker, Gléresse et P 110/96, Pfister, Zweisimmen). Les deux interventions, qui demandaient une indemnité unique respectivement de 60 centimes (Strecker) et de 55 centimes (Pfister) par kilomètre parcouru, ont été adoptées par le Grand Conseil. Au cours des clarifications qui se sont ensuivies, la Direction des finances est parvenue à la conclusion que la suppression des montants différenciés apportait plusieurs avantages : simplification des processus administratifs de traitement des frais, égalité de tous les employés du canton et respect de l'aspect écologique mis en avant par les auteurs des postulats.

A l'époque, l'indemnisation des frais a été étudiée sur la base des données recueillies au sein de l'administration et d'une comparaison avec les données émanant d'autres administrations publiques, d'entreprises privées et de services spécialisés en matière de véhicules. Ces comparaisons ont démontré qu'avec sa réglementation, le canton de Berne couvrirait bien les frais réels inhérents aux véhicules privés, mais qu'en comparaison avec le secteur privé, il se situait dans la partie supérieure de la liste voire, en comparaison avec les administrations publiques, en tête. Une procédure de corapport sur les résultats de la comparaison et sur différentes propositions de solutions a ensuite conduit les associations de personnel, mais également une partie de l'administration, à émettre des réserves quant à l'élaboration d'une nouvelle réglementation visant à unifier, à un niveau légèrement inférieur, les montants des indemnités jusqu'ici basés sur la puissance du moteur. Les parties interrogées estimaient par exemple dans leur majorité que le personnel du canton risquerait d'interpréter une telle réduction des indemnités comme une mesure d'économie supplémentaire. Pour ces motifs, la Direction des finances a finalement conclu, en 2000, que les taux appliqués jusqu'ici demeureraient inchangés jusqu'à nouvel ordre.

Le Conseil-exécutif est aujourd'hui disposé à satisfaire cette requête. Il est fondamentalement favorable à la fixation d'un montant unique de l'indemnité kilométrique et considère que les avantages évoqués à l'époque sont toujours valables. Par ailleurs, il est fort probable, au vu du renchérissement du coût de la vie et de la forte augmentation du prix de l'essence, que les indemnités au kilomètre autrefois considérées comme relativement généreuses correspondent aujourd'hui plus que jamais aux coûts réels.

Proposition : Adoption.

Point 3

L'inversion de la proportionnalité entre la cylindrée et l'indemnité versée au kilomètre proposée par le motionnaire en vertu du principe écologique voulant que «plus le moteur est petit, plus le tarif est élevé», annulerait les avantages de l'indemnisation unique exposés ci-dessus. Une indemnité kilométrique unique apporterait en outre déjà une réponse satisfaisante à la demande visant à privilégier les véhicules motorisés de petite cylindrée.

Il convient par ailleurs de noter qu'avec une telle solution, l'indemnité versée aux agents et agentes possédant des voitures de grosse cylindrée ne suffirait plus à couvrir leurs frais. Mais dans des cas comme celui des agents et agentes des services des gardes-faune et de la gestion des forêts, par exemple, qui possèdent essentiellement des véhicules de grande taille, le canton, en tant qu'employeur, est tributaire de la volonté de ces personnes d'utiliser leur véhicule privé pour effectuer des déplacements de service. Or, la réglementation proposée par le motionnaire pourrait remettre en question cette bonne volonté. Le Conseil-exécutif considère que la décision de chacun d'acheter tel ou tel type de véhicule relève de la sphère privée. La solution proposée ne permettrait pas de répondre à l'intention visant d'une part à verser une indemnisation propre à couvrir les coûts inhérents à la mise à disposition, par le personnel du canton, d'un véhicule privé pour des déplacements de service et d'autre part à respecter les décisions d'ordre privé des agentes et agents.

Proposition : Rejet.

Au Grand Conseil