

Votation populaire

du 28 février 2016

Loi sur l'Office
des véhicules (LOVJ)
du 27 mai 2015

Message

du Gouvernement

aux électrices

et électeurs

**Dans ce document,
les termes relatifs aux personnes
s'appliquent indifféremment
aux femmes et aux hommes.**



**LA QUESTION
POSÉE EST LA SUIVANTE :**

« Acceptez-vous la loi
sur l'Office des véhicules (LOVJ)
du 27 mai 2015 ? »

Contexte

L'Office des véhicules (ci-après OVJ) est désireux de promouvoir un service public performant et de qualité. Il a comme objectif principal de contribuer à la sécurité routière en s'engageant à offrir un service professionnel à ses clients. Il s'assure notamment que ces derniers soient correctement formés et que leurs véhicules soient sûrs et peu polluants.

Dans un contexte marqué par de nombreux changements législatifs et une forte augmentation du volume des affaires, l'OVJ doit s'adapter dans des délais très courts afin de maintenir, à long terme, un résultat positif malgré certaines tâches déficitaires. Ce constat nécessite de la part de l'OVJ de renforcer sa structure de façon à répondre aux besoins de ses clients, en respectant les principes définis par l'organisation de l'Etat et le programme gouvernemental de législature.

Le parc véhicules a suivi une croissance importante puisque ces huit dernières années, il a augmenté de plus de 10%. Les immatriculations de voitures neuves et d'occasion sont importantes. Le parc automobile jurassien dépasse actuellement la barre des 60'000 véhicules imma-

triculés, tous véhicules confondus. L'OVJ enregistre par ailleurs à nouveau une augmentation sensible du volume de ses activités en 2015. L'OVJ se trouve ainsi depuis quelques années face à une situation de plus en plus difficile en matière de gestion du parc automobile jurassien. En effet, les équipements techniques et le nombre d'experts attribués à l'OVJ ne suffisent plus. La nécessité d'une augmentation de la capacité à expertiser a été mise en évidence à plusieurs reprises par le Contrôle des finances notamment.

En obtenant la certification ISO9001, l'OVJ est devenu un service orienté « clients » et vise une amélioration continue de ses activités. Toutefois, pour réaliser ses objectifs et atteindre les buts fixés, il doit consentir à d'importants investissements, les limites d'adaptation et de renforcement des structures ayant été atteintes. Etre proche des clients implique plusieurs aspects. La proximité géographique est un facteur déterminant dans le cadre du trafic motorisé. Il est donc primordial de maintenir les activités sur l'ensemble du territoire cantonal avec un centre de contrôle technique dans chaque district.

Les contours d'un nouvel office

L'OVJ doit satisfaire la clientèle privée, répondre aux nouvelles exigences fédérales mais également soutenir l'économie cantonale en offrant aux garagistes de la disponibilité pour présenter les véhicules à l'expertise ou aux moniteurs, pour inscrire les élèves-conducteurs aux examens de conduite. L'OVJ se doit de délivrer des prestations de qualité dans des délais raisonnables et doit donc disposer de moyens humains et techniques adaptés, qui ne se concrétisent pas dans le cadre budgétaire strict de l'Etat. De ce fait, davantage de souplesse et de flexibilité dans la gestion des ressources humaines et techniques s'imposent à l'heure actuelle pour l'OVJ.

La solution de l'autonomisation de l'OVJ résout cette problématique car elle permettrait à l'OVJ de gérer de manière efficiente son budget et d'obtenir les fonds nécessaires à ses activités.

Ce statut juridique existe notamment à Fribourg et Neuchâtel. Concrètement, il s'agit d'un contrat de prestations conclu entre un établissement cantonal de droit public et le Gouvernement qui définit précisément les prestations fournies par l'établissement en faveur des usagers ainsi que les relations financières entre ce dernier et le canton. L'établissement reste sous le contrôle de l'Etat et garantit le service public, en maintenant toutes les tâches régaliennes, dans le domaine des mesures administratives notamment. Les acquis sociaux, la qualité et la quantité des prestations aux usagers sont dès lors préservés. Il ne s'agit en aucune manière d'un processus visant, selon une formule connue, « à privatiser les bénéfiques et à étatiser les pertes », mais de la définition légale des relations entre l'Etat et une institution de service public selon des modalités précises d'ordre statutaire, social, économique et financier permettant le meilleur service aux usagers. Contrairement aux arguments avancés par le comité référendaire, la présente loi n'a pas pour but de privatiser l'OVJ mais de lui offrir un statut juridique lui permettant de se développer.

Enjeux du vote

En raison du retard dans les expertises, la concurrence privée s'intéresse de près aux services automobiles et à leurs activités les plus rémunératrices que sont les contrôles techniques. Elle s'intéresse bien évidemment moins aux activités peu rentables, telles que le prononcé de mesures administratives, ou celles qui ne le sont pas du tout, comme les actions d'information et de sensibilisation dans le domaine de la sécurité routière, les autorisations spéciales ou les prestations gratuites en faveur des personnes handicapées notamment. Or, la perte d'un ou l'autre des secteurs rentables de l'OVJ mettrait rapidement en péril l'équilibre financier et le gain pour l'Etat.

L'Etat se retrouve ainsi à l'heure actuelle confronté à un choix : laisser la concurrence privée prendre la main sur les prestations rentables ou devoir investir massivement pour conserver une offre « cantonale » et conserver un secteur clé. A ce titre, on sait aujourd'hui que les règles prévalant en matière de gestion des finances de l'Etat ne permettent pas de donner plus de ressources à l'OVJ.

Partant, le projet de rendre l'OVJ autonome assure le maintien et le développement de tâches publiques de manière efficiente, notamment afin d'atteindre les objectifs suivants :

1. Contrat de prestations

L'Etat devra conclure avec l'OVJ un contrat de prestations. Ce dernier définira les objectifs à atteindre pour l'OVJ en termes de services et de résultats. La définition de ce contrat, qui doit être coordonnée avec la fixation du tarif des émoluments, comportera également la détermination du montant de la contribution annuelle versée par l'OVJ à l'Etat ainsi que le montant du défraiement de l'OVJ pour les activités réalisées pour le compte de l'Etat, lesquelles seront facturées au prix coûtant.

2. Flexibilité et satisfaction des clients

Avec l'autonomisation, le maintien du service public est garanti pour les trois districts car l'OVJ possédera les ressources humaines et financières nécessaires. A ce titre, en cas de perte d'une partie du mandat au profit du privé, on ne peut pas exclure que l'offre d'expertise ou d'examen de conduite pourrait à terme se limiter à un seul lieu pour l'ensemble du canton. Par ailleurs, l'une des revendications des clients étant la baisse des émoluments, le projet est conçu de manière à permettre une diminution des tarifs à moyen terme.

3. Finances: meilleure visibilité et maîtrise des coûts

Des outils de pilotage, comme la mise en place d'un système de comptabilité analytique, permettront d'évaluer le prix de chaque prestation délivrée. Il s'agit de réunir et d'imputer à l'OVJ tous les frais correspondants qui sont actuellement disséminés entre différents services (informatique, comptabilité, constructions et ressources humaines notamment). A ce titre, l'analyse financière réalisée met en évidence que la nouvelle structure sera plus performante et que cela aura un impact sur les émoluments : ils seront revus à la baisse chaque fois que cela sera possible. En effet, un émoluments ne doit couvrir que le coût effectif de la prestation délivrée.

L'excédent net de produits continuera à revenir à l'Etat. Il sera notamment composé :

- du produit net des taxes de circulation routière et de navigation: ce montant dépend directement du nombre de véhicules en circulation et du système de taxation choisi par les autorités politiques. L'autonomie n'aura donc pas d'incidence sur ce résultat;
- de la contribution annuelle que l'OVJ aura à verser à l'Etat en vertu de l'article 21, alinéa 3, du projet de loi. Dans le cadre du contrat de prestations, la contribution de base versée à l'Etat sera définie;
- de la suppression du service de la dette que l'Etat pourra rembourser ensuite de la vente des immeubles, des équipements et du mobilier.

4. Ressources humaines

Le projet d'autonomisation vise non seulement à maintenir les places de travail actuelles et les faire évoluer en fonction des exigences légales, mais aussi de permettre la création de places de travail supplémentaires en fonction des besoins de l'OVJ. L'OVJ fonctionne depuis de nombreuses années avec du personnel temporaire. Cette situation n'est ni adéquate pour le personnel concerné, dont le statut

Consultation

est précaire, ni pour l'OVJ qui doit former régulièrement de nouvelles personnes avec des conséquences négatives sur la qualité des prestations offertes aux clients et un risque d'erreur dans l'exécution des tâches. La rotation importante du personnel due aux engagements temporaires fragilise dès lors l'ensemble de l'OVJ. Il est important de relever que le statut du personnel de la nouvelle entité est basé sur le statut du personnel de l'Etat jurassien, notamment en matière de salaires, d'assurances sociales et de vacances. Les acquis sociaux sont ainsi préservés.

En conclusion, le projet d'autonomie arrive dans la suite logique des différents changements et projets mis en place ces dernières années. Actuellement, le cadre administratif a montré ses limites et ne permet plus de subvenir aux besoins en constante évolution de cet exigeant domaine d'activités. L'autonomisation est le processus qui répond le mieux aux besoins de l'OVJ, tout en conservant un régime de service public qui est jugé nécessaire compte tenu de la nature des prestations à fournir.

De manière générale, le projet a été très largement approuvé par les communes, les institutions étatiques, la commission du personnel de l'OVJ et les associations professionnelles de la branche.

Concernant certaines réponses obtenues, l'on constate une vision contrastée en fonction des partis politiques :

- les partis du centre et de la droite soutiennent le projet et suggèrent même davantage de flexibilité dans la gestion autonome que ce qui est proposé dans le projet;
- les partis de gauche et les syndicats (contrairement à l'avis du personnel concerné) s'opposent au principe même de l'autonomisation de l'OVJ.

Les débats parlementaires

En date du 27 mai 2015, le Parlement a adopté en seconde lecture la loi sur l'Office des véhicules par 33 voix contre 24.

La position du comité référendaire

Le référendum lancé par le Parti socialiste jurassien a abouti avec 2'178 signatures valables. Les arguments suivants sont avancés pour s'opposer à la loi :

NON à la privatisation de l'Office des véhicules (OVJ) !

NON au démantèlement du service public

L'autonomisation de l'OVJ constitue à n'en pas douter un premier pas vers la privatisation de ses activités. La logique « A l'Etat ce qui coûte de l'argent et aux privés ce qui en rapporte » n'est pas acceptable. L'Office des véhicules est un service qui fonctionne et qui rapporte de l'argent. Il doit rester en main de l'Etat pour garantir des prestations de qualité à l'ensemble de la population jurassienne.

NON à la centralisation de l'administration

Bien que la nouvelle loi sur l'Office des véhicules prévoit la négociation d'un mandat de prestations entre l'Etat et l'OVJ, plus rien ne garantirait le maintien des sites de Porrentruy et de Saignelégier. Le Parlement jurassien, représentant du peuple, n'aurait ainsi plus son mot à dire quant à une centralisation des activités de ce service.

NON à un cadeau de 1,4 million à l'OVJ

La loi votée par le Parlement jurassien prévoit un cadeau de 1,4 millions de francs à l'Office des véhicules. A l'heure où de nombreux projets auront besoin de financement, notamment dans le domaine culturel et social, cet argent pourrait être utilisé de manière plus judicieuse.

NON à un fonctionnement anti-démocratique

L'Office des véhicules est actuellement sous le contrôle du Parlement jurassien qui peut donc intervenir en cas de nécessité. A l'avenir, le Parlement sera cantonné à devoir se prononcer une fois par année sur un simple rapport. Autonomiser l'OVJ constitue une perte de pouvoir démocratique dans la gestion des affaires de l'Etat.

NON à un tour de passe-passe

Le Gouvernement et le Parlement sont obnubilés par une diminution du personnel de l'Etat. Ils souhaitent faire baisser le nombre d'employés par un tour de passe-passe. Les salariés de l'OVJ n'apparaîtront plus dans le tableau des effectifs de la fonction publique mais continueront tout de même à être financés par les taxes et émoluments cantonaux.

NON: le privé ne fait pas toujours mieux que le public

En soutenant la privatisation de l'OVJ, le Gouvernement et le Parlement font preuve de faiblesse. A charge pour eux de mettre en place une Gouvernance qui permette aux différents services de l'Etat un fonctionnement adéquat. Autonomiser un service est assimilable à un manque de courage évident de la part des autorités. Au lieu de lancer des réformes, en partenariat avec les syndicats, dans d'autres domaines nettement plus prioritaires, le Gouvernement fuit ses responsabilités en confiant la gestion d'un service qui fonctionne à un Conseil d'administration.

Recommandation

**Le Parlement et
le Gouvernement
recommandent
d'accepter
la loi sur l'Office
des véhicules.**

Le texte soumis au vote

République et Canton du Jura

Loi sur l'Office des véhicules (LOVJ) du 27 mai 2015 (deuxième lecture)

Le Parlement de la République et Canton du Jura
arrête:

SECTION 1: Dispositions générales

Article premier L'Office des véhicules est un établissement autonome de droit public doté de la personnalité juridique.

Art. 2 Les termes utilisés dans la présente loi pour désigner des personnes s'appliquent indifféremment aux femmes et aux hommes.

Art. 3¹ Le Gouvernement exerce la haute surveillance sur l'Office des véhicules.

² Il désigne le département compétent pour l'exécution de cette tâche (ci-après: « le Département »).

Art. 4 L'Office des véhicules a son siège à Delémont.

Art. 5 Le patrimoine de l'Office des véhicules est constitué des biens dont il est propriétaire et qu'il gère de manière autonome.

Art. 6¹ L'Office des véhicules répond à l'égard des tiers de la même manière que l'Etat en vertu de la loi sur le personnel de l'Etat¹⁾.

² Il souscrit une assurance couvrant sa responsabilité à l'égard de tiers, selon des modalités approuvées par le Gouvernement.

³ La loi sur le personnel de l'Etat¹⁾ s'applique par analogie quant à la responsabilité des membres du conseil d'administration et des employés de l'Office des véhicules.

Art. 7¹ L'Office des véhicules a comme missions principales:

- d'exécuter les tâches qui lui sont confiées par la législation sur la circulation routière;
- d'exécuter les tâches qui lui sont confiées par la législation sur la navigation intérieure;
- de percevoir les taxes et redevances auxquelles sont assujettis les véhicules et les bateaux.

² L'Office des véhicules peut fournir, sur une base contractuelle, des services qui sont en relation avec ses activités principales.

³ Moyennant l'accord du Gouvernement, l'Office des véhicules peut déléguer à des prestataires agréés certaines des tâches énumérées à l'alinéa 1.

SECTION 2: Organisation

Art. 8 Les organes de l'Office des véhicules sont:

- le conseil d'administration;
- la direction;
- l'organe de révision.

Art. 9¹ Le conseil d'administration se compose de cinq membres, nommés par le Gouvernement.

² Le chef du Département préside le conseil d'administration.

³ Le conseil d'administration désigne en son sein son vice-président. Il désigne également son secrétaire qui ne doit pas nécessairement être membre du conseil.

Art. 10¹ Le conseil d'administration est l'organe supérieur de l'Office des véhicules. Il répond de sa gestion devant le Gouvernement.

² Il a notamment les attributions suivantes:

- définir les objectifs de l'Office des véhicules découlant du contrat de prestations (art. 19);
- arrêter l'organisation générale de l'Office des véhicules, notamment par la voie d'un règlement d'organisation;
- régler, dans le cadre des prescriptions sur le statut du personnel de l'Etat, notamment les conditions d'engagement et de rémunération des employés de l'Office des véhicules;
- engager la direction et les membres du comité de direction;
- octroyer le droit de signature;
- exercer la surveillance sur la direction;
- fixer les principes de la comptabilité et du contrôle financier ainsi que choisir le cadre de référence;
- adopter le budget et arrêter les comptes ainsi que le rapport de gestion;
- préaviser les objets de la compétence du Gouvernement qui concernent l'Office des véhicules.

Art. 11¹ Le président convoque le conseil d'administration chaque fois que les affaires l'exigent, mais au moins une fois par semestre.

² Il le réunit, en outre, à la demande écrite d'un membre du conseil d'administration ou de la direction.

³ La présence de trois membres au moins est requise pour délibérer valablement.

Art. 12¹ La direction pourvoit à la bonne marche du service et à son développement. Elle fait régulièrement rapport au conseil d'administration.

² Elle assure l'application de la législation qui régit le champ d'activité de l'Office des véhicules.

³ Elle est chargée de la conduite opérationnelle de l'Office des véhicules et procède aux actes de gestion courante.

⁴ Elle engage les employés de l'Office des véhicules ainsi que le personnel temporaire.

⁵ Elle participe aux séances du conseil d'administration avec voix consultative, à moins que ses intérêts personnels ne soient en jeu.

⁶ Ses attributions et compétences sont précisées dans un règlement d'organisation qui est adopté par le conseil d'administration.

Art. 13 ¹ Le Gouvernement désigne un organe de révision pour une durée de trois ans.

² L'organe de révision doit satisfaire aux exigences de qualifications de la loi fédérale sur l'agrément et la surveillance des réviseurs².

³ Pour le surplus, les dispositions du Code des obligations³ sur l'organe de révision, à l'exception des articles 725, 728c, alinéa 3, et 729c, s'appliquent par analogie.

SECTION 3: Personnel

Art. 14 L'Office des véhicules est autonome dans la gestion courante de son personnel.

Art. 15 Le personnel est assuré auprès de la Caisse de pensions de la République et Canton du Jura.

Art. 16 ¹ L'ensemble du personnel est engagé sur la base de contrats de droit administratif.

² Pour le reste, les devoirs et les droits des employés de l'Office des véhicules sont régis par la législation sur le personnel de l'Etat.

³ Lorsque des motifs objectifs liés au fonctionnement de l'Office des véhicules le justifient, le règlement du personnel peut prévoir un régime spécial sur certains points particuliers.

Art. 17 ¹ Il est institué une commission du personnel, dont les cinq membres sont élus par l'ensemble du personnel. La commission du personnel désigne son président.

² La commission du personnel est chargée de représenter le personnel de l'Office des véhicules auprès de la direction. Elle collabore à l'information et à la consultation du personnel.

³ Le règlement de la commission du personnel est établi par celle-ci et ratifié par le conseil d'administration.

⁴ Le président de la commission du personnel peut participer, sur invitation ou à sa demande, au conseil d'administration, avec voix consultative, afin d'assurer la représentation et la défense des intérêts du personnel.

SECTION 4: Gestion

Art. 18 ¹ L'Office des véhicules est autonome dans son organisation et sa gestion.

² Il tient sa propre comptabilité.

³ L'Office des véhicules est géré selon les principes de l'économie d'entreprise.

Art. 19 ¹ L'Etat conclut avec l'Office des véhicules un contrat de prestations qui définit les objectifs à atteindre par celui-ci en termes de prestations et de résultats.

² Le contrat de prestations est adopté par le Gouvernement, sur proposition de l'Office des véhicules et préavis du conseil d'administration.

³ A la demande du Gouvernement, du conseil d'administration ou de l'Office des véhicules, il peut être modifié en cours de période si des circonstances extraordinaires le justifient.

Art. 20 ¹ L'Office des véhicules établit un rapport annuel à l'attention du Parlement pour approbation.

² Le rapport annuel contient notamment:

- a) les comptes et le rapport de gestion;
- b) un rapport sur l'exécution du contrat de prestations;
- c) le rapport de l'organe de révision.

Art. 21 ¹ L'Office des véhicules est exonéré de tout impôt cantonal et communal.

² Il conserve le produit des prestations fournies aux usagers. Les taxes et les redevances auxquelles sont assujettis les véhicules et les bateaux restent en revanche acquises à l'Etat.

³ L'Office des véhicules verse à l'Etat une contribution annuelle fixée dans le contrat de prestations.

⁴ Les prestations que l'Office des véhicules fournit à l'Etat, notamment la perception des taxes et des redevances auxquelles sont assujettis les véhicules et les bateaux, de même que les prestations fournies par l'Etat à l'Office des véhicules sont facturées au prix coûtant.

Art. 22 ¹ Les émoluments perçus par l'Office des véhicules doivent couvrir tous les frais découlant des prestations de celui-ci, y compris ceux relatifs aux investissements, à l'amortissement des installations et aux activités exercées dans le domaine de la sécurité routière.

² Le tarif des émoluments est adopté par le Gouvernement, sur proposition du conseil d'administration.

³ Les prix des prestations fournies par l'Office des véhicules sur une base contractuelle sont calculés et adaptés aux règles du marché. Ils sont fixés par l'Office des véhicules.

Art. 23 Les excédents de produits ou de charges sont reportés à compte nouveau ou attribués à des comptes de réserves.

Art. 24 ¹ Pour assurer la sécurité des locaux et lutter contre la fraude aux examens, une vidéosurveillance est installée à l'entrée des bâtiments et dans les salles d'examen théoriques.

² Des panneaux d'avertissements sont installés à l'entrée des locaux concernés.

³ L'Office des véhicules s'assure du fonctionnement de la vidéosurveillance et des mesures organisationnelles et techniques propres à assurer l'intégrité, la disponibilité et la confidentialité des données.

⁴ Les données sont conservées 48 heures ouvrables. Si une procédure pénale ou disciplinaire est ouverte, l'autorité compétente peut décider de conserver l'enregistrement pendant la durée de la procédure.

⁵ En cas de nécessité, seules la direction et les autorités de poursuite pénale sont habilitées à consulter les données.

⁶ D'éventuelles contestations relatives à la vidéosurveillance peuvent être adressées à l'Office des véhicules.

Art. 25 L'Office des véhicules peut utiliser le numéro AVS pour l'accomplissement de ses tâches.

Art. 23 Les excédents de produits ou de charges sont reportés à compte nouveau ou attribués à des comptes de réserves.

Art. 24 ¹ Pour assurer la sécurité des locaux et lutter contre la fraude aux examens, une vidéosurveillance est installée à l'entrée des bâtiments et dans les salles d'examens théoriques.

² Des panneaux d'avertissements sont installés à l'entrée des locaux concernés.

³ L'Office des véhicules s'assure du fonctionnement de la vidéosurveillance et des mesures organisationnelles et techniques propres à assurer l'intégrité, la disponibilité et la confidentialité des données.

⁴ Les données sont conservées 48 heures ouvrables. Si une procédure pénale ou disciplinaire est ouverte, l'autorité compétente peut décider de conserver l'enregistrement pendant la durée de la procédure.

⁵ En cas de nécessité, seules la direction et les autorités de poursuite pénale sont habilitées à consulter les données.

⁶ D'éventuelles contestations relatives à la vidéosurveillance peuvent être adressées à l'Office des véhicules.

Art. 25 L'Office des véhicules peut utiliser le numéro AVS pour l'accomplissement de ses tâches.

SECTION 5: Contentieux

Art. 26 Les décisions rendues en application de la présente loi sont sujettes à opposition et à recours conformément au Code de procédure administrative⁴⁾.

SECTION 6: Dispositions transitoires

Art. 27 ¹ L'Office des véhicules reprend, en qualité d'employeur, les rapports de service du personnel de l'Etat qui occupe une fonction au sein de l'Office des véhicules lors de l'entrée en vigueur de la présente loi.

² Le traitement que ces employés reçoivent de l'Etat lors de l'entrée en vigueur de la présente loi leur est garanti, conformément à la législation sur le personnel de l'Etat.

Art. 28 ¹ Lors de l'entrée en vigueur de la présente loi, l'Office des véhicules acquiert de l'Etat, à la valeur vénale, les biens immobiliers et mobiliers qui sont affectés à l'accomplissement de ses tâches.

² Concernant les biens immobiliers, l'Office des véhicules verse le montant correspondant à la valeur comptable résiduelle figurant dans la comptabilité de l'Etat. La différence avec la valeur vénale correspond à un apport de fonds propres effectué en nature par l'Etat à l'Office des véhicules.

Art. 29 L'Office des véhicules reprend, à l'entrée en vigueur de la présente loi, tous les engagements et acquiert tous les droits dont l'Etat est débiteur ou créancier en relation avec les activités de l'Office des véhicules.

Art. 30 Les tâches attribuées par la législation en vigueur au moment de l'adoption de la présente loi à l'Office des véhicules en tant qu'unité de l'administration cantonale sont dévolues à l'Office des véhicules au sens de la présente loi.

SECTION 7: Dispositions finales

Art. 31 Le décret d'organisation du Gouvernement et de l'administration cantonale du 25 octobre 1990⁵⁾ est modifié comme il suit:

SECTION 6: Office des véhicules (Abrogée.)

Articles 130 à 131 (Abrogés.)

Art. 32 Le Gouvernement édicte, par voie d'ordonnance, les dispositions d'exécution nécessaires à la présente loi.

Art. 33 La présente loi est soumise au référendum facultatif.

Art. 34 Le Gouvernement fixe l'entrée en vigueur de la présente loi.

Delémont, le 28 mai 2015

Au nom du Parlement
Le président: Jean-Yves Gentil
Le secrétaire: Jean-Baptiste Maître

¹⁾ RSJU 173.11

²⁾ RS 221.302

³⁾ RS 220

⁴⁾ RSJU 175.1

⁵⁾ RSJU 172.111

A stylized illustration of a hand holding a document, rendered in various shades of red and pink. The hand is positioned on the left side of the frame, with fingers curled around a rectangular object representing a document. The background is a solid red color with some lighter pink geometric shapes and gradients.

**Le Parlement et le
Gouvernement
recommandent
d'accepter
la loi sur l'Office
des véhicules.**

www.jura.ch