

14.4095 – Postulat

## Acquisition de véhicules de l'armée

Déposé par                    Schneider-Schneiter Elisabeth  
Date de dépôt                09.12.2014  
Déposé au                    Conseil national  
Etat des délibérations    Liquidé

### Texte déposé

Le DDPS dispose d'une flotte d'environ 1800 véhicules pour les militaires professionnels, de 86 véhicules de représentation pour l'administration fédérale et d'environ 4000 véhicules de l'administration (pour l'administration, les Services du Parlement, les commissions et les tribunaux). Compte tenu de l'importance des coûts d'acquisition et des frais subséquents, plusieurs enquêtes ont été réalisées au cours des huit dernières années pour évaluer l'utilité et la gestion de la flotte du DDPS. Ce dernier tente actuellement de trouver des solutions pour "réduire massivement" ces coûts. Dans le rapport A 027, publié le 21 mars 2014 par l'inspecteur du DDPS, la gestion de la flotte et sa rentabilité ont encore une fois été remises en question. Le rapport relève notamment que le coût des véhicules n'est pas toujours calculé de la même manière et que la gestion de la flotte ne tient pas compte des principes de l'économie d'entreprise, ce qui est surprenant, étant donné le nombre d'enquêtes déjà réalisées. Bien qu'il n'y ait pas de gestion de parc pour les véhicules de l'administration (alors que c'est le cas pour les véhicules des militaires professionnels), les propositions de collaboration avec des partenaires privés ont systématiquement été rejetées parce qu'elles n'étaient pas rentables. Compte tenu des expériences faites par d'autres exploitants de flottes (Poste, Swisscom, CFF, Mobility CarSharing), ces rejets peuvent surprendre. La coopérative d'auto-partage CarSharing, par exemple, comptait, en 2013, 112 000 clients et 2650 véhicules disponibles à 1395 emplacements différents. Le bénéfice annuel de l'entreprise en 2013 s'élevait à 3,7 millions de francs, pour 70,3 millions de francs de recettes. L'étonnement n'en est que plus grand lorsque l'on constate qu'en Allemagne, BwFuhrparkService GmbH offre ses services de mobilité à l'armée de manière très efficace. Les experts de la société estiment qu'un partenariat public-privé serait également profitable pour la gestion de la mobilité de l'armée suisse. Cette idée a pourtant été systématiquement rejetée au motif que la gestion de la mobilité est une "compétence clé de l'armée".

Je prie le Conseil fédéral de présenter un rapport qui réponde aux questions suivantes:

1. Pourquoi la possibilité d'externaliser la gestion des véhicules de l'administration n'a-t-elle pas été examinée de manière objective et transparente?
2. Quels aspects spécifiques de la gestion de la flotte de véhicules font déjà l'objet d'une collaboration avec des entreprises privées et dans quelle mesure cette solution est-elle plus rentable ou moins rentable que la gestion directe par l'armée elle-même?
3. Dispose-t-on d'informations concrètes sur les résultats obtenus dans le cadre de collaborations comparables? Quelle méthode a été utilisée pour analyser ces résultats, notamment du point de vue de la rentabilité?
4. Quelles "compétences clés de l'armée suisse", qui ne sont pas tout aussi importantes pour l'armée allemande, empêchent une externalisation?

### **Avis du Conseil fédéral du 11.02.2015**

Ces dernières années, le DDPS a procédé à plusieurs enquêtes sur ce thème. Certaines mesures ont été appliquées. Par exemple, depuis le 1er juillet 2010, c'est Europcar à Berne (et non plus la Base logistique de l'armée) qui fournit les véhicules pour des besoins ne dépassant pas cinq jours. Il faut par ailleurs relever que les véhicules utilisés par l'administration constituent une partie de la flotte de la troupe, et sont disponibles seulement tant que celle-ci peut s'en passer. En cas de mobilisation de l'armée, ils sont remis à la troupe sans exception.

En général, il se justifie d'examiner en détail la possibilité d'une collaboration avec des tiers, y compris des particuliers, pour des raisons économiques et surtout pour les prestations abondantes sur le marché. Cette coopération est d'ores et déjà très étroite. Hormis le lien avec Europcar, on peut mentionner les prestations de maintenance, qui sont fournies par des tiers pour un montant annuel d'environ 600 millions de francs.

L'armée place en tête de ses priorités la disponibilité des véhicules. Cette nécessité peut donc l'emporter face à une solution plus économique. Des coopérations telles que pratiquées à l'étranger n'existent pas, car nos conditions ne sont pas comparables à celles d'autres armées.

Dans de nombreuses affaires impliquant des prestations courantes, la Défense procède à une comparaison entre ses propres prestations et une offre externe, au moyen d'une analyse et d'un processus standardisés. Le choix peut se porter sur l'externalisation dans les secteurs qui ne sont pas déterminants pour la sécurité et l'engagement. En effet, les prestations de l'armée qui ont été externalisées doivent être assurées également dans les situations particulières et extraordinaires. Si cette condition ne peut être garantie malgré les obligations contractuelles, et que l'engagement de l'armée s'en trouve menacé, il faut renoncer à externaliser.

Au vu de ces explications, le Conseil fédéral est d'avis qu'une enquête supplémentaire n'apportera aucun élément nouveau.

### **Proposition du Conseil fédéral du 11.02.2015**

Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.

### **Conseil prioritaire**

Conseil national

### **Chronologie / procès-verbaux**

Date, Conseil : 20.03.2015, CN, Rejet.