

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE  
DES INFRASTRUCTURES LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE**

**chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projets de décrets**

- **modifiant le décret du 24 novembre 1987 créant le compte spécial intitulé "Véhicules lourds et spéciaux de l'Administration cantonale et matériel du Département des travaux publics " (DVLA)**
- **modifiant le décret du 24 mai 1954 créant un fonds de roulement "Véhicules à moteur de l'administration cantonale" (DF-VMA)**
- **abrogeant le décret du 28 novembre 1988 créant le compte spécial intitulé "Matériel d'entretien des routes nationales" (DCSRN)**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 20 novembre 2025, à la salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Présidée par Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mme Nathalie Vez, de MM Jérôme de Benedictis, Jean-François Cachin, Philippe Germain, Oleg Gafner, Xavier de Haller, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Bernard Nicod, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, David Raedler, Fabrice Tanner, Alexandre Rydlo (qui remplace Aude Billard). Mme Aude Billard était excusée.

Mme Nuria Gorrite, cheffe du Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH), était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Laurent Tribolet, chef de la division entretien (DGMR) et M. Pascal Rattaz, chef du SAGEFI.

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de commissions, a établi les notes de séance.

**2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

La Cheffe du DICIRH indique que cet EMPD concerne les véhicules lourds de l'AVC. La DGMR dispose de la compétence pour l'ensemble de l'administration cantonale en matière de gestion d'un fonds d'acquisition et de renouvellement des véhicules, qu'il s'agisse de véhicules à moteur, de véhicules lourds ou de véhicules spéciaux. Cette compétence s'explique par la diversité des missions de l'administration cantonale, qui ne se limite pas à des activités de bureau, mais comprend également de nombreuses interventions sur le terrain nécessitant des véhicules spécifiques. À cet effet, un centre de compétences a été centralisé afin d'assurer la gestion du renouvellement et de l'acquisition du parc de véhicules.

Le fonctionnement de ce dispositif repose sur des plafonds de dépenses votés par le Grand Conseil pour deux fonds distincts. Un troisième fonds, dédié aux véhicules de l'autoroute, est désormais placé sous la gestion de SIERA. La présente démarche vise ainsi à ajuster les deux fonds restants. En effet, le plafond de dépenses actuellement en vigueur doit être relevé en raison de plusieurs facteurs, notamment l'augmentation des coûts d'acquisition des véhicules. Cette hausse s'explique par l'évolution des normes, par le contexte économique

et géopolitique récent, ainsi que par les améliorations apportées par les constructeurs en matière de sécurité et de performances environnementales. L'ensemble de ces éléments entraîne un renchérissement du coût des véhicules, justifiant la demande de modification du plafond des fonds d'acquisition et de renouvellement du parc cantonal.

Le Chef de la division entretien précise que la demande porte sur le financement lié à l'acquisition des véhicules de l'État. À cet effet, deux décrets doivent être modifiés : le premier concerne les véhicules lourds et spéciaux de l'Administration cantonale vaudoise (ACV), le second les véhicules à moteur de l'administration, dits véhicules légers. Parallèlement, le troisième décret, historiquement dédié aux besoins de l'autoroute, doit être abrogé, étant devenu obsolète depuis la création de la SIERA.

La démarche s'inscrit dans une approche financière globale, en cohérence avec la stratégie de mobilité durable de l'administration cantonale. Cette stratégie vise notamment la décarbonation de la flotte lorsque cela est possible, en réponse aux enjeux climatiques. Elle est complémentaire au Plan climat vaudois et conforme à la mesure 2.7 du programme de législature 2022–2027 du Conseil d'État, qui prévoit une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du parc de véhicules cantonaux.

S'agissant du matériel d'entretien des routes nationales, un premier décret avait été adopté en 1962, puis déplafonné à plusieurs reprises jusqu'à atteindre 10,8 millions de francs. Au 1er janvier 2019, la création de l'établissement autonome de droit public SIERA a conduit au transfert des véhicules concernés dans son capital, à hauteur de la participation vaudoise. Dès lors, ce crédit d'inventaire est devenu caduc et doit être abrogé, avec sortie des immobilisations de la comptabilité de l'État et inscription correspondante dans le patrimoine financier et les comptes de résultats.

Concernant le fonds des véhicules lourds et spéciaux de l'administration cantonale, un premier décret avait été voté en 1920 pour un montant limité, avant d'être élargi progressivement à d'autres missions de l'État et déplafonné à plusieurs reprises pour atteindre aujourd'hui 6 millions de francs. Ce fonds couvre notamment des engins agricoles ou spécialisés utilisés par différents services cantonaux. Son fonctionnement est encadré par des directives internes (notamment la directive DRUIDE 10.2.2), prévoyant une commission d'achat chargée de préaviser les acquisitions et de veiller au respect de la législation sur les marchés publics.

Pour les véhicules légers, un premier décret remonte à 1954, avec plusieurs relèvements successifs portant le plafond actuel à 5,5 millions de francs. Là aussi, des règles internes définissent les modalités d'acquisition et de gouvernance.

Des simulations ont montré que les plafonds actuels de ces deux fonds ne permettent plus d'assurer un renouvellement suffisant de la flotte. Celle-ci vieillit, entraînant une augmentation des coûts d'entretien et un risque accru d'indisponibilité des véhicules, susceptible de compromettre certaines missions de l'État. Les causes principales identifiées sont le renchérissement marqué des prix d'acquisition.

Plusieurs exemples chiffrés illustrent ces hausses de coûts, tant pour les camionnettes, les véhicules d'intervention, les tracteurs agricoles ou forestiers, que pour d'autres engins spécialisés. Ces évolutions créent un déséquilibre entre les amortissements cumulés et les coûts réels de remplacement, générant un déficit structurel des fonds.

En outre, un changement de pratique comptable est introduit concernant le traitement des valeurs de reprise issues de la vente des véhicules. Celles-ci ne seront plus intégrées à l'actif des crédits d'inventaire, mais comptabilisées comme produits dans les comptes de résultats, ce qui influence directement le calcul des plafonds nécessaires.

Au 31 décembre 2024, les montants disponibles pour le renouvellement étaient de 1,9 million de francs pour les véhicules légers et d'environ 246 000 francs pour les véhicules lourds et spéciaux, situation jugée insuffisante au regard des besoins futurs. En conséquence, il est proposé de relever le crédit d'inventaire des véhicules lourds et spéciaux de 6 millions à 17,68 millions de francs, et celui des véhicules légers de 5,05 millions à 12,72 millions de francs, tout en abrogeant le compte spécial relatif au matériel d'entretien des routes nationales.

### 3. DISCUSSION GENERALE

Un Député s'interroge sur l'impact concret de ce plan de mobilité. Il questionne ensuite la stratégie relative à l'acquisition de véhicules d'occasion et, en l'absence de cette option, sur la gestion des véhicules en fin de vie.

La Cheffe du DICIRH répond que le plan de mobilité pour l'ACV n'a pas encore été soumis au Grand Conseil, mais que cela devrait intervenir prochainement. Elle précise que le plafond actuel ne permet pas le renouvellement des véhicules lourds. Elle souligne également la dimension de la comptabilisation des produits, différente de celle en vigueur jusqu'à présent.

Le directeur général de la DGMR précise que pour les véhicules légers concernant les services administratifs, l'Etat travaille avec Mobility. Il ajoute que la police est hors de ce périmètre en raison des spécificités de son métier. Les modèles développés permettront d'identifier le nombre de véhicules nécessaires ainsi que le type de motorisation. Il est possible de fixer des limites, mais le déplafonnement du fonds constitue une autorisation et non une obligation d'atteindre le plafond. Une réduction du nombre de véhicules ou l'adoption de processus différents pourrait allonger les délais.

Le Chef de la division entretien indique qu'environ 90 véhicules légers et 30 objets lourds sont renouvelés chaque année. En fin de cycle, les véhicules sont recyclés dans des filières suisses. La prestation est payée, ou les véhicules sont repris par le fournisseur pour cannibalisation de pièces ou pour une courte période sur le marché. Certains objets arrivent véritablement en fin de vie. Les véhicules de la gendarmerie ont une durée de vie d'environ trois ans et atteignent jusqu'à 300'000 km. Ils sont entièrement amortis et leur valeur de reprise est très faible, après retrait de leurs attributs spécifiques.

Une Députée peine à comprendre ce qui motive le changement de mode de comptabilisation.

Le chef du SAGEFI explique que la pratique actuelle du fonds repose sur un crédit d'inventaire, qui constitue un dispositif financier de roulement pour l'achat de véhicules. Les règles relatives aux ventes sont très anciennes, antérieures à 1972, et une première adaptation est intervenue en 2014 avec MCH2. Le relèvement du plafond répond à des besoins opérationnels et constitue une bonne occasion de revisiter le système. Les revenus issus des ventes sont comptabilisés au compte de résultat, tandis que le bilan reflète la valeur réelle des actifs, de manière similaire aux autres catégories d'actifs. L'ancien système présentait des incohérences.

Certains véhicules ont été vendus avec une valeur négative qui a dû être régularisée. Ce changement n'affecte pas les capacités d'achat : les besoins sont exprimés et l'adaptation est de nature essentiellement technique afin de régulariser la situation comptable.

Un Député s'interroge sur la provenance des véhicules, qui serait essentiellement européenne. Il demande si dans le cadre des procédures de marchés publics, toutes les marques peuvent être considérées, y compris des produits d'origine chinoise.

Le Chef de la division entretien précise que les véhicules et engins acquis doivent être homologués en Suisse. Leur utilisation ne permet pas d'intervenir partout de manière indifférenciée. Les règles des marchés publics s'appliquent et les achats s'inscrivent dans le cadre du marché suisse. Les importateurs sont tenus de livrer des véhicules conformes au droit suisse. Certains équipements relèvent de domaines de niche, comme les motofaucheuses de la marque Aebi, de fabrication suisse, mais qui font également l'objet d'appels d'offres ouverts. Des fournisseurs étrangers peuvent être retenus. Il n'existe actuellement aucune base légale permettant d'exclure les produits chinois.

Un Député demande si le recours au leasing peut être envisagé.

Le Chef de la division entretien répond que le fonds ne permet pas le leasing. Le système repose sur l'acquisition des véhicules et leur revente en fin de cycle. L'entretien est assuré par l'économie privée. Quatre ateliers sont chargés de la maintenance courante.

#### **4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS**

##### ***1.5 Situation avec projection d'acquisition***

Un Député constate que les besoins exprimés relèvent plus des besoins métiers que de la méthode comptable. Il relève une augmentation du parc de véhicules légers d'environ un cinquième, tandis que le nombre de véhicules lourds double. Il précise que, dans certains cas, l'ensemble des équipements a doublé.

Une Députée estime elle aussi que les augmentations annoncées lui semblent très élevées et s'interroge sur les besoins métiers concernés.

Le Chef de la division entretien évoque les véhicules de débordage, dont la durée de vie est estimée entre 15 et 20 ans. Il souligne que ces équipements sont dangereux et que leur remplacement permet une amélioration de la sécurité, mais implique des coûts importants. Il renvoie aux exemples figurant à la page 7 de l'EMPD et à la présentation. Il précise que ces évolutions concernent également l'industrie et l'artisanat privés, lesquels font face aux mêmes coûts et aux mêmes délais.

Un Député relève que certains véhicules ne sont pas immatriculables et demande si des équipements tels qu'une charrue par exemple relèvent également de ce fonds.

Le Chef de la division entretien répond que le fonds couvre l'ensemble des agrégats, comme les bras d'épareuse, les bateaux utilisés par la DGE pour le faucardage dans les ports, ainsi que les véhicules de la police du lac.

##### ***1.8 Projet mobilité durable ACV***

Un Député demande si les critères sont élaborés et documentés.

Le Chef de la division entretien répond que deux commissions encadrent la gestion du parc, conformément à la directive DRUIDE. Les critères de renouvellement reposent principalement sur l'état des véhicules et leur durée de vie. Pour les véhicules légers à usage courant, celle-ci est fixée à environ dix ans. D'autres critères sont également pris en compte, notamment l'intensité d'utilisation et le kilométrage. L'ensemble de ces éléments permet de déclencher l'achat d'un nouveau véhicule. Ces critères sont appelés à évoluer. D'autres éléments entrent également en ligne de compte, notamment la création d'un poste dédié au travail sur cette stratégie. L'Etat n'a pas attendu de disposer d'un inventaire complet de la flotte pour avancer. En effet, l'inventaire 2023 recense environ 950 objets liés aux énergies propres. À court terme, environ 200 véhicules légers électriques sont prévus.

#### **5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET MODIFIANT LE DECRET DU 24 NOVEMBRE 1987 CRÉANT LE COMPTE SPÉCIAL INTITULÉ "VÉHICULES LOURDS ET SPÉCIAUX DE L'ADMINISTRATION CANTONALE ET MATÉRIEL DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS " (DVLA)**

##### **5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE**

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

#### **6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET**

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

#### **7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET**

*La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.*

## **8. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET MODIFIANT LE DECRET DU 24 MAI 1954 CRÉANT UN FONDS DE ROULEMENT "VÉHICULES À MOTEUR DE L'ADMINISTRATION CANTONALE" (DF-VMA)**

### **8.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE**

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

## **9. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET**

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

## **10. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET**

*La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.*

## **11. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ABROGEANT LE DECRET DU 28 NOVEMBRE 1988 CRÉANT LE COMPTE SPÉCIAL INTITULÉ "MATÉRIEL D'ENTRETIEN DES ROUTES NATIONALES" (DCSRN)**

### **11.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE**

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 4 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

## **12. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET**

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

## **13. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET**

*La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.*

Noville, le 12 février 2026.

*Le rapporteur :  
(Signé) Pierre-Alain Favrod*