

**RAPPORT DE LA COMMISSION DES FINANCES DU GRAND CONSEIL chargée  
d'examiner**

**L' EXPOSE DES MOTIFS ET PROJET DE DECRET modifiant le décret  
du 24 mai 1954 créant un fonds de roulement "Véhicules à moteur de l'administration cantonale"**

**Rappel et synthèse**

Cet EMPD concerne les véhicules à moteur légers, soit de moins de 3500 kg, et découle du décret du 24 mai 1954.

Depuis de nombreuses années, ce fonds de roulement (appelé en terme comptable crédit d'inventaire) a régulièrement été augmenté pour couvrir les acquisitions des véhicules légers nécessaires au bon fonctionnement des services et des établissements de l'administration cantonale. Pour suivre l'évolution des besoins et des prix des véhicules, ces montants auraient dû être adaptés depuis quelques années déjà, mais les restrictions en lien avec la situation précaire des finances de l'Etat ne l'ont pas permis. De fait, ce crédit d'inventaire n'a pas été augmenté depuis 1992 et il est actuellement doté actuellement de quelque Fr. 2'750'000.00.

Le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil d'augmenter, par cet EMPD, ledit montant à Fr. 4'250'000.00. En effet, les calculs prévisionnels et les projections démontrent clairement que l'augmentation du crédit doit être d'au minimum Fr. 1,5 mio. Dès 1998, le nombre de véhicules a augmenté de 274 à 473 en raison de l'évolution des activités des collaborateurs de l'Etat. Une bonne moitié concerne les véhicules de police, y compris les besoins supplémentaires pour le transport des détenus découlant de la réforme CODEX. On relève également dans ces augmentations le remplacement de l'indemnisation des collaborateurs pour l'utilisation de véhicules privés par l'accès à une flotte de véhicules professionnels appartenant à l'Etat. L'évolution du prix d'achat des véhicules au cours de ces dix dernières années est aussi à prendre en considération.

**Débat de la commission**

La discussion relative à cet EMPD au sein de la Commission des finances fut nourrie et constructive et se traduit, au final, par une recommandation unanime d'entrée en matière.

Les problématiques suivantes furent abordées:

La nécessité du renouvellement: elle n'est nullement contestée, mais se pose la question de la réelle nécessité du renouvellement et du type de véhicule choisi. La commission d'achat se conforme à des critères de choix très sévères, notamment en ce qui concerne les caractéristiques écologiques et l'usage des véhicules, tout en contrôlant que l'équipement de ces derniers se limite au strict nécessaire.

Finalement, la commission d'achat se préoccupe également des rocades de véhicules entre les divers services de l'Etat. L'analyse très pointue de tous ces domaines permet manifestement de maintenir la clause du besoin.

Collaboration entre la commission d'achat et l'Unité du développement durable: s'agissant de la prise en considération des critères écologiques, une collaboration entre ces deux entités a été mise en place. L'UDD a fixé des critères pertinents en matière de développement durable dans le cahier des charges des appels d'offres et participe également au dépouillement des soumissions des marchés publics.

Soumissions aux marchés publics et unicité des marques: la commission d'achat est effectivement soumise aux marchés publics, exception faite pour l'achat de véhicules exceptionnels qui peuvent s'effectuer de gré à gré. Concernant l'unicité, les véhicules légers sont regroupés dans une vingtaine de catégories qui permettent de ventiler les demandes des divers services. En conséquence, cette pratique limite le nombre de types de véhicules mais pas le nombre de marques. Après la pondération des diverses données, un programme informatique définit la meilleure option du lot, sans aucune marge de manœuvre quant au choix du vainqueur.

Tâches du CCEV: techniquement, le CCEV fonctionne comme un garage multi marques avec un stock courant, sachant que certaines pièces spécifiques doivent être achetées au coup par coup. La ventilation des frais de réparations et d'entretien des 473 véhicules entre entreprises privées et internes est connue. Le choix entre privé et public est essentiellement guidé par des critères techniques. Le CCEV est une entité qui gère les réparations opérées sur tout le territoire cantonal.

Commandes et achats: en ce qui concerne l'éventuelle collaboration avec d'autres cantons, la pratique veut que l'on s'arrête aux limites cantonales, étant donné que l'offre présente sur le canton est suffisante pour obtenir un choix intéressant, alors qu'aller au-delà peut parfois compliquer les procédures, les critères de sélection des divers partenaires cantonaux n'étant pas identiques.

Impact écologique: s'agissant du point 3.7 traitant des conséquences sur l'environnement, bien qu'il ne comporte aucun développement, la commission estime que le fait de rajeunir le parc de véhicules ne peut qu'améliorer la situation en termes de rejet de CO<sub>2</sub> et dans ce cas diminuer l'impact sur l'environnement.

Bilan financier: le souci partagé du bilan financier concernant le transfert des indemnités pour utilisation de véhicules privé vers l'accès aux véhicules de l'Etat est en général bénéficiaire pour l'Etat. Actuellement, il n'est pas possible de déterminer le coût précis du km. moyen des véhicules de l'Etat, afin de connaître la différence entre l'indemnité de Fr. 0,70/km, généralement appliquée aux véhicules privés, et le coût effectif du km des véhicules de l'Etat. On relèvera ici que le rapport de la Cour des Comptes sur le parc véhicule de l'Etat de Vaud soulève précisément cette problématique. Le service répondra prochainement à l'ensemble des points soulevés relevé par la Cour des Comptes.

Situation comptable et financière: le crédit d'inventaire du point de vue comptable est considéré comme un investissement et figure au bilan. Pour l'instant, la gestion transite par un logiciel intermédiaire avant de basculer dans Procofiév. Par la suite, l'opération pourra être directement centralisée. Il est aussi à noter la particularité du crédit d'inventaire à savoir que dans l'hypothèse de prix et de volumes d'affaires fixes, l'alimentation du fonds de roulement se fait par les amortissements.

### **Vote sur les articles du projet de décret modifiant le projet de décret du 24 mai 1954 créant un fond de roulement "Véhicules à moteur de l'administration cantonale" :**

L'art. 1 du projet de décret, modifiant l'art. 3 du décret du 24 mai 1954, est adopté par 12 oui et 1 abstention.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Ainsi, en conclusion et en vertu des éléments développés ci-dessus, la commission des finances, à l'unanimité des 13 membres présents, à l'honneur de proposer au Grand Conseil d'entrer en matière sur le projet de décret modifiant le décret de 1954 créant un fond de roulement "Véhicules à moteur de l'administration cantonale" et d'accepter ce texte sans modification.

La Tour-de-Peilz, le 20 février 2011.

Le rapporteur :  
(Signé) *F. Gognuz*