



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de la défense,
de la protection de la population et des sports DDPS
Secrétariat général du DDPS

Commentaires sur la révision des directives concernant les principes écologiques régissant l'acquisition et l'utilisation des véhicules de l'administration

1. Contexte

Conformément à l'art. 23, al. 1, de l'ordonnance concernant les véhicules automobiles de la Confédération et leurs conducteurs (OVCC; RS 514.31), les unités centralisées et décentralisées de l'administration fédérale commandent les véhicules de l'administration à acquérir auprès d'armasuisse. Par décision du 22 février 2006, le Conseil fédéral a chargé le DDPS, dans le cadre de la révision partielle de l'OVCC, d'édicter des directives concernant les principes écologiques régissant l'acquisition et l'utilisation des véhicules de l'administration. Ces directives ont été signées le 15 décembre 2015 et sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2016. Par décisions du 3 juillet 2019 sur le train de mesures sur le climat et du 13 décembre 2019 sur le concept détaillé RUMBA 2020+, le Conseil fédéral a chargé le DDPS d'adapter les directives relevant de sa compétence conformément aux prescriptions du train de mesures sur le climat pour l'administration fédérale. Par deux courriers transmis en date du 31 octobre 2019 et du 17 février 2020, la cheffe du DDPS a chargé le Secrétariat général du DDPS (SG-DDPS) de réviser ces directives.

2. Présentation du projet

L'arrêté du Conseil fédéral du 3 juillet 2019 sur le train de mesures sur le climat pour l'administration fédérale prévoit, pour l'administration fédérale civile et chacune de ses unités décentralisées, une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50 % par rapport à 2006 d'ici fin 2030. Pour le DDPS (ensemble du département), l'arrêté fédéral du 13 décembre 2019 prévoit une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40 % par rapport à 2001 d'ici fin 2030. Pour atteindre ces objectifs, des mesures relatives à la flotte de véhicules sont notamment définies dans le train de mesures sur le climat. Concernant les nouvelles immatriculations, la part de véhicules électriques légers (jusqu'à 3,5 t) doit être d'au moins 20 % d'ici fin 2022. De plus, selon les prescriptions sur l'acquisition de voitures de tourisme (hors véhicules d'intervention et véhicules à traction intégrale), celles-ci doivent entrer dans les catégories énergétiques A ou B et respecter les valeurs cibles définies dans la loi sur le CO₂ pour les émissions maximales.

3. Commentaires sur diverses dispositions

Ch. 1.1.2

Des précisions sont apportées sur les catégories de véhicules visées par les directives concernant le principe de rendement énergétique définies dans l'OVCC. Ces directives s'appliquent aux véhicules de l'administration (voitures de tourisme et voitures de livraison), conformément à l'art. 3, let. b, OVCC; elles ne s'appliquent pas aux véhicules militaires (art. 3, let. c, OVCC).

Ch. 1.2

Le champ d'application des directives est limité aux unités centralisées et décentralisées de l'administration fédérale, car l'arrêté du Conseil fédéral du 3 juillet 2019 concernant le train de mesures sur le climat pour l'administration fédérale ne concerne que ces destinataires. Le thème de la gestion de la mobilité et de la flotte de véhicules au sein de l'administration fédérale n'est pas abordé ici, car il doit être traité dans la prochaine révision de l'OVCC.

Ch. 1.3, let. f, h et i

Les définitions des termes *voitures de livraison*, *véhicules d'intervention* et *véhicules à propulsion purement électrique* ont été rajoutées. À des fins de simplification et de lisibilité, seuls les véhicules à propulsion purement électrique sont mentionnés dans le texte des directives. Selon la définition donnée au ch. 1.3, let. i, ce terme désigne également les véhicules à pile à combustible à hydrogène ou à méthanol avec moteur électrique en aval.

Sont assimilés aux véhicules purement électriques les véhicules qui fonctionnent avec une technologie équivalente, neutre en termes d'émission de CO₂. Le principe de la neutralité technologique est ainsi pris en compte.

Ch. 2.1

Le contenu des anciens ch. 4 et 5 concernant les principes généraux d'une prise en compte des aspects économique et écologique des besoins de déplacement et pour une optimisation écologique des déplacements ont été intégrés. La constitution de centrales de transport a été rajoutée. Les collaborateurs qui se déplacent pour une même occasion doivent, si possible, voyager ensemble dans le même véhicule. De plus, il est nouvellement établi que, lors du choix entre plusieurs véhicules différents, la priorité d'utilisation doit être donnée à celui dont la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ sont les plus basses.

Ch. 3.1

L'ancien ch. 6 devient le ch. 3.1. La suppression de la let. a découle du fait qu'un renvoi pur et simple à l'art. 23, al. 3, OVCC n'est plus possible en ce qui concerne la rentabilité énergétique. Les exigences du train de mesures sur le climat mises en œuvre au ch. 3.3 des directives s'appliquent désormais. La let. e traitant notamment de la sécurité active et passive et de la protection des piétons a également été supprimée, car ces aspects sont aujourd'hui inscrits dans la loi et font partie de la norme. En outre, pour l'acquisition de véhicules par armasuisse, la consommation d'énergie est désormais un critère d'attribution supplémentaire doté d'une pondération d'au moins 20 %.

Ch. 3.2

Ce chiffre a été rajouté pour la mise en œuvre des exigences du train de mesures sur le climat. Selon le principe désormais en vigueur, lors de nouvelles acquisitions de véhicules, la priorité doit généralement être donnée à des voitures exclusivement électriques (pour la définition de *véhicules à propulsion purement électrique*, voir l'énumération au ch. 1.3, let. i). Pour ce qui est des nouvelles immatriculations, l'objectif visé d'ici 2022 concernant la part de véhicules à propulsion électrique doit être compris comme une exigence minimale absolue. Afin d'éviter une nouvelle révision des directives dans deux ans, une solution tournée vers l'avenir s'impose. L'offre de modèles de véhicules à propulsion purement électrique n'aura de cesse d'augmenter sur le marché dans les années à venir. Pour atteindre l'objectif d'une réduction de 50 % ou 40 % de CO₂ d'ici fin 2030, il convient d'acquérir, dans la mesure du possible, des véhicules à propulsion purement électrique.

L'acquisition de véhicules utilisant des combustibles fossiles reste possible, sous réserve d'une autorisation exceptionnelle délivrée par le secrétariat général compétent. La possibilité d'accorder des dérogations est définie dans l'art. 2, al. 1, let. a, OVCC. Les exigences définies au ch. 3.3 (voir le diagramme ci-joint) s'appliquent aux véhicules à propulsion non exclusivement électrique. Le SG-DDPS met à la disposition des secrétariats généraux un guide pour le traitement des dérogations. Un formulaire informatisé de demande de dérogation est mis à la disposition des services départementaux qui commandent les véhicules.

Le principe s'applique également aux véhicules de livraison, aux véhicules à traction intégrale et aux véhicules d'intervention, à condition que de tels véhicules soient disponibles sur le marché et que leur acquisition n'entraîne aucun coût supplémentaire disproportionné. La notion de coût supplémentaire disproportionné est précisée dans le guide. Le cas échéant, une réglementation spéciale s'impose, car l'offre de véhicules à propulsion purement électrique est limitée en fonction de l'utilisation prévue et leur prix est actuellement plus élevé que celui des véhicules à carburant fossile. Toutefois, les coûts d'achat

supplémentaires sont compensés par des coûts de fonctionnement moindres selon le profil d'utilisation. La situation devrait encore s'améliorer ces prochaines années au profit des véhicules à batterie électrique, car une baisse des prix d'achat, due aux économies d'échelle, à l'optimisation résultant de nouveaux développements et à une concurrence accrue, est attendue. En ce qui concerne les exceptions au ch. 3.2.3, voir les explications ci-dessus sur l'octroi de dérogations pour les voitures de tourisme. Quant aux véhicules d'intervention, le secrétariat général compétent peut octroyer une dérogation annuelle pour un certain type de véhicule en vue de réduire les charges administratives.

Ch. 3.3

Le ch. 3.3 définit la mise en œuvre des exigences du train de mesures sur le climat concernant les catégories d'efficacité énergétique et les émissions de CO₂ des véhicules. L'exception relative aux véhicules à traction intégrale et aux véhicules d'intervention est expressément définie dans l'arrêté du Conseil fédéral. Les exigences relatives aux émissions de CO₂ des voitures de livraison ont été complétées de façon analogue à celles définies pour les voitures de tourisme. L'ajout de la réglementation dérogatoire de l'OVCC précise clairement que des exceptions sont également possibles pour les exigences mentionnées au ch. 3.3 (voir le diagramme ci-joint et les explications ci-dessus concernant l'octroi de dérogations pour les voitures de tourisme).

Ch. 4.2

Les exigences concernant l'instruction et l'information relatives au domaine de l'électromobilité ont été étendues. Les collaborateurs doivent être spécifiquement informés et instruits à la conduite des véhicules électriques.

Titre de l'al. 5

Le terme *équipement* a été rajouté dans le titre en raison de la modification du ch. 5.1.

Ch. 5.1

Le ch. 5.1 précise que la responsabilité de l'optimisation écologique de la gestion de flotte incombe désormais à la personne responsable de son entretien au sens de l'art. 6 OVCC. Jusqu'à présent, cette responsabilité était assumée par les personnes qui effectuent les travaux d'entretien des véhicules de l'administration. Toutefois, comme la plupart de ces personnes n'entrent pas dans le champ d'application des présentes directives, leur responsabilité ne peut être engagée par le gestionnaire de la flotte qu'indirectement, par voie contractuelle. La responsabilité doit être confiée à un service relevant du champ d'application des directives. Les mesures d'entretien des véhicules électriques ont également été étendues.

Berne, le 2 octobre 2020 / SG-DDPS