

Conseil national

03.3128

Interpellation [Freund]-Borer

Transports officiels. Assurer la transparence

Texte de l'interpellation du 20 mars 2003

Dans l'intérêt d'une transparence objective, je prie le Conseil fédéral de présenter une liste de tous les transports aériens effectués dans les années 2001 et 2002 indiquant:

1. le nombre de vols organisés par le service de transport aérien de l'OFAC (STAC);
2. le nombre de vols effectués par les Forces aériennes dans ce contexte;
3. le nombre de vols effectués par des tiers;
4. la répartition de ces vols entre les personnes habilitées selon l'ordonnance sur les services de transport aérien de la Confédération;
5. le nombre de prestations de transport aérien organisées pour d'autres départements;
6. le nombre de prestations de transport aérien effectuées par des tiers;
7. les coûts dus aux avions loués auprès de tiers;
8. les possibilités d'économie qu'il entrevoit.

Cosignataires

Baader Caspar, Baumann J. Alexander, Bigger, Binder, Borer, Bortoluzzi, Dunant, Fattebert, Fehr Hans, Fehr Lisbeth, Föhn, Hess Peter, Kaufmann, Keller, Kunz, Laubacher, Leu, Mathys, Maurer, Mörgeli, Oehrl, Pfister Theophil, Scherer Marcel, Schibli, Schlüer, Schmied Walter, Seiler, Speck, Stahl, Walter Hansjörg, Zuppiger (31)

Développement

Les médias ont fait état, en rapport avec l'achat d'un nouvel avion du Conseil fédéral, de rivalités en matière de services de transport aérien civils entre l'OFAC et les Forces aériennes. En outre, l'OFAC s'est vu reprocher de louer en priorité des avions privés, lorsque les avions civils de la Confédération sont tous en service, même quand la capacité de transport militaire n'est pas encore entièrement utilisée. Ces animosités de longue date provoquent apparemment chaque année des redondances, des pertes de temps et des coûts supplémentaires se chiffrant à plusieurs millions de francs.

A tout moment le débat fait rage sur l'ampleur des transports aériens dont bénéficie notre gouvernement. Très souvent il est accompagné de spéculations sauvages sur le goût immodéré de certains conseillers fédéraux et directeurs d'office pour les vols privés et les déplacements en avion. En prévision de l'acquisition éventuelle d'avions de transport pour le DDPS, de folles rumeurs circulent au sujet de l'ampleur des transports aériens prétendument organisés par le STAC pour d'autres départements ou loués auprès de tiers et directement organisés par des services fédéraux (notamment la DDC).

Réponse du Conseil fédéral

Remarques préliminaires

En raison d'un agenda très serré et de nombreuses obligations, les conseillers fédéraux sont contraints d'utiliser les services de transport aérien de la Confédération. Les conditions-cadres de leur utilisation sont fixées dans l'ordonnance du 1^{er} janvier 2002 sur les services de transport aérien de la Confédération (RS 172.010.331), qui règle l'organisation et les compétences des services de transport aérien de la Confédération, détermine les personnes et les autorités habilitées à les utiliser et fixe la procédure applicable aux demandes de transport. Les demandes de transports aériens

émanant du DDPS sont traitées par le service de transport aérien des Forces aériennes (ST FA). Le STAC, rattaché à l'OFAC, est chargé quant à lui des transports commandés par les autres départements. Les directions d'engagement du ST FA, respectivement du STAC, sont responsables de l'organisation des transports aériens demandés. Les directions d'engagement déterminent les moyens à mettre en oeuvre pour assurer le transport demandé. A cet effet, elles prennent en considération l'ordre des priorités, les critères opérationnels, la disponibilité des aéronefs ainsi que tout autre aspect d'ordre sécuritaire, économique ou rationnel.

Sous réserve des conditions-cadres fixées par l'ordonnance susmentionnée, chaque membre du Conseil fédéral est libre de décider dans quelle mesure il a recours aux services de transport aérien. Les coûts liés à ces prestations doivent être pris en considération à la lumière des avantages qu'ils procurent: d'une part, le temps gagné par les membres du Conseil fédéral et leur plus grande flexibilité correspondent à une économie et, d'autre part, les transports effectués aussi bien par l'OFAC que par les Forces aériennes créent une synergie avec les autres devoirs de ces offices.

Depuis janvier 2003, la question relative à la fusion des deux services de transport aérien faisait l'objet d'éclaircissements. Deux variantes étaient à l'étude : maintien de la structure actuelle avec la création d'une direction d'engagement commune ou fusion des deux services de transport aérien. Par décision du 19 décembre 2003, le Conseil fédéral s'est prononcé en faveur de la variante de la fusion.

Afin d'assurer la transparence et permettre un meilleur classement, les chiffres mentionnés ci-après sont présentés en fonction du nombre de vols effectués par chaque département depuis 1995. Les chiffres renseignent sur le nombre de vols organisés par le STAC, mais pas sur les coûts entraînés. Ces derniers sont dépendants du type de l'appareil utilisé, de la durée et de la distance du vol. Une évaluation précise des coûts totaux est en cours d'élaboration. Etant donné la répartition des tâches entre le ST FA et STAC telle que réglée dans l'ordonnance citée plus haut, le STAC n'a plus effectué depuis le 1^{er} janvier 2002 des vols pour le compte du DDPS. Eu égard à la question 5 de l'interpellation, les vols sur demande du DDPS depuis le 1^{er} janvier 2002 ne sont ainsi d'une manière générale pas mentionnés. Seul le vol effectué exceptionnellement en 2002 pour le compte du DDPS, requis suite à une panne technique de l'appareil que le ST FA prévoyait d'utiliser, figure ci-dessous. L'ordonnance susmentionnée n'exclut pas que des offices fédéraux puissent organiser eux-mêmes des transports aériens. La pratique a cependant démontré que cette possibilité n'a jamais été utilisée, les services des deux directions d'engagement ayant été mis chaque fois à contribution sans exception.

1. Nombre de vols organisés par le service de transport aérien de l'OFAC (STAC);

2001:	238 vols
2002:	285 vols

2. Nombre de vols effectués par les Forces aériennes dans ce contexte;

2001:	21 vols	(8 vols Falcon – 50 / 13 vols Superpuma)
2002:	23 vols	(15 vols Falcon – 50 / 8 vols Superpuma)

3. Nombre de vols effectués par des tiers;

2001:	73 vols	29 vols Falcon – 900
		18 vols Falcon – 2000
		18 vols Falcon – 20
		8 vols Citation + Learjet
		<hr/>
		73 vols

2002:	54 vols	34 vols Falcon – 900
		2 vols Falcon – 2000
		2 vols Falcon – 20
		16 vols Citation + Learjet
		<hr/>
		54 vols

Les vols sont effectués par des tiers uniquement lorsque les avions du STAC et des Forces aériennes ne sont pas disponibles ou que leurs capacités sont insuffisantes.

4. Répartition de ces vols entre les personnes habilitées selon l'ordonnance sur les services de transport aérien de la Confédération;

Vols STAC

2001:	236	Vols pour les conseillers fédéraux	(99,1%)
	2	Vols sur demande d'un Conseiller fédéral	(0,9%)
2002:	277	Vols pour les conseillers fédéraux	(96,9%)
	8	Vols sur demande d'un Conseiller fédéral	(3,1%)

Vols Forces aériennes

2001:	8	Vols pour les conseillers fédéraux	(38,1%)
	13	Vols sur demande d'un Conseiller fédéral	(61,9%)
2002:	15	Vols pour les conseillers fédéraux	(65,2%)
	8	Vols sur demande d'un Conseiller fédéral	(34,8%)

5. Nombre de prestations de transport aérien organisées pour d'autres départements;

1995:	
DFAE	75 vols
DFI	9 vols
DFE	8 vols
DFJP	42 vols
DFE	51 vols
DFTCE	63 vols
DMF (Année de présidence)	9 vols

1996:	
DFAE	70 vols
DFI	8 vols
DFE	4 vols
DFJP	51 vols
DFE (Année de présidence)	60 vols
DFTCE	10 vols
DMF	51 vols

1997:	
DFAE	79 vols
DFI	11 vols
DFE	12 vols
DFJP (Année de présidence)	70 vols
DFE	35 vols
DFTCE	21 vols
DMF	63 vols

1998:	
DFAE (Année de présidence)	79 vols
DFI	6 vols
DFF	13 vols
DFJP	68 vols
DFE	58 vols
DETEC	24 vols
DDPS	44 vols
1999:	
DFAE	70 vols
DFI (Année de présidence)	9 vols
DFF	16 vols
DFJP	94 vols
DFE	54 vols
DETEC	12 vols
DDPS	63 vols
2000:	
DFAE	82 vols
DFI	14 vols
DFF	10 vols
DFJP	105 vols
DFE	63 vols
DETEC	9 vols
DDPS (Année de présidence)	55 vols
2001:	
DFAE	55 vols
DFI	5 vols
DFF	11 vols
DFJP	71 vols
DFE	40 vols
DETEC (Année de présidence)	41 vols
DDPS	13 vols
Autres	2 vols (OFAC, OFP)
2002:	
DFAE	51 vols
DFI	7 vols
DFF (Année de présidence)	30 vols
DFJP	83 vols
DFE	68 vols
DETEC	31 vols
DDPS	1 vol
Conseil Fédéral in corpore	6 vols
Autres	8 vols (OFAC, DGD, ChF, Premier Ministre Belge)

Nombre de prestations de transport aérien effectuées par des tiers;

Cf. la réponse à la question 3.

6. Coûts dus aux avions loués auprès de tiers

TRANSPORTS VIP EN 2001			TRANSPORTS VIP EN 2002		
1 ^{er} trimestre 2001:	Fr.	385'775.40	1 ^{er} trimestre 2002:	Fr.	164'229.55
2e trimestre 2001:	Fr.	391'950.50	2e trimestre 2002:	Fr.	685'186.85
3e trimestre 2001:	Fr.	152'844.50	3e trimestre 2002:	Fr.	93'910.95
4e trimestre 2001:	Fr.	384'441.25	4e trimestre 2002:	Fr.	100'189.55
<hr/>			<hr/>		
Total 2001:	Fr.	1'315'011.65	Total 2002:	Fr.	1'043'516.90

Remarque: Le nouvel avion de l'OFAC (Citation Excel) a été mis en service au 3^e trimestre 2002.

7. Possibilités d'économie – décision du Conseil fédéral (19.12.03)

Depuis janvier 2003, un groupe de travail „réexamen des services de transport aérien de la Confédération" a analysé la situation actuelle. Sous la direction de l'Administration fédérale des finances et composé de représentants de l'OFAC et des FA, le groupe avait reçu mandat d'analyser quels seraient les avantages financiers et économiques d'une réunion des deux services de transports. Le rapport contenant les résultats de l'analyse et des propositions sur la suite à donner au projet a été remis en automne 2003 aux chefs du DDPS, du DETEC et du DFF.

Par décision du 19 décembre 2003, le Conseil fédéral a prononcé la fusion des deux services de transport aérien. La responsabilité globale des transports aériens de la Confédération appartient désormais au DDPS, respectivement aux ST FA. Le DDPS a été chargé de procéder à la fusion en collaboration avec la DETEC. Il appartient également au DDPS d'étudier si une réduction des exigences liées à la sécurité est envisageable. Il s'agit en l'espèce d'examiner notamment si les transports aériens peuvent être effectués par des hélicoptères monomoteurs. Actuellement, pour des raisons de sécurité, seuls des hélicoptères bimoteur sont utilisés par le STAC.

En outre, un groupe de travail dans lequel sont représentés le DFF, le DFAE, le DDPS et le DETEC a été mandaté dans le but de développer un modèle de calcul des coûts avec facturation « pro forma », à soumettre par la suite au Conseil fédéral. Enfin, le DFF et le DDPS ont reçu la mission d'analyser le cercle des personnes autorisées à utiliser le service de transport aérien de la Confédération et d'effectuer le cas échéant les adaptations jugées nécessaires.