

**Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil**

(Du 3 juillet 2017)

**PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE****Projet de décret portant octroi d'un crédit d'engagement de 11,9 millions de francs pour le renouvellement et l'acquisition de véhicules et de machines pour les besoins de l'administration cantonale**

*La commission parlementaire des finances,*

composée de M<sup>mes</sup> et MM. Damien Humbert-Droz, président, Martine Docourt Ducommun, vice-présidente, Andreas Jurt, Didier Boillat, Olivier Lebeau, Jan Villat, Matthieu Aubert, Jonathan Greillat, Baptiste Hurni, Johanne Lebel Calame, Florence Nater, Daniel Ziegler, François Konrad, Fabien Fivaz et Jean-Charles Legrix,

*fait les propositions suivantes au Grand Conseil :*

**Commentaire de la commission**

Le rapport du Conseil d'État a été étudié en deux temps par la commission des finances. Une discussion générale a eu lieu lors de sa séance du 5 septembre 2017. Puis après réception de divers documents (annexés au présent rapport), la commission a adopté sa position lors de sa séance du 26 septembre 2017.

La commission se rend bien compte que la nouvelle loi sur les finances lui permet (enfin) d'avoir un contrôle parlementaire sur les achats de véhicules de l'État, ce qui n'était pas le cas auparavant.

Au vu des réponses du Conseil d'État à ses nombreuses interrogations (voir annexes), elle a décidé d'octroyer que la moitié du crédit demandé par le Conseil d'État. Le Conseil d'État s'est engagé à préparer un rapport pour 2019 qui répond plus précisément aux attentes des commissaires. Le solde du crédit y sera joint.

Lors des discussions finales, une majorité des commissaires ont estimé qu'il fallait laisser aux services le temps de mettre en place la stratégie proposée. Pour une minorité, les réponses ne sont toutefois pas entièrement satisfaisantes.

Des remarques complémentaires du Conseil d'État et les questions des commissaires / réponses du Conseil d'État sont en annexe.

**Entrée en matière (art. 171 OGC)**

A l'unanimité des membres présents, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret.

## Projet de décret et amendement

Projet de décret du Conseil d'État	Amendements que la commission propose d'accepter (art. 172 OGC)	Amendements que la commission propose de refuser (art. 172 OGC)
<p><b>Article premier</b> Un crédit d'engagement (crédit-cadre) de 11'900'000 francs est accordé au Conseil d'État pour le renouvellement et l'acquisition de véhicules automobiles et de machines nécessaires au fonctionnement de l'administration cantonale.</p>	<p><b>Amendement de la commission :</b></p> <p><b>Article premier</b> Un crédit d'engagement (crédit-cadre) de <u>5'984'000</u> francs est accordé au Conseil d'État pour le renouvellement et l'acquisition de véhicules automobiles et de machines nécessaires au fonctionnement de l'administration cantonale.</p> <p><i>(En cas d'acceptation de la modification à l'article premier, le titre du décret doit également être modifié dans le même sens.)</i></p> <p><b>Accepté à l'unanimité des membres présents.</b></p>	

## **Vote final**

Par 13 voix et 2 abstentions, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret amendé selon ses propositions.

## **Préavis sur le traitement du projet (art. 272ss OGC)**

Par 10 voix contre 5, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

Neuchâtel, le 24 octobre 2017

Au nom de la commission des finances :

*Le président,*

D. HUMBERT-DROZ

*Le rapporteur,*

F. FIVAZ

### Remarques complémentaires du Conseil d'État

Lors de sa présentation, le Conseil d'État a souhaité préciser divers éléments. Le service des Garages de l'État (SSCM) est transversal, ce qui implique que les lignes budgétaires liées aux véhicules sont désormais regroupées sous ce service. Une commission technique d'évaluation a été mise en place ; les services ne décident donc plus de ce dont ils ont besoin. Ceci permet une organisation et une vue générale de l'entretien de l'ensemble des véhicules et machines de l'État. Par exemple, des prix de gros sont en cours de négociation. Lors de chaque achat, une évaluation est effectuée : le véhicule peut-il être partagé ? Un recours à Mobility est-il possible ? Etc.

La création de ce service représente déjà aujourd'hui une économie d'une centaine de milliers de francs dans le budget de l'État. Le présent rapport n'apporte cependant pas encore toutes les réponses escomptées, car la politique d'achat et d'examen mise en place ne sera véritablement opérationnelle que d'ici deux ans. Un rapport intermédiaire est prévu en 2019.

L'objectif stratégique du rapport est de stopper le vieillissement du parc automobile de l'État. En effet, les coûts d'entretien sont en hausse et certains véhicules ne répondent plus aux exigences écologiques actuelles. Par ailleurs, la sécurité des collaborateurs et des usagers doit évidemment aussi être prise en considération, de même que l'efficacité des services de l'État dotés de véhicules.

### Questions de la commission

*Quelles sont les synergies possibles avec les communes ?*

Le partenariat avec les communes et les entités paraétatiques n'ont pas été traités dans ce rapport mais, bien que limités, ils existent. Exemples : les véhicules de voirie de Milvignes sont entretenus à l'atelier du SSCM et une étude de leur parc véhicule a été réalisé par les Garages de l'État. Perreux et les Perce-Neige font aussi partie des clients de notre garage. Une collaboration structurée avec les communes nécessiterait une étude approfondie sur les ressources disponibles et celles nécessaires à terme. Les besoins techniques des communes qui peuvent être parfois différents de ceux du canton devraient également être identifiés.

*Quelles règles seront fixées concernant les émissions de CO<sub>2</sub> ?*

La prochaine réunion de la commission de gestion des véhicules de l'État (CGVE) entend définir les objectifs stratégiques des prochaines années. La réduction de l'indice CO<sub>2</sub> (g/km), la diminution des coûts par kilomètre ainsi que la réduction des coûts moyens d'achats sont à l'ordre du jour.

*Est-il préférable de faire un emprunt ou un leasing ?*

Les avantages du leasing sont que l'investissement est échelonné et que le coût global est plus facile à identifier. Par contre le kilométrage est défini donc il ne permet pas de flexibilité d'utilisation et il peut cacher des coûts de remise en état très importants. Par ailleurs, les taux de leasing restent supérieurs à ceux auxquels l'État peut emprunter sur le marché des capitaux. L'utilisation du leasing n'est pas avantageuse dans la gestion d'un parc véhicules comme celui de l'État de Neuchâtel. Dans certains cas, pour des opérations bien spécifiques et limitées dans le temps, nous faisons appel à des structures de location (Confédération par exemple).

*Comparaison autres cantons ? Pourquoi le canton de Vaud a seulement deux fois plus de véhicules que le canton de Neuchâtel ?*

Le fonctionnement des 2 plus gros consommateurs (Police et Ponts et chaussées) est très différent entre Vaud et Neuchâtel. Les pistes d'explications pourraient être : la

structure géographique des services de l'administration cantonale, l'externalisation de certains domaines d'activité (dénéigement), la prise en considération de ce qui est un véhicule/machine et ce qui ne l'est pas, police cantonale versus police communale. Aujourd'hui il n'y a pas de langage commun. La réunion intercantonale des Garages de l'État (RIGE) y travaille à son niveau et des réponses plus précises pourront être apportées dans les prochains mois.

*La taille du parc est-elle adaptée aux prestations du canton ?*

La CGVE manque encore de recul à ce sujet. Cette commission valide tous les achats de véhicules mais ne dispose pas encore des outils lui permettant d'optimiser la taille et la composition du parc avec les besoins exprimés. On peut toutefois relever que le taux d'utilisation de véhicules privés pour des missions professionnelles est encore très élevé, laissant supposer que la taille du parc n'est pas exagérée.

*Quelle est l'utilisation moyenne des véhicules ?*

La centralisation de la gestion des véhicules de l'État au SSCM est très récente. Nombre de données statistiques utiles et agrégées ne sont pas encore disponibles. La création d'un véritable tableau de bord fait partie des tâches qui doivent être accomplies ces prochaines années par la CGVE. L'utilisation moyenne des véhicules fera à coup sûr l'objet d'une analyse.

*Quelles réflexions au niveau du standing des véhicules choisis ? Pourquoi ne pas envisager de récentes occasions ?*

Les véhicules de marques dites « premium » achetés dernièrement sont justifiés par leur utilisation. Chaque achat est évalué par la CGVE et on voit de plus en plus de véhicules de marques moins prestigieuses et de véhicules d'occasion ou de transferts interservices. Néanmoins, grâce aux rabais d'achats groupés (marchés publics) et aux rabais de flotte, l'achat de véhicules d'occasion n'est pas toujours avantageux.

*Y a-t-il eu des réflexions en vue de diminuer le nombre de fournisseurs au profit de rabais de flotte ?*

Oui, c'est bien l'idée du projet. Il s'agira, via les marchés publics, de grouper les achats par modèle et par type d'utilisation sur une période de 4 ans. Les conditions offertes par les fournisseurs pour l'achat de 20 véhicules sur 4 ans au lieu de 5 par année sont évidemment plus intéressantes. D'où la nécessité de disposer d'un crédit cadre.

*Quel sera l'impact du transfert des routes cantonales à la Confédération sur le nombre de véhicules ?*

Selon les discussions entamées avec les services concernés, l'impact sur les véhicules se fera sentir à l'horizon 2020-2021. Les achats effectués jusque-là se feront en accord avec ceux qui reprendront la H20 en vue d'une reprise de nos outils.

*Quelles économies réalisées ?*

Il est encore un peu tôt pour faire un bilan chiffré complet du regroupement des garages de l'État. Raison pour laquelle ce rapport ne détaille pas ces aspects. A ce stade, on peut toutefois évaluer les premières économies réalisées à 400'000 francs par année, suite aux mesures prises et qui sont détaillées au chapitre 1.1 (page 3) du rapport du Conseil d'État.

*Comment et par qui l'âge moyen idéal est-il déterminé ?*

Il est défini par le chef des garages en tenant compte d'indicateurs de fiabilités, financiers et économiques. Par exemple, les constructeurs de véhicules légers doivent garantir la disponibilité des pièces détachées durant 15 ans. La valeur de revente d'un véhicule de plus de 10 ans part en chute libre et ses coûts d'entretien augmentent sensiblement dès la 7<sup>ème</sup> année. Les règles financières MCH2 déprécient un véhicule sur 5 ans. La présence de compétences techniques au sein des garages de l'État et de conditions

d'achat de pièces de rechange économiquement intéressantes, nous permettent de prolonger le remplacement jusqu'à 10 ans.

*Quel coût annuel d'entretien des véhicules ?*

Ces données manquent malheureusement encore de manière agrégée dans la durée. Nous nous permettons de vous renvoyer aux explications fournies en réponse à la question ci-dessus concernant l'utilisation moyenne des véhicules.

*Quels achats ont été faits récemment ?*

Il s'agit essentiellement de véhicules légers au profit des services de l'État. 56 véhicules ont été remplacés et attribués en 2016 et 2017, parmi lesquels 20% sont des véhicules de 2<sup>ème</sup> main (occasion ou transfert interne).

*A-t-il été volontairement omis de prendre l'année 2014 dans les scénarios ?*

Oui, c'est volontaire. L'année 2014 est en effet une année de transition dans le projet de centralisation. La récolte des données est très difficile et la prise en compte des chiffres 2014 aurait faussé les données de planification financière.

*Le plan sur 4 ans inclut-il une économie et si oui, de combien serait-elle ?*

Non, le plan est calculé sur le coût actuel des véhicules en fonction des besoins et du marché 2017. La procédure d'achat via les marchés publics devrait toutefois permettre une économie de l'ordre de 10%