

GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – INTERPELLATION

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé

Département(s)

DDTE

Date

1^{er} novembre 2024

Numéro

24.199

Heure

10h03

Auteur-e(s) : Groupe VertPOP

Titre : Économie neuchâteloise du carburant : quelles perspectives ?

Contenu (questions posées au Conseil d'État) :

Par cette interpellation, nous remercions le Conseil d'État de nous dévoiler son approche sur le devenir de l'économie neuchâteloise du carburant.

Concernant les stations-service :

- Combien de stations-service sont exploitées sur le territoire neuchâtelois, y compris celles dotées de pompes destinées à l'alimentation des bateaux ?
- Afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, combien de stations-service sont appelées à désaffecter leur pompe à essence et à diesel d'ici à 2025, 2035 et 2040 ? Quel accompagnement le Conseil d'État pense-t-il leur proposer ?
- Quelles perspectives entrevoit le Conseil d'État pour éviter que les actuelles stations-service ne deviennent des friches industrielles ? Par ailleurs, combien de stations-service nécessiteront un assainissement au sens de l'Ordonnance sur l'assainissement des sites pollués (OSites) ?
- Fiscalement, quelle perte fiscale directe la fermeture des stations-service pourrait-elle représenter pour l'État aux horizons 2025, 2035 et 2040 ?

Concernant les employé-e-s de stations-service :

- Combien de personnes sont employées directement (aux caisses, par exemple) ou indirectement (dans les entreprises de livraisons de carburant, par exemple) par les stations-service de Neuchâtel ?
- Quels accompagnements le Conseil d'État compte-t-il mettre en œuvre pour soutenir ces personnes dans leur reconversion professionnelle ?

Concernant le parc neuchâtelois de véhicules :

- Entre l'entrée en vigueur de la révision de la loi cantonale sur l'énergie le 1^{er} avril 2023 et le 31 décembre 2024, combien de voitures et de bateaux à combustion fossile ont été immatriculés dans le canton ? Combien de temps peut-on estimer que ces véhicules seront en circulation (durée médiane) ?

Développement (commentaire aux questions) :

L'économie neuchâteloise du carburant comprend l'ensemble de la filière dépendant de la combustion de carburants (véhicules ou bateaux à propulsion thermique, y compris cars, bus, poids lourds, véhicules agricoles, tracteurs et engins). Elle génère 23% des émissions de gaz à effet de serre du canton (page 21 du Plan climat cantonal, [22.006](#)). La transition écologique et la mise en œuvre du Plan climat cantonal nécessitent donc de revoir substantiellement nos habitudes de transport. La loi cantonale sur l'énergie (LCEn) formule d'ailleurs une réduction des émissions de gaz à effet de serre en tonnes équivalent CO₂ par habitant de -40% en 2025, de -60% en 2035 et de -90% en 2040 (article 1, alinéa 2, lettre e, LCEn).

De plus, lors de la session du 1^{er} octobre 2024, le Grand Conseil a décidé le classement de la motion populaire [21.219](#), « Pour une reconversion éco-sociale ! ». Le Conseil d'État a rappelé que « la loi sur l'action sociale et la loi sur l'emploi n'ont pas pour vocation et pour mission d'assurer la reconversion professionnelle de leur bénéficiaire » ; il paraît dès lors opportun de questionner le Conseil d'État spécifiquement sur la thématique de la reconversion professionnelle des employé-e-s directement ou indirectement dépendant-e-s de l'économie du carburant.

De même, il paraît également nécessaire de penser au devenir des sites accueillant une station-service.

Souhait d'une réponse écrite : OUI

Demande d'urgence : NON

Auteur-e ou premier-ère signataire : prénom, nom (obligatoire) :

Cloé Dutoit

Autres signataires (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :
Yves Pessina	Nicolas de Pury	Marc Fatton
Fanny Gretilat	Richard Gigon	Barbara Blanc
Patrick Erard	Christine Ammann Tschopp	Diane Skartsounis
Stéphanie Skartsounis	Monique Erard	Catherine Loetscher
Jasmine Herrera		

Réponse écrite du Conseil d'État, transmise aux membres du Grand Conseil le 17 mars 2025

1. Le canton de Neuchâtel compte 123 stations-service, dont une pour bateaux au port du Nid-du-Crô en ville de Neuchâtel.
2. Selon les statistiques d'Avenergy Suisse¹, la Suisse comptait 3'314 stations-service au 1^{er} janvier 2023, soit 11 de moins qu'un an auparavant. Un article de *PME magazine* de janvier 2020 indique qu'il s'agit d'une des plus hautes densités d'Europe en la matière. Or, depuis dix ans, on assiste à une saturation du marché suisse en stations-service, ce qui a entraîné la fermeture de plus de 250 stations-service. On voit donc que la tendance va vers une baisse de ce nombre.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser de prime abord, l'objectif du canton d'atteindre une neutralité carbone en 2040 n'implique pas obligatoirement la disparition de toutes les stations-service pour cette date. On ne peut exclure qu'à cette échéance, un certain nombre de véhicules thermiques s'alimentent encore en essence ou en diesel dans le canton. On pense notamment aux véhicules achetés précédemment tant qu'ils n'ont pas atteint la fin de leur durée de vie. On pense aussi à tous les véhicules qui ne sont pas immatriculés dans le canton et qui soit transiteront par notre canton, soit séjourneront pour plusieurs raisons sur notre territoire (vacances, déplacements professionnels, autres) ; il est difficilement imaginable qu'on ne leur mette pas à disposition une infrastructure de recharge de carburants.

Une autre raison par laquelle des stations-service seront encore disponibles est le fait qu'elles se seront adaptées à la mobilité électrique (ou hydrogène) en proposant de nouvelles solutions de recharge pour ces véhicules. Dans tous ces cas, la station-service pourrait conserver une de ses fonctions largement développées ces dernières années, à savoir la vente de biens alimentaires ou autres, que l'on appellera « shop ». Grâce à leur localisation aux bords de routes fréquentées, ces magasins garderont une utilité qui pourrait contribuer à pérenniser leur existence.

En l'état, il est extrêmement difficile de faire des pronostics sur le nombre de stations-service qui disparaîtront ou continueront d'exister sous une autre forme. Si 2025, échéance définie dans la Conception directrice de l'énergie, nous semble une date tellement proche que ni les mesures de la Conception directrice, ni celles du Plan climat cantonal n'auront de répercussions directes sur une baisse du nombre de stations-service, il n'est pas plus aisé d'estimer ces chiffres pour 2035, autre année définie pour des objectifs intermédiaires par la Conception directrice de l'énergie, ni pour 2040. Une récente étude² donne, en fonction de trois scénarios d'évolution du parc automobile, des estimations pour les perspectives d'évolution des profits des stations-service sans shop. L'étude indique qu'avec la baisse des volumes de carburant distribués, la viabilité financière des petites stations-service n'est plus assurée. Nulle part dans le rapport il n'est fait mention de la baisse du nombre de stations-service.

3. En l'état actuel des connaissances, le service de l'énergie et de l'environnement (SENE) peut affirmer qu'il n'y a aucune station-service qui nécessite un assainissement au sens de l'Ordonnance sur les sites pollués (OSites). La raison pour laquelle la très grande majorité des stations-service n'est pas inscrite au cadastre neuchâtelois des sites pollués (CANEPO) est que le stockage des hydrocarbures se fait selon les normes en vigueur, limitant ainsi très fortement les risques de pollution.

La peur de voir une station-service fermée devenir une friche industrielle nous semble infondée. Les stations-service sont, pour une grande majorité, situées dans des endroits fréquentés, proches des lieux de domicile et de travail et/ou à proximité des centres commerciaux, que ce soit dans les centres urbains ou dans les périphéries avec de bons potentiels de reconversion. De plus, on ne peut pas vraiment parler d'une friche juste à cause de la disparition d'une telle installation, aussi utile soit-elle.

4. La majorité des stations d'essence sont désormais couplées avec un shop. Une grande partie du chiffre d'affaires est lié au magasin. Le service des contributions (SCCO) n'a pas le détail des exploitant-e-s, car une partie de ces établissements sont exploités directement par l'entreprise détenant la marque (Coop Pronto,

¹ Source : [Chiffres-clés du marché des stations-service en 2022, communiqué de presse du 21.02.23](#)

² « Mobilité électrique, quel avenir pour les stations-service ? », Columbus Consulting (2021)

Migrol) et un certain nombre d'autres sont exploités sous franchise. Ce deuxième système veut dire que ces stations d'essence couplées à un shop sont tenues par un-e indépendant-e et que, dans ce cas de figure, il n'est pas possible de connaître précisément l'activité de cette personne. En effet, les raisons sociales exploitées par un-e indépendant-e n'apparaissent pas dans nos bases de données. Seule la personne physique est répertoriée. Par exemple, si l'on ne connaît pas le nom de la personne qui exploite une franchise, il est impossible de repérer cette activité.

5. D'après la statistique officielle, soit celle de l'Office fédéral de la statistique (OFS), et selon la Nomenclature générale des activités économiques (NOGA) – qui permet de classer les unités statistiques « entreprises » et « établissements » en fonction de leur activité économique et de les regrouper en des ensembles cohérents – les stations-service appartiennent à la branche « Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé ». Selon cette classification, on estime que le canton dénombre une cinquantaine d'établissements (avec ou sans emplois) pour un total estimé à 150 emplois en équivalent plein temps (EPT). Ce décompte n'est cependant pas exhaustif, puisque d'autres stations-service peuvent être rattachées, par exemple, à des garages ou concessionnaires dont l'activité principale n'est pas classée dans la branche « Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé ». Ce qui peut expliquer le décalage avec les 123 stations-service sises dans le canton et mentionnées en réponse à la question 1. Suivant la source statistique, les chiffres peuvent en effet varier. À ce stade, il est également très difficile, voire quasi impossible, de différencier emplois directs et indirects dans le nombre d'emplois précédemment mentionné.

De plus, il est à noter que toutes les personnes travaillant dans les stations-service ne seront pas forcément « menacées » de chômage. En effet, et tel que considéré en réponse à la question 2, si un certain nombre de stations-service peuvent en effet disparaître, d'autres continueront à exister et pourraient évoluer vers un nouveau modèle économique capable de conserver et de proposer des emplois relativement similaires à ceux existant aujourd'hui.

6. Deux canaux majeurs existent aujourd'hui pour envisager une formation, une réorientation ou une reconversion professionnelle. Les personnes travaillant dans les stations-service et qui se retrouveraient au chômage pourront s'inscrire au service de l'emploi (SEMP) et bénéficier de l'ensemble des mesures de soutien et d'accompagnement offertes par les ORP (cours, programmes d'emploi temporaire, stages professionnels, etc.) qui leur permettront de se réinsérer le plus rapidement possible sur le marché du travail. En ce qui concerne une éventuelle reconversion, les conditions permises par la Loi sur l'assurance-chômage (LACI) sont à ce jour très strictes et n'incluent pas les personnes indépendantes. Toutefois, le Secrétariat d'État à l'économie (SECO) envisage d'ouvrir ces conditions dans le cadre de sa stratégie définie pour 2030. Au niveau cantonal, il est également prévu de soutenir de façon ciblée et renforcée des projets de reconversion professionnelle dans les domaines liés au secteur de la santé ou à la transition énergétique (voir rapport 24.006). L'outil utilisé concerne une extension du champ d'application des allocations de formation cantonales (AFOC). Un projet est notamment en cours d'élaboration concernant les soins infirmiers.

Le deuxième canal est celui des voies de formation en emploi offertes par le service des formations postobligatoires (SFPO) à l'attention de tou-te-s les adultes (et donc non seulement les personnes en recherche d'emploi) qui souhaitent élaborer et réaliser un projet de réorientation, de perfectionnement, de formation, de développement personnel, d'insertion ou de réinsertion professionnelle. Le SFPO est en charge d'orienter ce public plus large vers de possibles formations continues ou de reconversion et propose aujourd'hui déjà différentes prestations pour accompagner les personnes en emploi qui souhaiteraient évoluer vers un autre métier/profession.

7. Les statistiques du service cantonal des automobiles et de la navigation (SCAN) indiquent que le parc des véhicules neuchâtelois est de 136'641 en 2024.

Les 98'007 voitures de tourisme constituent la majeure partie du parc automobile neuchâtelois en 2024. Au cours des deux dernières années, le nombre de voitures électriques a augmenté d'environ 730 unités par an. Environ 5'000 voitures de tourisme neuves sont vendues par année dans le canton. 4'270 restent donc avec des motorisations qui utilisent le diesel ou l'essence.

L'évolution des normes européennes, auxquelles les constructeurs de véhicules doivent se conformer, reste le principal levier pour permettre d'intensifier le passage du thermique à des motorisations plus respectueuses de l'environnement.

Nous comptons, en 2024, 186 bateaux sur 4'003 avec un moteur électrique. Ce sont des moteurs à faible puissance utilisés surtout sur les voiliers et les bateaux de pêche. Il y en a 6 de plus en 2023 par rapport à 2022 et 9 de plus en 2024 par rapport à 2023. Il n'y a pour l'instant pas de bateaux électriques puissants sur le marché.

L'âge moyen du parc des voitures de tourisme est en augmentation constante ces dernières années. Il est de 9,84 années en 2024. Il était de 9,56 ans en 2023, de 9,03 ans en 2022, de 8,64 ans en 2021 et de 8,44 ans en 2020. Il a longtemps stagné aux alentours des 7,7 années entre 2009 et 2017.

Plusieurs phénomènes expliquent cette progression :

- la formule de taxation neuchâteloise qui tient compte de l'âge de véhicule, selon la volonté du Grand Conseil ;

- la prise de conscience autour de l'énergie grise, incitant à prolonger la durée de vie des véhicules ;
- les progrès techniques qui rendent les voitures plus durables ;
- la baisse des ventes de voitures neuves depuis 2019.