

**Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de décret portant octroi d'un crédit
d'engagement de 9,655 millions de francs pour le
renouvellement et l'acquisition de véhicules et de
machines pour les besoins de l'administration cantonale**

(Du 24 juin 2019)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RÉSUMÉ

Depuis 2016, la gestion du parc automobile de l'administration cantonale est centralisée aux Garages de l'État (ci-après GÉ). Cette structure a permis de dégager une vue d'ensemble et de mettre en place des mesures de réduction des coûts de fonctionnement ainsi que d'initier une réflexion approfondie sur les enjeux environnementaux.

Le projet de décret qui est soumis à votre Autorité a pour but d'assurer le renouvellement ordinaire du parc véhicules de l'État pour les années 2020 à 2023, les coûts d'entretien et d'exploitation dudit parc étant couverts par les comptes de résultat.

Soucieux de faire exécuter des prestations aux meilleurs coûts et d'optimiser les dépenses d'entretien, le Conseil d'État sollicite ce nouveau crédit cadre qui permettra de limiter le vieillissement du parc véhicules dans le respect des normes environnementales et de garantir la sécurité et la santé au travail.

1. INTRODUCTION

Un parc automobile vieillissant, une répartition géographique complexe, une situation financière difficile, un secteur d'activité volatile et des défis environnementaux d'extrême importance, sont autant de paramètres que les GÉ doivent prendre en considération dans leur gestion courante.

Le crédit cadre actuel est limité à deux ans et couvre les années 2018 et 2019. Lors de son adoption, les membres du Grand Conseil avaient soulevé un certain nombre de questions qui sont traitées dans ce rapport, notamment sous l'angle de la structure du parc véhicules et de son utilisation ainsi que des principes et objectifs de base du fonctionnement des GÉ. Il est toutefois à noter que, si de nombreuses synergies ont été

développées, la jeunesse des GÉ ne permet pas encore de bénéficier du recul nécessaire pour répondre exhaustivement à toutes les questions posées.

Le présent rapport est également l'occasion de relever que la centralisation des garages donne l'opportunité de développer une vision globale en matière environnementale. En outre, l'optimisation de l'utilisation du parc véhicules, le regroupement des achats et, surtout, les diminutions de prestations liées au transfert de la H20, permettent de réduire la demande de crédit de près de 20% par rapport à la demande initiale qui portait sur les années 2018-2021 (9,655 millions au lieu de 11,9 millions de francs) malgré des coûts supérieurs liés à l'acquisition de véhicules électriques.

2. CONTEXTE

2.1. Les Garages de l'État (GÉ)

2.1.1. Historique

Depuis le 1^{er} janvier 2016, par souci d'efficience et de maîtrise des coûts, les activités liées à l'entretien, au suivi et à l'achat des véhicules et machines de l'État ont été réunies dans une seule structure¹ (GÉ). De nombreux processus ont été mis en place afin de maîtriser les coûts relatifs à l'utilisation des véhicules et machines de l'État (ci-après : « VÉ »). Les GÉ possèdent aujourd'hui l'expérience nécessaire pour planifier de manière pertinente le remplacement des véhicules et le regroupement des achats dans le respect des règles des marchés publics.

2.1.2. Missions

Les GÉ ont pour mission de gérer les VÉ dans toutes leurs phases de vie, de la planification du renouvellement du parc véhicules à la vente, en passant par l'acquisition, le suivi administratif, l'entretien, les réparations et le dépannage.

Les GÉ doivent être à même de traiter ou de connaître l'ensemble des processus techniques et administratifs de chaque véhicule utilisé afin de mettre à disposition des collaborateurs-trices des outils adaptés au meilleur prix. L'arrêté concernant la gestion des véhicules de l'État², résume le principe de la centralisation de la gestion des VÉ de la manière suivante : « *Les entités de l'État utilisatrices de véhicules de service sont déchargées de toute responsabilité en la matière et se conformeront aux directives émises par la Commission de gestion des véhicules de l'État (CGVE) ».*

Les GÉ ont reçu pour mission d'optimiser les dépenses liées aux véhicules, dans le respect des critères environnementaux et de sécurité. Les compétences métiers qui y sont développées sont multiples : électricité, électronique, hydraulique, serrurerie, mécanique, stratégie d'achat et de vente, logistique, transport, dépannage 24h/24 et gestion financière.

À noter que la gestion logistique (stockage, vente et suivi administratif) des véhicules séquestrés par les autorités judiciaires est aussi une tâche dévolue aux GÉ.

¹ Arrêté du 16 février 2015. Arrêté concernant la gestion des véhicules de l'État

² Art 3, al 4 (RSN : 152.100.3)

2.1.3. Organisation

L'effectif des GÉ est composé de 5 emplois de mécaniciens à plein temps (EPT), 0,8 EPT de personnel administratif et un responsable. Il est complété par 7 EPT affectés à l'atelier du service des ponts et chaussées (SPCH). À noter que la mise en place des GÉ résulte d'une restructuration interne qui n'a pas nécessité d'engagement de personnel supplémentaire.

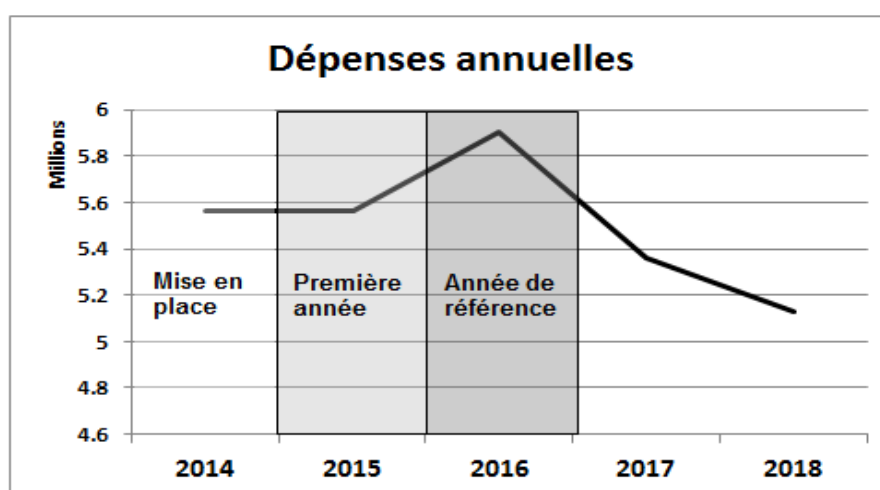
Les GÉ sont rattachés opérationnellement au service de la sécurité civile et militaire (ci-après : SSCM). Sa stratégie est assurée par une commission interservices : la Commission de gestion des véhicules de l'État (CGVE). Selon l'arrêté du 16 février 2015, elle est composée du :

- a) chef du service de la sécurité civile et militaire (SSCM), président ;
- b) chef du service des ponts et chaussées (SPCH) ;
- c) commandant de la police neuchâteloise (PONE) ;
- d) chef du service des achats, de la logistique et des imprimés (SALI) ;
- e) chef de l'office de l'entretien du SPCH ;
- f) responsable des Garages de l'État (SSCM).

La CGVE est chargée de superviser le suivi complet de la gestion des véhicules de l'État, tout au long des diverses phases de vie de ces objets mobiliers (achat initial, entretien, réparation, revente, recyclage ou destruction adéquate). Elle définit notamment la planification des achats, les standards applicables à l'entretien des véhicules et la répartition des moyens financiers mis à disposition par le budget de l'État. Elle se réunit aussi souvent que nécessaire pour définir les objectifs stratégiques, accepter ou refuser les propositions de remplacement des véhicules et valider les projets qui seront pilotés par les GÉ.

2.1.4. Coûts de fonctionnement des GÉ

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des coûts de fonctionnement et des investissements annuels liés aux véhicules. L'année 2014 est considérée comme année de mise en place de la structure.



En 2014, 90% des coûts liés aux véhicules ont pu être extraits de la comptabilité des différents services pour être centralisés aux GÉ. Les 10% restants étant répartis sur des comptes généraux non spécifiquement dédiés, ils ont progressivement été identifiés entre 2015 et 2016. Cette situation explique l'augmentation constatée des coûts de 2014 à 2016.

Une fois les mécanismes d'économie mis en place, une diminution des dépenses annuelles peut être observée entre 2014 et 2018, à hauteur de 439'000 francs.

À noter que l'évolution présentée ci-dessus n'inclut que les frais variables (achats de véhicules, pièces détachées, carburant, outillage, taxes,...). Les frais fixes (salaires et locaux principalement) ne sont pas intégrés. En 2018, ils représentaient 997'000 francs.

2.1.5. Mesures mises en place

Plusieurs mesures de rationalisation ont été mises en place. L'inventaire ci-après identifie les domaines et les économies liées.

Inventaire des économies réalisées en 2018

Mesures	Procédé	Economies annuelles Fr
Achats groupés (investissements)	Véhicules : standardisation, marchés publics, occasions	190'000
Mutualisation (fonctionnement)	Rationalisation des équipements et diminution du parc	120'000
Achats groupés (fonctionnement)	Pièces détachées : volume des achats	60'000
Recettes (fonctionnement)	Augmentation des travaux effectués pour des tiers (entités paraétatiques, communales et militaires)	30'000 ³
Carburant (fonctionnement)	Gestion centralisée, diminution du nombre de fournisseurs et de la consommation	30'000
Partage de véhicules (fonctionnement)	Mise en place d'un processus de réservation et d'une plateforme de partage de véhicules	9'000 ⁴
TOTAL		439'000

S'agissant des investissements, des rabais supplémentaires ont été obtenus lors d'achats résultant du crédit-cadre en cours. Dans les 190'000 francs mentionnés ci-dessus, nous pouvons citer les exemples suivants :

Marché	Prix unitaire Sfr	Total Sfr	Commande groupée Sfr	Economies Sfr
2 camions	532'000	1'064'000	856'000	104'000
10 minibus	50'100	501'000	459'900	41'400
2 véhicules de déneigement	327'000	654'000	639'000	15'000

³ Contrat de prestation place d'armes non inclus – 53'000.- francs

⁴ En 2018 il n'y a plus de minibus loués à l'externe par les services et les km privés sont en diminution.

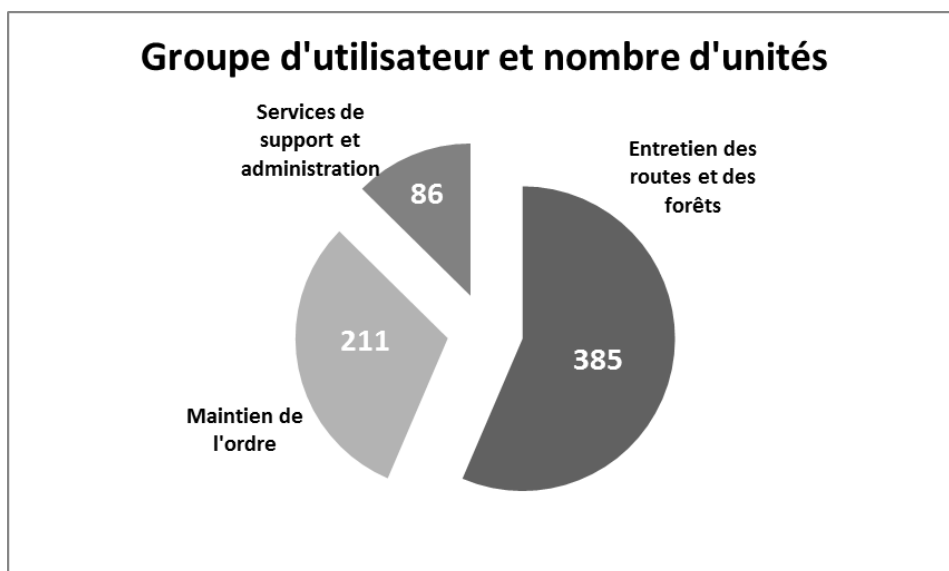
2.2. Le parc véhicules de l'État de Neuchâtel (PVÉ)

2.2.1. La dimension du PVÉ

Les VÉ représentent 0,5% du total des véhicules immatriculés dans le canton. Néanmoins, et conformément au principe d'exemplarité, l'État doit garantir une gestion saine en termes d'acquisition et d'achat, ainsi qu'une approche environnementale réfléchie et durable.

Les réformes et les changements entrepris par l'État ont des répercussions importantes quant au nombre de VÉ. Le contexte environnemental, la répartition des réseaux routiers, les défis sécuritaires et la recherche permanente d'économies sont autant de paramètres qui nécessitent flexibilité et réactivité.

Tous types confondus, le PVÉ se compose de 682 unités qui sont réparties en 3 groupes en fonction de leur utilisation : les véhicules d'entretien des routes et des forêts, les véhicules de maintien de l'ordre et ceux utilisés par les différents services pour les déplacements professionnels.



87% des véhicules sont de véritables outils de travail, sans lesquels les services ne pourraient pas accomplir leurs missions. Les 13% restants sont dédiés aux déplacements professionnels, ce qui assure une certaine maîtrise des coûts en limitant les indemnités versées pour l'utilisation de véhicules privés.

Pour ces trois catégories, la planification de remplacement figurant en annexes 1 a, b et c est appelée à être adaptée. La durée d'utilisation d'un véhicule peut être prolongée en fonction de l'utilisation et des coûts d'entretien, chaque VÉ faisant l'objet d'une évaluation au moment de son remplacement.

2.2.1.1. Les véhicules d'entretien des routes et des forêts

Ce groupe comprend 385 unités avec des équipements aussi variés que les multiples missions confiées aux différents services de l'État : bras faucheur articulé, camion cureur, robot de fauchage, saleuse portée ou tractée et machines de chantier. Les véhicules parcourent en moyenne 13'000 km par année et par unité. Ils nécessitent des compétences très spécifiques afin d'assurer leur suivi. Leur âge et les kilomètres réalisés dépassent pour beaucoup les usages de la branche.

À titre d'exemple, les véhicules ci-dessous sont tirés de l'inventaire de ce groupe.



Type : Balayeuse, nombre : 3
Prix : ~800'000 francs



Type : Chasse neige léger, nombre : 12
Prix : ~80'000 francs

Avec l'expérience, les GÉ ont développé des méthodes d'entretien spécifiques à l'utilisation de chaque véhicule, dans le but d'en optimiser la durée de vie et de réduire les coûts d'entretien, ce qui implique également des mesures préventives adaptées.

Dans la mesure du possible et afin d'optimiser l'investissement initial, les porte-outils comme les Unimog sont utilisés tout au long de l'année, l'équipement variant en fonction de la saison. Malgré un vieillissement plus rapide du matériel que pour une utilisation saisonnière, ce mode de fonctionnement est économiquement avantageux.



Type : Unimog, prix : 260'000 francs
Accessoires : bras faucheur, saleuse, lame à neige
Valeur totale : 500'000 francs



Type : Saleuse tractée, prix : 42'000 francs
Nombre : 23 unités

D'une manière générale, le nombre d'unités de ce groupe a diminué de 2%, alors que l'âge moyen est relativement stable. Une gestion adaptée de ces unités constitue une condition prépondérante pour la sécurité des usagers et l'entretien des routes cantonales.

Evolution groupe « Véhicules d'entretien des routes et des forêts »	2016	2018	Différence
1- Volume du parc	393	385	-2.0%
2- Durée de vie moyenne	11.6	11.8	+1.7%

- 1- La diminution du nombre d'unités en circulation est due principalement à la restructuration des centres forestiers et à la mutualisation de certains équipements d'entretien des routes.
- 2- La légère augmentation de l'âge moyen de ce groupe est principalement due au non remplacement de vieilles machines peu utilisées.

Les efforts de mutualisation ont déjà permis de réduire le nombre d'unités de ce groupe. Le transfert de la route principale H20 à la Confédération, donc de son entretien courant et constructif, pourrait permettre de réduire le parc de plusieurs véhicules et machines. Dès 2020, la diminution sera de quatre camions, deux 4x4, un tracteur et quelques remorques, pour une valeur à neuf totale de 1'850'000 francs. Le remplacement de ces véhicules n'est donc pas inclus dans le présent crédit d'engagement.

Dans l'hypothèse où le Canton serait sollicité pour entretenir ce réseau, le financement des véhicules nécessaires s'effectuerait dans le cadre du mandat octroyé par la Confédération.

2.2.1.2. Véhicules de maintien de l'ordre

Le parc véhicules de ce groupe compte 211 unités. Il s'agit principalement de véhicules légers et de fourgons qui parcourent chacun en moyenne annuelle 9'000 km. En revanche, les 46 véhicules d'intervention parcourent jusqu'à 90'000 km par année et par unité, ils doivent être remplacés tous les 4 ou 5 ans. À noter que le matériel qui les équipe est important, pouvant représenter jusqu'à 40% du coût total du véhicule.

À titre d'exemple, les véhicules ci-dessous sont tirés de l'inventaire de ce groupe.



Type : Véhicule d'intervention, prix : 61'000 francs
 Equipement : 38'000.-
 Nombre : 19



Type : Véhicule banalisé, prix : 32'000 francs,
 Equipement : 5'000.-
 Nombre : 27

Le matériel embarqué sur ces véhicules nécessite l'intervention de plusieurs corps de métiers, notamment des électriciens pour le montage de la rampe de feux et son système de gestion, des serruriers et des carrossiers pour le montage des éléments de chargement. Même les véhicules banalisés comportent des accessoires complexes comme l'enregistreur de courses, les sirènes et les feux bleus amovibles.

Afin d'optimiser la gestion de ces véhicules, un transfert dans des unités policières moins mobiles est généralement réalisé après 150'000 km.

L'efficacité de la police neuchâteloise dépend pour beaucoup de son parc véhicules qui doit être en tout temps opérationnel. Un véhicule manquant pour cause d'entretien ou de panne peut paralyser une patrouille, l'empêchant ainsi de remplir sa mission de sécurité. Les compétences métiers et la disponibilité des GÉ sont sollicitées afin de maintenir le parc opérationnel.

La composition de ce parc est suivie de près et s'adapte aux changements opérationnels. D'une manière générale, le nombre d'unités de ce groupe est en diminution de près de 8%, alors que l'âge moyen est en baisse.

Evolution groupe « Véhicules de maintien de l'ordre »	2016	2018	Différence
1- Volume du parc	228	211	-7.5%
2- Durée de vie moyenne	9.6	8.55	-11.0%

- 1- La diminution du nombre d'unités en circulation est due principalement aux restructurations du corps de police et à l'élimination des unités les moins utilisées
- 2- La diminution de l'âge moyen obtenue dans ce groupe durant les 3 dernières années est due aux investissements effectués et à l'élimination d'unités peu utilisées.

À moyen terme, il est encore prévu de réduire le parc de trois véhicules, dans le cadre des regroupements de postes de police sur le littoral. À noter également que, dans ce groupe, un projet d'implantation de véhicules électriques est en cours d'évaluation.

2.2.1.3. *Autres services de support et d'administration*

Les 89 unités de ce parc sont principalement des véhicules légers, des véhicules de livraison et des véhicules de transport de personnes. Ils parcourent en moyenne annuelle 9'500 km par véhicule.

À titre d'exemple, les véhicules ci-dessous sont tirés de l'inventaire de ce groupe.



Type : Tsp de personnes, prix : 39'000 francs
Nombre : 38



Type : Voiture légère, prix : 25'000 francs
Nombre : 43

Le transfert de véhicules entre services et le « car sharing » permettent de réaliser des économies intéressantes en termes de nombre de véhicules achetés. Ces optimisations ne sont possibles qu'avec un parc véhicules fiable et une bonne gestion des investissements.

À noter que ce parc véhicules n'est pas assez important pour couvrir l'ensemble des besoins de déplacement des collaborateurs de l'État. L'utilisation des véhicules privés ou les solutions de partage de véhicules de type Mobility est encore fréquente.

Cette catégorie est certainement la mieux adaptée pour intégrer des projets d'utilisation de véhicules davantage respectueux de l'environnement. L'âge moyen est en augmentation de 39%, suite à l'acquisition de véhicules d'occasion. Le nombre d'unités a, quant à lui, augmenté de 6%, suite au transfert de cinq véhicules provenant du groupe de maintien de l'ordre.

Evolution groupe « Autres services de support et d'administration »	2016	2018	Différence
1- Volume du parc	84	89	+6.0%
2- Durée de vie moyenne	7.6	10.6	+40.0%

- 1- Les véhicules additionnels sont tous des véhicules récupérés de la diminution du groupe « Véhicules de maintien de l'ordre ».
- 2- L'augmentation de l'âge moyen est due à l'achat de véhicules d'occasion et aux transferts internes.

2.2.2. Les types de véhicules et machines

Les véhicules et les machines sont répartis en huit catégories :

	Types de véhicules	Description
1	Camion	Camion de transport ou porte-outil de plus de 3.5t
2	Chariot de travail	Objet autoporteur motorisé ou non dont le but est de transporter
3	Machine de travail	Objet autoporteur motorisé dont le but est autre que le transport
4	Minibus	Petit utilitaire servant au transport de choses ou de personnes
5	Motocycle	Véhicule à 2 roues capable de transporter jusqu'à 2 personnes
6	Tracteur agricole	Utilitaire agricole servant à tracter ou au portage d'outils
7	Voiture de tourisme	Véhicule léger à 4 roues servant au transport de personnes ou de matériel
8	4x4	Véhicule léger à 4 roues motrices

72% des unités du PVÉ sont utilisés par seulement deux services : le service des ponts et chaussées (SPCH) et la police neuchâteloise (PONE). 90% de ces véhicules sont spécifiquement équipés en fonction de leurs missions. Pour les autres services, il s'agit principalement de petits véhicules de livraison, de type minibus, et de voitures de tourisme.

	Voiture de tourisme	4x4	Minibus	Motocycle	Camion	Tracteur agricole	Chariot de travail	Machine de travail	Total	Proportion %
SPCH	8	36	5		19		45	53	166	37%
PONE	109	1	29	12					151	34%
SFFN	4	5	5			3		6	23	5%
SSCM	7	2	6	1			6		22	5%
SIEN	16								16	3%
SFPO	2	1	3					8	14	3%
SMIG	3		10						13	3%
SAGR	3		3			1	1	1	9	2%
SCAV	7				1				8	2%
Autres	8	1	12	1			1	3	26	6%
Total	167	46	73	14	20	4	53	71	448	100%

2.2.3. La valeur du parc

La valeur totale du PVÉ à neuf s'élève à 32 millions de francs. Cette valeur nous permet d'établir la valeur idéale d'investissement en fonction de la durée de vie estimée selon les groupes ci-dessous.

Catégorie	Durée de vie estimée	Valeur Fr	Investissements annuels Fr
Véhicules légers	10 ans	20'000'000	2'000'000
Véhicules lourds	15 ans	12'000'000	800'000
			2'800'000

La durée de vie estimée est établie en fonction des coûts d'entretien et de la valeur de revente potentielle. Elle définit l'âge moyen cible (pour plus de détails, se référer aux points 2.2.4 et 2.2.6).

Le montant théorique à investir dans le PVÉ serait donc de 2,8 millions de francs par année, soit 11,2 millions de francs sur 4 ans. En raison des opportunités de partage, de réduction du parc et de prolongation de l'utilisation de certains véhicules, la présente demande se limite toutefois à 9,655 millions de francs, soit en moyenne 2,4 millions par année.

2.2.4. Âge moyen des véhicules

L'âge moyen est un paramètre important à prendre en compte dans la gestion à long terme, offrant un seuil à partir duquel on peut envisager le remplacement d'un véhicule. Cela permet de planifier le renouvellement progressif du PVÉ et de regrouper des achats afin

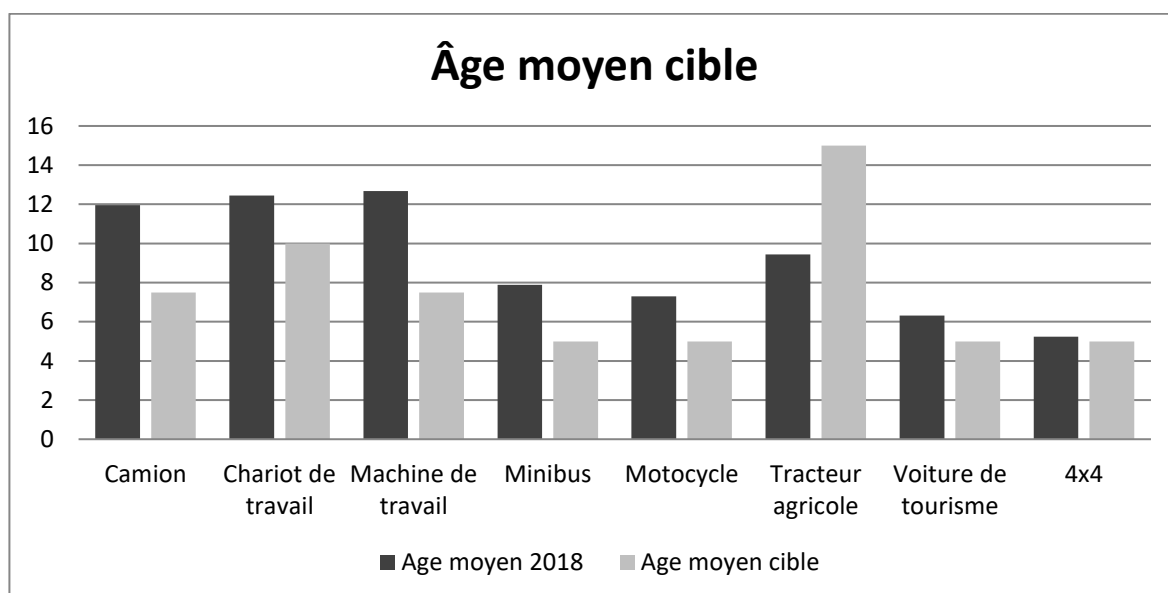
de conserver un parc véhicules équilibré, tout en maîtrisant les dépenses d'investissement. Calculé par catégorie, il est le fruit d'analyses internes continues qui prennent en compte des paramètres opérationnels, sécuritaires, financiers et environnementaux.

Les efforts consentis à ce jour ont permis de diminuer l'âge moyen du PVÉ de 11 à 9,5 ans. Cette évolution est liée à plusieurs facteurs, parmi lesquels :

- des investissements ciblés,
- une diminution du volume du PVÉ par la vente ou l'élimination des unités les plus anciennes,
- des partages et des transferts de véhicules entre services.

Les profits de cette diminution ne sont pas encore clairement quantifiables. Toutefois, il est certain que la réduction de l'âge moyen du PVÉ s'accompagne d'une diminution des réparations et des frais d'entretien, ainsi que d'un meilleur respect de l'environnement. Le graphique suivant présente la différence entre l'âge moyen actuel du PVÉ et l'âge moyen cible.

Le graphique suivant présente la différence entre l'âge moyen actuel du PVÉ et l'âge moyen cible.



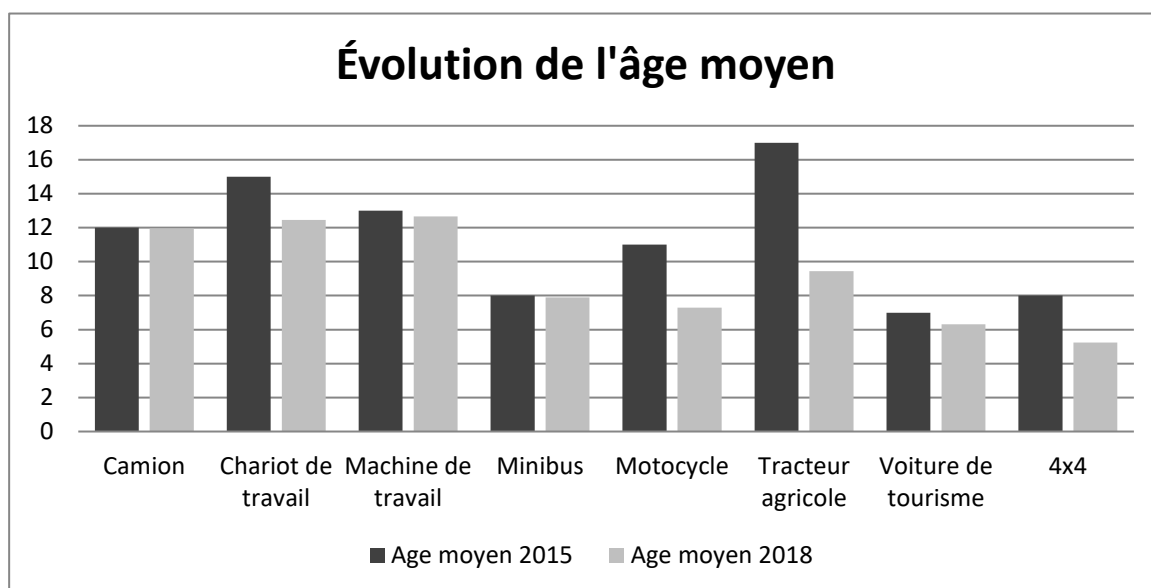
Le vieillissement du PVÉ aurait des conséquences financières importantes, augmentant les coûts d'entretien, sans compter les risques de pénurie de certaines pièces de rechange qui ne sont plus produites.

L'âge moyen cible permet de vérifier si une catégorie a atteint l'équilibre ou si elle s'en éloigne. Il est calculé avec la matrice d'évolution des coûts de maintenance (voir chap. 2.2.6. Coûts d'entretien) et tient compte des critères de renouvellement.

Selon le graphique ci-dessus, l'âge moyen des camions par exemple, dépasse de 4,5 ans l'âge moyen cible. Il convient donc d'identifier, dans cette catégorie, les véhicules qui doivent être remplacés, selon les critères de renouvellement (voir chap. 3), pour s'approcher de l'âge moyen cible et retrouver un équilibre opérationnel.

L'objectif est de planifier et lisser les investissements, limiter les frais d'entretien, optimiser le prix de revente tout en diminuant l'impact environnemental.

Le graphique suivant présente l'évolution de l'âge moyen par catégorie de véhicule, depuis 2015.



D'autres comparaisons figurent en annexe 2, notamment avec le parc automobile suisse en 2017.

2.2.5. Nombre de kilomètres parcourus

Pour accomplir leurs missions, les services de l'administration parcourent près de 5,2 millions de kilomètres annuellement. La grande majorité des unités utilisées est constituée de véhicules spécifiquement dédiés à une mission particulière. À noter que plus de 20% des kilomètres parcourus sont effectués par des véhicules privés.

Type de véhicule	Kilométrage annuel	Proportion %
Véhicules spécifiques ⁵	3'600'000	69%
Véhicules privés	1'200'000	23%
Véhicules de service	400'000	8%

D'une manière générale, nous constatons que l'utilisation de véhicules privés est toujours fréquente alors que le kilométrage des véhicules de service est comparativement faible. Ainsi, un potentiel d'amélioration semble encore exister afin d'optimiser le PVÉ et réduire le montant global des indemnités versées au personnel.

Une analyse plus approfondie concernant l'utilisation de véhicules privés est présentée au chapitre 7 du présent rapport.

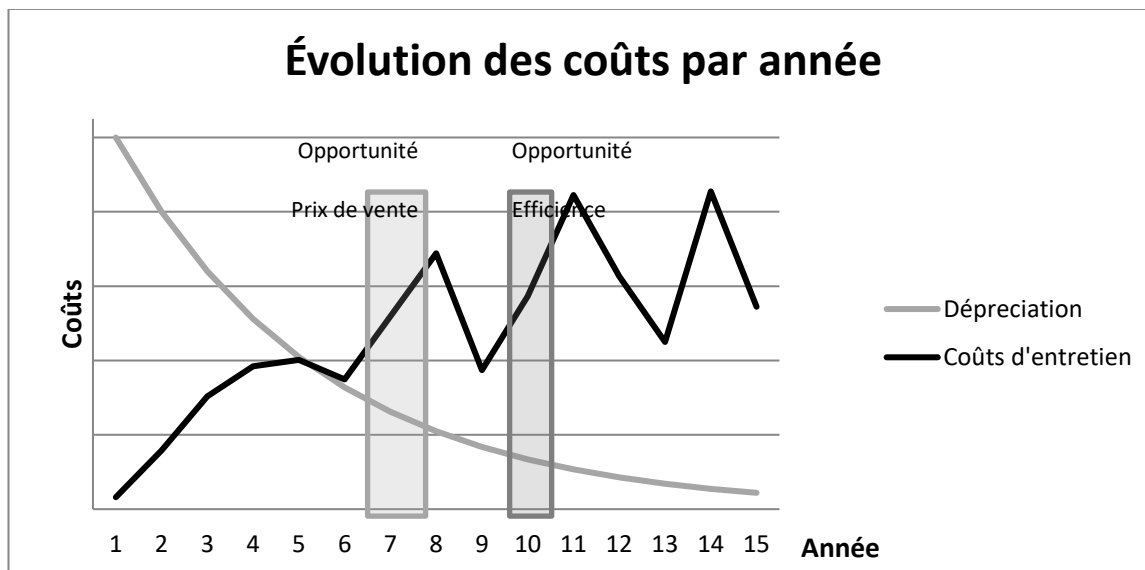
2.2.6. Les coûts d'entretien

Les coûts d'entretien sont maintenus relativement bas grâce au tarif horaire moyen des ateliers (Fr 119.-/heure⁶). Ce tarif s'explique en partie par l'absence de dépenses liées au marketing ainsi que par les avantages commerciaux offerts par les fournisseurs pour les achats groupés, ce qui diminue les charges brutes des GÉ.

⁵ Véhicules ou machines assignées à des tâches spécifiques : Chasse-neige, voiture de police, machine-outil à l'opposé des véhicules privés ou véhicules de service qui peuvent s'apparenter à une voiture de tourisme.

⁶ Ce taux horaire inclut les infrastructures, l'outillage, le salaire du personnel productif et les consommables

Les coûts d'entretien des véhicules et machines ne sont pas linéaires, ils varient en fonction du kilométrage et des années. Le graphique ci-après nous permet d'identifier le meilleur moment pour remplacer les véhicules.



Ce graphique est notamment utilisé pour définir l'âge moyen cible. Il met en évidence une première plage d'opportunité où le prix de revente est idéal, après 6 à 7 ans d'utilisation. C'est le moment où l'augmentation des coûts d'entretien devient disproportionnée par rapport à la valeur résiduelle du véhicule.

Une 2^{ème} plage d'opportunité est identifiée après 9 ans, c'est le moment où le véhicule possède encore une valeur résiduelle intéressante alors que les coûts d'entretien vont augmenter à nouveau. Attendre la 2^{ème} période pour remplacer un véhicule nécessite d'engager des ressources techniques à l'interne mais permet d'optimiser la durée d'utilisation.

2.2.7. Les principaux fournisseurs

Jusqu'en 2014, les services de l'État passaient leurs commandes directement auprès de 101 fournisseurs différents, sans possibilité de négocier ou d'obtenir des rabais par des commandes groupées.

Avec la mise en place des GÉ, le nombre de fournisseurs a été réduit de 37% (64 en 2018). En fonction du prix d'achat et de la disponibilité, la préférence est donnée aux fournisseurs du canton. Pour les plus gros fournisseurs, les conditions d'achat sont réévaluées annuellement. Cela permet au GÉ de comparer régulièrement les offres des fournisseurs afin de garantir un bon rapport qualité-prix tout en conservant la stabilité nécessaire à l'obtention de bonnes conditions liées au volume d'achat.

À noter que les achats sont effectués selon la loi sur les marchés publics. Ainsi, par exemple :

- L'achat du carburant, pour une valeur annuelle de 1 million de francs, a été attribué à un fournisseur par marché public ouvert sur une base quadriennale. Le prochain appel d'offre aura lieu en 2020.

- Le marché des pneus, pour une valeur annuelle de 60'000 francs est mis au concours deux fois par année par appel d'offres sur invitation.
- Les travaux de carrosserie, pour 120'000 francs par année, sont commandés en fonction du besoin par procédure de gré à gré concurrentielle.

2.2.8. Comparaison avec d'autres cantons

Le Centre National d'Entretien des Routes Neuchâteloises (CNERN), les garages de la région et les structures cantonales romandes sont autant de sources d'information et d'échange de bons procédés. À ce sujet, il existe une plateforme de rencontre entre les acteurs du domaine au niveau romand (RIGE), qui permet de comparer les produits et les modes de travail.

En revanche, une comparaison intercantonale, en ce qui concerne la taille du PVÉ et les coûts, ne peut que difficilement être réalisée à l'heure actuelle. En effet, seul le canton de Vaud dispose d'une structure centralisée similaire à celle de Neuchâtel mais la configuration géographique et les missions dévolues à l'État ne sont pas identiques. Par exemple, le parc vaudois ne tient pas compte des véhicules des polices régionales mais il intègre ceux de certains hôpitaux. Dans d'autres cantons, la gestion des véhicules de police, de l'entretien des routes et des autres services est séparée à tous les niveaux et certains appliquent un système forfaitaire pour l'utilisation professionnelle des véhicules privés. Autre exemple, le déneigement des routes cantonales fribourgeoises est externalisé. Avec la RIGE, nous espérons développer progressivement un langage commun et des données comparables mais il est aujourd'hui prématuré de vouloir en tirer des comparatifs pertinents.

3. LA POLITIQUE D'ACQUISITION ET DE RENOUVELLEMENT DU PVÉ

La politique de renouvellement du parc est imprégnée du souci environnemental et des contingences financières. En outre, les nouveaux véhicules doivent être en adéquation avec la mission du service concerné et être équipés des outils nécessaires à sa réalisation. Les marques achetées sont bien établies sur le marché neuchâtelois ou suisse. En fonction du besoin, la pratique consiste à recourir au marché de l'occasion lorsque le potentiel d'économie est intéressant.

Lors du remplacement d'un véhicule, il est tenu compte des critères suivants :

- l'âge ;
- la plus-value environnementale ;
- l'utilisation qui en sera faite ;
- les coûts de fonctionnement (entretien, consommation, taxes,...) ;
- l'obsolescence des pièces de rechange⁷ ;
- les changements opérationnels de l'utilisateur ;
- les possibilités de mutualisation/partage ;
- les ressources financières.

⁷ Le constructeur est tenu de garantir la disponibilité des pièces détachées et des compétences pendant 10 ans après sa production.

À noter qu'une politique de location ou de leasing ne serait pas la plus adaptée pour l'État. En effet, la mise en place d'un crédit-cadre permet de ne pas se contraindre au paiement d'intérêts ou de frais variables. D'autre part, à mesure que l'on augmente le potentiel de planification, on augmente également les possibilités d'achats groupés, permettant de bénéficier de rabais intéressants. Rappelons également qu'en fonction de la spécificité du véhicule et des possibilités de transfert interne, l'achat de véhicules d'occasion est privilégié.

L'acquisition des véhicules se fait en conformité avec la loi sur les marchés publics (LCMP). Les critères d'adjudication sont semblables, indépendamment du type de procédure d'appel choisi. Pour qu'une offre soit prise en considération, l'entreprise soumissionnaire doit notamment démontrer qu'elle est active dans la formation et qu'elle respecte les conditions de travail établies dans la branche. Des critères de développement durable sont également requis. Les offres sont ensuite évaluées par attribution de notes en fonction du prix, de l'adéquation avec le cahier des charges, notamment en termes de consommation, et des contraintes pour assurer le suivi du véhicule. Certains critères du cahier des charges, comme le rejet de CO₂, la disponibilité d'un suivi régional et des éléments de sécurité, sont identifiés comme « impératifs » et éliminatoires.

Il est encore à relever que, en référence au postulat 17.128 relatif au moratoire sur le diesel pour les véhicules de l'État, dès le 1^{er} janvier 2019 la motorisation diesel n'est plus retenue pour l'acquisition des véhicules légers standards. À noter toutefois que les véhicules lourds (camions, fraiseuses à neige, etc...) ainsi que les véhicules d'intervention qui doivent répondre à certaines exigences, ne sont aujourd'hui disponibles qu'en motorisation diesel.

4. LA POLITIQUE D'ENTRETIEN DU PVÉ

Le PVÉ est entretenu dans le respect des directives émises par chaque constructeur, notamment en termes de pièces de rechange, de qualité des produits et de sécurité. Les GÉ développent des plans d'entretien adaptés à chaque véhicule. Ne disposant pas de certaines compétences métiers ou d'outillage spécifique, près de 10% des travaux, en particulier de carrosserie, sont externalisés à des entreprises privées.

Pour le reste, les GÉ assurent l'entretien des véhicules de certaines entités partenaires. Ainsi, les véhicules du Centre Neuchâtelois de Psychiatrie (CNP), de la Fondation Les Perce-Neige (FPN), de la commune de Milvignes, de la Protection Civile, du corps des gardes-frontière et de l'armée fréquentent régulièrement nos ateliers. L'optimisation qui en résulte pour les GÉ est intéressante dans la mesure où les recettes annuelles engendrées par cette collaboration s'élèvent à 115'000 francs. Ce partenariat représente ainsi un précieux potentiel qui peut encore être développé. Le volume de clients externes dépend néanmoins de la capacité à les absorber sans modifier le dispositif en place et en limitant le risque de concurrence avec les garages de la région.

5. LA POLITIQUE DE VENTE DES VÉHICULES

Les véhicules sont vendus deux fois par année aux enchères avec un prix minimum fixé par les GÉ. Les ventes sont publiques et réalisées sous la conduite d'un greffier du tribunal régional.

Les véhicules spécifiques, pour lesquels une vente aux enchères ne serait pas adaptée, peuvent faire l'objet d'une reprise par le fournisseur du nouveau véhicule ou d'une vente spéciale après évaluation de l'objet par un expert.

Ventes	Recettes nettes / Fr.
2016	54'100.–
2017	139'100.–
2018	75'500.–

À noter que ces montants ne tiennent pas compte des véhicules séquestrés par l'autorité judiciaire et qui sont également réalisés lors de ces ventes.

6. LES OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX

Le présent rapport s'inscrit dans la volonté du Conseil d'État de tenir compte des impératifs climatiques, dans le prolongement notamment du rapport à l'appui de la nouvelle loi sur l'énergie (Rapport 19.009).

6.1. Le bilan CO2

À l'utilisation, le parc véhicules de l'État produit près de 1'500 tonnes de CO2 par année⁸. L'émission de CO2 est une valeur de référence dans l'analyse du PVÉ. Elle permet d'évaluer l'efficacité énergétique en termes de kilomètres parcourus, de l'âge des véhicules et de la manière de conduire. Ainsi, en abaissant l'âge moyen du PVÉ en fonction de l'âge cible, le potentiel d'économie en carburant est estimé à 18'000 litres, représentant une intéressante diminution de 45 tonnes de CO2 par année et de 28'800 francs de dépense.

Depuis 2018, la moyenne de rejet en CO2 des véhicules de tourisme achetés par les GÉ ne dépasse pas 130 g/km. Il est prévu qu'avant la fin de la période concernée par la présente demande de ce crédit cadre, soit dès 2020, la moyenne soit abaissée à 95 g/km.

6.2. Politique environnementale

L'opportunité d'acquérir des véhicules respectueux de l'environnement, équipés notamment de moteurs à gaz, hybrides ou électriques, est régulièrement analysée. Les effets sur l'environnement des véhicules disponibles sur le marché sont certes moins élevés que ceux des moteurs thermiques mais ils présentent un certain nombre de contraintes. Ainsi, par exemple, il n'y a pas de modèle électrique adapté pour les véhicules lourds et les véhicules d'intervention de la police. Leur prix d'achat est plus élevé et leur autonomie toute relative les restreint à une utilisation très spécifique. D'autre part, la production et l'élimination des composants d'un véhicule électrique entraînent d'autres nuisances environnementales dont il faut aussi tenir compte. Enfin, la provenance de l'électricité n'est pas le moindre des problèmes à prendre en considération, comme on le verra ci-après.

⁸ Le parc automobile Suisse produit 16 millions de tonnes de CO2 par année (cf., statistique OFEV)

Il ressort des statistiques données par les fournisseurs que, d'une manière générale, un moteur électrique est 44% plus onéreux à l'achat qu'un moteur thermique et le différentiel est en moyenne de 28% pour un véhicule hybride. D'autre part, il n'offre pas encore la flexibilité nécessaire pour être implémenté pertinemment à grande échelle.

Comparatif prix d'achat de différentes motorisations pour un véhicule de service

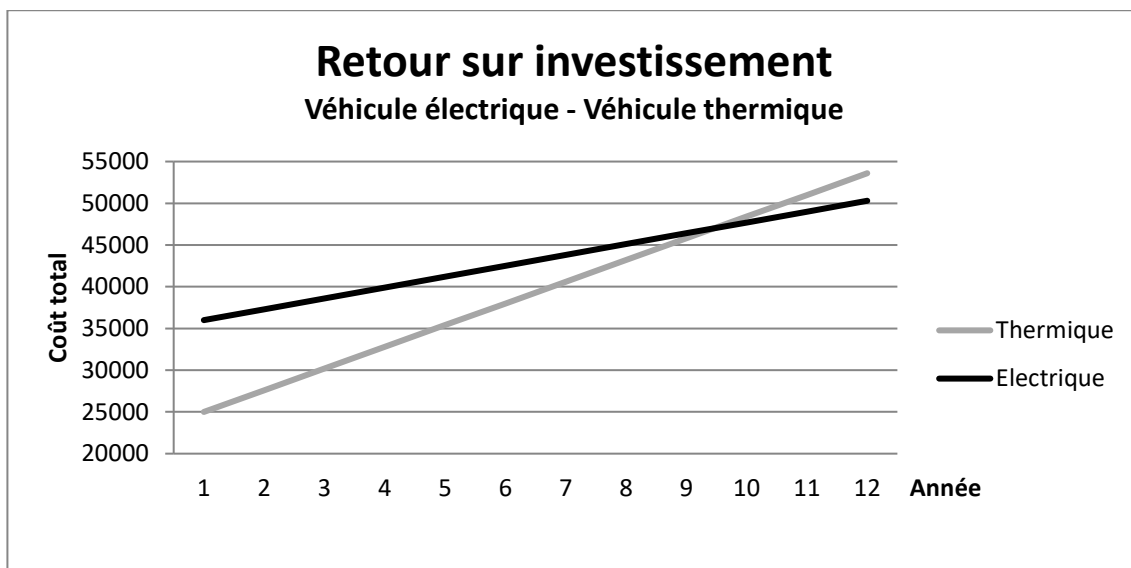
Motorisation	Prix Frs	++	--
Moteur thermique	25'000	Prix Flexibilité Autonomie	Émissions
Moteur à gaz	25'000	Prix Flexibilité	Autonomie
Moteur Hybride	32'000	Équipement Image	Prix Émissions
Moteur électrique	36'000	Équipement Image Émissions	Prix Autonomie Infrastructures

En ce qui concerne les véhicules à gaz, leur motorisation et leur prix d'achat sont relativement similaires aux véhicules à moteur thermique car ils disposent de deux réservoirs, l'un à essence et l'autre à gaz. La combustion se déroule de la même manière dans les deux cas. Lorsqu'il utilise du gaz, le véhicule rejette jusqu'à 40% de CO₂ de moins que l'essence et il consomme globalement moins. Ce modèle est dès lors intéressant mais il s'agit de tenir compte d'une autonomie limitée à 300 km avec une seule station de distribution dans le canton. Cette contrainte implique que ce type de véhicule fonctionne en réalité principalement à l'essence.

L'utilisation de véhicules hybrides est expérimentée par les GÉ depuis 2016. Le bilan et les retours sont relativement positifs du point de vue technique. Par contre, malgré un prix d'achat plus élevé de 28%, sa consommation n'est pas très différente de celle des motorisations diesel.

Modèle	Consommation
Peugeot 3008 Hybride 4x4	6,08 litres par 100km
Seat Altea XL 1.9 diesel 4x4	6,09 litres par 100km

S'agissant des véhicules électriques, d'un strict point de vue financier, avec un prix d'achat de 44% plus élevé, et en tenant compte de leur consommation, le retour sur investissement démontre qu'ils deviennent intéressants après leur dixième année de mise en service.



Au niveau énergétique, l'empreinte carbone d'un véhicule électrique n'est pertinente que si elle est alimentée par une source d'énergie renouvelable. L'électricité produite par le nucléaire ou le charbon n'apporte en effet globalement guère de plus-value environnementale à cette motorisation. Certes, le mix énergétique en Suisse est-il relativement favorable grâce à l'apport de l'énergie hydraulique. Il n'en reste pas moins que des importations de courant de toute provenance sont aujourd'hui encore nécessaires en hiver. Une évolution est attendue à cet égard dans les années à venir.

Précisément, depuis 2018, des projets d'étude en matière d'ingénierie de l'environnement sont en discussion avec notamment l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL). L'objectif est de développer une stratégie de renouvellement progressif des véhicules avec une source d'énergie renouvelable autonome. Cette stratégie tiendra compte du marché dans lequel évoluent les GÉ, des infrastructures, des aspects techniques et des besoins. Cela nous permettra de bénéficier d'un plan de remplacement détaillé avec une évaluation des coûts avant la fin de l'année 2021.

Il paraît en tous les cas essentiel, au niveau de l'État, que l'implantation de véhicules électriques soit accompagnée par des projets prévoyant une alimentation en énergie renouvelable et par la pose de bornes de recharges. La production de ce type d'énergie nécessite dès lors des investissements qu'il s'agit de mesurer de manière optimale. Pour cette raison, le service de l'énergie et de l'environnement (SENE), ainsi que le service des bâtiments (SBAT) seront associés à cette analyse.

À ce sujet, il est à noter que le Conseil d'État a décidé de mettre en oeuvre les moyens de promouvoir la mobilité électrique dans le canton. Ainsi, le rapport 19.009 à l'appui d'une nouvelle loi cantonale sur l'énergie prévoit que l'État et les établissements de droit public désignés par le Conseil d'État équipent une partie des places de parc de stationnement des bâtiments publics dont ils sont propriétaires de bornes de recharge électrique (art. 6 al. 5 du projet).

D'autre part, le Conseil d'État a soumis une proposition à la Commission des finances (COFI) visant à subventionner les propriétaires publics et privés de bâtiments collectifs pour la mise à disposition de bornes de recharge à leurs clients, administrés, locataires et collaborateurs-trices. L'objectif est ambitieux dans la mesure où il est prévu d'installer 800 bornes par année pendant 5 ans. Saisie de cette proposition dans le cadre de l'examen du rapport 18.045 « Programme d'impulsion et de transformations » à hauteur de 2 millions, la COFI a décidé non seulement de la retenir, mais encore de l'étendre à 4 millions pour favoriser la mobilité électrique ou à hydrogène. Ce dispositif est un prérequis pour mettre en oeuvre une véritable politique en matière d'électromobilité à l'interne de l'administration.

Toutefois, sans attendre le résultat de ces projets, treize véhicules ont déjà été identifiés pour être potentiellement remplacés par des unités électriques durant ces quatre prochaines années. De même, le Conseil d'État a d'ores et déjà décidé que lors du prochain renouvellement de sa voiture de fonction, son choix se porterait sur un véhicule hybride, ou 100% électrique.

Bien entendu, l'idéal serait de procéder à une amélioration rapide à grande échelle. Le chemin pour atteindre une solution globale au plan environnemental doit toutefois encore être consolidé pour être pertinent. En particulier, il y a lieu de tenir compte de l'énergie grise nécessaire à chaque véhicule lorsqu'il est question de son remplacement. Ceci dit, les démarches amorcées permettront d'avancer avec des éléments concrets sur les quatre prochaines années, de manière à ce que le prochain rapport permette de présenter un projet écologique affiné, adapté aux missions et aux dimensions du PVE. Il sera possible en particulier de préparer la transition vers davantage de mobilité électrique, en tenant compte également des progrès attendus par exemple dans le domaine des véhicules à hydrogène. Cette technologie, dont on espère de gros progrès à brève échéance, permettra de lever l'inconvénient majeur, induit par les véhicules électriques, de l'élimination des batteries. Car il s'agit bel et bien là d'un point qui n'est à ce jour pas réglé à satisfaction.

7. L'UTILISATION DE VÉHICULES PRIVÉS

Le plus souvent, cette solution se justifie pour des raisons de flexibilité, de manque de véhicules de service à disposition, d'absence de places de stationnement ou d'utilisation trop occasionnelle.

Avec l'accord de son chef de service, chaque collaborateur de l'État peut utiliser son véhicule privé pour assurer un déplacement professionnel. Le cas échéant, ses kilomètres sont indemnisés comme suit :

- jusqu'au 2000^e kilomètre : 0,60 francs
- du 2001^e au 4000^e kilomètre : 0,55 francs
- du 4001^e au 6000^e kilomètre : 0,50 francs
- dès le 6000^e kilomètre : 0,45 francs

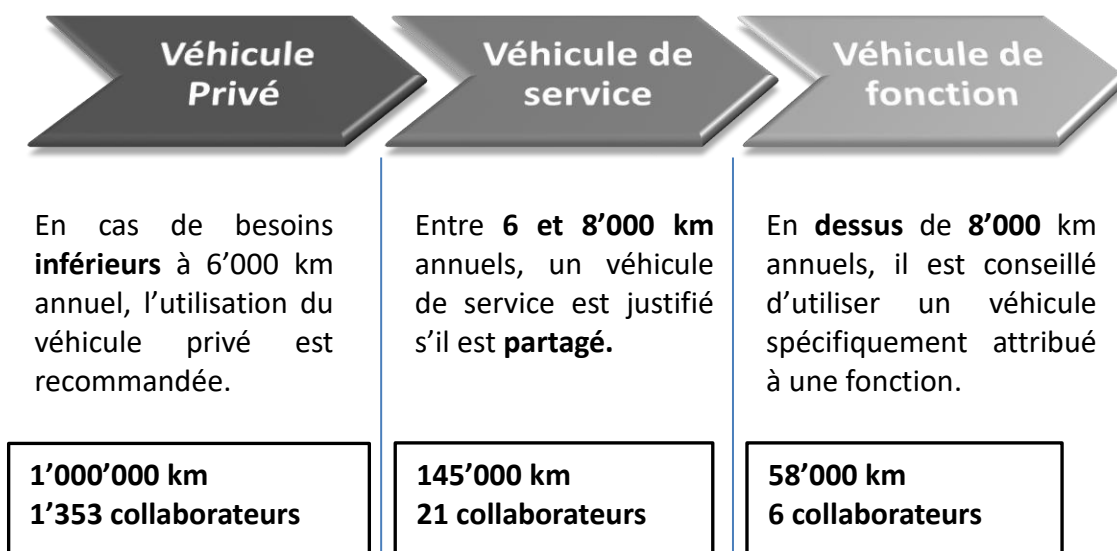
En 2017, les collaborateurs de l'État ont utilisé leur véhicule privé à hauteur de 1,2 millions de kilomètres. Ce volume des kilomètres doit être mis dans la perspective de l'utilisation des véhicules de service. En effet, un potentiel d'amélioration semble encore exister dans ce domaine.

Un système de « car sharing » a été mis en place par les GÉ. Le partage interne fonctionne grâce à une plateforme de réservation Intranet par laquelle l'utilisateur peut formuler son besoin. Les GÉ se chargent alors de sélectionner, parmi les véhicules disponibles, celui qui est le plus adapté. Bien entendu, il s'agit d'une optimisation du PVÉ dans la mesure où aucun véhicule n'a été acheté dans ce but précis.

En ce qui concerne l'utilisation de véhicules *Mobility*, ce mode de transport est utilisé par les services à hauteur de 30'000 km par année, à raison de 31 abonnements. À noter qu'il s'agit d'une solution plus onéreuse que l'utilisation des véhicules de service mais qui permet néanmoins de garantir une bonne disponibilité de véhicules supplémentaires.

Enfin, dans le but de promouvoir la mobilité électrique et de réduire les trajets effectués par les collaborateurs-trices de l'État avec leurs véhicules privés motorisés, le Conseil d'État souhaite progressivement introduire une flotte de vélos à assistance électrique (VAE). Ces VAE seraient exclusivement destinés à une utilisation par les collaborateurs-trices de l'administration cantonale pour se déplacer dans un périmètre urbain et périurbain. Une utilisation accrue de ce type de mobilité permettrait de réduire les émissions de CO2 et serait bénéfique pour l'image de l'administration. Un projet pilote sera lancé au Château de Neuchâtel courant 2019.

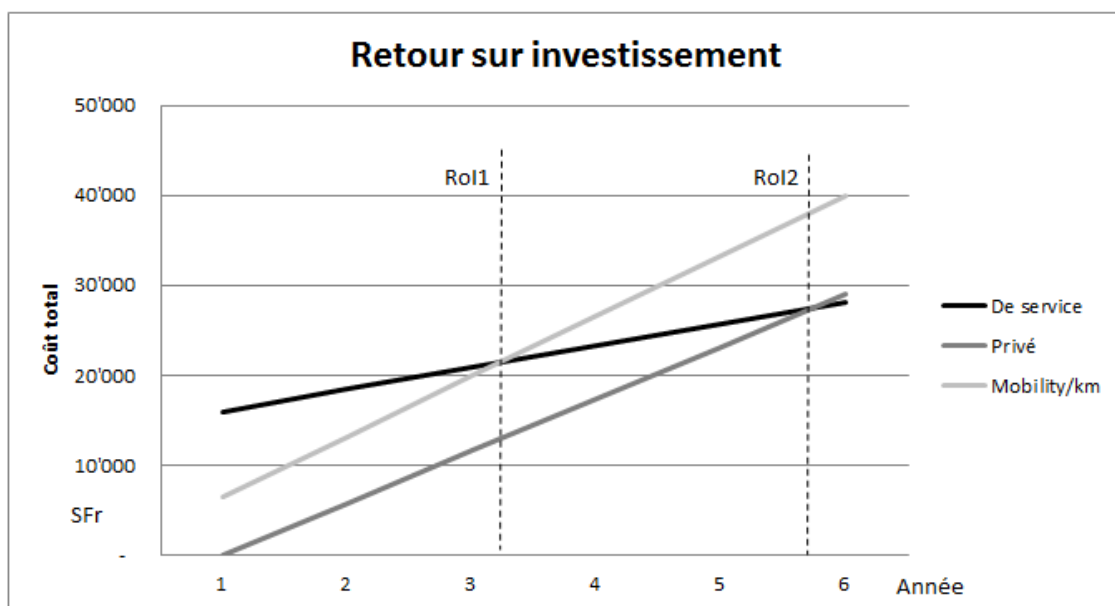
Le résultat du comparatif des coûts entre « véhicule privé » et « véhicule de service » permet d'évaluer la pertinence de s'équiper en conséquence.



À titre exemplatif, pour une utilisation annuelle de 10'000 km, le coût au kilomètre d'un véhicule de service ou de fonction en 2017 est présenté dans le tableau ci-dessous.

	2017		
	Coût/km Fr	Km annuel	Coût Fr
Véhicules de service / de fonction	0,37	400'000	148'000
Véhicules privés	0,58	1'200'000	696'000
Véhicules Mobility	0,67	29'900	20'033

De même, il est possible de cibler la période de retour sur investissement des trois catégories considérées.



Ainsi, à raison d'une utilisation moyenne annuelle de 10'000 kilomètres, le retour sur investissement de l'achat d'un véhicule de service se réalise à partir de la 3^e année, s'il compense un véhicule Mobility, et à partir de la 5^e année s'il remplace un véhicule privé.

Bien évidemment, la mise à disposition de véhicules de service dépend du contexte dans lequel évoluent les services. Il est notamment nécessaire de bénéficier de places de stationnement à proximité et de prévoir une structure de gestion sur l'utilisation journalière des véhicules afin qu'un suivi puisse être régulièrement réalisé et, le cas échéant, le dispositif adapté en conséquence.

8. RENOUVELLEMENT DU PVÉ 2020-2023

Un premier crédit cadre, portant initialement sur les années 2018-2021, a été traité par le Grand Conseil lors de la session de novembre 2017. Dans l'attente que les GÉ atteignent leur « vitesse de croisière » et qu'ils puissent bénéficier du recul nécessaire pour élaborer une vision stratégique, le crédit cadre a été limité par votre autorité aux années 2018 et 2019.

Depuis lors, les GÉ ont beaucoup progressé et des changements importants sont intervenus en collaboration avec les services utilisateurs. Dans ce contexte, le présent projet de décret concerne l'octroi d'un nouveau crédit cadre pour couvrir les années 2020 à 2023.

Soucieux de faire exécuter des prestations aux meilleurs coûts et d'optimiser les dépenses d'entretien, le Conseil d'État sollicite ce nouveau crédit cadre qui permettra de stabiliser le vieillissement du PVÉ, dans le respect des critères environnementaux, tout en garantissant la sécurité et la santé au travail.

Afin d'obtenir les chiffres présentés, les véhicules et machines ont été regroupés selon la matrice de catégorisation des garages de l'État (annexe 3). Les règles financières MCH2 de dépréciation des biens, soit 5 ans pour les véhicules légers et 15 ans pour les véhicules lourds, n'offrent pas une vue suffisamment détaillée et ne sont pas réalistes d'un point de vue opérationnel. Dans la pratique en effet, en fonction de leur utilisation, les véhicules seront utilisés plus longtemps.

Les chiffres présentés ci-après sont une estimation du prix d'achat actuel par catégorie de véhicules, y compris tous les accessoires fixes (p. ex. lame à neige, dispositif de signalisation, enregistreur de courses, etc...).

En fonction des données techniques de chaque véhicule, la planification ainsi présentée pourrait être utilisée sur une période de quatre ans, mais elle pourrait se prolonger sur une ou deux années supplémentaires, en fonction de l'état, de l'utilisation et de la valeur des unités les plus coûteuses.

	Véhicules à remplacer	2020	2021	2022	2023	Total
Voiture de tourisme	85	698'000	919'000	976'000	1'061'000	3'654'000
4x4	8	-	80'000	84'000	150'000	314'000
Minibus	35	380'000	390'000	232'000	297'000	1'299'000
Camion	5	-	430'000	924'000	850'000	2'204'000
Tracteur	1	-	90'000	-	-	90'000
Chariot de travail	7	186'000	132'000	-	-	318'000
Machine de travail	21	548'000	282'000	447'000	166'000	1'443'000
Remorque	11	67'000	40'000	26'000	-	133'000
Divers imprévus		50'000	50'000	50'000	50'000	200'000
	173	1'929'000	2'413'000	2'739'000	2'574'000	9'655'000

Cette planification permettra de stabiliser les dépenses d'entretien dès 2022 tout en garantissant la fiabilité du PVÉ. Le renouvellement de ce dernier aura également d'opportunes conséquences environnementales avec un recours progressif à des véhicules munis des dernières technologies permettant de limiter la consommation d'énergie fossile.

Parallèlement, les projets de regroupement géographique de certains services vont créer des opportunités d'utilisation accrue de véhicules électriques et/ou de partage. Toutefois, il est encore trop tôt pour chiffrer son impact.

À noter que ce crédit-cadre permet de réunir des dépenses qui étaient réparties dans les comptes de fonctionnement des différents services jusqu'en 2014. Comme l'octroi de tout crédit cadre, le montant qui est demandé est important. Il s'agit toutefois de le mettre en perspective avec les 682 unités du PVÉ, pour une valeur à neuf estimée à environ 32 million de francs. D'autre part, l'optimisation de l'utilisation du parc véhicules, le regroupement des achats et les diminutions de prestations liées au transfert de la H20, permettent de déposer une demande de crédit de près de 20% moins importante que la demande initiale qui portait sur les années 2018-2021 (9,655 millions au lieu de 11,9 millions de francs).

9. CLASSEMENT DE POSTULAT

17.128

25.09.2017

Postulat Roby Tschopp

Moratoire sur le diesel pour les véhicules de l'État

Le Conseil d'État est prié de développer la base légale adéquate afin de renoncer à l'acquisition de véhicules automobiles consommant du diesel (sauf lorsqu'aucune substitution n'est possible) tant que les émissions nocives de ce type de carburant ne seront pas maîtrisées avec certitude, ceci autant pour les services de l'État que pour les entités subventionnées.

Le scandale du diesel n'est de loin pas nouveau, et pourtant il ne se passe quasiment pas une semaine sans une nouvelle révélation. Les mises à niveau des véhicules impliqués prennent du retard, le groupe automobile au centre de la polémique se voit interdire à la vente des modèles neufs, et les normes elles-mêmes, tout comme les procédures officielles de mesure, sont trop laxistes. Jusqu'à clarification complète des circonstances, le diesel constitue un risque pour la santé publique beaucoup plus important que ce qui était admis jusqu'ici. En suivant le principe de précaution, et dans un souci d'exemplarité, l'État et les entités subventionnées doivent abstenir de se doter de véhicules fonctionnant avec ce carburant.

Signataires : D. Fischer, F. Fivaz, J. Lott Fischer, C. Chollet, C. Vara, X. Challandes, D. Angst.

Ce postulat est traité par le présent rapport. En effet, à l'exception des véhicules lourds (camions, fraiseuses à neige,...) et des véhicules d'intervention qui doivent répondre à certaines exigences et qui ne sont disponibles qu'en motorisation diesel, les véhicules légers standards achetés par les GÉ depuis le 1^{er} janvier 2019 n'utilisent déjà plus ce type de carburant.

Le présent rapport propose donc le classement de ce postulat.

10. FINANCEMENT

Pour rappel, le MCH2 est la 2^e version du plan comptable harmonisé des collectivités publiques. Il a été validé au niveau national par la Conférence des directeurs cantonaux des finances et est mis en œuvre dans toutes les collectivités de Suisse. Son but principal est d'harmoniser la présentation des comptes communaux et cantonaux, de manière à améliorer la transparence et la comparabilité des données financières et statistiques entre les collectivités publiques. Par ailleurs, il permet également de rapprocher la comptabilité publique de celle de l'économie privée.

La loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC) ainsi que le passage au modèle comptable harmonisé (MCH2) dès l'exercice 2018, induisent notamment une activation des biens à partir de 10'000 francs⁹. Chaque véhicule est donc inscrit au bilan de l'État. L'acquisition des véhicules « légers » se fera désormais via le compte des investissements et non plus par le compte de fonctionnement.

La présente demande répond aux exigences de la LFinEC et ce, particulièrement au travers des articles 10 à 12, 39 et 51 à 56, ainsi qu'aux recommandations 10 et 12 émises par la Conférence des directeurs cantonaux des finances dans le cadre du MCH2. Les taux d'amortissement appliqués se réfèrent à l'annexe 2 du RLFinEC.

⁹ Article 43 du Règlement général d'exécution de la loi sur les finances de l'État et des Communes – RLFinEC

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (<i>en francs</i>) Scénario B		2020	2021	2022	2023	2024
Compte des investissements :						
Dépenses		1'929'000	2'413'000	2'739'000	2'574'000	-
[1]	Dépenses nettes	1'929'000	2'413'000	2'739'000	2'574'000	-
Compte de fonctionnement : Amortissement						
Véhicules légers (5 ans)		108'000	385'000	643'000	944'000	944'000
Véhicules spéciaux (15 ans)		28'000	96'000	192'000	263'000	263'000
[2]	Total charges nettes	136'000	481'000	835'000	1'207'000	1'207'000
Financement :						
[3]	Solde ([1] + [2] – amortissement)	2'065'000	2'894'000	3'574'000	3'781'000	1'207'000

11. REDRESSEMENT DES FINANCES ET RÉFORMES DE L'ÉTAT

L'octroi d'un crédit cadre vise notamment à atteindre une capacité de gestion et une taille critique pour une soumission aux marchés publics, permettant ainsi d'obtenir des conditions favorables grâce à la concurrence.

Cette demande de crédit s'inscrit donc dans la suite de la centralisation des coûts et vise à assainir une situation jugée insatisfaisante avant 2016. En offrant transparence et efficience opérationnelle, elle contribue au redressement des finances et à une meilleure valorisation des biens de l'État.

12. CONSÉQUENCES SUR LE PERSONNEL ET POUR LES COMMUNES

Le présent investissement n'exerce aucune influence sur le personnel de l'État et les communes.

13. VOTE DU GRAND CONSEIL

Conformément à l'article 36 al. 1 let. a de la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), l'adoption du présent projet de décret requiert une majorité qualifiée de trois cinquièmes des membres du Grand Conseil, puisqu'il porte sur une dépense nouvelle unique de plus de sept millions de francs.

14. CONCLUSION

La centralisation de la gestion des véhicules de l'État a permis de réaliser d'importantes économies d'échelle. Cette demande de crédit cadre regroupe les besoins d'achat des différents secteurs d'activité. La solution que vous propose de retenir le Conseil d'État, est un compromis acceptable au vu de l'état actuel des finances cantonales. La situation sera réévaluée au terme du présent crédit cadre qui devrait permettre de stabiliser le vieillissement du parc véhicules et machines, d'y introduire des solutions répondant aux défis environnementaux actuels et mettant notamment à profit les moyens de partage à plus grande échelle.

L'obtention du présent crédit cadre permettra aux GÉ d'adapter les dépenses aux évolutions régulières des besoins des services de l'État. Il est destiné à répondre aux exigences financières et environnementales actuelles en ménageant les aspects économiques.

Il est nécessaire que les services de l'État puissent poursuivre leurs missions avec du matériel d'exploitation adéquat, tout en respectant les préoccupations liées à l'efficacité, la rentabilité économique et la préservation de l'environnement.

Ce dernier aspect revêt une importance primordiale pour le Conseil d'État qui entend engager des réflexions, avec la Commission de gestion des véhicules, autour des nouvelles technologies de propulsion disponibles sur le marché (hybride, électrique, gaz, etc.). Parallèlement, il continuera de prendre toutes les mesures permettant de favoriser le partage de véhicules. Il peut être noté que les efforts tendant au regroupement de l'administration souhaité par le Conseil d'État et mené par le service des bâtiments de l'État autant que par l'office d'organisation vont précisément dans ce sens.

Le Conseil d'État vous invite donc à entrer en matière sur le présent rapport, à adopter le décret présenté et également à classer le postulat Roby Tschopp 17.128, du 25 septembre 2017 « Moratoire sur le diesel pour les véhicules de l'État ».

Veuillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 24 juin 2019

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
A. RIBAUX

La chancelière,
S. DESPLAND

Décret
portant octroi d'un crédit d'engagement de 9,655 millions
de francs pour le renouvellement et l'acquisition de
véhicules et de machines pour les besoins de
l'administration cantonale

Le Grand Conseil de la République et Canton de Neuchâtel,
vu l'article 57 de la Constitution de la République et Canton de Neuchâtel
(Cst.NE), du 24 septembre 2000 ;
vu la loi sur les finances de l'État et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014 ;
sur la proposition du Conseil d'État, du 24 juin 2019,
décède :

Article premier Un crédit d'engagement (crédit-cadre) de 9'655'000 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.

Art. 2 Le Conseil d'État est autorisé à se procurer, éventuellement par voie d'emprunt, les moyens nécessaires à l'exécution du présent décret.

Art. 3 Les dépenses seront portées au compte d'investissements.

Art. 4 Le crédit sera amorti conformément aux dispositions de la LFinEC et de son règlement général d'exécution.

Art. 5 ¹Le présent décret est soumis au référendum facultatif.

²Le Conseil d'État fixe la date d'entrée en vigueur.

³Il pourvoit, s'il y a lieu, à sa promulgation et à son exécution.

Neuchâtel, le

Au nom du Grand Conseil :

Le président,

La secrétaire générale,

Annexe 1 a

2.2.1.1 ENTRETIEN DES ROUTES ET DES FORÊTS

Crédit 2020-2023

Planification intentionnelle de remplacement

Camions

Fréquence de remplacement 15 ans

Genre	Marque Type	Année	Prix de Base	Accessoires été / hiver	Total	Échéance théorique	2020	2021	2022	2023
Camion	2 ess 4X4	2004	150'000	300'000	450'000	2019	Réduction H20			
Camion	Unimog U430	2004	320'000	320'000	640'000	2019	Réduction H20			
Camion	Unimog U 400	2007	310'000	230'000	540'000	2022			540'000	
Camion	2 ess 4X4	2005	150'000	300'000	450'000	2020	Réduction H20			
Camion	2 essieux cargo	2007	160'000	-	160'000	2022			160'000	
Camion	Cureuse	2011	700'000	-	700'000	2023				850'000
							-	-	700'000	850'000

Balayeuses

Fréquence de remplacement 12 ans

Genre	Marque Type	Année	Prix de Base	Accessoires été	Total	Échéance théorique	2020	2021	2022	2023
Balayeuse	Balayeuse	2009	450'000		450'000	2021	0	450'000	0	0
Balayeuse	Balayeuse	2010	300'000		300'000	2022	0	0	295'000	0
							-	450'000	295'000	-

Annexe 1 a

2.2.1.1 ENTRETIEN DES ROUTES ET DES FORÊTS

Crédit 2020-2023

Remorques Fréquence de remplacement 20 ans

Genre	Marque Type	Année	Prix de Base	Accessoires	Total	Échéance théorique	2020	2021	2022	2023
Remorque	Zbinden Sensa At	1981	7'000		7'000	2001	7'000	0	0	0
Remorque	Zbinden Sensa Ba	2006	28'000		28'000	2026	28'000	0	0	0
Remorque	Zbinden Sensa ca	1997	6'000		6'000	2017	6'000	0	0	0
Remorque	Zbinden Sensa ca	1983	6'000		6'000	2003		6'000	0	0
Remorque	Zbinden Sensa ca	1984	6'000		6'000	2004			6'000	
Remorque	BZS	1975	8'000		8'000	1995	8'000			
Compresseur	BZS	1975	18'000		18'000	1995	18'000			
Remorque	Humbaur	1984	8'000		8'000	2004		8'000		
Remorque	Humbaur	1994	10'000		10'000	2014		10'000		
Remorque	Humbaur	1997	10'000		10'000	2014		10'000		
Remorque	Zbinden Sensa ca	1982	6'000		6'000	2002		6'000	0	0
							67'000	40'000	6'000	-

Saleuses tractées, Bacs saleurs Fréquence de remplacement 15 ans

Genre + Identification	Marque Type	Année	Prix de Base	Accessoires	Total	Échéance théorique	2020	2021	2022	2023
Saleuse	Boschung Kupper	2005	47'000		47'000	2020	0	47'000	0	0
Saleuse	Boschung Kupper	2005	47'000		47'000	2020	47'000	0	0	0
Saleuse	Boschung Kupper	2005	47'000		47'000	2020	0	47'000	0	0
Saleuse	Boschung Kupper	2005	47'000		47'000	2020	47'000	0	0	0
Saleuse	Boschung Kupper	2005	47'000		47'000	2020	47'000	0	0	0
Saleuse	Boschung Kupper	2005	47'000		47'000	2020	47'000	0	0	0
Saleuse	Boschung Kupper	2006	47'000		47'000	2020	0	47'000	0	0
							188'000	141'000	-	-

Annexe 1 a

2.2.1.1 ENTRETIEN DES ROUTES ET DES FORÊTS

Crédit 2020-2023

Véhicules légers							Fréquence de remplacement 10 ans			
Genre + Identification	Marque Type	Année	Prix de Base	Accessoires	Total	Échéance théorique	2020	2021	2022	2023
Voiture	Toyota Auris	2009	30'000	10 ans	30'000	2019		30'000		
Voiture	Skoda Fabia	2008	25'000	10 ans	25'000	2018		25'000		
Voiture	Suzuki SX4	2012	25'000	10 ans	25'000	2023			25'000	
Voiture	Subaru Forester	2007	38'000	10 ans	38'000	2017	38'000			
Voiture	Toyota RAV4	2012	35'000	10 ans	35'000	2022			35'000	
MiniBus	Peugeot Expert	2009	30'000	10 ans	30'000	2019	30'000			
MiniBus	VW T4	2002	35'000	10 ans	35'000	2012				35'000
MiniBus	VW T5	2012	38'000	10 ans	38'000	2022				38'000
Chasse-neige	HiLux	2012	80'000	10 ans	80'000	2022				80'000
Chasse-neige	LandCruiser	2015	80'000	10 ans	80'000	2025	Réduction H20			
Chasse-neige	HiLux	2013	80'000	10 ans	80'000	2023				80'000
4x4	LandCruiser	2013	45'000	10 ans	45'000	2023				45'000
4x4	HiLux	2010	40'000	10 ans	40'000	2020		40'000		
4x4	HiLux	2012	40'000	10 ans	40'000	2022			40'000	
4x4	LandCruiser	2009	40'000	10 ans	40'000	2019		40'000		
4x4	LandCruiser	2009	40'000	10 ans	40'000	2019				45'000
							68'000	135'000	100'000	323'000

Annexe 1 a

2.2.1.1 ENTRETIEN DES ROUTES ET DES FORÊTS

Crédit 2020-2023

Autres machines

Genre	Marque Type	Année	Prix de Base	Fréquence	Total	Échéance théorique	2020	2021	2022	2023
3 x Pilonneuse	OP057, OP058, O	2008	4'000	10 ans	12'000	2020	12'000	0	0	0
Faucheuse	Rapid Euro	2005	25'000	15 ans	25'000	2020	25'000	0	0	0
Faucheuse	Rapid Euro	2005	29'000	15 ans	29'000	2020	29'000	0	0	0
Faucheuse	Rapid Euro	2005	29'000	15 ans	29'000	2020	29'000	0	0	0
Silo Thermos	WYSS	2005	6'000	15 ans	6'000	2020	6'000	0	0	0
Silo Thermos	WYSS	2006	6'000	15 ans	6'000	2021		10'000		
Déchicteuse	Tunnissen	2007	60'000	15 ans	60'000	2022	60'000	0	0	0
Déchicteuse	Tunnissen	2006	67'000	15 ans	67'000	2021		67'000		
Ligneuse	CMC	2002	29'000	20 ans	29'000	2022	0		200'000	0
Effaceuse	FR 300 Effaceuse	1990	17'000	20 ans	17'000	2010	0	0	17'000	0
Caroteuse	Caroteuse	1996	52'000	20 ans	52'000	2016	55'000	0	0	0
Pelle à pneus	Chargeuse	1992	180'000	25 ans	180'000	2017	0	180'000	0	0
Pelle	Hitachi	2007	60'000	15 ans	60'000	2022		0	60'000	0
Plaque vibr	Plaque vibrante	2007	5'000	10 ans	5'000	2017		16'000	0	0
Jointoyeuse	Breining	2010	160'000	10 ans	160'000	2020			150'000	
Plaque vibr	Plaque vibrante	2008	17'000	15 ans	17'000	2023				17'000
Plaque vibr	Plaque vibrante	2008	17'000	15 ans	17'000	2023				17'000
Plaque vibr	Plaque vibrante	2008	17'000	15 ans	17'000	2023				17'000
Ligneuse	Bomag	1995	100'000	15 ans	100'000	2015	100'000			
Fraiseuse	Rolba	1987	230'000	15 ans	230'000	2002	220'000			
Porte outil	Kubota	2008	80'000	15 ans	80'000	2023				80'000
Tracteur forestier	JohnDeer	2000	95'000	20 ans	95'000	2021		95'000		
Pied mouton	Bomag	2008	35'000	15 ans	35'000	2023	0	0	0	35'000

Sfr

536'000	368'000	427'000	166'000
859'000	1'134'000	1'528'000	1'339'000

Annexe 1 b

2.2.1.2 VÉHICULES DE MAINTIEN DE L'ORDRE

Crédit 2020-2023

Planification intentionnelle de remplacement

Véhicules légers

Fréquence de remplacement 10 ans

Genre	Marque Type	Année	Prix de Base	Accessoires	Total	Échéance théorique
Voiture de tourisme	SEAT	2012	35'000	4'000	39'000	2022
Voiture de tourisme	CITROEN	2012	23'000		23'000	2022
Voiture de tourisme	RENAULT	2005	28'000		28'000	2015
Voiture de tourisme	SKODA	2006	35'000	5'000	40'000	2016
Voiture de tourisme	SKODA	2009	36'000	5'000	41'000	2019
Voiture de tourisme	OPEL	2009	47'000		47'000	2019
Voiture de tourisme	SUBARU	2008	33'000	5'000	38'000	2018
Voiture de tourisme	SKODA	2005	35'000		35'000	2015
Voiture de tourisme	SKODA	2003	34'000		34'000	2013
Voiture de tourisme	MITSUBISHI	2008	36'000		36'000	2018
Voiture de tourisme	SUBARU	2008	31'000		31'000	2018
Voiture de tourisme	VOLKSWAGEN	2011	34'000	5'000	39'000	2021
Voiture de tourisme	FORD	2005	33'000		33'000	2015
Voiture de tourisme	SKODA	2010	39'000		39'000	2020
Voiture de tourisme	TOYOTA	2003	36'000		36'000	2013
Voiture de tourisme	VOLKSWAGEN	2011	37'000		37'000	2021
Voiture de tourisme	SKODA	2010	38'000		38'000	2020
Voiture de tourisme	AUDI	2003	55'000		55'000	2013
Voiture de tourisme	RENAULT	2009	23'000		23'000	2019
Voiture de tourisme	VOLKSWAGEN	2005	28'000	5'000	33'000	2015
Voiture de tourisme	OPEL	2010	47'000		47'000	2020
Voiture de tourisme	CITROEN	2007	32'000	7'000	39'000	2017
Voiture de tourisme	SEAT	2006	37'000	5'000	42'000	2016
Voiture de tourisme	SEAT	2011	51'000		51'000	2021
Voiture de tourisme	SEAT	2010	35'000		35'000	2020
Voiture de tourisme	SKODA	2012	38'000		38'000	2022
Voiture de tourisme	SKODA	2012	29'000	5'000	34'000	2022
Voiture de tourisme	VOLKSWAGEN	2009	65'000		65'000	2019

2020	2021	2022	2023
			39'000
(Potentiel électrique)		23'000	
	28'000		
	40'000		
	41'000		
	47'000	(Potentiel électrique)	
	38'000		
	35'000		
	34'000		
	36'000		
		31'000	
		39'000	
(Potentiel électrique)		33'000	
		39'000	
		36'000	
		37'000	
		38'000	
		55'000	
(Potentiel électrique)		23'000	
			33'000
			47'000
			39'000
			42'000
			51'000
			35'000
			38'000
(Potentiel électrique)			34'000
			65'000

Annexe 1 b

2.2.1.2 VÉHICULES DE MAINTIEN DE L'ORDRE

Crédit 2020-2023

Voiture de tourisme	OPEL	2005	39'000		39'000	2015
Voiture de tourisme	TOYOTA	2006	38'000		38'000	2016
Voiture de tourisme	VOLVO	2013	61'000		61'000	2023
Voiture de tourisme	OPEL	2014	57'000	3'000	60'000	2024
Voiture de tourisme	VOLKSWAGEN	2011	55'000		55'000	2021
Voiture de tourisme	SKODA	2012	50'000	5'000	55'000	2022
Voiture de tourisme	MAZDA	2008	39'000		39'000	2018
Voiture de tourisme	VOLKSWAGEN	2012	49'000		49'000	2022
Voiture de tourisme	VOLKSWAGEN	2007	43'000		43'000	2017
Voiture de tourisme	TOYOTA	2010	40'000	6'000	46'000	2020
Voiture de tourisme	RENAULT	2005	29'000	5'000	34'000	2015
Voiture de tourisme	AUDI	2009	37'000		37'000	2019
Voiture de tourisme	SEAT	2013	31'000		31'000	2023
Voiture de tourisme	VOLKSWAGEN	2007	36'000	6'000	42'000	2017
MiniBus	FIAT	2005	36'000		36'000	2015
MiniBus	VOLKSWAGEN	2002	36'000		36'000	2012
MiniBus	FORD	2009	55'000	7'000	62'000	2019
MiniBus	MERCEDES-BENZ	2005	49'000		49'000	2015
MiniBus	FORD	2009	55'000		55'000	2019
MiniBus	TOYOTA	2008	38'000	5'000	43'000	2018
MiniBus	VOLKSWAGEN	2006	45'000		45'000	2016
MiniBus	FORD	2011	49'000	9'000	58'000	2021
MiniBus	CITROEN	2009	47'000		47'000	2019
MiniBus	VOLKSWAGEN	2003	42'000		42'000	2013
MiniBus	VOLKSWAGEN	2008	41'000	5'000	46'000	2018
MiniBus	CITROEN	2010	47'000		47'000	2020
MiniBus	FORD	2012	55'000		55'000	2022
MiniBus	TOYOTA	2012	46'000		46'000	2022
MiniBus	VOLKSWAGEN	2008	56'000		56'000	2018
MiniBus	VOLKSWAGEN	2011	47'000		47'000	2021
MiniBus	VOLKSWAGEN	1998	44'000		44'000	2008
MiniBus	MERCEDES-BENZ	2011	48'000		48'000	2021

39'000			
38'000			
			61'000
			60'000
			55'000
			55'000
39'000			
49'000			
43'000			
		46'000	
(Potentiel électrique)		34'000	
		37'000	
		31'000	
	42'000		
(Potentiel électrique)		36'000	
	36'000	(Potentiel électrique)	
	62'000		
	43'000		
	55'000		
	43'000		
	45'000		
	58'000		
	47'000		
			42'000
			46'000
			47'000
55'000			
46'000			
56'000			
47'000			
44'000			
48'000			

504'000 736'000 515'000 750'000

Annexe 1 b

2.2.1.2 VÉHICULES DE MAINTIEN DE L'ORDRE

Crédit 2020-2023

Véhicules d'intervention

Genre	Marque Type	Année	Prix de Base	Montage police	Total	Échéance théorique
Voiture de tourisme	OPEL	2012	64'000	39'000	103'000	2017
Voiture de tourisme	OPEL	2014	64'000	39'000	103'000	2020
Voiture de tourisme	BMW	2015	64'000	39'000	103'000	2020
Voiture de tourisme	BMW	2015	64'000	39'000	103'000	2020
Voiture de tourisme	BMW	2016	66'000	39'000	105'000	2020
Voiture de tourisme	BMW	2017	66'000	39'000	105'000	2021
Voiture de tourisme	BMW	2017	66'000	39'000	105'000	2021
Voiture de tourisme	BMW	2017	66'000	39'000	105'000	2021
Voiture de tourisme	BMW	2017	66'000	39'000	105'000	2021
Voiture de tourisme	BMW	2017	66'000	39'000	105'000	2021
Voiture de tourisme	VOLVO	2013	61'000	38'000	99'000	2023
MiniBus	VOLKSWAGEN	2004	52'000	39'000	91'000	2014
MiniBus	VOLKSWAGEN	2007	54'000	35'000	89'000	2017

Fréquence de remplacement 5 ans

2020	2021	2022	2023
103'000			
			103'000
103'000			
	103'000		
105'000			
		105'000	
	(Potentiel électrique)		105'000
		105'000	
		105'000	
	105'000		
105'000			
	99'000		
	91'000		
		89'000	

416'000	398'000	404'000	208'000
920'000	1'134'000	919'000	958'000

Annexe 1 c

2.2.1.3 AUTRES SERVICES DE SUPPORT ET ADMINISTRATION

Crédit 2020-2023

Planification intentionnelle de remplacement

Véhicules légers

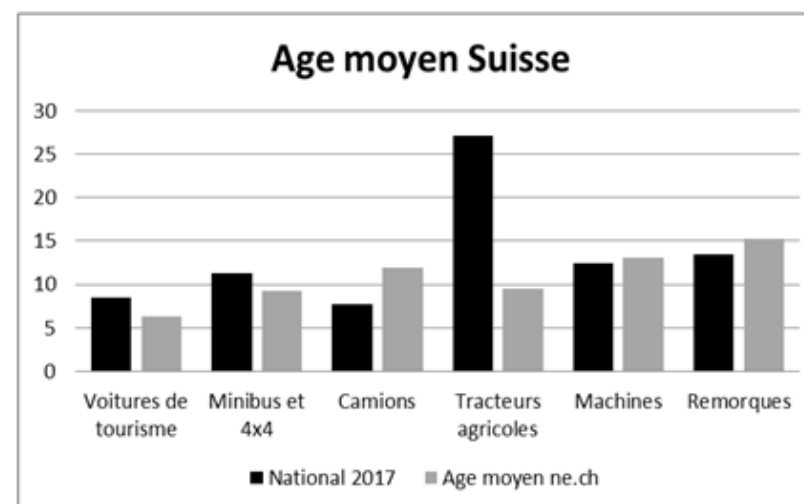
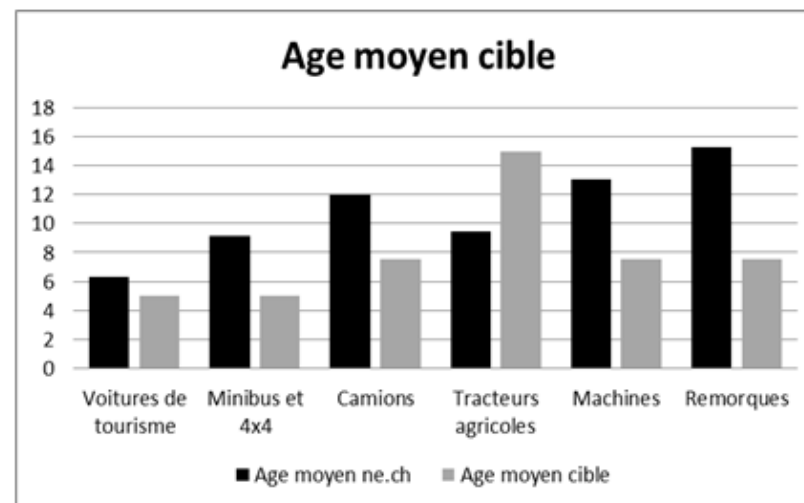
Fréquence de remplacement 10 ans

Genre	Marque Type	Année	Prix de Base	Échéance théorique
MiniBus	VOLKSWAGEN	2006	42000	2016
MiniBus	VOLKSWAGEN	2010	48000	2020
MiniBus	VOLKSWAGEN	2012	49000	2022
MiniBus	VOLKSWAGEN	2012	49000	2022
MiniBus	TOYOTA	2009	50000	2019
MiniBus	VOLKSWAGEN	2012	46000	2022
MiniBus	MERCEDES-BENZ	2012	68000	2022
MiniBus	OPEL	2009	32000	2019
MiniBus	FORD	2001	41000	2011
4x4	TOYOTA	2001	44000	2011
Voiture de tourisme	SKODA	2012	30000	2022
Voiture de tourisme	VOLKSWAGEN	2012	32000	2022
Voiture de tourisme	VOLKSWAGEN	2012	34000	2022
Voiture de tourisme	SKODA	2010	18000	2020
Voiture de tourisme	SKODA	2012	35000	2022
Voiture de tourisme	CITROEN	2009	28000	2019
Voiture de tourisme	FORD	2007	32000	2017
Voiture de tourisme	VOLKSWAGEN	2012	33000	2022
Voiture de tourisme	VOLKSWAGEN	2012	33000	2022

2020	2021	2022	2023
	42'000		
		48'000	
		49'000	
	(Potentiel électrique)		49'000
50'000			
			46'000
		68'000	
32'000			
	41'000		
		44'000	
	(Potentiel électrique)		30'000
	32'000		
			34'000
18'000	(Potentiel électrique)		
			35'000
	28'000		
	32'000	(Potentiel électrique)	
		33'000	
			33'000

Str 100'000 175'000 242'000 227'000

Annexe 2



Annexe 3

Matrice de catégorisation

	Voiture de tourisme	4x4	Minibus	Camion	Tracteur agricole	Motocycle
Catégorie	1	2	3	4	5	6
Définition	Véhicule léger à 4 roues servant au transport de personnes ou de choses	Véhicule léger à 4 roues motrices	Petit utilitaire servant au transport de choses ou de personnes	Camion de transport de choses ou porte outil de plus de 3.5t	Utilitaire agricole servant à tracter ou de porte outil	Véhicule à 2 roues capable de transporter jusqu'à 2 personnes
Exemple	Véhicule de direction, petite voiture de livraison, inclus 4x4 léger SUV	Véhicule léger 4x4	Fourgon			
Durée d'utilisation	Voir sous catégorie	Voir sous catégorie	Voir sous catégorie	15	30	10

	Chariot de travail	Machine de travail	Remorque	Outil de travail	Machine de jardin
Catégorie	7	8	9	OP	OA
Définition	Objet autoporteur motorisé ou non dont le but est de transporter	Objet autoporteur motorisé dont le but est autre que le transport	Véhicule tracté	Outil portable motorisé ou non	Outil autoporteur sans immatriculation
Exemple	Elevateur, transpalette, Saleuse tractée, Bac saleur	Fraiseuse à neige, balayeuse, pelle mécanique, bateau		Débroussailluse, Grue, Epaveuse, Agrégats	Faucheuse, tondeuse, Robot
Durée d'utilisation	20	20	20	20	20

Sous catégorie objets 1, 2 et 3

Utilisation	Code	Durée d'utilisation
<10'000 / an	a	10
<20'000 / an	b	10
<30'000 / an	c	8
>30'000 / an	d	4
Occasion	e	3
Porte outils	f	15
Location longue durée	h	1
Spécifique	x	

