

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

(Du 24 juin 2019)

**PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE****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**

*La commission parlementaire des finances,*

composée de M<sup>mes</sup> et MM. Martine Docourt Ducommun, présidente, Didier Boillat, vice-président, Damien Humbert-Droz, Andreas Jurt, Josette Frésard, Nicolas Ruedin, Matthieu Aubert, Jonathan Gretillat, Baptiste Hurni, Johanne Lebel Calame, Florence Nater, Daniel Ziegler, Patrick Herrmann, Fabien Fivaz et Grégoire Cario,

*fait les propositions suivantes au Grand Conseil :*

**Commentaire de la commission**

Dans le cadre du traitement de ce rapport, la commission des finances s'est réunie le 3 septembre ainsi que les 1<sup>er</sup> et 23 octobre 2019 en compagnie du conseiller d'État, chef du Département de la justice, de la sécurité et de la culture, ainsi que du chef des garages de l'État.

La commission accueille globalement favorablement le rapport et le projet de décret portant sur l'octroi d'un crédit cadre ayant pour but d'assurer le renouvellement ordinaire du parc de véhicules de l'État pour les années 2020 à 2023. Elle relève les améliorations notables apportées depuis le précédent rapport sur les garages de l'État et en remercie le Conseil d'État. La commission tient à saluer le travail et les efforts de rationalisation effectués par les Garages de l'État, qui semblent commencer à porter leurs fruits. Les commissaires soulèvent toutefois un certain nombre de questions auxquels le rapport ne répond pas ou alors que de manière partielle.

Ainsi, plusieurs commissaires relèvent que la thématique du parc des véhicules au niveau des communes reste absente, de même que les comparaisons intercantionales, qui avaient pourtant été appelées de leurs vœux lors du précédent rapport. L'analyse faite s'agissant des véhicules électriques apparaît également imparfaite, dans la mesure où elle ne se fonde sur aucun élément chiffré.

De même, des précisions sont souhaitées s'agissant des critères de fixation des échéances théoriques de renouvellement des véhicules et de la manière de rentabiliser les achats sans augmenter la durée de vie moyenne des véhicules.

D'autres commissaires s'interrogent également sur le calcul des indemnités kilométriques des collaborateurs de l'État et l'impact de ces déplacements en termes de coûts et de pollution, dans la mesure où près d'un quart de ceux-ci intervient au moyen de véhicules privés.

Certains commissaires regrettent que le rapport se limite à de simples déclarations d'intention s'agissant des efforts à entreprendre en matière environnementale, alors que des mesures plus concrètes et volontaristes seraient souhaitées. La faible prise en

considération des aspects écologiques dans le choix des véhicules demeure toujours insatisfaisante pour plusieurs commissaires. Un renforcement des moyens alloués à l'acquisition ordinaire de véhicules hybrides et électriques semble de même souhaité par une majorité de la commission. L'absence d'articulation et de vision globale État/communes entre le présent renouvellement des véhicules de l'État et le projet 19.023 Routes cantonales 2020 est également regretté. En effet, il est imaginable qu'en raison du transfert de tronçons routiers de l'État aux communes, certains véhicules des garages de l'État ne devraient logiquement pas être remplacés, ce dont ne semble pas tenir compte le rapport du Conseil d'État. Enfin, la question de savoir si, en raison de la volatilité du marché des carburants, l'appel d'offre quadriennal réalisé à ce sujet l'a été au bon moment, a été soulevée.

Le Conseil d'État tient à souligner que la priorité est donnée à une stabilisation dans la mise en place des Garages de l'État, avant d'envisager d'autres développements et recherches de synergies, en particulier en lien avec les communes. De la même manière, les comparaisons intercantionales nécessiteraient de débloquer des moyens supplémentaires dont ne disposent pas aujourd'hui les Garages de l'État. S'agissant des véhicules électriques, une analyse est en cours et attendue pour fin 2021. Une autre analyse relative à l'indemnisation des véhicules privés utilisés par les collaborateurs de l'État et le développement d'un parc de vélos électriques est également en cours.

### **Discussion générale**

Dans la suite de la discussion d'entrée en matière, les éléments suivants sont apportés en complément à la commission :

- Nombre de véhicules du parc de l'État : 682. La différence de 297 unités avec le précédent rapport s'explique par le fait que les machines de moins de 10'000 francs n'ont plus été prises en compte.
- La seule comparaison intercantonale envisageable à l'heure actuelle est avec le canton de Vaud, qui est le seul à avoir centralisé son garage, qui compte 2100 véhicules et n'incluant pas notamment les polices municipales, étant précisé que le transport par véhicules privés pour les collaborateurs de l'État serait huit fois plus important.
- Dans la mesure où le transfert de 42 km de routes cantonales aux communes prévu dans le projet du Conseil d'État (encore non validé par le Grand Conseil) représente 10% des routes cantonales, il y aura soit une légère diminution des coûts, soit des recettes sur mandat pour les communes qui demanderaient à l'État de continuer à entretenir les tronçons concernés.
- Il y a lieu de distinguer les notions d'âge théorique des véhicules résultant du MCH2 (qui conduit à retenir qu'un véhicule léger s'amortit sur 5 ans et qu'un véhicule spécial s'amortit en principe sur 15 ans) de l'âge réel d'utilisation des véhicules, selon les critères établis par les Garages de l'État pour planifier le remplacement des véhicules. Ainsi, il est admis qu'un véhicule léger peut être remplacé dès sa dixième année, tout en tenant compte de certaines spécificités, comme les variations liées à l'état des véhicules et à leur utilisation.

Un amendement libéral-radical au projet de décret visant à augmenter le crédit cadre de 375'000 francs est discuté au sein de la commission. L'objectif de l'amendement est de marquer la volonté de faire de Neuchâtel un canton précurseur en matière de motorisation alternative sur tout type de véhicules. L'idée n'est pas de fixer un impératif de dépense supplémentaire, mais d'octroyer plus de marge de manœuvre dans les cas où il serait possible et rationnel de favoriser l'acquisition de véhicules à motorisation électrique ou alternative plutôt que traditionnelle. La commission est toutefois rendue attentive qu'il existe à ce jour peu d'opportunités sérieuses de changements concernant la motorisation des véhicules lourds, mais que l'évolution des technologies dans les quatre ans à venir – en matière de recharge électrique et hydrogène par exemple – pourrait amener à une évolution rapide de la situation actuelle.

Dans le même ordre d'idée, un postulat socialiste priant le Conseil d'État d'étudier la façon d'utiliser au mieux le renouvellement du parc de véhicules de l'État pour accélérer la transition du canton de Neuchâtel vers la mobilité électrique et hydrogène, en fonction des solutions techniques et commerciales disponibles, est proposé à l'appui du rapport. Le crédit d'engagement peut et doit, aux yeux de la commission, servir à concrétiser et accélérer la transition vers un parc moins polluant, engagée ces dernières années et souhaitée plusieurs fois par le Grand Conseil et le Conseil d'État (postulat 17.128 Moratoire sur le diesel pour les véhicules de l'État ; rapport 18.045 Programme d'impulsion et de transformations et son amendement mobilité durable ; motion 19.158 Neuchâtel : champion suisse de l'hydrogène, entre autres). L'amendement au crédit-cadre proposé par la commission des finances suit la même logique. Le traitement du rapport 19.009 Énergie permettra de confirmer cette volonté.

### **Entrée en matière (art. 171 OGC)**

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

## Projet de décret et amendements

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>Titre</b> 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</p>	<p><b>Amendement de la commission</b> (initialement déposé par le groupe libéral-radical)</p> <p><b>Titre</b> Décret portant octroi d'un crédit d'engagement de <u>10'030'000</u> francs pour le renouvellement et l'acquisition de véhicules et de machines pour les besoins de l'administration cantonale</p> <p><b>Accepté par 12 voix et 3 abstentions</b></p>	
<p><b>Article premier</b> 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.</p>	<p><b>Amendement de la commission</b> (initialement déposé par le groupe libéral-radical)</p> <p><b>Article premier</b> Un crédit d'engagement (crédit-cadre) de <u>10'030'000</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><b>Accepté tacitement</b></p>	



23 octobre 2019

**19.191**  
ad 19.017**Postulat de la commission des finances****Des véhicules électriques pour les bornes de recharge, en attendant l'hydrogène**

Le Conseil d'État est prié d'étudier la façon d'utiliser au mieux le renouvellement du parc de véhicules de l'État pour accélérer la transition du canton de Neuchâtel vers la mobilité électrique et hydrogène, en fonction des solutions techniques et commerciales disponibles.

*Développement*

Le crédit d'engagement « pour le renouvellement et l'acquisition de véhicules et de machines pour les besoins de l'administration cantonale » peut et doit servir à concrétiser et accélérer la transition vers un parc moins polluant, engagée ces dernières années et souhaitée plusieurs fois par le Grand Conseil et le Conseil d'État : postulat 17.128 Moratoire sur le diesel pour les véhicules de l'État, rapport 18.045 Programme d'impulsion et de transformations (et son amendement mobilité durable), motion 19.158 Neuchâtel : champion suisse de l'hydrogène, entre autres. L'amendement au crédit-cadre proposé par la commission des finances suit la même logique. Le traitement du rapport 19.009 Énergie permettra de confirmer cette volonté.

Le rapport 19.017 identifie un potentiel électrique pour un certain nombre de véhicules des utilisateurs Maintien de l'ordre (annexe 1b) et Autres services de support et administration (annexe 1c). Cependant, l'effort peut être intensifié. Il doit aussi porter sur le groupe Entretien des routes et des forêts, qui utilise, à côté de ses outils de travail lourds, des véhicules légers. Or l'annexe 1a ne signale aucun potentiel d'évolution ; la réduction annoncée est un transfert à d'autres entités, sans effet sur la mobilité globale.

Le passage à la mobilité électrique sera facilité par la présence des bornes de recharge dont le Conseil d'État souhaite l'installation. Toutefois, la mobilité durable dépasse la mobilité électrique. Une vision à moyen terme du parc de véhicules de l'État doit aussi envisager l'hypothèse hydrogène, développée par la motion 19.158.

Signataire : Martine Docourt Ducommun, présidente de la commission.