

**Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil
à l'appui
d'un projet de décret portant octroi d'un crédit
d'engagement de 11'441'000 francs pour le renouvellement
et l'acquisition de véhicules et de machines de 2024 à 2027
pour les besoins de l'administration cantonale
et en réponse
au postulat 19.191 « Des véhicules électriques pour les
bornes de recharge, en attendant l'hydrogène »**

(Du 10 mai 2023)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RÉSUMÉ

Durant les précédents exercices, les Garages de l'État ont regroupé l'ensemble des activités liées à la gestion du parc véhicules et machines de l'État, ont stabilisé son vieillissement et ont permis des économies significatives, notamment grâce aux regroupements des commandes auprès des fournisseurs.

Si le crédit-cadre ici sollicité permettra de poursuivre les efforts de rationalisation, il donnera surtout les moyens de continuer la transition vers une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Les Garages de l'État doivent en effet relever de nombreux défis afin de répondre aux objectifs du Plan climat cantonal, qui vise la neutralité carbone d'ici 2040. Parmi ces défis, il faut mentionner le projet de regroupement des activités de l'administration sur deux pôles principaux (projet Vitamine).

Le présent rapport permet de mettre en évidence les bons résultats des activités des Garages de l'État. Le montant demandé pour le renouvellement de la flotte est légèrement inférieur au précédent crédit-cadre accordé avec son amendement et ce, malgré le contexte inflationniste. En effet, sur les 11,4 millions de francs sollicités, 1,56 million est en réalité destiné à financer l'achat extraordinaire de véhicules et de vélos électriques dans le cadre de la mise en œuvre du plan de mobilité.

1. INTRODUCTION

Depuis le 1^{er} janvier 2016, les activités liées à l'entretien, au suivi et à l'achat des véhicules et machines de l'État sont réunies au sein d'une structure unique : les Garages de l'État (ci-après : GE). Ce regroupement découle d'une volonté de maîtriser les coûts dans ce domaine et d'améliorer l'efficacité de divers processus.

Depuis lors, deux crédits-cadres ont été accordés aux GE, soit 6 millions de francs pour la période 2018-2019, puis 10 millions pour la période 2020-2023. Le présent rapport tend à l'octroi d'un nouveau crédit-cadre de 11,4 millions de francs – dont 1,56 million destiné à l'achat extraordinaire de véhicules et de vélos électriques – pour la période 2024-2027.

Les résultats des deux précédents exercices ont démontré que les GE sont parvenus à mettre en place différentes mesures visant à optimiser l'utilisation du parc de véhicules (ci-après : PVE), ainsi qu'à diminuer son coût d'entretien et de renouvellement en rationalisant certaines pratiques. Forts de l'expérience acquise, les GE comptent poursuivre leur mission initiale en affinant les processus déjà mis en place, tout en continuant l'effort déjà consenti au profit de la transition vers une mobilité davantage respectueuse de l'environnement au sein de l'administration cantonale.

Ce rapport contient en outre une réponse au postulat 19.191 de la Commission financière « Des véhicules électriques pour les bornes de recharge, en attendant l'hydrogène », amendé et non combattu par le Grand Conseil le 5 novembre 2019 et dont la teneur est la suivante :

Contenu

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.

2. LES GARAGES DE L'ÉTAT

2.1. Missions

Les GE sont mandatés pour gérer le PVE durant ses différentes phases de vie : de la planification du renouvellement à la vente, en passant par toutes les étapes intermédiaires telles que l'acquisition, l'entretien, les réparations, les contrats, le dépannage ainsi que le suivi administratif.

Les GE doivent être à même de traiter l'ensemble des processus techniques et administratifs de chaque véhicule utilisé afin de mettre à disposition du personnel de l'administration des outils adaptés aux missions confiées. En outre, ils ont également la tâche d'optimiser les dépenses liées aux véhicules, dans le respect des cahiers des charges y relatifs.

Les GE ont intégré la problématique d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement dans leur planification de renouvellement. Ils étudient l'ensemble des possibilités qui peuvent diminuer significativement les émissions de CO₂, en évaluant systématiquement les alternatives moins polluantes lors de chaque nouvelle acquisition de véhicule et de machine.

2.2. Organisation

L'effectif des GE est composé de 4,9 équivalents plein temps (EPT) de mécaniciennes ou mécaniciens, de 1 à 2 apprentis-es et de 1 EPT de responsable. À cela s'ajoutent 0,6 EPT de collaborateur spécialisé en charge de la cellule de transport des membres du Conseil d'État et de la planification, ainsi que 0,5 EPT de personnel administratif. Il est complété par 7 EPT affectés à l'atelier du service des ponts et chaussées (ci-après : SPCH), qui s'occupent spécifiquement du matériel d'entretien et d'exploitation des routes, ainsi que des véhicules lourds de l'administration cantonale.

Les GE sont pilotés au niveau du service de la sécurité civile et militaire (ci-après : SSCM). Ses lignes directrices sont validées par une commission interservices : la commission de gestion des véhicules de l'État (ci-après : CGVE). Selon l'arrêté du 16 février 2015, celle-ci est composée des personnes suivantes :

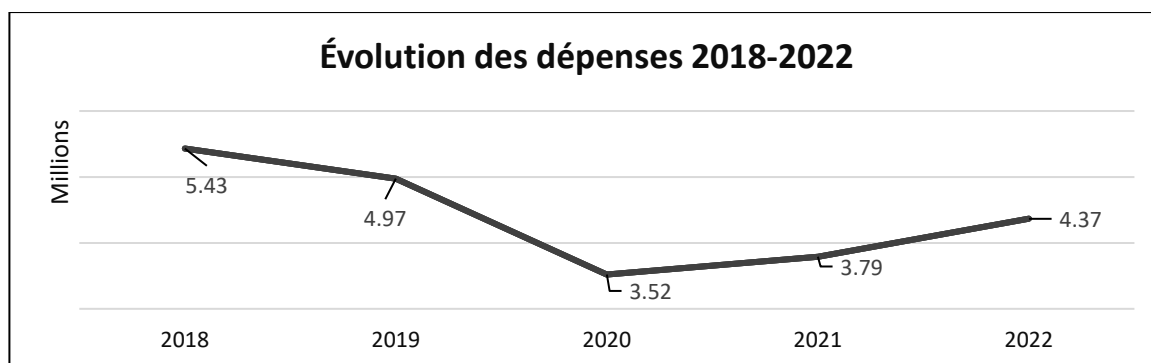
- la cheffe ou le chef du SSCM – présidente ou président ;
- la cheffe ou le chef du SPCH ;
- la commandante ou le commandant de la police neuchâteloise (ci-après : PONE) ;
- la cheffe ou le chef du service des achats, de la logistique et des imprimés (ci-après : SALI) ;
- la cheffe ou le chef de l'office de l'entretien du SPCH ;
- la ou le responsable des GE (SSCM).

La CGVE est chargée de superviser le suivi complet de la gestion des véhicules de l'État, tout au long de leurs diverses phases de vie. Elle définit notamment la planification des achats, les standards applicables à l'entretien des véhicules et la répartition des moyens financiers mis à disposition. Elle fixe les objectifs stratégiques, accepte ou refuse les propositions de remplacement des véhicules et valide les projets qui seront pilotés par les GE.

2.3. Dépenses

Conformément à leur cahier des charges, les GE ont œuvré au profit d'une diminution des dépenses liées à la gestion du PVE (cf. Figure 1).

Figure 1. Évolution des dépenses entre 2018 et 2022



En comparaison avec 2018, les dépenses (principalement les achats de véhicules, les pièces détachées, l'outillage et les taxes) des GE en 2022 ont diminué de plus de 1 million de francs. Les chiffres particulièrement bas observés pour les années 2020 et 2021 s'expliquent par la baisse généralisée des activités des services de l'État lors de la pandémie COVID-19. Dès lors, ils ne sont pas pertinents pour analyser l'évolution des dépenses.

Les charges salariales sont restées stables depuis la création des GE. En 2022, elles atteignaient 760'000 francs. Ces charges ne sont pas intégrées dans le montant des dépenses figurant dans le graphe ci-devant.

La diminution des dépenses entre 2018 et 2022 est le résultat de différentes mesures, qui sont décrites dans le Tableau 1 ci-après.

Tableau 1. Mesures d'économies

Mesures	Économies par rapport à 2018 (CHF)
Rationalisation des équipements, optimisation du parc et partage de véhicules	380'000
Achats groupés de véhicules (standardisation, marchés publics, occasions)	280'000
Diminution des coûts d'entretien grâce au rajeunissement du parc véhicules	130'000
Achats groupés de pièces détachées	115'000
Gestion centralisée & diminution de la consommation de carburant	155'000
TOTAL	1'060'000

3. LE PARC VÉHICULES ET MACHINES DE L'ÉTAT DE NEUCHÂTEL

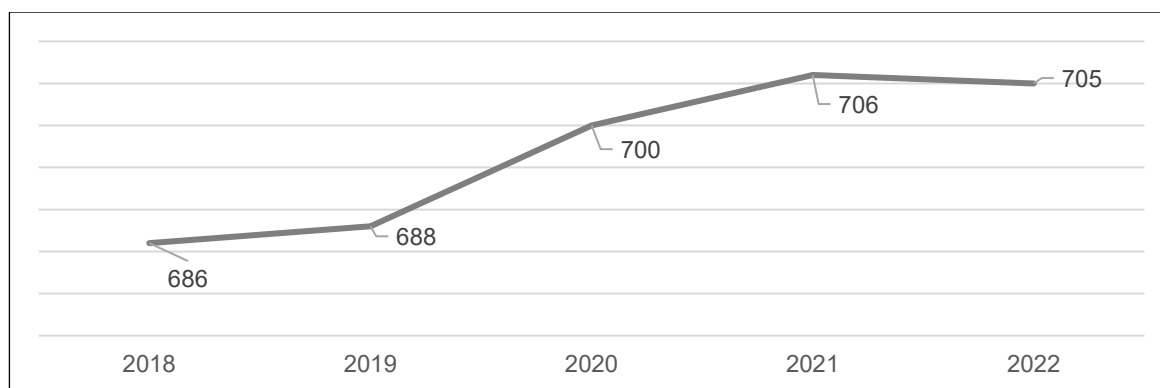
3.1. Volume et composition du PVE

En 2022, les véhicules de l'État représentaient 0,5% du total des véhicules immatriculés dans le canton, soit 705 unités (cf. Figure 2).

La hausse observée depuis 2019 est liée à différents facteurs, tels que :

- 7 véhicules légers découlant de l'intégration au PVE des véhicules du centre électronique de gestion de la Ville de Neuchâtel (CEG), à la suite de son intégration au service informatique de l'entité neuchâteloise en 2019 ;
- 5 véhicules légers pour répondre aux besoins temporaires liés à la crise COVID (maximum 2 personnes par véhicule) qui a nécessité le maintien temporaire de certains véhicules prévus à la vente.
- 4 minibus et 5 véhicules légers supplémentaires pour répondre notamment à la croissance des activités du service des migrations.

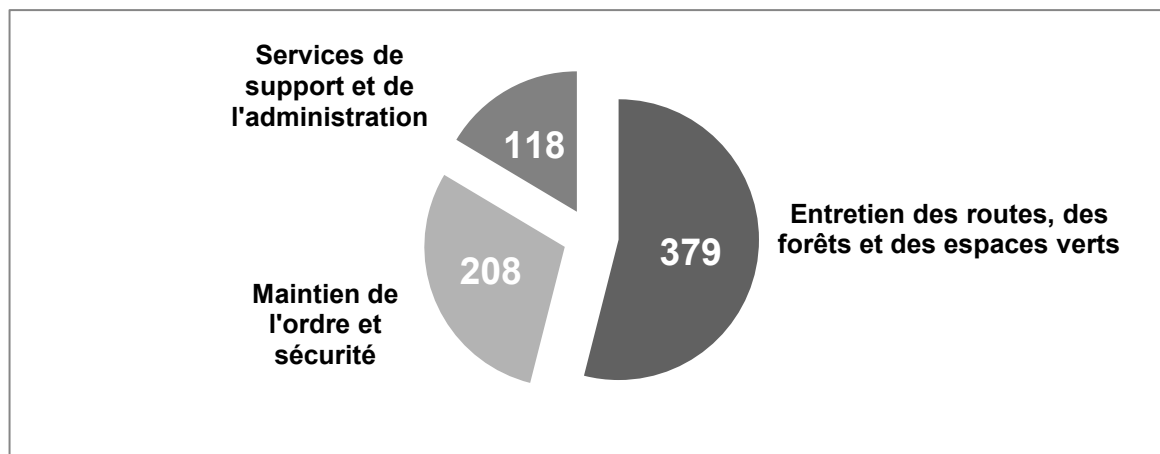
Sans ces effets particuliers, le parc atteindrait un niveau inférieur à celui de 2018.

Figure 2. Évolution du nombre de véhicules

Selon le type d'utilisation, trois groupes de véhicules peuvent être distingués (cf. Figure 3) :

- les véhicules d'entretien des routes, des forêts et des espaces verts (service de la faune, forêt et nature, SPCH ; 54% du PVE) ;
- les véhicules du maintien de l'ordre et sécurité (PONE, service pénitentiaire et SSCM ; 29% du PVE) ;
- les véhicules de support et de l'administration (17% du PVE).

Figure 3. Répartition des véhicules du PVE selon le groupe d'utilisateurs



Par ailleurs, le parc est constitué de huit types de véhicules, répartis entre les différents services de l'État, comme indiqué dans le Tableau 2 ci-après.

Le SPCH et la PONE représentent à eux seuls 73% des utilisateurs du PVE. Au niveau des types de véhicules, un quart du parc est constitué de voitures de tourisme, un quart de chariots de travail¹ et un quart de machines de travail², le dernier quart étant constitué de 4x4, minibus, motocycles, camions et tracteurs agricoles.

¹ Objet autoporteur, motorisé ou non, dont le but est de transporter.

² Objet autoporteur motorisé dont le but est autre que le transport.

Tableau 2. Répartition du PVE par type de véhicule et par service utilisateur

	Voiture de tourisme	Chariots de travail	Machines de travail	Minibus	4x4	Camions	Motocycles	Tracteurs agricoles	Total (proportion)
SPCH	7	131	148	8	30	18			342 (49%)
PONE	117	6		34	1	2	9		169 (24%)
SFFN	4	16	2	3	10			2	37 (5%)
SSCM	11	15		6	2				34 (5%)
SIEN	16			2					18 (3%)
SMIG	5			12					17 (2%)
SFPO	2		8	3	1				14 (2%)
SCAV	10					1			11 (2%)
SAGR	3	2	2	3				1	11 (2%)
SPNE	2		1	2					5 (1%)
Autres	16	5	7	14	2	1	1	1	47 (7%)
Total	193	175	168	87	46	22	10	4	705
(proportion)	(27%)	(25%)	(24%)	(12%)	(7%)	(3%)	(1%)	(1%)	(100%)

Enfin, 81% des véhicules du PVE sont directement liés à une prestation particulière à fournir avec un équipement spécifique et sans lesquels les services concernés se verraient dans l'incapacité d'accomplir leurs missions. Dès lors, ils ne peuvent pas être utilisés pour d'autres prestations. Les 19% restants sont des véhicules standards à usages multiples, utilisés lors de déplacements professionnels.

3.1.1. Véhicules d'entretien des routes, des forêts et des espaces verts

Ce groupe comprend 379 unités, dont l'équipement varie en fonction des missions attribuées. On retrouve notamment des machines de travail (ex : bras faucheurs articulés, robots de fauchage), des camions porte-outils (ex : camions cureurs, saleuses portées ou tractées), ainsi que divers chariots de travail (cf. exemples proposés à la Figure 4). Chacun de ces véhicules parcourt en moyenne 23'000 km par année.

Figure 4. Exemples de véhicules d'entretien



Type : Balayeuse
 Prix par pièce : 630'000 francs
 Nombre : 3



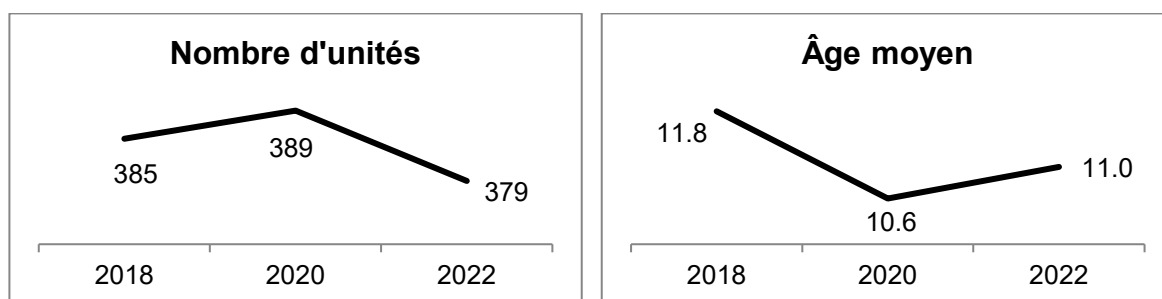
Type : Unimog
 Prix par pièce : 500'000 francs, outils compris
 Nombre : 5

Compte tenu de leur spécificité, leur entretien et leur suivi nécessitent des compétences pointues. Grâce à l'expérience acquise, les GE ont développé des mesures préventives et des méthodes d'entretien spécifiques à chaque véhicule afin d'en allonger la durée de vie et d'en diminuer les coûts d'exploitation. On peut citer notamment la protection des châssis des véhicules de salage qui consiste à renforcer la protection d'origine et à l'entretenir. Cette pratique permet de prévenir une détérioration rapide du châssis, de conserver le véhicule plus longtemps et, cas échéant, d'optimiser sa valeur de revente.

Les GE veillent également à étendre l'utilisation de certains véhicules, maximisant ainsi l'investissement initial. Les porte-outils du type Unimog sont, par exemple, utilisés tout au long de l'année, leur équipement variant selon la saison. Bien que cette pratique implique une usure et un vieillissement du matériel plus rapide qu'une utilisation saisonnière, elle reste économiquement avantageuse.

La Figure 5 ci-après démontre qu'en comparaison avec 2018, l'âge moyen a diminué de 0,8 an en 2022, alors que le nombre de véhicules dans ce groupe oscille autour de 380, avec une tendance à la baisse. L'augmentation de l'âge moyen depuis 2020 est imputable à la conservation de certaines unités dans le cadre de la lutte contre la pandémie, comme rappelé ci-avant.

Figure 5. Évolution du nombre et de l'âge moyen des véhicules d'entretien



Les efforts de mutualisation, le transfert des 28 km de la route principale H20 à la Confédération et de 43 km d'autres routes cantonales aux communes, ainsi que l'externalisation d'activités forestières ont permis de réduire le nombre d'unités de ce groupe. Les projets de rationalisation des centres d'entretien des routes, en cours de discussion, vont eux aussi contribuer à diminuer la taille de cette catégorie.

L'électrification de ce groupe qui n'est pas toujours aisée a débuté avec l'achat de 4 véhicules et le déploiement se poursuit.

3.1.2. Véhicules pour le maintien de l'ordre et la sécurité

Ce groupe compte 208 unités. Il s'agit principalement de voitures de tourisme et de minibus (cf. Figure 6) qui roulent chacun en moyenne 9'000 km par année. Les 52 véhicules d'intervention que compte ce groupe peuvent toutefois parcourir jusqu'à 90'000 km par année et par unité, d'où leur remplacement tous les 4 ou 5 ans. La spécificité des véhicules d'intervention implique l'installation de matériel et d'équipements pouvant représenter jusqu'à 50% du coût total du véhicule. La pose des éléments supplémentaires requiert l'intervention de plusieurs corps de métiers, notamment des électriciens pour le montage de la rampe de feux et son système de gestion, et des serruriers ou des carrossiers pour le montage des éléments de chargement. Les véhicules banalisés comportent également des accessoires complexes comme l'enregistreur de courses, les sirènes et les feux bleus amovibles.

Figure 6. Exemple de véhicules pour le maintien de l'ordre et la sécurité



Type : Véhicule d'intervention
Prix : 70'000 francs Équipement : CHF 45'000.-
Nombre : 52

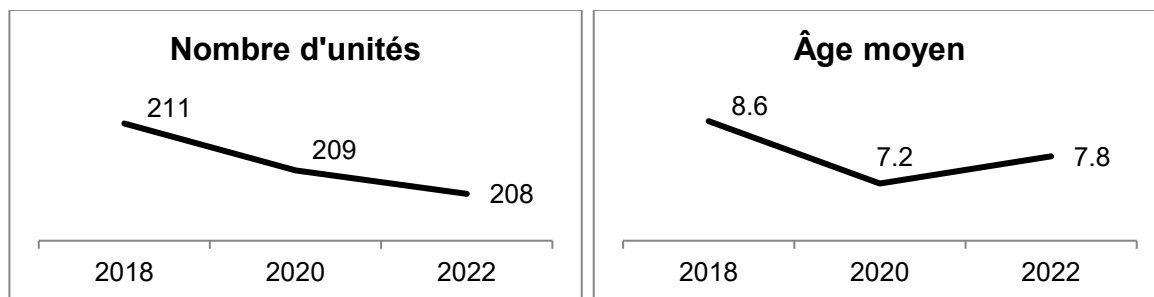


Type : Véhicule spéciaux
Prix : 70'000 francs Équipement : CHF 22'000.-
Nombre : 27

L'efficacité de la PONE est grandement tributaire de son parc de véhicules qui doit être opérationnel en tout temps. Un véhicule manquant pour cause d'entretien ou de panne peut paralyser une patrouille, l'empêchant ainsi de remplir ses missions dédiées à la sécurité. Les compétences métier et la disponibilité des GE sont sollicitées afin de maintenir en permanence le parc de véhicules dans un état optimal, avec notamment l'organisation d'un service de piquet 24h sur 24, tous les jours de l'année.

La composition du parc est suivie de près et s'adapte aux changements opérationnels. La tendance à l'abaissement de l'âge moyen est due aux investissements effectués ainsi qu'à l'élimination d'unités peu utilisées (cf. Figure 7). L'augmentation de l'âge moyen depuis 2020 est imputable à la conservation de certaines unités dans le contexte de la pandémie.

Figure 7. Évolution du nombre et de l'âge moyen des véhicules maintien de l'ordre



L'électrification de ce groupe va bon train. En 2022, on compte déjà 11 véhicules banalisés électriques et le déploiement se poursuit.

3.1.3. Véhicules de support et de l'administration

Les 118 unités de ce parc sont principalement des voitures de tourisme et des minibus (cf. Figure 8). Elles parcourent actuellement en moyenne 9'500 km par année.

Il est à noter que le PVE ne compte pas assez d'unités pour couvrir l'ensemble des besoins en déplacement du personnel de l'État. Malgré la mise en place de mesures telles que le transfert de véhicules entre services et le « car sharing », l'utilisation des véhicules privés est encore fréquente (cf. Section 3.6).

Figure 8. Exemple de véhicules support et de l'administration



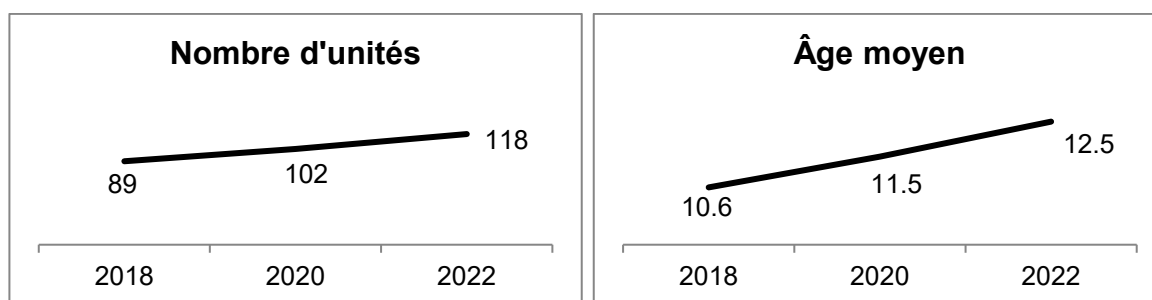
Type : Transport de personnes
 Prix : 32'000 francs
 Nombre : 52



Type : Transport de personnes
 Prix : 42'000 francs
 Nombre : 38

En analysant la Figure 9, on note une augmentation significative du nombre d'unités au sein de ce groupe. Cette dernière peut en partie être expliquée par la crise COVID. En effet, afin de répondre aux besoins accrus résultant des missions de contrôle des mesures sanitaires, des véhicules supplémentaires ont pu être mis à disposition en prolongeant la durée d'exploitation de certaines unités (d'où l'augmentation parallèle de l'âge moyen). Ces dernières seront toutefois revendues en temps utile.

Figure 9. Évolution du nombre et de l'âge moyen des véhicules support et de l'administration



Cette catégorie est la mieux adaptée pour intégrer des véhicules davantage respectueux de l'environnement. L'électrification de ce groupe a commencé avec la mise en service de 6 véhicules et le déploiement se poursuit.

3.2. Valeur du PVE

La valeur totale du PVE à neuf s'élève à 35 millions de francs (cf. Tableau 3). Cette donnée permet d'établir la valeur idéale d'investissement en fonction de la durée de vie estimée des véhicules, selon les deux catégories ci-après.

Tableau 3. Investissement annuel théorique selon la valeur du PVE

Catégorie	Durée de vie estimée *	Valeur (CHF)	Investissement annuel théorique (CHF)
Véhicules légers	10 ans	20'000'000	2'000'000
Véhicules lourds	15 ans	15'000'000	1'000'000
			3'000'000

Note : * D'un point de vue comptable, l'amortissement d'une unité est calculé sur 5 ans pour les véhicules légers et 10 ans pour les véhicules lourds. Or, ces durées ne reflètent pas la pratique, dans la mesure où l'utilisation optimale d'un véhicule peut être prolongée plusieurs années encore moyennant un entretien plus soutenu.

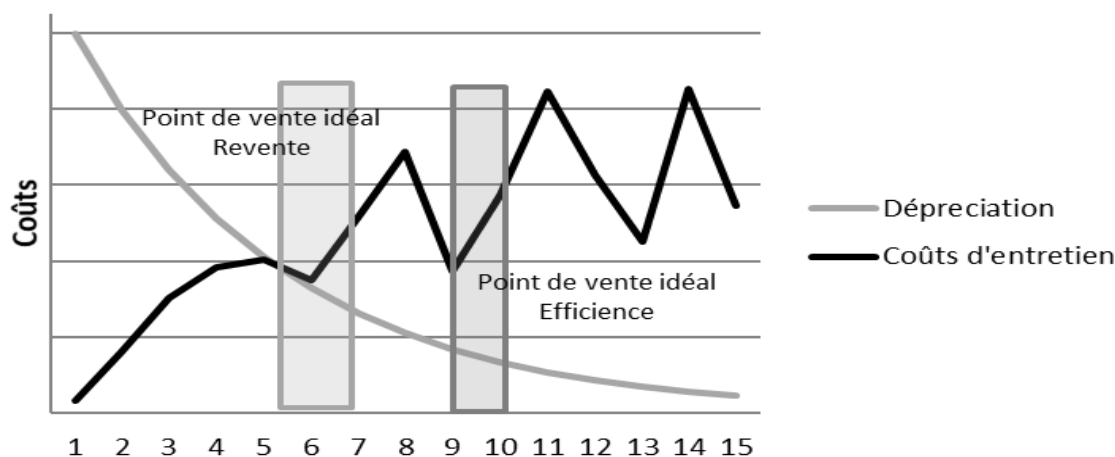
Selon ces chiffres, le montant théorique à investir dans le PVE serait donc de 3 millions de francs par année, soit 12 millions de francs sur 4 ans. Les opportunités de partage et de prolongation de l'utilisation de certains véhicules permettent toutefois de limiter la présente demande à 9,84 millions de francs, soit en moyenne 2,46 millions par année³.

La durée de vie estimée d'une unité est établie en tenant compte de l'augmentation des coûts d'entretien, ainsi que de la valeur de revente potentielle. Cela définit le seuil à partir duquel un véhicule peut être remplacé (cf. figure ci-après). Il permet non seulement une planification du renouvellement progressif du PVE mais il offre également une meilleure maîtrise des dépenses, en permettant notamment le regroupement des achats afin de bénéficier de prix plus avantageux. Calculée séparément pour les véhicules légers et les véhicules lourds, la durée de vie est le fruit d'analyses internes qui prennent en compte les paramètres opérationnels, sécuritaires, financiers et environnementaux.

La Figure 10 ci-après met en évidence une première plage d'opportunité durant laquelle le prix de revente est idéal, soit après six à sept ans d'utilisation. Une fois ce seuil dépassé, l'augmentation des coûts d'entretien devient disproportionnée par rapport à la valeur résiduelle du véhicule. Une deuxième plage d'opportunité est identifiée durant la dixième année d'utilisation. C'est le moment où le véhicule possède encore une valeur résiduelle intéressante alors que les coûts d'entretien vont s'accroître à nouveau. Attendre cette deuxième période pour remplacer un véhicule nécessite l'engagement de ressources techniques à l'interne mais permet de maximiser la durée d'utilisation. À l'exception des véhicules d'intervention de la PONE dont l'utilisation est intense, c'est cette durée de vie de 10 ans qui est ciblée par les GE.

Le même raisonnement est appliqué pour les véhicules lourds, avec une modification des courbes d'entretien et de dépréciation en fonction du temps – essentiellement liée à la construction plus massive de ces véhicules – donnant un point de vente idéal proche des 15 ans.

Figure 10. Fenêtres d'opportunité pour la revente d'un véhicule



3.3. Entretien du PVE

Le PVE 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 GE ont développé des plans d'entretien adaptés à chaque véhicule. Ils ne disposent toutefois pas de toutes les compétences métiers ou d'outillage spécifique de sorte que, près de 10% des travaux, en particulier de carrosserie, sont externalisés auprès d'entreprises privées. Afin d'accompagner les développements récents du PVE, notamment en matière de mobilité moins polluante, les GE ont développé de nouvelles compétences dans le domaine. Dès 2023, l'entretien des vélos électriques disponibles dans les stations prévues à cet effet, sera également assuré par les GE, sans augmentation de l'effectif en personnel.

³ Ce chiffre n'inclut pas l'agrandissement du PVE lié au plan de mobilité.

Les coûts d'entretien sont maintenus relativement bas grâce au coût horaire moyen des ateliers (119 francs/heure⁴). À titre comparatif, cette même heure dans un garage privé coûterait entre 140 et 170 francs.

3.4. Politique d'acquisition et de renouvellement

La politique de renouvellement vise avant tout à garantir l'opérationnalité des utilisateurs en offrant un outil adapté à leurs besoins, peu voire pas émetteur de gaz à effet de serre et au meilleur coût. Sur cette base, lors du renouvellement d'une unité, les GE tiennent compte des critères suivants :

- la plus-value environnementale ;
- les coûts de fonctionnement (entretien, consommation, taxes) ;
- le cahier des charges ;
- l'âge ;
- la disponibilité des pièces de rechange ;
- l'évolution des besoins opérationnels de l'utilisateur ;
- les possibilités de mutualisation et de partage ;
- la disponibilité chez un revendeur établi dans le canton, subsidiairement en Suisse ;
- le prix d'achat ;
- la faisabilité du projet (par exemple, possibilité d'installer une borne de rechargement).

L'acquisition des véhicules se fait en conformité avec la loi sur les marchés publics (LCMP). En fonction de la procédure applicable (gré à gré, sur invitation ou ouverte), des exigences relatives aux engagements pris par les entreprises soumissionnaires dans des domaines spécifiques conditionnent la prise en compte de leur offre. Ces derniers concernent notamment la politique environnementale, les mesures favorisant le développement durable et l'ancrage régional des candidats au marché.

Quelques exemples d'adjudications sont mentionnés ci-dessous :

- Le plan de renouvellement des 87 minibus se fait sur la base d'un marché public ouvert pour une période de 4 ans. Les contrats d'achats sont établis avec une entreprise du canton.
- Les achats des voitures de police secours ont fait l'objet d'un marché public sur invitation. Ce dernier a été attribué à une entreprise du canton.
- L'acquisition d'une balayeuse lourde s'est faite au travers d'un marché public ouvert. Le marché a été attribué à une entreprise suisse avec une représentation régionale.

3.5. Vente de véhicules

Les véhicules du PVE sont vendus deux fois par année aux enchères avec un prix minimum fixé par les GE (cf. Tableau 4). 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 auprès de professionnels, après évaluation de l'objet par un expert.

Tableau 4. Évolution des recettes annuelles liées à la vente de véhicules

Année de vente	Recette nette / CHF ⁵
2018	75'500
2019	105'600
2020	164'900
2021	107'000
2022	133'000

⁴ Ce taux horaire inclut les infrastructures, l'outillage, le salaire du personnel productif et les consommables.

⁵ Les montants indiqués ne tiennent pas compte des véhicules séquestrés par l'autorité judiciaire.

3.6. Kilomètres parcourus et utilisation des véhicules privés

Chaque année, les véhicules nécessaires à l'accomplissement des missions de l'administration parcourent près de 5 millions de kilomètres (cf. Tableau 5). La majorité des déplacements est effectuée par des véhicules spécifiquement dédiés à une mission particulière, tels que des chasse-neiges, des voitures de police ou des machines-outils.

Tableau 5. Kilomètres parcourus selon le type d'utilisation

Type d'utilisation	Kilométrage annuel	Proportion
Spécifique	3'500'000	71%
De service	300'000	6%
Privé *	1'100'000	22%

Note : * Soumis à l'accord préalable de la cheffe ou du chef de service, chaque collaboratrice ou collaborateur de l'État peut utiliser, moyennant défraiement, son véhicule personnel dans le cadre d'un déplacement professionnel.

En moyenne, 1,1 million de kilomètres, soit 22% des trajets, sont effectués annuellement avec des véhicules privés, un chiffre relativement constant par rapport aux exercices précédents. Ainsi, malgré la mise à disposition de véhicules de service, force est de constater que de nombreux déplacements professionnels sont encore effectués avec des véhicules privés. Ce recours encore trop fréquent s'explique notamment par un besoin de flexibilité accrue, un manque de véhicules de service à disposition, une absence de place de stationnements ou encore des besoins trop occasionnels.

Ce constat permet de souligner le potentiel d'amélioration encore existant dans ce domaine. En plus de limiter les émissions de CO₂, le recours aux véhicules de l'État représenterait également un gain économique, puisque le coût d'utilisation pour ces derniers est de 0,45 franc par kilomètre alors que l'utilisation des véhicules privés coûte 0,60 franc par kilomètre à l'État⁶.

Il faut toutefois garder à l'esprit que si les GE mettent à disposition les véhicules de l'État, la volonté de les utiliser dépend quant à elle, des cheffes ou chefs de service et d'office. Un effort supplémentaire de sensibilisation à cette problématique sera fourni durant ces prochaines années.

Notons enfin que la mise en place des pôles administratifs de Neuchâtel et de la Chaux-de-Fonds, ainsi que l'offre proposée en matière de mobilité plus respectueuse de l'environnement (voitures et vélos électriques), contribueront à faire diminuer de manière significative les déplacements effectués avec des véhicules privés.

3.7. Services privés de car sharing

L'État fait ponctuellement appel aux entreprises de car sharing telles que Mobility. Ce mode de transport est utilisé par les services concernés à hauteur de 30'000 km par année (31 abonnements ont été conclus). Si cette solution offre une bonne garantie de disponibilité et de flexibilité d'utilisation, son coût nettement supérieur la rend financièrement peu intéressante⁷. Par ailleurs, d'un point de vue écologique, les GE offrent bien plus d'alternatives pour une mobilité respectueuse de l'environnement, en proposant davantage de véhicules électriques.

3.8. Collaboration avec les communes et les entités paraétatiques

Des canaux de communication sont en place avec plusieurs communes. Selon l'article 6 de la loi cantonale sur l'énergie (LCEn) et son règlement d'exécution (RELCEn), les GE doivent agir en tant qu'organe de collecte de données concernant la classification CO₂ des véhicules achetés par les communes. Dernièrement, les échanges ont surtout concerné les solutions de motorisations respectueuses de l'environnement et la disponibilité des dispositifs de recharge.

⁶ Selon les tarifs de défraiement en vigueur.

⁷ 70 centimes par kilomètre, contre 45 centimes pour un véhicule de l'État. À cela s'ajoutent les frais d'abonnement ainsi que des taxes d'utilisation à l'heure.

Concernant l'achat de véhicules, les GE se sont approchés des communes à plusieurs reprises. Cependant, les tentatives d'achats coordonnés n'ont jusqu'ici pas abouti, en raison des volontés communales d'autonomie dans leur politique d'achat, mais aussi d'un intérêt à travailler avec des fournisseurs locaux. La problématique de compatibilité des cahiers des charges est également à prendre en compte. On peut mentionner, à titre d'exemple, l'essai d'un chasse-neige électrique, effectué conjointement par les GE et la commune de La Chaux-de-Fonds. Si les performances de ce véhicule étaient satisfaisantes au regard des attentes des autorités communales, elles n'étaient pas suffisantes pour remplir les missions en lien avec l'entretien des routes cantonales.

En sus des tâches découlant de la gestion du PVE, les GE assurent l'entretien des véhicules de la commune de Milvignes, d'institutions paraétatiques (Centre neuchâtelois de psychiatrie, Fondation Les Perce-Neige) et de certains partenaires de la protection de la population (armée, corps des gardes-frontières). Depuis 2018 les GE sont également responsables du processus d'acquisition des véhicules des organisations de protection civile.

Si l'augmentation des partenariats est souhaitable, elle est toutefois limitée par la capacité à les absorber sans modifier le dispositif en place, notamment en termes de personnel et d'infrastructures, tout en limitant le risque de concurrence avec les garages de la région.

3.9. Comparaisons intercantionales

Une mise en réseau entre les différentes entités gestionnaires de PVE cantonales a été initiée par les GE en 2015 dans le cadre du Réseau intercantional des garages de l'État (ci-après : RIGE). Il s'agissait de mettre sur pied une plateforme d'échange et de partage des connaissances dans ce domaine. La bonne volonté initiale des partenaires n'a pas été suffisante pour surmonter un problème récurrent : une comparaison intercantonale, en ce qui concerne la taille du PVE et ses coûts, ne peut pas être réalisée en raison de la multitude des modèles d'organisation des PVE cantonaux. Dans certains cantons, la gestion des véhicules est décentralisée et effectuée par groupes d'utilisation (maintien de l'ordre, entretien des routes, autres services) tandis que d'autres ont externalisé certaines prestations comme le déneigement des routes cantonales (à Neuchâtel, cette tâche est assumée par le SPCH). Actuellement, seul le canton de Vaud possède une structure similaire aux GE. Cependant, ses missions et les véhicules dont il a la charge diffèrent des GE et rendent les comparaisons hasardeuses. Par exemple, le parc vaudois n'intègre pas les unités des polices régionales.

4. TRANSITION VERS UNE MOBILITÉ DAVANTAGE RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT

4.1. Contexte politique

Conscientes de leurs responsabilités vis-à-vis de la population et des générations à venir, les autorités neuchâteloises ont franchi un cap important avec le Plan climat cantonal (rapport 22.006 du Conseil d'État de février 2022), dont l'objectif validé par le Grand Conseil est de parvenir à la neutralité carbone d'ici 2040, tout en préservant autant que possible la qualité de vie que la population connaît aujourd'hui. La première étape de mise en œuvre répertorie plus d'une cinquantaine de mesures destinées à accélérer la dynamique du développement durable dans le canton. Parmi ces mesures, plusieurs concernent le passage à une mobilité plus respectueuse de l'environnement, faisant des GE l'un des nombreux acteurs de cette transition.

Les GE n'ont toutefois pas attendu la mise en route du Plan climat pour intégrer, dans leurs diverses réflexions et planifications, le recours, tant que faire se peut, à des véhicules davantage respectueux de l'environnement.

D'autres facteurs incitent également les GE à limiter la production de CO₂ et à encourager la mobilité durable au sein de l'administration cantonale. Il convient notamment de mentionner le Règlement d'exécution de la loi cantonale sur l'énergie (RELCEn), dont le chapitre 10 est consacré à l'exemplarité de l'État dans le domaine de la mobilité. En effet, l'article 68 dudit règlement stipule que « la valeur moyenne des émissions de CO₂ des véhicules de moins de 3,5 tonnes achetés durant l'année par l'État ayant pour but de transporter du matériel et des personnes respecte la

valeur cible des prescriptions de la Confédération sur les émissions de CO2 des voitures de tourisme neuves⁸ ».

Parallèlement, le RELCEn donne un coup d'accélérateur en matière de densification de l'offre de rechargement pour les véhicules électriques, en imposant l'installation de bornes sur au moins un tiers des places de stationnement des bâtiments propriété de l'État et des établissements de droit public du 3ème cercle⁹ fréquentés par du public, soit 800 places, d'ici le 1^{er} mai 2026.

Enfin, la volonté du législateur s'est manifestée par la mise à disposition de moyens financiers supplémentaires à cet effet dans le cadre du programme d'impulsion et de transformation voté en 2019. Sur une enveloppe de 70 millions, quatre ont été alloués aux GE et au Service de l'énergie et de l'environnement (ci-après : SENE) afin de poursuivre le développement d'une mobilité moins gourmande en énergies fossiles, à l'interne autant qu'à l'externe de l'administration.

Le SENE a été chargé d'intervenir dans le domaine de l'incitation en faveur des particuliers, des communes et des entreprises privées pour la pose de bornes de rechargement électrique, via une subvention forfaitaire de 800 francs par point de recharge.

Quant aux GE, ils ont reçu pour mission d'intervenir dans les domaines suivants :

- a) Financement des bornes de rechargement et de leur installation pour les véhicules électriques de l'administration ;
- b) Financement d'une partie des bornes de rechargement pour les places de stationnement des bâtiments de l'État accueillant du public, avec la collaboration du service des bâtiments ;
- c) Gestion et financement de projets de mobilité davantage respectueuse de l'environnement au sein de l'administration cantonale (ex : développement d'un parc de vélos électriques).

4.2. Plan de mobilité dans le cadre du projet Vitamine

Afin de répondre aux exigences du Plan climat cantonal et ses objectifs de diminution des émissions de CO2, un plan de mobilité sera progressivement mis en place au sein de l'administration cantonale dès 2023. Les sites Vitamine seront les premiers à l'introduire. Différentes mesures seront appliquées : elles viseront d'une part à diminuer le recours aux véhicules privés pour les déplacements professionnels et d'autre part, à inciter les collaboratrices ou les collaborateurs à se rendre sur leur lieu de travail en privilégiant une mobilité moins ou pas du tout polluante.

Pour rappel, le projet Vitamine va, dès 2025, regrouper plus de 1'300 collaboratrices et collaborateurs sur trois sites répartis dans le canton. L'offre en places de parc sera, quant à elle, limitée à 30% du personnel présent sur chaque site. Cette répartition va faire augmenter les kilomètres parcourus par la flotte de l'État. Le personnel aura en effet davantage recours aux véhicules du PVE pour effectuer ses déplacements professionnels.

Parallèlement, il s'agira de développer une flotte de véhicules électriques à même de couvrir la majorité des besoins en déplacements professionnels. En outre, pour les trajets courts, des vélos électriques seront mis à disposition sur les sites Vitamine et dans les services qui en exprimeront la demande.

Une plateforme de partage, qui inclut l'utilisation occasionnelle des véhicules professionnels à titre privé, sera mise à disposition des collaborateur-trice-s. Celle-ci supprimera le principal inconvénient évoqué quant à l'usage des véhicules du PVE pour les déplacements professionnels, soit la nécessité de le ramener sur son lieu de travail après un rendez-vous, en particulier si ce dernier a lieu en fin de journée¹⁰. Elle offrira ainsi l'opportunité pour l'ensemble du personnel des sites concernés par le plan mobilité d'optimiser ses déplacements, voire de renoncer à posséder une

⁸ Prescription OFEN, soit 118 g/km pour les voitures de tourisme et 186 g/km pour les voitures de livraison. Ces exigences sont appliquées par les GE depuis 2019.

⁹ Entités financées par l'État, externes à l'administration cantonale, qui accomplissent une mission étatique via un mandat de prestations, comme le SCAN ou RHNE.

¹⁰ Selon sondage lié au plan de mobilité.

seconde voiture. Les kilomètres privés parcourus seront facturés selon un tarif qui reste encore à définir.

Bien que la gestion de cette plateforme n'incombe pas aux GE, cette dernière donnera la possibilité à l'État de valoriser des véhicules qui roulent peu.

Les unités supplémentaires financées par le présent crédit-cadre devraient couvrir la plupart des besoins. Les quelques trajets restants devront être assurés par les véhicules privés, moyennant une autorisation spéciale, ou par le recours éventuel à des services de car sharing tels que Mobility.

4.3. Un véhicule adapté à la mission

Le choix d'un véhicule ou d'une machine est conditionné par de multiples facteurs. Le prix, les conditions de maintenance, la disponibilité des pièces de rechange et bien évidemment, l'impact environnemental font partie des aspects pris en compte par les GE.

Un élément est déterminant : de la nature de la mission dépend le choix du véhicule. Cette réalité oblige les GE à privilégier encore assez régulièrement des véhicules à combustion. En effet, il n'existe pas systématiquement d'alternative moins ou pas du tout polluante. À titre d'exemple, l'État possède 119 petits utilitaires dont plus de la moitié doit répondre aux conditions hivernales du canton, nécessitant une traction intégrale (4x4). Le marché actuel des véhicules électriques ne propose pas encore ce type de motricité. La situation devrait changer à relativement court terme.

D'autre part, l'alternative moins ou non polluante ne permet pas toujours au véhicule de remplir l'entier de sa mission. Bien que des machines comme les tondeuses ou les engins de déneigement électriques commencent à être commercialisées, leurs performances les rendent inadéquates pour l'entretien du réseau routier cantonal, notamment en raison de leur poids et de leur autonomie. En revanche, des solutions électriques ont été trouvées pour l'entretien du parc immobilier et des jardins. Seul le marché des voitures de tourisme propose actuellement des véhicules qui répondent pleinement aux exigences des GE au regard des cahiers des charges établis.

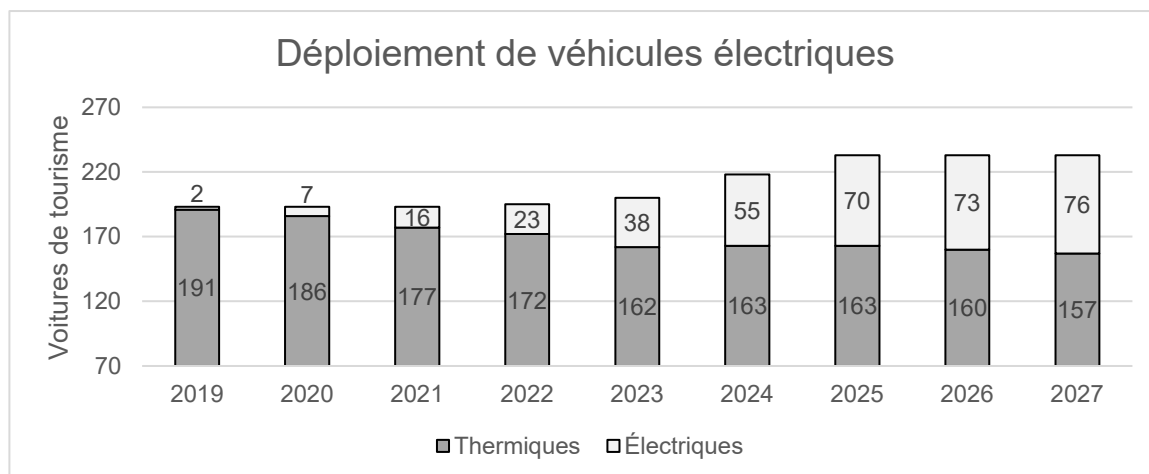
S'il existe d'autres types de motorisation davantage respectueuse de l'environnement, plusieurs raisons mentionnées ci-après poussent les GE à acheter principalement des véhicules 100% électriques pour le moment.

4.3.1. Acquisition de véhicules électriques jusqu'en 2027

Pour les raisons mentionnées plus haut, les GE privilégient une transition volontariste vers un PVE moins polluant, qui répond à une planification rigoureuse. Comme déjà exposé, la catégorie bénéficiant du plus gros potentiel d'électrification est la voiture de tourisme. La Figure 11 renseigne sur l'électrification planifiée pour ce type de véhicules¹¹.

¹¹ Des informations plus détaillées sur le déploiement de véhicules figurent dans l'annexe 1 : Planification d'achat des véhicules électriques.

Figure 11. Déploiement de véhicules électriques au sein du PVE



En 2027, le parc de voitures de tourisme devrait compter 76 unités électriques (dont 40 issues d'achats extraordinaires en lien avec le plan de mobilité), soit 33% du parc, dont la recharge sera neutre pour l'environnement¹². Les 157 véhicules restants seront soit des véhicules dont l'âge de remplacement n'aura pas été atteint en 2027, soit des véhicules remplissant des fonctions spécifiques empêchant leur remplacement par des véhicules électriques, en l'état actuel de la technique.

Pour trois autres catégories de véhicules, des projets existent tels que décrits dans le Tableau 6 ci-après.

Tableau 6. Projets d'électrifications du PVE hors voitures de tourisme

Catégorie	Projet	Nb d'unité	Délais
Camion	Remplacer les camions de transport par des camions à hydrogène	2	Dès 2027
Minibus	Remplacer les minibus de transport de personnes par des véhicules électriques	12	2023 - 2027
Chariot de travail	N'utiliser que la motorisation électrique pour le remplacement des élévateurs	10	2023 - 2027

Pour les quatre derniers types de véhicules (4x4, tracteurs agricoles, machines de travail, motocycles), le passage à l'électrique s'annonce plus compliqué, dans la mesure où les modèles existant aujourd'hui sur le marché ne remplissent pas le cahier des charges des GE. Il conviendra de suivre attentivement l'évolution dans ces domaines.

4.3.2. Flotte de vélos à assistance électrique (VAE)

À l'instar des véhicules de l'État, la gestion centralisée des VAE incombe désormais au GE depuis le 1^{er} juillet 2022.

La mise en circulation progressive d'une flotte de VAE est une des mesures privilégiées pour réduire les émissions de CO₂. Elle est destinée notamment aux déplacements dans un périmètre urbain et périurbain. À la suite du projet pilote dans ce domaine lancé en 2019 par la mise à disposition de 5 VAE au Château de Neuchâtel, la décision a été confirmée d'en équiper non seulement les pôles Vitamine mais aussi tous les services concernés par le Plan de mobilité. Par conséquent, 35 VAE supplémentaires seront mis en service d'ici à 2025.

¹² Toute l'électricité qui alimente les bâtiments de l'État provient d'énergie d'origine renouvelable

4.4. Véhicules désormais inadaptés aux missions dévolues à l'État

4.4.1. Véhicules à gaz

Ces véhicules disposent de deux réservoirs, l'un pour l'essence et l'autre pour le gaz. La combustion se déroule de manière similaire dans les deux cas. Quand le gaz est utilisé, le véhicule rejette 40% de CO₂ de moins et consomme significativement moins de carburant. Ce type de motorisation peut se révéler intéressant, mais il est limité par une faible autonomie d'environ 300 km pour une voiture de tourisme.

Le moteur et le prix d'achat des véhicules à gaz sont similaires aux véhicules à moteur essence, mais le canton ne compte que deux stations de distribution, de sorte que les véhicules à gaz roulent avec de l'essence la plupart du temps.

4.4.2. Véhicules hybrides

Il existe plusieurs sortes de véhicules électriques : plug-in, hybrides, hybrides légers, etc. Les modèles hybrides et hybrides légers sont bien souvent imposés par le constructeur et les résultats des tests conduits par le GE ne permettent pas de conclure à une amélioration significative de la consommation dans les conditions d'utilisation actuelles (environ 0,3 litre d'économisé sur 100 km), alors que le prix d'un véhicule hybride peut être jusqu'à 30% plus élevé.

5. CLASSEMENT DE POSTULAT

En substance, le postulat 19.191 prie 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.

En 2022, l'utilisation du PVE a produit près de 1'700 kg de CO₂/véhicule. La politique d'électrification du parc initiée par les GE et poursuivie avec les propositions figurant dans le présent rapport devrait permettre de diminuer les volumes d'émission de gaz à effet de serre pour atteindre 1'500 kg de CO₂/véhicule en 2027.

Parallèlement, d'autres mesures comme l'utilisation de carburants moins polluants tels l'essence ASPEN¹³ ou Alkylée¹⁴, contribuent aussi à réduire les émissions de gaz à effet de serre du PVE.

Ces prévisions encourageantes indiquent que la voie privilégiée par les GE est pertinente. On peut évidemment souhaiter que la transition vers une mobilité davantage respectueuse de l'environnement soit plus rapide. Cela étant, les développements technologiques récents et à venir permettront sans nul doute d'apporter prochainement des solutions à des problèmes qui semblent encore insolubles aujourd'hui.

Il en va ainsi des véhicules fonctionnant à hydrogène. Le principe de leur fonctionnement est relativement simple : l'énergie électrique est fournie par une pile à combustible. L'hydrogène est stocké sous pression dans les réservoirs dédiés du véhicule. Ce gaz (H₂), ainsi que le dioxygène (O₂) de l'air ambiant, alimentent la pile à combustible. Ces deux gaz génèrent une réaction électrochimique à l'intérieur de la pile qui produit de l'électricité, de la chaleur et de la vapeur d'eau (H₂O), qui s'échappe par un petit tube placé sous le véhicule. L'énergie ainsi produite alimente le moteur électrique du véhicule, qui se déplace alors en silence et sans émission de gaz polluants.

À ce jour, il s'agit d'un marché de niche qui ne répond pas aux besoins des GE. En effet, bien que le PVE comprenne plusieurs véhicules lourds, ceux-ci sont destinés à l'entretien des routes du canton et sont donc des outils de travail ou des porte-outils qui ne peuvent pas être comparés à des

¹³ L'essence ASPEN est de l'essence 2T avec de l'huile entièrement bio.

¹⁴ Essence très pauvre en hydrocarbures nocifs.

camions de transport. De plus, l'absence de station de rechargement dans le canton rend impossible tout recours aux véhicules à hydrogène dans l'immédiat.

Les GE suivent néanmoins avec attention le développement de cette technologie qui s'annonce prometteuse, surtout en ce qui concerne la motorisation des camions de transport. Pour cette catégorie de véhicules, plusieurs constructeurs proposent déjà ou vont prochainement proposer des modèles à hydrogène. Les GE seront particulièrement attentifs aux perspectives ouvertes par le projet en cours dans l'Entre-deux-Lacs, porté par le Groupe É et différents partenaires.

Les GE ne manqueront pas de se tenir continuellement informés afin de modifier leur planification, le cas échéant, si des opportunités se présentaient.

Enfin, outre les réponses apportées au postulat par le présent rapport, il faut rappeler que la procédure financière oblige le Conseil d'État à présenter à votre Autorité une demande de crédit pour l'acquisition de véhicules tous les quatre ans. Ainsi, un point de situation est fait régulièrement à ce sujet et le Grand Conseil garde toute latitude pour influencer les choix à venir.

6. CONSÉQUENCES FINANCIÈRES

D'un point de vue financier, ce nouveau crédit-cadre marque une rupture : des économies liées à la centralisation des activités des GE, on passe à des économies liées à l'utilisation du PVE. S'il reste tout de même quelques projets de regroupement, comme la réorganisation des centres d'entretien routier attendue à l'horizon 2027, les possibilités de rationalisation s'amenuisent. Par contre, de nombreuses sources d'économie vont se développer, parallèlement à la mise en route du plan mobilité, telles que la diminution de la consommation de carburant, la réduction du montant global des indemnités liées à l'utilisation des véhicules privés et l'utilisation croissante des VAE. Il est toutefois encore trop tôt pour chiffrer ces retombées puisque leur montant sera directement lié au degré de succès du plan mobilité ainsi qu'aux coûts de l'énergie.

Tableau 7. Investissement projeté

	Véhicules à remplacer	2024	2025	2026	2027	Total
Voiture de tourisme	64	1'250'000	1'215'000	908'000	507'000	3'880'000
4x4	21	307'000	244'000	188'000	807'000	1'546'000
Camion	5	215'000	274'000	895'000	-	1'384'000
Minibus	30	491'000	345'000	284'000	216'000	1'336'000
Machine de travail	8	392'000	331'000	84'000	72'000	879'000
Chariot de travail	6	315'000	124'000	-	-	439'000
Remorque	6	114'000	-	8'000	5'000	127'000
Tracteur	1	-	90'000	-	-	90'000
Divers imprévus		50'000	50'000	50'000	50'000	200'000
	141	3'134'000	2'673'000	2'417'000	1'657'000	9'881'000
Plan mobilité*	40	420'000	580'000	560'000	-	1'560'040
Total	181	3'554'000	3'253'000	2'977'000	1'657'000	11'441'040

* Le véhicules du plan de mobilité son présentés comme véhicules additionnels prévisibles

Les chiffres présentés dans le Tableau 7 représentent 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 (état, utilisation et valeur), la planification présentée ci-dessous sur une période de quatre ans pourrait subir des modifications¹⁵.

Comme l'octroi de tout crédit-cadre, le montant demandé est important. Il s'agit toutefois de le mettre en perspective avec les 705 unités du PVE, dont la valeur à neuf est estimée à environ 35 millions de francs. Il est également important de rappeler que les 11,4 millions sollicités sont répartis en deux types de dépenses distinctes. Alors que 9,88 millions seront mis à profit dans le cadre du renouvellement du PVE, 1,56 million sera spécifiquement consacré à l'achat de nouveaux véhicules

¹⁵ La description détaillée des véhicules à remplacer figure à l'annexe 2a, 2b et 2c : Planification de remplacement.

dans le cadre du plan de mobilité. Dès lors, la demande de crédit concernant le renouvellement du PVE est de 150'000 francs inférieure au montant octroyé pour l'exercice 2020-2023, ceci malgré un contexte économique particulièrement défavorable, avec des prix en forte hausse, en particulier dans le secteur de l'automobile.

Le Tableau 8 offre une vision globale des incidences financières en regroupant le compte des investissements et celui de fonctionnement.

Tableau 8. Incidences pour les comptes de l'État

Incidences financières liées à l'ouverture d'un nouveau crédit d'engagement (en francs)		2024	2025	2026	2027	2028
Compte des investissements :						
Dépenses		3'554'000	3'253'000	2'977'000	1'657'000	-
[1]	Dépenses nettes	3'554'000	3'253'000	2'977'000	1'657'000	-
Compte de fonctionnement : Amortissement						
Véhicules légers (5 ans)		213'240	621'660	995'460	1'273'500	1'580'160
Véhicules spéciaux (15 ans)		47'387	138'147	221'213	283'000	305'093
[2]	Total charges nettes	260'627	759'807	1'216'673	1'556'500	1'885'253
Financement :						
[3]	Solde (([1] + [2]))	3'814'627	4'012'807	4'193'673	3'213'500	1'885'253

7. CONSÉQUENCES SUR LE PERSONNEL

Le présent investissement n'a pas d'incidence sur les effectifs des GE tels que décrits au chapitre 2.2.

8. CONSÉQUENCES SUR LA RÉPARTITION DES TÂCHES ENTRE L'ÉTAT ET LES COMMUNES

Le présent investissement n'a pas d'incidence sur cette thématique.

9. CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET ENVIRONNEMENTALES, AINSI QUE POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES

L'augmentation du nombre d'unités électriques permettra une réduction non négligeable des émissions de CO2 des véhicules de l'État (cf. chapitre 4.3.3). Leur introduction sera progressive et répondra aux différentes étapes du plan de mobilité, ainsi qu'à la planification du renouvellement du PVE.

10. CONSÉQUENCES SUR LA PRISE EN COMPTE DE L'INCLUSION DES PERSONNES VIVANT AVEC UN HANDICAP

Le présent investissement n'a pas d'incidence sur cette thématique.

11. 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.

12. CONCLUSION

Les deux précédents crédits-cadre ont permis aux GE d'atteindre leur « vitesse de croisière », tout en remplissant les objectifs de rationalisation et d'économie. Le crédit-cadre qui fait l'objet de ce rapport intègre un paradigme supplémentaire : la transition vers une mobilité moins polluante. Les objectifs ambitieux du plan climat auront en effet une influence certaine sur la voie privilégiée par les GE.

La planification proposée permet la stabilisation des dépenses d'entretien tout en garantissant la fiabilité du PVE. 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'énergies fossiles.

Pour toutes ces raisons, nous vous remercions de prendre en compte le présent rapport en validant le projet de décret qui l'accompagne et en acceptant le classement du postulat 19.191.

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

Neuchâtel, le 10 mai 2023

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. KURTH

La chancelière,
S. DESPLAND

Décret
portant octroi d'un crédit d'engagement de 11'441'000 francs
pour le renouvellement et l'acquisition de véhicules et de
machines de 2024 à 2027 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 10 mai 2023,
décète :

Article premier Un crédit d'engagement (crédit-cadre) de 11'441'000 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/la président-e, Le/la secrétaire général-e,

En-tête

	Crédit cadre 2024-2027	annexe 1
--	-------------------------------	-----------------

Détail de déploiement prévisible de véhicules électriques

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Véhicules d'entretien des routes et des forêts			1	1	1			2	
Véhicules de maintien de l'ordre et sécurité	2	2	4	3	4	2	1	1	
Véhicules de support et administration		3	4	1	12	15	14		3
Acquisition annuelle	2	5	9	5	17	17	15	3	3
Volume du parc électrique		7	16	21	38	55	70	73	76

6 Conséquences financières

Crédit 2023-2027

ENTRETIEN DES ROUTES ET FORÊTS
annexe 2a

Planification intentionnelle de remplacement

Les véhicules potentiellement remplacés par une motorisation électrique sont identifiés dans la colonne "Genre"

Camions

Fréquence de remplacement 15 ans

Genre	ID	Marque Type	Année	Prix de Base	Accessoires été / hiver	Total	Échéance théorique	2024	2025	2026	2027
Camion	4009	IVECO	2009	110'000	-	110'000	2024	110'000	0	0	0
Camion	4016	IVECO	2011	135'000	-	135'000	2026	0	0	135'000	0
Camion	4012	MAN	2011	120'000	154'000	274'000	2026	0	274'000	0	0
Camion	4020	SCANIA	2011	810'000	-	810'000	2026	0	0	810'000	0
Camion	5004	JOHNDEERE	2000	95'000	10'000	105'000	2015	105'000	0	0	0
								215'000	274'000	945'000	-

Fraiseuses à neige

Fréquence de remplacement 20 ans

Genre	ID	Marque Type	Année	Prix de Base	Accessoires été	Total	Échéance théorique	2024	2025	2026	2027
Fraiseuse à neige	8017	ROLBA	1987	250'000	30'000	280'000	2007	280'000	0	0	0
Fraiseuse à neige	8021	SNOWBOOSTER	2000	280'000	-	280'000	2020	0	280'000	0	0
								280'000	280'000	-	-

6 Conséquences financières

Crédit 2023-2027

ENTRETIEN DES ROUTES ET FORÊTS
annexe 2a

Remorques

Fréquence de remplacement 20 ans

Genre	ID	Marque Type	Année	Prix de Base	Accessoires	Total	Échéance théorique	2024	2025	2026	2027
Remorque	9029	HUMBAUR	1997	8'000	-	8'000	2017	0	0	8'000	0
Remorque	9007	ZBINDEN	2003	8'000	-	8'000	2023	8'000	0	0	0
Remorque	9010	HUMBAUR	2007	8'000	-	8'000	2027	8'000	0	0	0
Remorque	9108	MOIROUD	2017	55'000	35'000	90'000	2023	90'000	0	0	0
								106'000	-	8'000	-

Saleuses tractées, Balayeuses

Fréquence de remplacement 15 ans

Genre + Identification	ID	Marque Type	Année	Prix de Base	Accessoires	Total	Échéance théorique	2024	2025	2026	2027
Saleuse	7027	DOOSAN	2010	35'000	-	35'000	2025	35'000	0	0	0
Saleuse	7041	ZBINDEN	2010	36'000	-	36'000	2025	0	36'000	0	0
Saleuse	7019	BOSCHUNG	2005	45'000	-	45'000	2020	0	45'000	0	0
Saleuse	7024	BOSCHUNG	2005	45'000	-	45'000	2020	45'000	0	0	0
Saleuse	7029	BREINING	2000	43'000	-	43'000	2015	0	43'000	0	0
Balayeuse	7050	BUCHER	2010	235'000	-	235'000	2025	235'000	0	0	0
								315'000	124'000	-	-

6 Conséquences financières

Crédit 2023-2027

ENTRETIEN DES ROUTES ET FORÊTS
annexe 2a

Véhicules légers							Fréquence de remplacement 10 ans				
Genre + Identification	ID	Marque Type	Année	Prix de Base	Accessoires	Total	Échéance théorique	2024	2025	2026	2027
Voiture (électrique)	1175	DACIA	2016	42'000	-	42'000	2026	0	0	42'000	0
Voiture (électrique)	1035	RENAULT	2015	42'000	-	42'000	2025	42'000	0	0	0
Voiture	1034	LAND-ROVER	2014	43'000	-	43'000	2024	0	43'000	0	0
Voiture	1043	AUDI	2005	65'000	-	65'000	2015	0	65'000	0	0
4x4	2061	MITSUBISHI	2017	56'000	-	56'000	2027	0	0	0	56'000
4x4	2062	MITSUBISHI	2017	56'000	-	56'000	2027	0	0	0	56'000
4x4	2063	MITSUBISHI	2017	56'000	-	56'000	2027	0	0	0	56'000
4x4	2064	MITSUBISHI	2017	56'000	-	56'000	2027	0	0	0	56'000
4x4	2053	MITSUBISHI	2016	56'000	-	56'000	2026	0	0	0	56'000
4x4	2054	MITSUBISHI	2016	56'000	-	56'000	2026	0	56'000	0	0
4x4	2055	MITSUBISHI	2016	56'000	-	56'000	2026	0	0	0	56'000
4x4	2058	MITSUBISHI	2016	56'000	-	56'000	2026	0	0	0	56'000
Chasse-neige	2015	TOYOTA	2015	59'000	35'000	94'000	2025	94'000	0	0	0
Chasse-neige	2016	TOYOTA	2015	59'000	35'000	94'000	2025	94'000	0	0	0
Chasse-neige	2030	TOYOTA	2008	59'000	35'000	94'000	2018	0	0	0	94'000
Chasse-neige	2023	TOYOTA	2013	59'000	35'000	94'000	2023	94'000	0	0	0
Chasse-neige	2056	TOYOTA	2016	59'000	35'000	94'000	2026	0	0	0	94'000
Chasse-neige	2057	TOYOTA	2016	59'000	35'000	94'000	2026	0	0	0	94'000
Chasse-neige	2059	TOYOTA	2016	59'000	35'000	94'000	2026	0	94'000	0	0
Chasse-neige	2065	TOYOTA	2017	59'000	35'000	94'000	2027	0	0	94'000	0
Chasse-neige	2067	TOYOTA	2017	59'000	35'000	94'000	2027	0	0	94'000	0
Chasse-neige	2017	TOYOTA	2015	59'000	35'000	94'000	2025	0	94'000	0	0
MiniBus (électrique)	3039	PEUGEOT	2009	49'000	-	49'000	2019	49'000	0	0	0
MiniBus	3040	VOLKSWAGEN	2002	75'000	-	75'000	2012	0	0	75'000	0
MiniBus	3033	VOLKSWAGEN	2014	47'000	-	47'000	2024	0	0	47'000	0
MiniBus	3016	VOLKSWAGEN	2013	47'000	-	47'000	2023	47'000	0	0	0
MiniBus	3017	VOLKSWAGEN	2013	47'000	-	47'000	2023	0	47'000	0	0
								420'000	399'000	352'000	674'000

6 Conséquences financières

Crédit 2023-2027

ENTRETIEN DES ROUTES ET FORÊTS
annexe 2a

Autres machines

Genre	ID	Marque Type	Année	Prix de Base	Fréquence	Total	Échéance théorique	2024	2025	2026	2027
Faucheuse	OA042	RAPID	2005	28'000	10 ans	84'000	2015	0	0	84'000	0
Ligneuse	OA053	VON ARX	2011	21'500	15 ans	21'500	2026	21'500	0	0	0
Faucheuse	OA041	RAPID	2005	25'755	10 ans	25'755	2015	25'500	0	0	0
Chargeur à sel	OA020	BOSCHUNG	1989	65'000	20 ans	65'000	2009	65'000	0	0	0
Chargeur à sel	OA025	BOSCHUNG	2003	51'000	20 ans	51'000	2023	0	51'000	0	0
Pelle retro	OA033	HITACHI 3.8T	2010	72'000	15 ans	72'000	2025	0	0	0	72'000
								112'000	51'000	84'000	72'000

Total du groupe routes et forêts	Sfr	1'448'000	1'128'000	1'389'000	746'000
---	------------	------------------	------------------	------------------	----------------

Planification intentionnelle de remplacement

Les véhicules potentiellement remplacés par une motorisation électrique sont identifiés dans la colonne "Genre"

Remorques

Fréquence de remplacement 20 ans

Genre	ID	Marque Type	Année	Prix de Base	Fréquence	Échéance théorique	2024	2025	2026	2027
Remorque	9095	DALTEC	2007	5'000	20 ans	2027	0	0	0	5'000
Remorque	9093	SARIS	2003	8'000	20 ans	2023	8'000	0	0	0
							8'000			5'000

Véhicules légers

Genre	ID	Marque Type	Année	Prix de Base	Fréquence	Échéance théorique	2024	2025	2026	2027
Voiture	1261	TOYOTA	2012	52'000	10 ans	2022	52'000	0	0	0
Voiture	1030	VOLKSWAGEN	2015	38'000	10 ans	2025	0	0	0	38'000
Voiture	1001	VOLKSWAGEN	2013	37'511	10 ans	2023	0	0	37'511	0
Voiture	1198	SKODA	2017	65'000	10 ans	2027	0	0	0	65'000
Voiture	1196	BMW	2017	111'000	4 ans	2021	0	0	0	111'000
Voiture	1199	BMW	2017	111'000	4 ans	2021	0	0	0	111'000
Voiture	1212	SKODA	2019	36'193	10 ans	2029	0	0	0	36'193
Voiture	1237	BMW	2019	89'559	4 ans	2023	0	89'559	0	0
Voiture (électrique)	1251	AUDI	2018	45'000	10 ans	2028	0	0	45'000	0
Voiture	1170	VOLKSWAGEN	2016	41'424	10 ans	2026	0	0	41'424	0
Voiture	1183	OPEL	2017	25'294	10 ans	2027	0	0	0	25'294
Voiture	1186	BMW	2017	111'000	4 ans	2021	0	0	111'000	0
Voiture	1187	BMW	2017	111'000	4 ans	2021			111'000	
Voiture (électrique)	1190	VOLKSWAGEN	2017	28'021	10 ans	2027			28'021	
Voiture	1225	SEAT	2019	41'268	10 ans	2029			41'268	

6 Conséquences financières

Crédit 2023-2027

VÉHICULES MAINTIEN DE L'ORDRE
annexe 2b

Voiture	1228	PEUGEOT	2019	33'600	10 ans	2029			33'600	
Voiture	1244	VOLKSWAGEN	2019	37'886	10 ans	2029			37'886	
Voiture	1250	SEAT	2019	34'556	10 ans	2029				34'556
Voiture	1153	VOLKSWAGEN	2015	35'017	10 ans	2025		35'017		
Voiture	1149	OPEL	2015	69'000	10 ans	2025		69'000		
Voiture	1147	OPEL	2015	69'000	10 ans	2025		69'000		
Voiture	1150	OPEL	2015	69'000	10 ans	2025		69'000		
Voiture	1143	OPEL	2015	69'000	10 ans	2025		69'000		
Voiture	1148	OPEL	2015	69'000	10 ans	2025		69'000		
Voiture	1151	OPEL	2015	69'000	10 ans	2025	69'000			
Voiture (électrique)	1152	OPEL	2015	69'000	10 ans	2025			69'000	
Voiture	1184	OPEL	2017	69'000	10 ans	2027	69'000			
Voiture	1189	VOLKSWAGEN	2017	28'021	10 ans	2027		28'021		
Voiture	1191	FORD	2017	44'000	10 ans	2027		44'000		
Voiture	1195	BMW	2017	66'878	10 ans	2027		66'878		
Voiture	1179	OPEL	2015	69'000	10 ans	2025			69'000	
Voiture (électrique)	1203	VOLKSWAGEN	2016	38'927	10 ans	2026		38'927		
Voiture	1210	OPEL	2018	69'000	10 ans	2028		69'000		
Voiture	1223	VOLKSWAGEN	2019	27'802	10 ans	2029		27'802		
Voiture	1230	FORD	2019	80'808	10 ans	2029		80'808		
Voiture	1255	BMW	2020	115'578	4 ans	2024		115'578		
Voiture	1256	BMW	2020	120'883	4 ans	2024		120'883		
Voiture	1141	OPEL	2014	69'000	10 ans	2024	69'000			
Voiture	1132	OPEL	2014	69'000	10 ans	2024			69'000	
Voiture	1138	OPEL	2014	69'000	10 ans	2024	69'000			
Voiture	1142	SKODA	2015	35'023	10 ans	2025	35'023			
Voiture	1133	OPEL	2014	69'000	10 ans	2024	69'000			
Voiture	1135	OPEL	2014	69'000	10 ans	2024			69'000	
Voiture	1139	OPEL	2014	69'000	10 ans	2024			69'000	
Voiture (électrique)	1130	SEAT	2014	47'774	10 ans	2024	47'774			
Voiture	1134	OPEL	2014	69'000	10 ans	2024		69'000		
Voiture	1113	OPEL	2012	56'084	10 ans	2022	56'084			
Voiture	1140	OPEL	2014	69'000	10 ans	2024		69'000		
Voiture	1137	OPEL	2014	69'000	10 ans	2024		69'000		
Voiture	1136	OPEL	2014	69'000	10 ans	2024		69'000		
Voiture	1169	VOLKSWAGEN	2015	42'000	10 ans	2025	42'000			
Voiture (électrique)	1209	SEAT	2017	29'920	10 ans	2027	29'920			
Voiture	1234	BMW	2019	104'179	4 ans	2023	104'179			
Voiture	1235	BMW	2019	102'911	4 ans	2023	102'911			
Voiture	1236	BMW	2019	117'368	4 ans	2023	117'368			
4x4	2013	NISSAN	2013	100'000	10 ans	2023	0	0	0	85'000

6 Conséquences financières

Crédit 2023-2027

VÉHICULES MAINTIEN DE L'ORDRE
annexe 2b

Minibus	3084	FORD	2017	50'000	10 ans	2027	50'000			
Minibus	3096	FORD	2012	44'000	10 ans	2022			44'000	
Minibus	3086	FORD	2011	44'000	10 ans	2021		44'000		
Minibus	3073	RENAULT	2011	60'000	10 ans	2021	60'000			
Minibus	3029	VOLKSWAGEN	2013	60'144	10 ans	2023				60'144
Minibus	3003	MERCEDES	2012	70'558	10 ans	2022	70'558			
Minibus	3070	VOLKSWAGEN	2015	58'041	10 ans	2025				58'041
Minibus	3102	MERCEDES	2020	97'236	10 ans	2030				97'236
Minibus	3069	VOLKSWAGEN	2014	43'025	10 ans	2024		43'025		
Minibus	3094	VOLKSWAGEN	2019	49'666	10 ans	2029		49'666		
Minibus	3081	VOLKSWAGEN	2011	43'033	10 ans	2021	43'033			
Minibus	3082	MERCEDES	2011	17'604	10 ans	2021	57'000			
Minibus	3095	VOLKSWAGEN	2019	47'140	10 ans	2029	47'140			
Moto	6010	BMW	2012	21'000	10 ans	2022		21'000		
Moto	6015	YAMAHA	2017	4'500	10 ans	2027		4'500		
Moto	6012	BMW	2014	21'000	10 ans	2024			21'000	
Moto	6016	YAMAHA	2009	3'000	10 ans	2019	3'000			

1'538'989 1'223'665 896'710 721'463

Total du groupe Support et administration	Sfr	1'546'989	1'223'665	896'710	726'463
--	------------	------------------	------------------	----------------	----------------

Planification intentionnelle de remplacement

Les véhicules potentiellement remplacés par une motorisation électrique sont identifiés dans la colonne "Genre"

Remorques Fréquence de remplacement 20 ans

Genre	ID	Marque Type	Année	Prix de Base	Fréquence	Échéance théorique	2024	2025	2026	2027
Remorque	9015	NIEDERBERGER	1998	15'000	20 ans	2018	0	0	0	15'000
Remorque	9016	NIEDERBERGER	1995	15'000	20 ans	2015	15'000	0	0	0
Remorque	9083	HEINKEL	1982	20'000	20 ans	2002	20'000	0	0	0
							35'000	-	-	15'000

Autres machines Fréquence de remplacement 15 ans

Genre	ID	Marque Type	Année	Prix de Base	Fréquence	Échéance théorique	2024	2025	2026	2027
Machine de travail	8002	ISEKI	2008	35'000	15 ans	2023	0	0	35'000	0
Élévateur (électrique)	OA053	CLARK	2015	18'000	15 ans	2026	18'000	0	0	0
Élévateur	OA041	ATLET ALTO	2015	18'000	15 ans	2015	0	18'000	0	0
Élévateur	OA020	ATLET ALTO	2015	18'000	15 ans	2009	0	0	18'000	0
Élévateur	OA025	ATLET ALTO	2015	18'000	15 ans	2023	0	0	0	18'000
							18'000	18'000	53'000	18'000