

Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil

(Du 10 mai 2023)

PROPOSITIONS DE LA COMMISSION PARLEMENTAIRE**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**

La commission parlementaire des finances,

composée de M^{mes} et MM. Patrick Erard, président, Sandra Menoud, Damien Humbert-Droz, Andreas Jurt, Quentin Di Meo, Armin Kapetanovic, Christine Ammann Tschopp, Niel Smith, Sarah Fuchs-Rota, Jonathan Gretillat, Antoine de Montmollin, vice-président, Damien Schär et Mireille Tissot-Daguette,

soutenue dans ses travaux par M^{me} Anne Fava, assistante parlementaire,

fait les propositions suivantes au Grand Conseil :

Commentaire de la commission

La commission des finances a examiné le rapport 23.012, Garages de l'État, lors de sa séance du 5 juillet 2023 en présence du chef du Département de l'économie, de la sécurité et de la culture (DESC), ainsi que du chef des garages de l'État.

En préambule, le chef du DESC a rappelé qu'il s'agit du troisième rapport à l'appui d'un crédit d'engagement pour les garages de l'État et que le crédit en cours arrivera à son terme à la fin de l'année 2023. Le regroupement des activités liées à la gestion du parc véhicules et machines de l'État engendre non seulement une économie d'environ un million de francs par année mais permet aussi de favoriser la transition vers une mobilité plus respectueuse de l'environnement, notamment en contribuant activement au plan de mobilité lié au projet Vitamine.

La plus-value découlant de ce regroupement ainsi que la qualité du rapport ont été unanimement salués par la commission. Néanmoins, le rapport a suscité de nombreuses questions et des explications complémentaires ont été demandées notamment sur les points suivants :

Collaboration avec les communes

Plusieurs commissaires ont souhaité connaître les moyens mis en œuvre par l'État pour développer la collaboration avec les communes dans ce domaine ou pour les encourager à opérer des rapprochements avec d'autres partenaires. Ils et elles se sont également questionné-e-s sur la raison des éventuels blocages notamment en lien avec la création d'un centre d'achats unique.

Le chef du département a confirmé que la progression d'une telle collaboration est relativement modeste pour l'heure. En plus des collaborations avec la Commune de Milvignes, le CNP et les Perce-Neiges, le canton souhaite idéalement pouvoir rallier les grandes communes telles que Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds à une gestion centralisée mais ceci apparaît encore compliqué, malgré les discussions menées, toujours à l'initiative de l'État. Il y a plusieurs raisons à cela, notamment le choix des communes de favoriser le

recours aux entreprises situées sur leur territoire mais également des besoins différents, particulièrement en matière de véhicules de voirie et de synchronisation des achats. En revanche ce sont les garages de l'État qui achètent les véhicules pour les offices de protection civile (OPC) qui dépendent des communes.

Le chef du département précise que toute comparaison intercantonale est extrêmement hasardeuse, du fait de la répartition très différente des tâches entre les communes et le canton chez nos voisins.

Rythme de déploiement du parc de véhicules électriques

La stagnation du rythme de déploiement de véhicules électriques à partir de 2025 (cf. page 16 du rapport du Conseil d'État) entre 70 et 80 unités est expliquée par le fait que certains véhicules, notamment ceux destinés à être équipés pour les services de police, ne peuvent pas encore être électriques compte tenu du poids des équipements embarqués et de la puissance nécessaire à la réalisation de leur mission. Mais les garages de l'État s'engagent à suivre les progrès de l'offre en matière de technologie décarbonée et à orienter leurs achats vers des véhicules les plus propres possibles.

En outre, un accroissement continu du parc de véhicules électriques nécessite d'avoir des bâtiments équipés de manière adéquate, ce qui n'est prévisible que lorsque l'État est propriétaire. À terme le SBAT prévoit néanmoins que, conformément au RELCEn, 30% des places de parc de l'État destinées au public seront équipées de bornes électriques.

Il est aussi souligné que le parc de véhicules électriques à l'État atteint 23% du parc total alors qu'au niveau Suisse cette proportion n'atteint que 2,4%. L'objectif de l'Union européenne de réduire les émissions des voitures neuves de 15% dès 2025, de 55% dès 2030 et de 100% dès 2035 par rapport à la limite actuelle est connu.

Enfin, il est ajouté que la stratégie cantonale en matière de véhicules électriques a été présentée au public dans le cadre d'une « rencontre énergie » organisée par le service de l'énergie (SENE) sur le développement de la mobilité électrique.

Recours aux services privés de car sharing

Le recours à ces services a surpris plusieurs commissaires compte tenu du regroupement de l'administration (programme Vitamine). Le département a confirmé qu'une telle mesure était parfois utile et complémentaire à la flotte de l'État, notamment lorsque les collaborateurs-trices se déplacent d'abord en train et font ensuite appel à un véhicule en car sharing pour rejoindre des endroits reculés sur de courts trajets dans une région donnée. Vingt abonnements ont été souscrits par l'État et le prix du kilomètre se monte actuellement à 70 centimes.

Utilisation des moyens attribués par le Programme d'impulsion (PI)

Sur les quatre millions de francs accordés au service de l'énergie (SENE) pour le développement de la mobilité électrique dans le canton, deux millions de francs ont permis de subventionner l'installation de bornes privées partagées et deux millions de francs ont été attribués au service de la sécurité civile et militaire (SSCM), dont dépendent les garages de l'État, pour financer des investissements qui ne sont pas des véhicules (ceux-ci étant financés par un crédit-cadre spécifique). Ce montant sert donc à soutenir les projets de mobilité douce que pourraient développer l'un ou l'autre service, à déployer des bornes de recharge et à l'achat de vélos électriques.

Technologie hydrogène

La commission s'est également interrogée sur les possibilités de s'appuyer sur des partenariats public-privé afin de pouvoir utiliser des véhicules lourds à motorisation hydrogène. Il est rappelé au Conseil d'État que seule la demande stimulera l'offre et qu'il

est attendu de sa part qu'il reconsidère régulièrement cette technologie dans sa stratégie de mobilité.

Les représentants du département confirment que cette technologie est aboutie pour les véhicules lourds destinés au transport de longue distance. Des idées se développent, notamment en lien avec l'aménagement du centre d'entretien des routes du Bas-du-Reymond, dont le bâtiment est d'ores et déjà conçu pour accueillir une installation de recharge d'hydrogène.

Recours aux véhicules privés

L'utilisation de véhicules privés par les collaborateurs-trices représente encore 300'000 kilomètres par année, indemnisés à hauteur de 60 centimes par kilomètre parcouru. En revanche le coût d'utilisation d'un véhicule de l'État est de 45 centimes par kilomètre. Cette différence représente un coût annuel de 45'000 francs à charge de l'État. Ce constat devrait conduire à inciter encore davantage les services à recourir aux véhicules de l'État au détriment des véhicules privés. En outre, compte tenu de l'évolution qualitative du parc de véhicules de l'État, certainement plus rapide que celle des véhicules privés, il s'agirait aussi d'une mesure favorable à l'environnement. Il n'en demeure pas moins que le recours aux véhicules privés perdurera – peut-être de manière plus restreinte compte tenu de l'évolution du parc de véhicules de l'État et du regroupement de l'administration cantonale – puisque cela permet souvent à l'État d'être plus flexible dans la réalisation de ses missions.

La commission demande également aux services d'éviter d'exiger la disponibilité d'un véhicule privé dans ses offres d'emploi.

Conclusion

La commission apprécie la volonté du Conseil d'État de tendre vers un parc de véhicules plus durable et respectueux de l'environnement. L'effort de rationalisation pour trouver des synergies et de l'efficacité partout où ceci est possible est également souligné même si de nombreuses inconnues subsistent, notamment en lien avec l'impact du regroupement de l'administration sur les habitudes des collaborateurs-trices.

Entrée en matière (art. 171 OGC)

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

Vote final

À l'unanimité, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le projet de décret tel que proposé par le Conseil d'État.

La majorité qualifiée de trois cinquièmes des membres du Grand Conseil est requise sur ce décret.

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

Sans opposition, la commission propose au bureau du Grand Conseil que le projet soit traité par le Grand Conseil en débat libre.

Postulat dont le Conseil d'État propose le classement

Par 5 voix et 8 abstentions, la commission propose au Grand Conseil d'accepter le classement du postulat de la commission des finances 19.191, du 23 octobre 2019, « Des véhicules électriques pour les bornes de recharge, en attendant l'hydrogène ».

Neuchâtel, le 14 août 2023

Au nom de la commission des finances :

Le président,

P. ERARD

La rapporteure,

C. AMMANN TSCHOPP