



Point n° 10 de l'ordre du jour

Rapport du Conseil communal au Conseil général relatif à une demande de crédit d'engagement de CHF 60'000.- TTC pour l'acquisition d'un véhicule utilitaire

Monsieur le Président,
Mesdames les conseillères générales
Messieurs les conseillers généraux,

Préambule

Pour assurer les missions de la voirie de Milvignes, la commune dispose d'un parc de véhicules et de machines variés (tracteurs, porte-outils, camionnette, balayeuse, etc...).

Nous constatons que la durée de vie moyenne de ces véhicules est de 10 ans. Cette durée reste toutefois largement dépendante des heures d'utilisation et/ou des kilomètres parcourus et l'expérience nous montre qu'elle peut aller au-delà de 10 ans, ce qui est le cas pour les véhicules utilitaires qui sont amortis sur 15 ans selon le Règlement général d'exécution de la loi sur les finances de l'Etat et des Communes RLFInEC (6,5%).

Lors de la création de Milvignes, les véhicules de la voirie des anciennes communes ont été regroupés sur un même site et rapidement, nous nous sommes rendu compte que le parc de véhicules était vieillissant et ne répondait pas de manière efficiente aux besoins de la voirie.

Le Conseil communal a mandaté une entreprise spécialisée dans l'étude de parcs de véhicules afin d'établir un constat et une stratégie de renouvellement. Dès lors, la commune de Milvignes a investi depuis 2016 la somme de CHF 663'304.- dans le remplacement de véhicules.

L'audit du parc de véhicules nous a permis de dresser un bilan de l'état de nos véhicules, mais également d'analyser les besoins et une stratégie de renouvellement de notre parc. Une planification de nos investissements a ainsi pu être établie sur le long terme.

Nous vous présentons, ci-dessous, le tableau qui vous a été présenté dans différents rapports du Conseil communal au Conseil général relatif aux demandes de crédit pour l'achat de véhicules, auquel ont été apportées les modifications intervenues depuis l'établissement dudit rapport et qui nous donne la situation actuelle de notre parc.

Parc véhicules voirie de Milvignes

Catégorie	Type	Marque	Année	Fonctions principales	Prix d'achat	Taux d'utilisation moyen par an
Machine	Tracteur	Case	2004	Déneigement, manutention de terre	CHF 100'000.-	216 h
Machine	Tracteur	Kubota STV36	2008	Tonte, arrosage, déneigement	CHF 80'000.-	192 h
Camion	Porte-outils	Meili	2020 (déc)	Déneigement, transport, grue	CHF 240'000.-	
Machine	Tracteur	Kubota B3030HD	2010	Tonte et déneigement	CHF 70'000.-	318 h
Utilitaire	Pick-up	Dacia	2011	Poubelles et transport personnes	CHF 15'000.-	8'431 km
Utilitaire	Camionnette	Toyota Dyna	2012	Transport petit matériel et personnes	CHF 35'000.-	9'081 km
Machine	Tracteur	Kubota STV40	2017	Tonte et déneigement	CHF 60'000.-	754 h
Machine	Tracteur	Kubota STV37	2017	Tonte et déneigement	CHF 60'000.-	1'131 h
Camion	Porte-outils	Meili	2018	Multi lift, déneigement, aspirateur à feuilles	CHF 230'000.-	7'738 km / 715h
Utilitaire	Véhicule utilitaire avec pont basculant	VW T6	2019 (oct)	Transport marchandises et personnes	CHF 60'000.-	2'658 km
Machine	Balayeuse	Schmidt (MFH)	2019	Balayage	CHF 180'000.-	850 h
Machine	Chariot élévateur	Still	2019 (août)	Rangement, stockage	CHF 25'000.-	5,2 h
Utilitaire A changer	Pick-up	Opel Compo	1997	Transport de marchandises et de personnes	CHF 50'000.-	3'705 km
Utilitaire	Véhicule utilitaire avec pont basculant	VW T6	2019 (janv)	Transport marchandises et personnes	CHF 60'000.-	8'169 km

Rapport relatif à une demande de crédit d'engagement de CHF 60'000.- TTC pour l'acquisition d'un véhicule utilitaire

Comme vous pouvez le constater, nous poursuivons le remplacement des véhicules nous permettant ainsi de diminuer les frais d'entretien des véhicules trop anciens et d'acquérir des utilitaires répondant à nos besoins. Depuis 2018, le Service des finances est à même de nous donner les coûts effectifs d'entretien de chaque véhicule, alors que jusque-là, tous les frais d'entretien étaient sous la même rubrique. Cette comptabilité analytique nous permet de prioriser le remplacement des véhicules.

Les frais d'entretien de tout le parc de véhicules se montaient à CHF 46'221.- en 2014, à CHF 51'093.- en 2015, à CHF 58'049.- en 2016, à CHF 64'860.- en 2017, à CHF 41'383.- en 2018, à CHF 42'054.- en 2019 et à CHF 61'041.70 en 2020. Jusqu'en 2019, force était de constater que l'acquisition de nouveaux véhicules était en corrélation avec la baisse des coûts d'entretien de notre parc. Toutefois, l'augmentation des coûts d'entretien en 2020 s'explique en grande partie par les phénomènes mentionnés ci-dessous :

1. L'ancien porte-outils Bucher, dont le remplacement a été accepté par le Conseil général en avril 2020 a dû subir d'importantes réparations sans lesquelles le véhicule ne passait plus l'expertise (toute la tôlerie sous la cabine était atteinte par la corrosion) Montant des réparations : CHF 5'600.-
2. Davantage de petits incidents sont à déplorer en 2020, nous obligeant à faire appel à notre assureur, mais à chaque sinistre le montant de la franchise nous a été facturé.
3. L'inadvertance d'un employé de la voirie, qui a fait le plein en choisissant le mauvais carburant, a coûté la bagatelle de CHF 10'000.-

Remplacement de l'Opel Compo ?

Ce véhicule date de 1997 et nous faisons actuellement le minimum de réparations. Nous ne trouvons plus les pièces de rechange et savons d'ores et déjà qu'il ne passera pas la prochaine expertise.



Véhicule appartenant autrefois aux Sapeurs-pompiers de Bôle et « récupéré » lors de la réorganisation de la défense incendie

Pourquoi ne pas s'orienter vers l'acquisition de véhicules électriques, nous direz-vous ?

La question est pertinente et mérite d'être posée à l'heure où nous parlons de neutralité carbone à l'horizon 2050. Pour l'atteindre, nous devons changer notre manière de réfléchir et d'agir. En 2021, il s'avère que le marché des véhicules utilitaires électriques n'en est qu'à ses prémices. La production de véhicules utilitaires électriques est encore un marché de niche.

Cependant, à la demande de plusieurs conseillers généraux, nous avons procédé à des recherches approfondies afin de pouvoir notamment vérifier la théorie qui prétend que l'acquisition d'un véhicule électrique est beaucoup plus élevée que celle d'un véhicule thermique. Nous avons analysé les avantages et les inconvénients de chaque type de véhicule. Pour ce faire, nous nous sommes basés sur la revue « ECO-MOBILISTE » du mois de mars 2021 intitulée « Le guide pour l'achat écologique d'une voiture ». Cette revue est éditée en partenariat avec le WWF, la FRC, le « topten.ch (plateforme d'achat qui propose des astuces pour l'acquisition et l'utilisation de produits adaptés aux consommateurs et respectueuse de l'environnement), le SES (Energienstiftung.ch= Fondation suisse de l'énergie), Pusch (=Praktischer Umweltschutz ; fondation qui aide les communes, les écoles et les entreprises à préserver l'environnement) et l'ate (Association Transports et Environnement). Cette dernière a aussi édité un article fort intéressant « Les batteries L'élément crucial de la mobilité électrique ».

Nous vous proposons un résumé des avantages et inconvénients concernant l'acquisition d'un véhicule utilitaire électrique retrouvés dans ces deux brochures, puis nous nous pencherons plus particulièrement sur le véhicule « Maxus » seul véhicule utilitaire disponible sur le marché à ce jour et qui pourrait nous intéresser.

Il faut se rendre l'évidence, tous les véhicules automobiles ont un impact sur l'environnement, impact qui se répercute sur la santé humaine ou la nature. L'effet de serre, le bruit, la pollution de l'air ou encore les nuisances dues à la production des batteries sont autant d'impacts que l'Ecomobiliste a tenté de quantifier.

Sans surprise, on peut lire que le dioxyde de carbone (CO₂) est le principal gaz à effet de serre. Le trafic routier est responsable de 30% des émissions de CO₂ en Suisse et est ainsi le secteur qui émet le plus. Par ailleurs, plus d'un million de personnes en Suisse souffrent chaque jour du bruit, principalement causé par le trafic routier selon l'OFEV (Office fédéral de l'environnement). Cette pollution sonore engendre du stress et nuit à la santé.

La production de batteries consomme, elle, beaucoup d'énergie et de matières premières. La plupart des batteries sont produites dans des pays où la source d'énergie principale est à l'heure actuelle encore d'origine fossile, à savoir le charbon. La Chine, premier producteur, tire 80% de son énergie du charbon. Cela provoque des émissions élevées de gaz à effet de serre et d'autres atteintes environnementales. Par ailleurs l'extraction de matières premières (cuivre, cobalt, nickel, lithium, etc...) nécessaires à la production de batteries est également problématique. Elle entraîne des niveaux élevés de pollution, des dommages environnementaux et sociaux dans les pays d'origine. La plupart des plaintes pour violation des droits humains dans le monde concernent le secteur minier et portent principalement sur les abus suivants : déplacement de villages entiers à la suite d'octroi de concessions minières, destruction de surfaces agricoles, pollution de l'eau et atteintes causées à la sécurité et à la santé par les activités extractives.

Rapport relatif à une demande de crédit d'engagement de CHF 60'000.- TTC pour l'acquisition d'un véhicule utilitaire

Récemment, nous avons pu lire dans la presse qu'une entreprise australienne souhaite construire une mine à ciel ouvert en Espagne pour y extraire du lithium, un des minéraux les plus cotés du moment. Cette mine se situerait à quelques kilomètres de la ville de Caceres, ville classée au patrimoine mondial de l'UNESCO. Même si ce minéral permettrait d'assurer la transition écologique vers une mobilité « Bas carbone », devons-nous sacrifier aussi notre patrimoine culturel ?

Le dilemme auquel nous devons faire face n'est pas nouveau et pourrait faire l'objet d'heures de débat, sans pour autant trouver LA solution.

Pour que le véhicule utilitaire électrique soit la meilleure solution pour la commune de Milvignes, il faudrait qu'outre le fait indiscutable de préserver l'environnement, qu'il soit alimenté par du courant électrique d'origine écologique, que la production des batteries soit écoresponsable et qu'il réponde aux besoins de la voirie.

A la suite d'un article paru dans l'« ECO-MOBILISTE pour utilitaires 2021 » intitulé « Le jardinier qui roule à l'électricité », nous avons pu contacter l'entreprise qui vend les utilitaires de la marque « Maxus ». Après lui avoir expliqué tout ce dont la voirie avait besoin dans l'utilisation de ce véhicule, ils nous ont envoyé une offre. Le coût de base de ce véhicule utilitaire est de CHF 54'000.-. Ajouter à cela le pont basculant et les accessoires, ce véhicule coûterait CHF 73'000.- .

La fourniture et l'installation d'une borne électrique de 32 A permettant une recharge plus rapide et indispensable pour ce type de véhicule coûterait CHF 15'000.-. Il n'a pas été possible jusqu'à aujourd'hui de recevoir une offre pour l'installation de panneaux solaires.

Le coût total de l'acquisition du véhicule Maxus (sans l'installation de panneaux solaires) s'élève donc à CHF 88'000.-.

Certes, même si le coût n'est pas deux fois plus élevé que celui d'un véhicule thermique, il n'en reste pas moins une différence d'environ 46%. Hormis l'aspect financier, nous tenons à relever les contraintes liées à ce véhicule :

- En hiver, ce véhicule doit impérativement être rechargé à l'intérieur ;
- L'autonomie est d'env. 150 km, celle-ci peut être réduite en fonction des conditions atmosphériques et de l'utilisation du véhicule.
- Si la borne a une puissance de 16 A, la durée de la recharge sera de 9h à 12h. Si la borne a une puissance de 32 A, la recharge elle durera entre 5 et 6h ;
- Ce véhicule n'est pas un 4x4 ce qui est un inconvénient pour l'utilisation que la voirie en fera. Même si les besoins en traction intégrale ne sont pas quotidiens, la voirie est régulièrement confrontée à des terrains détrempés, escarpés et qui, le véhicule une fois chargé, nécessite l'utilisation de toute la puissance.
- Les batteries de ce véhicule sont fabriquées par CATL (entreprise chinoise, numéro 1 du marché mondial des batteries pour automobiles). La revue de l'ATE « *Les batteries L'élément crucial de la mobilité électrique* » au chapitre 4 dresse un bilan des producteurs de batteries. La synthèse est mauvaise pour CATL, cette entreprise figurant en queue de peloton. (cf annexe : ATE / Notre bilan : bon sur le papier, insuffisant dans la pratique »).

Rapport relatif à une demande de crédit d'engagement de CHF 60'000.- TTC pour l'acquisition d'un véhicule utilitaire

Reste la nouvelle technologie en matière de véhicules hydrogènes qui est en train de se développer et qui pourrait s'avérer fort intéressante pour les véhicules utilitaires. Malheureusement, nous n'en sommes qu'aux prémices et il faudra encore patienter pour connaître les résultats de ces études.



Exemple d'un véhicule utilitaire avec pont basculant

Coût d'un véhicule utilitaire avec pont basculant : CHF 60'000.- TTC

Conclusion

Le Conseil communal tient à relever qu'il est sensible à la problématique climatique, puisqu'il a fait l'acquisition, il y a environ 5 ans, de deux véhicules électriques non utilitaires.

Mais en l'état actuel du marché de l'utilitaire électrique et compte tenu des réflexions figurant dans le présent rapport, le Conseil communal vous recommande de renoncer à l'acquisition d'un véhicule électrique utilitaire et vous propose d'acquérir le même type de véhicule thermique acquis en 2018, ceci toujours dans l'optique d'optimiser son parc de véhicules.

Ce véhicule donne entière satisfaction et répond de manière évidente aux besoins du service de la voirie. Le pont basculant est indispensable pour les travaux à effectuer par le service et permet de préserver la santé physique de notre personnel. La traction intégrale est un atout non négligeable et indispensable afin d'atteindre tout type de terrains.

Afin d'entretenir nos espaces publics de manière satisfaisante, nos véhicules sont très sollicités et doivent être remplacés de manière à éviter des coûts d'entretien toujours plus conséquents et répondre aux besoins des utilisateurs. La planification à moyen terme du remplacement de nos véhicules nous permet également une planification financière déjà soumise à votre Autorité. Cette demande de crédit s'inscrit ainsi dans la continuité.

Le présent projet n'engendre aucune augmentation de l'effectif et des charges salariales du personnel communal, ni des coûts administratifs.

En vertu de l'application de l'article 5 du règlement communal sur les finances relatives au degré d'autofinancement, le montant du crédit sera imputé dans l'enveloppe des investissements définie pour l'année 2021 qui est de CHF 3'902'000.-.

Rapport relatif à une demande de crédit d'engagement de CHF 60'000.- TTC pour l'acquisition d'un véhicule utilitaire

Cette acquisition sera amortie en application des taux d'amortissement définis dans le règlement général d'exécution de la loi sur les finances de l'État et des Communes (RLFinEC).

Au vu de ce qui précède et afin de pouvoir poursuivre le processus réfléchi du renouvellement de notre parc de véhicules, nous vous invitons, Monsieur le Président, Mesdames les conseillères générales, Messieurs les conseillers généraux, à approuver le présent rapport et accepter les demandes de crédit en votant les arrêtés y relatifs.

Le Conseil communal

Colombier, le 28 avril 2021

ANNEXE : ATE / « Notre bilan : bon sur le papier, insuffisant dans la pratique »

Synthèse des résultats

	Droits humains	Matières premières	Environnement	Rang
Samsung SDI				1
ABB				2
LG Chem				2
SK Innovation				2
BYD				3
Panasonic				3
CATL				4

Les trois fabricants coréens Samsung SDI, LG Chem et SK Innovation ainsi que l'entreprise suisse ABB devancent leur concurrent japonais Panasonic et les deux géants chinois BYD et CATL.

Samsung SDI arrive en tête de classement tandis que le numéro 1 mondial, CATL, occupe le dernier rang, surtout en raison de son opacité : il ne publie aucune donnée permettant de répondre à la majorité des questions étudiées. Ce résultat est d'autant plus inquiétant que CATL est depuis quelque temps à la tête du marché mondial des batteries pour automobiles et qu'il mène une politique expansionniste sur le marché occidental.

À l'exception de CATL, toutes les entreprises examinées publient des données sur la plupart des questions analysées. Si leurs rapports font la part belle à leurs propres activités, ils sont aussi une majorité à fournir des informations sur les stratégies et politiques que doivent appliquer leurs fournisseurs. Toutefois, c'est dans l'application de ces directives que le bât blesse : aucune entreprise ne réalise en la matière un suivi satisfaisant, fondé sur des objectifs concrets et sur des données chiffrées.



Le Conseil général de la **Commune de Milvignes**

Arrêté relatif à une demande de crédit d'engagement de CHF 60'000.- TTC pour l'acquisition d'un véhicule utilitaire

Le Conseil général de la commune de Milvignes,
Dans sa séance du 3 juin 2021
Vu le rapport du Conseil communal du 28 avril 2021
Vu la loi sur les finances de l'Etat et des communes (LFinEC), du 24 juin 2014,

a r r ê t e

**Crédit
d'engagement**

Article premier

¹Un crédit d'engagement de CHF 60'000.- TTC est accordé au Conseil communal pour lui permettre de financer l'acquisition d'un véhicule utilitaire, avec un pont basculant pour le service de la voirie.

²Le montant sera indexé à l'indice suisse des prix à la consommation (IPC).

Comptabilisation

Article 2 :

Le montant de la dépense sera porté au compte des investissements sous les chapitres respectifs et amorti conformément à la loi, au taux réglementaire des véhicules spéciaux (entretien des routes) de 6.5%.

Exécution

Article 3 :

Le Conseil communal est chargé de l'exécution du présent arrêté, à l'expiration du délai référendaire.

Au nom du Conseil général
Le président : Le secrétaire :

Ph. Bärfuss S. Bondallaz

Auvernier, le 3 juin 2021