

*Le Premier Ministre*

N° 5767/SG

Paris, le 16 février 2015

à

*Mesdames et Messieurs les ministres,*

*Mesdames et Messieurs les préfets*

**Objet :** Mutualisation et à l'optimisation de la gestion du parc automobile de l'Etat et des opérateurs.

La gestion du parc automobile de l'Etat doit refléter les ambitions du Gouvernement en ce qui concerne l'exemplarité de l'Etat tant en matière environnementale, qu'en termes de bonne gestion des deniers publics.

Le parc automobile de l'Etat et de ses opérateurs compte environ 65000 véhicules légers (hors véhicules opérationnels), pour un coût annuel global de l'ordre de 600 millions d'euros. Les 10 mesures qui suivent définissent le cadre d'une politique de gestion mutualisée des véhicules, visant à réaliser un minimum de 150 M€ d'économie. Les actions à entreprendre sont indiquées dans la présente circulaire et leurs conditions de mise en œuvre sont explicitées dans le document joint qui sera actualisé annuellement par le service des achats de l'Etat/mission interministérielle parc automobile.

Sont exclus du champ d'application de la présente circulaire les véhicules opérationnels, dont ceux de la police et de la gendarmerie, ainsi que les catégories de véhicules spécialisés qui seront identifiées par les ministères concernés en relation avec le service des achats de l'Etat

### **1. L'acquisition et la standardisation des véhicules**

Le recours à la mutualisation des achats auprès de l'Union des groupements d'achats publics (UGAP) demeure la règle pour l'acquisition des véhicules de l'Etat et des opérateurs, et l'achat de véhicules d'occasion est interdit. Le recours à la location de longue durée (LLD) reste proscrit sauf pour les véhicules hybrides et électriques. Les prix d'achat des véhicules seront plafonnés. Les modèles de véhicules achetés seront progressivement standardisés et les équipements et les options non indispensables à l'exercice des missions, seront exclus pour l'achat de nouveaux véhicules.

## **2. L'externalisation de l'entretien et de la maintenance des véhicules**

Le mode de gestion retenu pour les véhicules de l'Etat et des opérateurs qui privilégie l'achat couplé à un marché d'externalisation de gestion de flotte a démontré sa pertinence économique et opérationnelle. Tout véhicule des services de l'Etat et des opérateurs, hors véhicule opérationnel, doit impérativement recourir au prestataire de gestion de flotte de l'UGAP.

## **3. Le retrait du parc des véhicules particuliers les plus anciens**

Le dispositif de rajeunissement du parc automobile par élimination des véhicules les plus anciens doit être maintenu. Ainsi, la mise en vente des véhicules sera désormais systématiquement effectuée au bout de 120 000 km parcourus, et au plus tard dans le courant de leur septième année. La procédure de revente des véhicules sera également optimisée. Elle fera l'objet d'une circulaire du ministre des finances et des comptes publics.

## **4. L'affectation individuelle de véhicules selon les responsabilités**

Le cadre de référence appliqué depuis 2010 aux véhicules susceptibles d'être affectés au titre des fonctions doit être actualisé pour, notamment, éviter toute dérive budgétaire en imposant le respect d'un plafond de dépense par véhicule. La fiscalisation de l'avantage en nature résultant de la mise à disposition gratuite d'un véhicule administratif participe de l'exemplarité de l'Etat et doit être systématiquement appliquée.

## **5. L'évolution des motorisations et l'introduction de véhicules propres**

Pour répondre aux enjeux économiques, environnementaux et sociétaux, le recours aux véhicules propres devient une nécessité. A ce titre, dès 2015, les acquisitions annuelles de véhicules se répartiront de la façon suivante : véhicules hybrides et électriques : 33% minimum (dont au moins la moitié de véhicules électriques); véhicules à essence : 33% minimum ; véhicules diesel : 33% maximum.

A compter du 1er janvier 2016, le recours aux véhicules propres représentera 50% au minimum des achats annuels de véhicules.

## **6. La gestion mutualisée des véhicules**

Le principe de mutualisation a démontré ses effets positifs dans de nombreux domaines en permettant des économies d'échelle importantes. Il doit aujourd'hui s'appliquer au parc automobile, dans l'objectif d'optimiser l'utilisation de véhicules administratifs souvent insuffisamment rentabilisés compte tenu de leur faible kilométrage parcouru. Il doit ainsi permettre de réduire la taille du parc d'au moins 10% d'ici fin 2017.

## **7. La maîtrise des dépenses de carburant**

Les dépenses de carburant représentent plus du tiers du coût complet d'un véhicule sur sa durée de vie. Chaque ministère et opérateur disposant d'un parc de plus de 100 véhicules, autres qu'électriques, élaborera, d'ici juin 2015, un plan d'actions visant à la réduction de ses dépenses de carburant (en prix et en volume) d'au moins 15% d'ici à la fin de l'année 2017.

## **8. L'assurance des véhicules et la maîtrise des dépenses de sinistralité**

Le parc automobile de l'Etat et des opérateurs ne fait pas l'objet d'une pratique homogène en termes de couverture assurantielle. La pratique de l'auto-assurance intégrale n'est pas économiquement pertinente et le recours à un dispositif externe doit être renforcé. Ainsi les règles suivantes seront désormais appliquées en matière d'assurance :

- Les services de l'Etat et les opérateurs auront obligatoirement recours au marché d'assurance de l'UGAP, d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2016, pour assurer « au tiers » l'ensemble de leurs véhicules.

- Les ministères souhaitant maintenir la pratique de l'auto-assurance disposeront de l'année 2015 pour en démontrer la pertinence et s'intégrer au dispositif de pilotage qui sera mis en place au 1<sup>er</sup> janvier 2016.

### **9. Le pilotage budgétaire des dépenses liées au parc automobile**

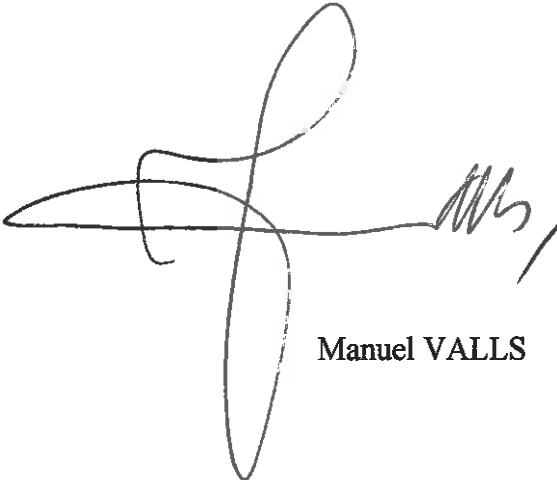
Avec plus de 50% des volumes achats réalisés sur les trois derniers mois de l'année, les véhicules sont fréquemment considérés comme une variable d'ajustement de fin d'exercice budgétaire. Cette pratique n'est pas acceptable. C'est la raison pour laquelle je demande de limiter les achats du dernier trimestre à 25% des commandes annuelles de véhicules.

### **10. La structuration et le renforcement d'un réseau de compétences dédiées à la gestion d'un parc automobile**

Les objectifs fixés par la présente circulaire ne pourront être atteints sans un réseau de compétences professionnelles clairement identifié au sein des services et opérateurs de l'État. La fonction de gestionnaire de flotte automobile sera reconnue au sein de l'organisation de chaque ministère et opérateur disposant d'un parc de plus de 100 véhicules. La fonction devra donc également être identifiée à l'échelon territorial pertinent, et a minima, à l'échelle de la région, au sein des secrétariats généraux pour les affaires régionales.

\*\*\*\*

L'ensemble de ces mesures apportera une contribution significative à la réalisation des objectifs de maîtrise budgétaire, ainsi qu'aux priorités gouvernementales dans le domaine de la protection de l'environnement. Je vous demande de veiller à la diffusion de cette circulaire et à son application dans les administrations et auprès des établissements publics placés sous votre autorité ou dont vous exercez la tutelle.



Manuel VALLS

**Règles de gestion  
du parc automobile**

	<b>Page</b>
Présentation et organisation générale du dispositif d'optimisation de la gestion du parc automobile de l'Etat et des opérateurs	4
1- Acquisition et standardisation	6
2- Externalisation de la gestion de flotte	9
3- Le retrait du parc des véhicules particuliers les plus anciens	10
4- Véhicules de fonction	11
5- Motorisations et véhicules propres	15
6- Gestion mutualisée des véhicules	17
7- Carburants	18
8- Recours au marché d'assurance de l'UGAP	20
9- Pilotage budgétaire	23
10- Réseau de compétences dédiées à la gestion d'un parc automobile	24

## Présentation et organisation générale

Sont concernés les véhicules légers, utilitaires de moins de 3,5 tonnes et véhicules particuliers répartis en deux catégories : véhicules de service et véhicules attribués au titre des fonctions.

Sont exclus les véhicules opérationnels, dont ceux de la police et de la gendarmerie, ainsi que les catégories de véhicules spécialisés identifiées par les ministères concernés en relation avec le service des achats de l'Etat (mission interministérielle chargée du parc automobile). Les véhicules non directement concernés pourront néanmoins s'inscrire dans les dispositifs de gestion mis en place.

Chaque ministère préparera d'ici la fin du mois de mars 2015, un plan de gestion du parc automobile de ses services centraux et déconcentrés. Ce plan de gestion détaillera les économies et les efforts d'optimisation que le ministère s'engage à réaliser pour les trois prochaines années, soit de 2015 à fin 2017.

Chaque opérateur de l'Etat disposant d'un parc automobile de plus de 100 véhicules élaborera également un plan de gestion qui sera transmis au Service des achats de l'Etat (Mission interministérielle chargée du parc automobile) sous couvert de son ministère de tutelle. Les plans de gestion seront validés par le Service des achats de qui appréciera leur conformité aux instructions de la présente circulaire.

En outre, chaque ministère se dotera d'un règlement d'utilisation des véhicules qui sera mis en œuvre sur l'ensemble de son périmètre y compris les opérateurs (règles de conduite responsable et écoresponsable, conditions d'usage des véhicules, co-voiturage au sein du service, paiement des amendes, respect du code la route, etc.).

Chaque département ministériel désignera un représentant au comité de suivi qui sera mis en place avec l'UGAP pour traiter de tous les sujets liés à la mise en œuvre de la politique automobile notamment, à l'acquisition des véhicules. Ce comité de suivi se réunira semestriellement sur convocation du Service des achats de l'Etat.

Le ministre des finances et des comptes publics rendra compte des propositions des ministères et opérateurs dans un document de synthèse, d'ici le 30 juin 2015. Un rapport annuel sur la mise en œuvre de la circulaire du.... sera produit pour le 15 mars des années 2016, 2017 et 2018.

## 1 - Acquisition et standardisation

Champ d'application : la circulaire couvre l'ensemble des véhicules particuliers (VP) et véhicules utilitaires (VU) des services de l'Etat et ses établissements publics qui répondent à la définition donnée par l'article R-311-1 du code de la route et dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes.

Les véhicules particuliers (VP) se divisent en deux catégories :

- les véhicules de service, qui appartiennent au segment B2 (sauf exception validée par le Service des achats de l'Etat/MIPA), destinés au transport de personnes avec un faible volume de bagages et les fourgonnettes VP destinées au transport de personnes et de matériel.
- les véhicules attribués au titre des fonctions, qui appartiennent aux segments M1, M2 et H

Les véhicules utilitaires (fourgonnettes, moyen utilitaires, grands utilitaires) sont des véhicules de service destinés au transport de matériel

Sont exclus du champ d'application :

- les véhicules d'intérêt général (dits opérationnels) : notamment services de police, de gendarmerie, des douanes, pompiers, ambulances, etc. (cf. §6.5 et 6.6 de l'article R311-1 du code de la route).
- les véhicules spécialisés notamment poids lourds, remorques, véhicules agricoles, véhicules d'entretien et d'exploitation routière, transports d'équipements spécifiques, véhicules tout terrain etc.

### Actions à entreprendre

1-a La règle d'acquisition des véhicules est l'achat de véhicules neufs à l'UGAP. Le recours à la location de longue durée (LLD) est proscrit sauf pour les véhicules hybrides et électriques. Le coût financier des véhicules achetés par les marchés de l'UGAP est plus avantageux que celui de la location de longue durée. Il pourra faire l'objet de dérogations ponctuelles justifiées économiquement et pour une durée limitée. Ces dernières ne seront accordées que dans le cadre des marchés de LLD et de maintenance/réparation de l'UGAP. L'achat de véhicules d'occasion est interdit.

1-b Les modèles de véhicules achetés ou loués seront progressivement standardisés. Cette évolution vers la standardisation est une condition nécessaire pour faciliter l'achat et la gestion des véhicules, leur interopérabilité sur différents types de missions et leur mutualisation entre services. Ainsi, certains modèles figurant à l'offre de l'UGAP ne seront plus autorisés à l'achat ou à la location. Notamment, l'achat de véhicules de segment B1 thermique sera désormais exclu et orienté soit vers des véhicules du segment B1 électrique soit des véhicules du segment B2.

Exclusions des achats	Exemples de modèles concernés
Véhicules de segment B1 thermiques	Renault Twingo, Peugeot 107, Ford KA
Ludospaces, Monospaces, Crossovers	Modus, Scénic, Espace, Galaxy, Sharan, C3 et C4 Picasso, 3008, 5008, sauf véhicules de service opérationnels ou techniques justifiant d'une utilisation particulière
4x4, SUV	Tous segments, sauf véhicules de service opérationnels ou techniques justifiant d'une utilisation régulière hors routes standards : chemins ruraux non goudronnés, pistes forestières...
Versions 3 portes	Tous segments, sauf utilitaires et véhicules électriques
Versions break	Tous segments, sauf véhicules de service opérationnels ou techniques justifiant d'une utilisation particulière
Versions coupé, cabriolet, sport	Tous segments

1-c Les achats de véhicules seront réalisés dans le respect de prix unitaires plafonnés pour chaque segment de véhicules. Le plafonnement des prix d'achat permettra de répondre au juste besoin, avec des véhicules acquis au meilleur rapport qualité/prix et de limiter les dérapages de coûts, tout en assurant un niveau d'équipement compatible avec des usages multiples.

#### Prix plafonds et modèles des véhicules particuliers de service - octobre 2014

<b>Segment B2 (ou B) électrique</b>	Prix plafond TTC = 14 300 € (Prix net bonus déduit, hors location de batteries)
<b>Segment B2 (ou B) hybride</b>	Prix plafond TTC = 14 200 € (Prix net bonus déduit)
<b>Segment B2 (ou B) essence</b>	Prix plafond TTC = 11 400 €
<b>Segment B2 (ou B) diesel</b>	Prix plafond TTC = 13 000 €
<b>Segment M1 (sur dérogation) essence</b>	Prix plafond TTC = 13 500 €
<b>Segment M1 (sur dérogation) diesel</b>	Prix plafond TTC = 15 000 €
<b>Fourgonnette VP essence</b>	Prix plafond TTC = 13 000 €
<b>Fourgonnette VP diesel</b>	Prix plafond TTC = 14 000 €

Le montant plafond d'achat par segment sera actualisé par le Service des Achats de l'Etat/MIPA pour tenir compte des évolutions tarifaires de l'offre figurant au catalogue de l'UGAP.

Compte tenu de leurs usages spécifiques, les fourgonnettes (VU et VP) pourront disposer des options techniques nécessaires à l'exercice des missions pour lesquelles ils sont employés, au-delà des prix mentionnés plus haut.

1-c Les options achetées en supplément du pack d'équipement du véhicule seront strictement limitées. Ainsi il sera possible de choisir l'option climatisation. Le choix de l'option GPS intégré sera à arbitrer avec celui d'un équipement mobile. Les options coûteuses ou économiquement non justifiées seront systématiquement écartées.

Sauf exception validée par le Service des achats de l'Etat/MIPA, les options suivantes, notamment, sont interdites :

<b>Exclusions des achats d'options</b>	<b>Champ d'exclusion</b>
Sellerie en cuir	Tous modèles sauf H et M2
Vitrages teintés	Tous modèles, sauf H et M2
Pneumatiques de tailles spécifiques	Tous modèles
Jantes alliage et/ou de tailles supérieures	Tous modèles
Peinture nacrée	Tous modèles
Decorations, habillages divers	Tous modèles
Lève vitre arrière électriques	Tous modèles
Roue de secours	Tous modèles sauf H
Bavettes	Tous modèles, sauf utilitaires
Toit ouvrant	Tous modèles
Barres de toit	Tous modèles
Maintenance constructeur	Tous modèles
Prolongation garantie constructeur	Tous modèles
Feux de police et avertisseurs lumineux	Réservé aux seuls véhicules H et M2 des autorités y ayant accès (liste fixée par le ministère de l'Intérieur).

Les véhicules utilitaires sont, le cas échéant concernés, par ces limitations. Toutefois ils peuvent disposer des équipements spécifiques justifiés par leurs utilisations techniques.



## **2 - Externalisation de l'entretien et de la maintenance des véhicules**

Le mode de gestion retenu pour les véhicules de l'Etat et des opérateurs privilégie l'achat couplé à un marché d'externalisation de gestion de flotte. Ce dispositif a démontré sa pertinence économique et opérationnelle : il est maintenu et le contrôle de l'effectivité de la mesure sera renforcé. Ainsi, tout véhicule des services de l'Etat et des établissements publics, hors véhicule opérationnel, doit impérativement recourir au prestataire de gestion de flotte de l'UGAP, du premier au dernier jour de possession dudit véhicule (mise en vente au service des Domaines pour les services de l'Etat ou auprès d'un prestataire pour les établissements publics).

Le Service des achats de l'Etat (Mission interministérielle parc automobile) adressera à chaque ministère une alerte recensant les écarts constatés à la fin de chaque trimestre. Toute situation non régularisée ou justifiée au cours des 3 mois suivant la première alerte donnera lieu à pénalité. Le ministère concerné verra sa dotation globale de fonctionnement réduite de 10 000 € par véhicule non intégré au dispositif de gestion mutualisée. La pénalité sera calculée au 31 décembre de chaque année sur la base d'un état annualisé. La mesure sera effective pour les services de l'Etat dès janvier 2015.

Au ministère de l'Intérieur, selon le décret n°2014-296 du 6 mars 2014, les préfetures peuvent disposer des garages des secrétariats généraux pour l'administration du ministère de l'Intérieur (SGAMI). Néanmoins, celles qui le souhaitent pourront intégrer, pour tout ou partie de leurs véhicules, le dispositif d'externalisation de gestion de flotte applicable aux autres services de l'Etat ainsi qu'aux opérateurs. Compte tenu de cette particularité propre au ministère de l'Intérieur, le dispositif incitatif de pénalité ne s'appliquera pas aux véhicules des préfetures. En revanche, le ministère de l'Intérieur veillera à garantir la parfaite intégration des informations relatives à l'entretien et à la maintenance de l'ensemble de ses véhicules administratifs dans le dispositif de suivi administré par le Service des achats de l'Etat (Mission interministérielle chargée du parc automobile).

Pour les opérateurs de l'Etat, qui n'ont pas encore intégré le dispositif, la mesure concernera obligatoirement tout nouveau véhicule acheté ou loué en 2015 et l'ensemble de la flotte au plus tard au 1<sup>er</sup> janvier 2016. Les éventuelles pénalités ne seront pas appliquées aux établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC), compte tenu de leur modèle économique qui se caractérise par une part importante de ressources propres.

Les éventuelles demandes de dérogations au dispositif seront à adresser au Service des Achats de l'Etat/MIPA accompagnées d'un argumentaire économique.

### 3 - Le retrait du parc des véhicules particuliers les plus anciens

Le dispositif de rajeunissement du parc automobile par élimination des véhicules particuliers les plus anciens doit être maintenu. Il permet de sortir du parc les véhicules les plus polluants, ou ayant peu roulé et qui ne seront pas remplacés. Son fonctionnement sera optimisé. Ainsi, la mise en vente des véhicules particuliers sera désormais systématiquement effectuée, soit au bout de 120 000 km parcourus, soit dans le courant de leur septième année.

Cette mesure associée aux autres mesures de la circulaire (standardisation, mutualisation, assurance...) permettra aussi de contribuer à la réduction globale des parcs.

Chaque année, avant la fin du mois de janvier, le Service des achats de l'Etat (Mission interministérielle parc automobile) adressera à chaque ministère un état des véhicules qui devront être obligatoirement mis en vente avant la fin de l'année en cours. Cette liste sera établie à partir, notamment, des informations d'immatriculations fournies par le service gestionnaire du système d'immatriculation des véhicules (SIV) et concernera les véhicules de chaque ministère et des opérateurs dont il assure la tutelle. Les véhicules qui atteindront 120 000 km avant cette limite d'âge seront également systématiquement mis en vente.

Les limites d'âge et de roulage ne s'appliquent pas aux véhicules particuliers électriques et hybrides, ni aux moyens et grand utilitaires.

Les services de l'Etat ou les opérateurs qui seraient dans l'impossibilité d'appliquer la présente mesure dans son intégralité en feront mention, avec un argumentaire économique, dans le plan de gestion ministériel qui accompagnera le déploiement de la présente circulaire.

La procédure de revente des véhicules sera également optimisée. Elle fera l'objet d'une circulaire du ministre des finances et des comptes publics (France Domaine/SAE).

Etablissements publics : depuis la parution en 2011 de la partie réglementaire du code général de la propriété des personnes publiques, les établissements publics ne sont plus assujettis à l'obligation de remise au Service des domaines de leurs biens mobiliers en fin de vie. De nouvelles relations sont instituées avec l'ensemble des établissements publics de l'Etat, par les dispositions de l'article R. 3211-41 du code des domaines qui fondent le principe d'un recours facultatif au Service des domaines pour les ventes, dans le respect des obligations du code des domaines, avec publicité et mise en concurrence.

Ainsi, pour la revente des véhicules, le marché de l'UGAP d'externalisation de l'entretien et de la maintenance automobile offre une prestation de revente des véhicules d'occasion, accessible à tous les établissements publics utilisateurs du marché.

#### **4 - L'affectation individuelle de véhicules selon les responsabilités**

##### **(Véhicules de fonction)**

(Véhicules des segments M1, M2 et H)

Le cadre de référence appliqué depuis 2010 aux véhicules susceptibles d'être affectés au titre des fonctions doit être actualisé pour, notamment, éviter toute dérive budgétaire en imposant le respect d'un plafond de dépense par véhicule et mieux identifier les fonctions éligibles dans le champ des opérateurs.

Les services de l'Etat et les opérateurs concernés se conformeront strictement aux dispositions ci-après qui identifient les fonctions types pouvant bénéficier d'un véhicule de fonction. En complément, les ministères produiront en tant que de besoin, sous le même format, la liste des fonctions propres à leur organisation.

Au titre de l'exemplarité, les dotations en véhicules des segments les plus élevés seront réservées aux seules hautes autorités de l'Etat. Les autres fonctions qui pourront être autorisées à disposer d'un véhicule auront accès aux segments M2 ou M1, sous réserve de respecter un taux maximum d'émission de CO<sub>2</sub>/km et un plafond financier.

Les membres des cabinets ministériels ne peuvent prétendre à l'attribution d'un véhicule de fonction, à l'exception du directeur de cabinet qui peut disposer d'un véhicule de type compact (segment M1).

Dans les administrations centrales, les directeurs généraux et le secrétaire général pourront disposer d'un véhicule familial (segment M2). Les autres directeurs pourront disposer d'un véhicule de type compact (segment M1).

La fiscalisation de l'avantage en nature résultant de la mise à disposition gratuite d'un véhicule administratif participe de l'exemplarité de l'Etat et doit être systématiquement appliquée. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015, cette fiscalisation de l'avantage en nature sera généralisée, pour les véhicules de fonction utilisés pour un usage privatif, par application du barème forfaitaire fixé par le ministère des Finances dans son instruction fiscale BOI 5 F-1-07 du 12 janvier 2007.

Les plafonds de dépense mentionnés constituent une contrainte opérationnelle raisonnable, puisqu'ils sont supérieurs aux prix d'achat moyen constatés en 2013 pour chacun des segments concernés.

Ils seront actualisés périodiquement par le service des achats de l'Etat/MIPA.

**Evaluation au forfait de l'avantage résultant de l'usage privé d'un véhicule mis à disposition du salarié**

(cf. instruction fiscale 5 F-1-07 du 12 janvier 2007)

<b>Modes d'évaluation du forfait annuel</b>	<b>Véhicule acheté de MOINS de 5 ans</b>	<b>Véhicule acheté de PLUS de 5 ans</b>	<b>Véhicule en LOCATION<sup>1</sup> (le cas échéant avec option d'achat)</b>
L'employeur ne paie pas le carburant	<b>9 %</b> du coût d'achat TTC du véhicule	<b>6 %</b> du coût d'achat TTC du véhicule	<b>30 %</b> du coût global annuel (location, assurance, entretien)
L'employeur paie le carburant <sup>2</sup>	Idem + frais réels de carburant ou bien <b>12 %</b> du coût d'achat TTC du véhicule	Idem + frais réels de carburant ou bien <b>9 %</b> du coût d'achat TTC du véhicule	Idem + frais réels de carburant ou bien <b>40 %</b> du coût global annuel (location, assurance, entretien, carburant)

<sup>1</sup> L'évaluation forfaitaire ainsi obtenue est, le cas échéant, plafonnée à celle applicable pour les véhicules achetés.

<sup>2</sup> L'absence de connaissance des consommations de carburant entraîne l'application du forfait

**Grille d'attribution des véhicules au titre des fonctions**

<b>Ministères</b>	<b>Fonctions</b>	<b>Segments autorisés</b>	<b>Taux plafond de CO2</b>	<b>Plafond financier</b>
Tous	Membres du Gouvernement	tous	sans	sans
Intérieur	Préfets de région	H2 : berlines H1 : routières	120g CO <sub>2</sub> /km	30 500 € TTC
	Préfet de police			
	Préfets de département			
Tous	Secrétaires généraux des ministères			
	Directeurs généraux d'administrations centrales			
	Délégués interministériels nommés en conseil des ministres			
	Directeurs régionaux			
	Présidents ou directeurs d'établissements publics administratifs de plus de 200 ETP			
	Présidents des autorités administratives indépendantes (recommandation)			
SPM	Présidents de cour administrative d'appel,	M2 familiales	120g CO <sub>2</sub> /km	22 900 € TTC
Défense	Chefs d'Etat-major d'armée et major général des armées			
	Généraux d'armée, d'armée aérienne et amiraux			
	Généraux de corps d'armée, de corps d'armée aérienne et vice-amiraux d'escadre			
	Inspecteurs des armées ou d'armée			
	Commandants de forces militaires de niveau national			
	Commandants de région militaires, de zone maritime ou de zone de défense			
	Commandants de forces militaires de niveau régional			
Education	Recteurs			
Intérieur	Autres préfets en poste territorial			
	Sous-préfets en poste territorial			
Justice	Présidents de cour d'appel, procureurs généraux			
Tous	Directeurs de cabinet des ministres	M1 : compactes	120g CO <sub>2</sub> /km	16 000 € TTC
	Directeurs d'administration centrale			
	Directeurs départementaux			
SPM	Présidents de tribunal administratif			
	Présidents de chambre régionale des comptes			
Défense	Généraux en poste de commandement et assimilés			
Education	Secrétaires généraux d'académie			

Justice	Présidents de tribunal de grande instance, procureurs			
Tous	Présidents ou directeurs d'établissements publics administratifs de moins de 200 ETP			

Les établissements publics de plus de 200 emplois ETP fixeront avec le Service des Achats de l'Etat/MIPA chargé du respect de la cohérence interministérielle, les fonctions permettant de disposer d'un véhicule de fonction de segment M1.

## 5 - Motorisations et véhicules propres

Les objectifs gouvernementaux fixés dans le domaine de la transition énergétique sont associés aux enjeux économiques.

A cet égard, la composition actuelle du parc automobile de l'Etat, avec plus de 85% de motorisations diesel, n'est pas adaptée à l'utilisation qui est faite des véhicules (ceux-ci parcourant, en moyenne, moins de 14000 km/an). Elle n'est en outre pas compatible avec les enjeux économiques et environnementaux, dès lors que l'utilisation de ces moteurs dans certaines conditions d'usage urbain avec de fréquents déplacements, sur courtes distances, représente un facteur aggravant des émissions polluantes.

Par ailleurs, les surcoûts représentés par l'achat de véhicules diesel par rapport à des motorisations essence équivalentes représentent de 1 500 € à 2 000 € pour un véhicule de segment B2, type Clio ou 208. Ces véhicules supportent également un surcoût d'entretien. Dans ces conditions, seule une utilisation intensive des véhicules diesel permet d'amortir leur surcoût d'achat et d'entretien, par des économies de carburant.

En conséquence, l'acquisition de véhicules diesel sera désormais réservée aux seuls véhicules dont l'usage le justifie économiquement : véhicules particuliers (VP) et fourgonnettes (VU et VP) **roulant plus de 20 000 km/an**, véhicules utilitaires grands et moyens, véhicules du ministère de la Défense. Pour les autres véhicules, notamment ceux roulant moins de 20 000 km/an, le choix se portera sur une motorisation essence, hybride ou électrique.

Dès 2015, la répartition des différents types de motorisations dans les acquisitions annuelles de véhicules sera la suivante :

- Véhicules hybrides et électriques : 33% minimum ; dont la moitié de véhicules électriques
- Véhicules essence : 33% minimum (y compris motorisations GPL, GNV et Ethanol)
- Véhicules diesel : 33% maximum

Une étude sera menée courant 2015 pour caractériser l'usage des véhicules de l'Etat et des opérateurs, et faciliter la réalisation de cette mesure. L'UGAP complétera son offre en vue d'intégrer l'évolution de l'offre des constructeurs.

A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016, comme le prévoit le projet de loi de transition énergétique, le recours aux véhicules propres s'amplifiera pour représenter 50% au minimum des achats annuels de véhicules. Les véhicules propres sont ainsi définis : « les véhicules électriques, ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés par référence à des seuils déterminés par décret ».

Les parcs de véhicules et les ratios mentionnés s'apprécieront par périmètre ministériel, services de l'Etat et opérateurs compris. Le Service des achats de l'Etat / Mission interministérielle parc automobile, veillera à faire respecter les taux d'achats de véhicules propres et des autres catégories.

**Tableau des motorisations disponibles au catalogue de l'UGAP**

<b>SEGMENT</b>	<b>Kilométrage</b>	<b>Motorisation</b>
Véhicules de segment B2	+ Faible (- de 20 000 km/an)	essence, électrique, hybride
	+ Elevé (+ de 20 000 km/an)	diesel, électrique, hybride
Véhicules de segment M1	+ Faible (- de 20 000 km/an)	essence, hybride
	+ Elevé (+ de 20 000 km/an)	diesel, hybride
Véhicules de segment M2	+ Faible (- de 20 000 km/an)	essence, hybride
	+ Elevé (+ de 20 000 km/an)	diesel, hybride
Véhicules de segment H	Indifférent	diesel, hybride
Fourgonnettes VU et VP	+ Faible (- de 20 000 km/an)	essence, électrique
	+ Elevé (+ de 20 000 km/an)	diesel
Moyens utilitaires	Indifférent	diesel
Grands utilitaires	Indifférent	diesel

Les éventuelles demandes de dérogations seront adressées avec un argumentaire économique, au Service des achats de l'Etat (Mission interministérielle parc automobile).



## 6 - Gestion mutualisée des véhicules

Le principe de mutualisation a démontré ses effets positifs dans de nombreux domaines en permettant des économies d'échelles importantes. Il doit aujourd'hui s'appliquer au parc automobile dans l'objectif d'optimiser l'utilisation de véhicules administratifs souvent insuffisamment rentabilisés compte tenu de leurs faibles kilométrages parcourus annuellement.

Réduire la taille du parc d'au moins 10% d'ici fin 2017 : renforcer la mutualisation doit également permettre de faciliter l'atteinte de l'objectif de réduction de la taille du parc Cette réduction sera annualisée sur la base d'un minimum de 3% en 2015 et 2016, le solde, au plus tard, en 2017. L'atteinte de l'objectif s'appréciera au niveau de chaque entité ministérielle, tous services et opérateurs confondus.

Un plan régional de mutualisation des véhicules sera élaboré par le préfet de région à compter de la gestion 2015. Il pourra s'appliquer à l'ensemble des services déconcentrés de l'Etat présents sur le territoire régional sous réserve de l'accord de ceux qui ne relèvent pas de l'autorité des préfets.

Les opérateurs de l'Etat qui ne relèvent pas de l'autorité du préfet pourront également adhérer à la démarche de mutualisation régionale, de façon volontaire. Les plans de mutualisation veilleront à prendre en compte les caractéristiques géographiques ainsi que la typologie des implantations. Ils désigneront un seul service gestionnaire par site concerné. Ils intégreront les aspects liés au financement (acquisition, gestion, retours de cession) et aux éventuels transferts de responsabilité qui conditionnent fortement la faisabilité du projet.

Les ministères dont les services n'auront pas été intégrés dans les plans régionaux devront élaborer un plan ministériel de mutualisation qui se déclinera aux différents niveaux d'organisation territoriale. Les opérateurs disposant d'un parc de plus de 100 véhicules proposeront également un plan de mutualisation de leurs véhicules. Ces plans de mutualisation des véhicules devront également pouvoir être mis en œuvre dès le 1<sup>er</sup> trimestre 2015.

## 7 - Carburants

Les dépenses de carburant représentent plus d'un cinquième du coût complet d'un véhicule sur sa durée de vie. Connaître et maîtriser ce poste de dépenses et les consommations de carburant qui lui sont associées constitue un enjeu majeur du nouveau programme d'actions à engager. A cette fin, le recours au marché interministériel de carburants et l'utilisation des cartes accréditatives par automobile seront systématisés et optimisés :

- Mise en place du suivi ministériel et régional des consommations de carburants via les restitutions du fournisseur ou par un dispositif d'intégration informatique dans un logiciel de gestion
- Paramétrage systématique des cartes carburant,
- Recours au prestataire le moins disant du marché interministériel,
- Exclusion des achats de carburant « Premium »

Chaque ministère et opérateur disposant d'un parc de plus de 100 véhicules, autres qu'électriques, élaborera, d'ici juin 2015, un plan d'actions visant à la réduction de ses dépenses de carburant (en montant et en volume) d'au moins 15% d'ici à la fin de l'année 2017. Ces plans seront validés par le Service des achats de l'Etat (Mission interministérielle parc automobile) qui aura préalablement fixé, en relation avec chaque ministère et chaque opérateur, le montant de dépenses et les volumes constatés en 2014 à partir duquel s'appliquera l'objectif de réduction. L'appréciation des résultats tiendra compte de l'évolution du coût de la matière première.

Dans l'attente de la remontée automatisée de cette information au travers de l'utilisation, elle-même, optimisée, des cartes carburant, une base de connaissance du kilométrage parcouru par les véhicules de l'Etat sera constituée. Le recueil des informations sera réalisé, dès 2015, une fois par an, en décembre, selon les conditions définies par le Service des achats de l'Etat (Mission interministérielle parc automobile).

La mise en œuvre d'actions telles que celles présentées ci-dessous (liste non exhaustive) contribueront à l'atteinte de **l'objectif de réduction de 15% des consommations de carburants d'ici 2017** (calcul sur la base des consommations 2014) :

- Développement des moyens alternatifs aux déplacements : visio et audio conférences ; télé formations ; messageries professionnelles ; logiciels partagés ; informations mise à disposition en réseaux informatiques.
- Développement des alternatives à l'automobile : installation de garages sécurisés pour les vélos ; prise en charge à 50% des abonnements personnels de transports ; abonnements professionnels à des moyens de transport type « velib » ou « autolib » ; achats de vélos électriques professionnels utilisables pour les trajets de moins de 5km.
- Développement du recours à la location de courte durée ou au taxi pour les déplacements très ponctuels.
- Développement du recours aux locations de moyenne durée comme alternative à la possession des véhicules, pour assurer des déplacements, même nombreux, sur des périodes de quelques semaines ou quelques mois.
- Réduction du nombre de véhicules thermiques du parc automobile et du nombre de cartes carburants associées.

- Maîtrise et contrôle des cartes carburants : contrôle des attributions (suppression des cartes inutilisées), affectation d'une carte par véhicule ; cartes de parc réservés aux usages opérationnels et sous contrôle hiérarchique.
- Maîtrise et contrôle des consommations : indication systématique et correcte des kilométrages lors de l'utilisation des cartes carburants; remontées des consommations par le fournisseur soit en direct, soit dans un logiciel de gestion de flotte automobile. Les remontées d'informations sur les consommations de carburant devront pouvoir être disponibles aux niveaux local, régional et national.
- Paramétrage des cartes pour bloquer ou limiter les usages frauduleux en cas de perte ou de vol : limiter les enlèvements à un plein par jour (capacité en litres) ; plafonner les enlèvements hebdomadaires (montant financier) ; bloquer les usages les week-ends et les jours fériés.
- Interdiction du recours aux carburants Premium
- Recours au prestataire le moins onéreux du marché interministériel de carburants multi attribué
- Mise en extinction des autorisations d'utilisation personnelle des véhicules professionnels
- Développement des déplacements en véhicules électriques
- Sensibilisation et formation à l'éco-conduite
- Promotion du co-voiturage, notamment lors des déplacements professionnels
- Elaboration et mise en place de plans de déplacement
- Entretien régulier des véhicules : notamment contrôle régulier de la pression des pneumatiques

## 8 - Recours au marché d'assurance de l'UGAP

Champ d'application : tous véhicules de service et de fonction.

Le parc automobile de l'Etat et des opérateurs ne fait pas l'objet, actuellement, d'une pratique homogène en termes de couverture assurantielle. Historiquement, les services de l'Etat sont auto-assurés, c'est-à-dire qu'ils couvrent directement l'intégralité des frais engendrés par un sinistre, quels que soient les montants en cause, et ils gèrent directement les contentieux qui peuvent en découler. Les établissements publics, au contraire, sont assurés auprès d'une compagnie d'assurance, compte tenu de leur moindre surface financière.

Au-delà de la capacité à prendre en charge financièrement un sinistre important, les règles comptables de la LOLF imposent également de provisionner les risques encourus par les services lors de leur fonctionnement. Ainsi, la situation des services de l'Etat et des établissements publics vis-à-vis de l'assurance automobile connaît depuis plusieurs années une évolution de l'auto-assurance intégrale vers une couverture par une assurance privée d'un certain nombre de risques.

Le choix de certains ministères qui continuent de recourir à la possibilité pour l'État d'être son propre assureur (véhicules auto-assurés), resterait légitime pour autant que les coûts de gestion de la sinistralité soient correctement identifiés et maîtrisés. Or, un rapport conjoint IGA/IGF chiffre à 20 M€ le coût salarial annuel des 300 à 350 ETP mobilisés sur ce type de tâche administrative.

**De plus, il apparaît fréquemment qu'en situation d'auto-assurance, les services concernés ne connaissent pas le nombre et les coûts de leurs sinistres. Ils ne les suivent pas et, partant, aucune action ne peut être entreprise pour les réduire.**

Compte tenu de ces éléments, il apparaît désormais nécessaire de coordonner et rationaliser la politique en matière d'assurance automobile. Toutefois, un sinistre ne peut, économiquement et moralement, être pris en charge intégralement par une assurance. Il restera donc toujours à la charge du service assuré une part d'auto-assurance, pour une partie des coûts du sinistre.

L'assurance permet de couvrir deux types de sinistres :

- les sinistres dits « d'intensité » qui ont une faible occurrence, mais qui représentent des montants élevés ou très élevés (exemple : accident causé par un véhicule administratif entraînant le décès d'un tiers ayant une famille à charge). Coût potentiel : plusieurs centaines de milliers d'euros
- les sinistres dits « de fréquence » qui concernent essentiellement les dégâts matériels subis par le véhicule assuré (réparation ou remplacement du véhicule).

L'analyse de l'accidentologie témoigne d'une sinistralité plutôt faible des véhicules de l'Etat : le taux de fréquence de Responsabilité Civile Responsable du parc est de 1/3 de la moyenne nationale. Ce constat conduit à élaborer un recours optimisé des couvertures des différentes catégories de risques.

**Les règles suivantes seront donc appliquées dans le choix des polices d'assurance :**

- 1- L'ensemble des véhicules seront assurés « au tiers » afin de couvrir les risques « d'intensité ». Cette assurance permet de faire prendre en charge par l'assureur :
  - o les dégâts causés à des tiers par les conducteurs des véhicules administratifs et de couvrir les indemnités à verser aux victimes.
  - o les dégâts causés par des tiers à des véhicules administratifs et ses occupants, dans le cadre du fonctionnement du service.

- le suivi judiciaire du contentieux par le service spécialisé de l'assureur (y compris avocat).

Dans ce cas de figure, tous les autres frais restent pris en charge par le service, notamment ceux imputables partiellement ou totalement à la responsabilité du conducteur de l'administration ou à un tiers non identifié.

- 2- Certains véhicules de valeur financière élevée pourront bénéficier d'une assurance « tous risques » qui permet de couvrir les dégâts causés par le conducteur de l'administration au véhicule administratif (dommages tous accidents) et les cas où le tiers n'est pas identifiable (vol et tentative de vol, incendie, vandalisme). Cette assurance permet de faire réparer le véhicule s'il est abîmé ou d'obtenir une indemnisation s'il est irréparable, pour un montant équivalent, au plus, à sa valeur vénale. Dans ces conditions :
  - Seuls les véhicules des segments H et M2, de valeur financière élevée pourront en bénéficier, dans la limite de leurs deux premières années.
  - Le choix se portera sur la seule franchise la plus élevée du marché UGAP (700€ dans le cas du marché de l'UGAP actuel).
- 3- Certains ministères pratiquant l'auto-assurance et souhaitant maintenir cette pratique, disposeront de l'année 2015 pour en démontrer la pertinence économique et opérationnelle. Ils devront pouvoir garantir la complète intégration des éléments de suivi de la sinistralité des véhicules de l'ensemble de leurs services et de tous les coûts associés dans le dispositif de pilotage qui sera mis en place au 1<sup>er</sup> janvier 2016.

#### **Calendrier de mise en œuvre :**

- Les véhicules administratifs actuellement auto-assurés par les services de l'Etat et les établissements, auront recours au marché d'assurance passé par l'UGAP d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2016.
- La souscription de tout nouveau contrat d'assurance, hors marché passé par l'UGAP, est interdite.
- Les véhicules administratifs déjà assurés auprès d'un assureur privé rejoindront progressivement le marché d'assurance passé par l'UGAP à échéance du délai contractuel de résiliation des contrats en cours et au plus tard, d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2016.
- Ces dispositions générales pourront ne pas intégralement s'appliquer aux opérateurs qui auront négocié un cadre d'assurance autorisant de meilleures conditions tarifaires que celles du marché de l'UGAP. Ces exceptions seront validées par le Service des achats de l'Etat (Mission interministérielle chargée du parc automobile).
- Ces dispositions générales pourront ne pas intégralement s'appliquer aux ministères qui auront démontré la maîtrise économique et opérationnelle de leur dispositif d'auto-assurance. Ces exceptions seront validées par le Service des achats de l'Etat (Mission interministérielle chargée du parc automobile).
- A défaut de démonstration économique pertinente, le recours au marché d'assurance de l'UGAP s'appliquera aux véhicules du ministère concerné.

Par ailleurs il convient de considérer que :

- 1- Les risques de faible montant, comme les bris de glace, dont l'occurrence est de plus statistiquement faible, resteront entièrement auto assurés, car ils peuvent être financièrement supportés par les services.

- 2- Le choix de prestations d'assistance devra être proportionné à des besoins clairement identifiés, notamment pour ne pas faire doublon avec la prestation d'assistance disponible au marché de gestion de flotte.
- 3- L'assurance (comme l'auto-assurance) n'exonère pas le conducteur du véhicule administratif de sa responsabilité civile ou pénale en cas d'accident partiellement ou entièrement à ses torts.
- 4- L'utilisation personnelle des véhicules de fonction, par l'agent qui en est bénéficiaire, est couverte par l'assurance professionnelle. Le cas échéant, cette assurance couvre également les trajets du véhicule conduit par le chauffeur dans le cadre professionnel, mais aussi entre le lieu de travail et le domicile de l'agent bénéficiaire du véhicule de fonction.
- 5- Contrairement aux véhicules de fonction, l'utilisation d'un véhicule de service pour des besoins personnels reste interdite et ne peut être couverte par l'assurance. Des exceptions dûment justifiées ne peuvent être accordées qu'aux conditions suivantes :
  - Tolérance pour des utilisations ponctuelles imprévues (trois fois/an maximum)
  - Autorisation écrite préalable du chef de service responsable du parc automobile, limitée aux trajets lieu de travail/domicile, soit pour une utilisation ponctuelle soit pour une durée maximale d'un an et mentionnant le motif de l'exception.
  - Prise d'une assurance personnelle par l'agent, pour le remisage à domicile, si l'autorisation préalable est accordée.
  - Toute utilisation personnelle d'un véhicule administratif hors de ce cadre doit désormais être considérée comme interdite. Dans ce cas, l'utilisateur ne pourra, en aucun cas, être couvert par l'administration pour les dégâts qu'il aurait occasionnés avec le véhicule.

## **9 - Pilotage budgétaire des achats de véhicules**

Avec plus de 50% des volumes d'achats réalisés sur les trois derniers mois de l'année, les véhicules sont fréquemment considérés comme une variable d'ajustement de fin d'exercice budgétaire. Cette pratique n'est pas acceptable. C'est la raison pour laquelle il est demandé que les dépenses relatives aux véhicules figurent obligatoirement, dès 2015, dans les dialogues de gestion et de performance des ministères. L'objectif minimal visera la définition et le respect d'une programmation permettant de planifier les achats de véhicules tout au long de l'année et, dans ce cadre, de limiter les achats du dernier trimestre à 25% des commandes annuelles.

En outre, le Service des achats de l'Etat (Mission interministérielle parc automobile) définira, en relation avec la direction du Budget et les ministères concernés, les indicateurs permettant de mesurer la maîtrise effective des dépenses liées au parc automobile. Ces indicateurs devront également permettre de soutenir le dispositif incitatif de bonus/malus qui sera mis en place à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016 pour responsabiliser les différents ministères et opérateurs. Une circulaire du ministre des finances et des comptes publics précisera les modalités de mise en œuvre de cette mesure.

Les services ministériels compétents seront tenus de planifier leurs acquisitions d'automobiles dès le début de l'année.

## **10 - La structuration et le renforcement d'un réseau de compétences dédiées à la gestion d'un parc automobile**

L'atteinte des objectifs fixés ne sera pas réalisée sans un réseau de compétences professionnelles clairement identifié au sein des services et opérateurs de l'État. A cette fin, le métier de gestionnaire de flotte automobile sera reconnu et inscrit au Répertoire Interministériel des Métiers de l'Etat (RIME).

La fonction de gestionnaire de flotte automobile sera identifiée au sein de l'organisation de chaque ministère et opérateur disposant d'un parc de plus de 100 véhicules. Le gestionnaire de flotte automobile sera un acteur majeur de la mutualisation des véhicules au niveau territorial. La fonction devra donc également être identifiée à l'échelon territorial pertinent, et a minima, à l'échelle de la région, au sein des SGAR.

Autant que possible, la gestion des flottes automobiles sera regroupée en parcs comportant un minimum de 100 véhicules, afin de permettre la professionnalisation des personnes en charge de leur gestion, depuis l'acquisition jusqu'à la revente, en intégrant la gestion des réparations et de la maintenance, l'assurance et l'ensemble des sujets évoqués dans la présente circulaire.

Un programme de formation sera défini et mis en œuvre à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015 pour appuyer cette étape de professionnalisation. Cette formation sera proposée à l'inscription à la circulaire annuelle relative aux formations professionnelles de la DGAFP. Chaque gestionnaire de flotte automobile disposera de 6 mois suivant sa prise de fonction pour suivre la formation proposée.