

Le Premier Ministre

Paris, le 20 avril 2017

N°5928/SG

à

Mesdames et messieurs les ministres,
Mesdames et messieurs les préfets

Objet : Circulaire relative à la gestion du parc automobile de l'Etat, des établissements publics de l'Etat et autres organismes¹

P.J. : Annexe de présentation des mesures

Texte abrogé : Circulaire n° 5767/SG du 16 février 2015 relative à la 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 intégrer les objectifs gouvernementaux répondant aux orientations de la loi de transition énergétique pour une croissance verte, de la charte de déconcentration, ainsi qu'aux enjeux de performance économique définis dans le cadre de la réforme de la direction des achats de l'Etat.

A cet égard, les services de l'Etat et les établissements publics doivent être exemplaires en matière de performance énergétique, dans la mutualisation et l'optimisation de la gestion de leur parc automobile.

Le parc automobile de l'Etat et de ses établissements publics comprend environ 65 000 véhicules légers (hors véhicules opérationnels). Les dix mesures qui suivent définissent le cadre d'une politique de gestion mutualisée des véhicules visant à réaliser un minimum de 150 M€ d'économie sur quatre ans. Les actions à entreprendre sont indiquées dans la présente circulaire et leurs conditions de mise en œuvre sont explicitées dans le document en annexe qui sera actualisé périodiquement par la Direction des achats de l'Etat.

Sont exclus du champ d'application de la présente circulaire les véhicules opérationnels, dont ceux de la police et de la gendarmerie, ainsi que toutes catégories de véhicules spécialisés identifiées par les ministères et les établissements publics concernés dans leur plan de gestion de parc automobile validé par la Direction des achats de l'Etat.

¹ Les établissements et autres organismes concernés sont fixés à l'annexe 1 de l'arrêté du 10 mai 2016 (JORF n°0117 du 21 mai 2016) pris en application des articles 4, 7 et 10 du décret n° 2016-247 du 3 mars 2016 créant la Direction des achats de l'Etat et relatif à la gouvernance des achats de l'Etat. Ces entités sont dénommées « établissements publics » dans le corps de la circulaire.

1. L'acquisition et la standardisation des véhicules

Le recours à l'achat mutualisé auprès de l'Union des groupements d'achats publics (UGAP) s'inscrit dans le cadre de la politique de gestion du parc automobile et demeure la seule règle d'acquisition des véhicules de l'Etat et des établissements publics. 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 sont plafonnés. Les modèles de véhicules achetés sont progressivement standardisés et les équipements et les options non indispensables à l'exercice des missions sont exclus lors de l'achat de nouveaux véhicules. A cette fin un catalogue spécifique pour les commandes de l'Etat est mis en ligne sur le site de l'UGAP.

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 établissements publics qui privilégie l'achat couplé à un marché d'externalisation de la gestion de l'entretien et de la maintenance a démontré sa pertinence économique et opérationnelle. Tout véhicule des services de l'Etat et des établissements publics, hors véhicule opérationnel, doit impérativement recourir au prestataire de gestion de l'entretien et de la maintenance 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 est maintenu. Ainsi, la mise en vente des véhicules particuliers est systématiquement effectuée au bout de 120 000 km parcourus, et au plus tard dans le courant de leur septième année.

4. L'affectation individuelle de véhicules selon les responsabilités

Le cadre de référence appliqué depuis 2015 aux véhicules susceptibles d'être affectés au titre des fonctions est maintenu 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 d'un véhicule administratif participe de l'exemplarité de l'Etat et doit être systématiquement appliquée.

Afin de renforcer l'exemplarité de l'Etat en matière d'actions pour une amélioration de la qualité de l'air, les hautes autorités de l'Etat, les préfets, les directeurs des cabinets ministériels, les directeurs et le secrétaire général des administrations centrales, les présidents et les directeurs généraux des établissements publics de l'Etat veilleront à l'utilisation régulière, pour les déplacements normaux en ville, de véhicules émettant moins de 60 grammes de CO₂ par kilomètre.

5. L'évolution des motorisations et l'introduction de véhicules à faibles émissions en gaz à effet de serre et polluants atmosphériques

Pour répondre aux enjeux économiques, environnementaux et sociétaux, le recours aux véhicules à faibles émissions doit représenter un minimum de 50% des acquisitions annuelles lors du renouvellement des parcs.

6. La gestion mutualisée des véhicules

Le principe de mutualisation a démontré ses effets positifs dans de nombreux secteurs d'activité en permettant des économies d'échelle importantes. Il doit s'appliquer au parc automobile, dans l'objectif d'en optimiser la gestion. Le constat d'une utilisation encore insuffisante des véhicules est toujours d'actualité. Il doit ainsi permettre de réduire la taille du parc d'au moins 15% d'ici 2020 ; en référence à la situation de parc déclaré au titre de l'année 2015. La réforme territoriale de l'Etat, la nouvelle organisation des services déconcentrés et les orientations relatives à la mutualisation des fonctions supports doivent concourir à cet objectif

7. La maîtrise des dépenses de carburant

Les dépenses de carburant représentent plus d'un cinquième du coût complet d'un véhicule sur sa durée de vie. Chaque ministère et établissement public disposant d'un parc de plus de 100 véhicules, autres qu'électriques, pilote 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 2020 dont les résultats sont valorisés dans le bilan annuel du plan de gestion.

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

Le parc automobile de l'Etat et des établissements publics 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 sont appliquées en matière d'assurance :

- Les services de l'Etat et les établissements publics ont obligatoirement recours au marché d'assurance de l'UGAP, pour assurer « au tiers » l'ensemble de leurs véhicules.
- Les ministères qui ont démontré l'intérêt économique de l'auto assurance présentent annuellement dans le bilan de leur plan de gestion leur sinistralité et les coûts associés.

9. Le pilotage budgétaire des dépenses liées au parc automobile

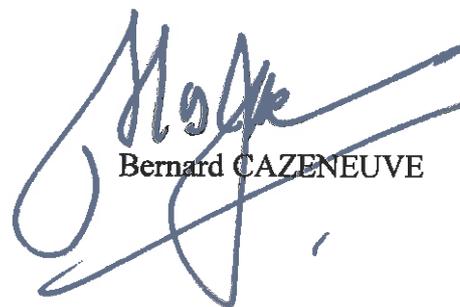
Avec plus de 45% des volumes achats réalisés sur les trois derniers mois de l'année, les véhicules sont fréquemment considérés comme une variable d'ajustement de fin d'exercice budgétaire. Cette pratique n'est pas acceptable. C'est la raison pour laquelle je demande de limiter les achats du dernier trimestre 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 l'appui d'un réseau de compétences professionnelles clairement identifié au sein des services et des établissements publics de l'Etat. Les gestionnaires de flotte seront les acteurs majeurs de la mutualisation des actes de gestion (achats, approvisionnements ...), des parcs automobiles et des usages au niveau territorial. En 2016 les référents ministériels et régionaux gestionnaires de flotte ont été désignés. Les travaux en cours pour reconnaître la fonction et organiser sa professionnalisation (définition d'un programme de formation, déploiement d'un logiciel de gestion) devront accompagner l'identification, à un niveau pertinent, des gestionnaires automobiles au sein des organisations. Enfin dans le cadre du Réseau social pour les acheteurs de l'Etat (RespAE) mis en place par la Direction des achats de l'Etat, une communauté portant sur l'actualité du domaine automobile et de la mobilité est créée pour être le relais d'échanges professionnels sur les modalités d'application de la circulaire, les projets d'achats, les pratiques développées, les informations portant sur le domaine automobile et la mobilité.

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 et de la mutualisation. 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 sur lesquels vous exercez la tutelle. La Direction des achats de l'Etat en charge de l'application de la présente circulaire est à la disposition des services pour les conseiller dans la mise en œuvre de ces dispositions.



Bernard CAZENEUVE

Annexe

Sommaire	Page
Présentation et organisation générale	6
1- L'acquisition et la standardisation des véhicules	7
2- L'externalisation de l'entretien et de la maintenance des véhicules	10
3- Le retrait du parc des véhicules particuliers les plus anciens	11
4- L'affectation individuelle de véhicules selon les responsabilités	12
5- L'évolution des motorisations et l'introduction de véhicules à faibles émissions en gaz à effet de serre et polluants atmosphériques	16
6- La gestion mutualisée des véhicules	18
7- La maîtrise des dépenses de carburants	19
8- L'assurance des véhicules et la maîtrise des dépenses de sinistralité	21
9- Le pilotage budgétaire des dépenses liées au parc automobile	24
10- La structuration et le renforcement d'un réseau de compétences dédiées à la gestion du parc automobile	25

Présentation et organisation générale

Sont concernés par la présente circulaire, les véhicules légers, de moins de 3,5 tonnes (véhicules particuliers et utilitaires). Ils se répartissent 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 la Direction des achats de l'Etat.

Les véhicules non directement concernés pourront néanmoins être inscrits dans les dispositifs interministériels de gestion mis en place.

Chaque ministère évalue la mise en œuvre et actualise annuellement le plan de gestion du parc automobile de ses services centraux et déconcentrés. Concernant le plan de gestion des parcs automobiles financés par le programme 333, à partir de 2018, les Préfets de région présenteront leur plan de région aux Services du Premier Ministre qui élaboreront le plan national des services déconcentrés concernés au niveau régional.

Chaque établissement public de l'Etat disposant d'un parc automobile de plus de 100 véhicules évalue la mise en œuvre et actualise annuellement le plan de gestion qui est transmis à la Direction des achats de l'Etat sous couvert de son ministère de tutelle.

Le plan de gestion détaille les économies et les efforts d'optimisation que le ministère s'engage à réaliser jusqu'en 2020 pour atteindre les objectifs d'économie et de réduction des parcs interministériels.

Le plan de gestion actualisé et son bilan annuel sont transmis à la Direction des achats de l'Etat au mois de mars de l'année suivante. Les bilans et plans de gestion seront analysés par la Direction des achats de l'Etat qui appréciera leur conformité aux instructions de la présente circulaire et transmettra ses observations.

En outre, chaque ministère, préfecture de région et établissement public se dote d'un règlement d'utilisation des véhicules qui s'applique aux services relevant de ses compétences. Ce règlement définit notamment les règles d'usage des véhicules de service, de fonction ; de conduite responsable et écoresponsable ; de co-voiturage au sein des services, du paiement des amendes, du respect du code de la route. Ce règlement est actualisé en fonction des évolutions réglementaires.

Chaque ministère et préfecture de région désigne un représentant au comité de suivi pour traiter de tous les sujets liés à la mise en œuvre de la politique automobile. Ce comité de suivi se réunira semestriellement sur convocation de la Direction des achats de l'Etat. L'UGAP sera invité à contribuer aux travaux du comité de suivi dans son domaine d'intervention.

Le ministre de l'économie et des finances rendra compte au Premier ministre de la mise en œuvre de la circulaire dans un rapport annuel avant le 30 juin de chaque année.

1. Acquisition et standardisation

1.1. Le champ d'application de 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 la Direction des achats de l'Etat), 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.

1.2. Actions à entreprendre

1.2.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. Cette règle pourra faire l'objet de dérogations ponctuelles de la Direction des achats de l'Etat justifiées économiquement et pour une durée limitée. Ces dernières ne seront accordées que dans le cadre des marchés de LLD et de maintenance/entretien de l'UGAP. L'achat de véhicules d'occasion est interdit.

1.2.b- Les modèles de véhicules achetés ou loués sont progressivement standardisés. Cette 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 sont plus autorisés à l'achat ou à la location ; un catalogue spécifique aux commandes de l'Etat est mis en ligne sur le site de l'UGAP. Notamment, l'achat de véhicules de segment B1 thermique est exclu et orienté vers des véhicules du segment B1 électrique ou des véhicules du segment B2.

Exclusions des achats	Exemples de modèles concernés
Véhicules de segment B1 thermiques	Renault Twingo, Peugeot 108, Ford KA
Ludospaces, Monospaces, Crossovers	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

1.2.c- Les achats de véhicules sont réalisés dans le respect de prix unitaires plafonnés pour chaque segment de véhicules. Le plafonnement des prix d'achat permet 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 des véhicules particuliers de service (référence janvier 2017)		
Segment	Motorisation	Plafond financier TTC
B1	Electrique	12 000 € Bonus déduit, hors location de batterie
B2	Electrique	16 600 € Bonus déduit, hors location de batterie
	Hybride	15 200 €
	Essence	11 400 €
	Diesel	15 000 €
M1	Electrique	18 500 € Bonus déduit, hors location de batterie
	Essence	13 500 € Sur dérogation
	Diesel	15 000 € Sur dérogation
Fourgonnette VP	Essence	13 000 €
	Diesel	14 000 €

Le prix plafond d'achat par segment est actualisé par la Direction des achats de l'État 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 elles sont employées, au-delà des prix mentionnés plus haut.

1.2.d- Les options achetées en supplément du pack d'équipement du véhicule sont strictement limitées. Ainsi, il sera possible de choisir les options climatisation, GPS intégré et boîtier de connexion dans le respect des plafonds financiers. Les options coûteuses ou économiquement non justifiées seront systématiquement écartées.

Sauf exception validée par la Direction des achats de l'Etat, les options suivantes, notamment, sont interdites :

Exclusions des achats d'options	Champ d'exclusion
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
Décorations, 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 (sur autorisation du ministère de l'Intérieur).

Les véhicules utilitaires sont 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 établissements publics privilégie l'achat couplé à un marché d'externalisation de l'entretien et de la maintenance. 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 véhicules opérationnels, doit être intégré au marché pour la durée de son cycle de vie.

La Direction des achats de l'État adressera à chaque ministère les alertes recensant les écarts constatés entre le parc en gestion déclaré dans le bilan annuel et le parc externalisé dans le marché de maintenance et d'entretien. Toute situation non régularisée ou justifiée au cours des trois mois suivant l'alerte donnera matière 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. 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.

Au ministère de l'Intérieur, selon le décret n°2014-296 du 6 mars 2014, les préfetures peuvent disposer des garages des secrétaires généraux d'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 applicables aux autres services de l'Etat ainsi qu'aux établissements publics. Compte tenu de cette particularité propre au ministère de l'Intérieur, le dispositif incitatif de pénalité précité 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 interministériel administré par la Direction des achats de l'État.

Les éventuelles demandes de dérogations au dispositif seront à adresser à la Direction des achats accompagnées d'un argumentaire économique.

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

Le dispositif de rajeunissement du parc automobile par la vente en priorité des véhicules particuliers les plus anciens est poursuivi. Il permet de sortir du parc les véhicules les plus polluants. Ainsi, la mise en vente des véhicules particuliers doit être systématiquement effectuée, soit au bout de 120 000 km parcourus, soit dans le courant de leur septième année. Le remplacement de ces véhicules s'effectue en fonction des besoins et des objectifs d'optimisation du parc automobile.

Les limites d'âge et de roulage ne s'appliquent pas :

- aux véhicules électriques et hybrides, compte tenu de l'absence de recul sur leur durée de vie, de l'investissement et d'un marché de l'occasion en émergence pour ce type de véhicule,
- aux véhicules moyens et grand utilitaires compte tenu de leur coût d'acquisition et des aménagements spécifiques.

Cette mesure associée aux autres mesures de la circulaire (standardisation, mutualisation, assurance...) permettra également de contribuer à la réduction globale des parcs. Le résultat de la mise en œuvre de ces dispositions sera présenté dans le bilan annuel de gestion.

Les services de l'Etat ou les établissements publics qui seront dans l'impossibilité d'appliquer la présente mesure dans son intégralité en font mention, avec un argumentaire économique, dans le plan de gestion ministériel.

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 2015 aux véhicules susceptibles d'être affectés au titre des fonctions est maintenu pour éviter toute dérive budgétaire en imposant le respect d'un plafond de dépense par véhicule.

Les services de l'Etat et les établissements publics 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 le 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).

Afin de renforcer l'exemplarité de l'État en matière d'actions pour une amélioration de la qualité de l'air, les hautes autorités de l'Etat, les préfets, les directeurs des cabinets ministériels, les directeurs et le secrétaire général des administrations centrales, les présidents et les directeurs généraux des établissements publics de l'Etat veilleront à l'utilisation régulière, pour les déplacements normaux en ville, de véhicules émettant moins de 60 grammes de CO2 par kilomètre.

La fiscalisation de l'avantage en nature résultant de la mise à disposition d'un véhicule administratif participe de l'exemplarité de l'Etat et doit être systématiquement appliquée. Depuis le 1^{er} janvier 2015, cette fiscalisation de l'avantage en nature est généralisée, pour les véhicules de fonction utilisés pour un usage privé, 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. Ils seront actualisés périodiquement par la Direction des achats de l'État.

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)

Modes d'évaluation du forfait annuel	Véhicule acheté de MOINS de 5 ans	Véhicule acheté de PLUS de 5 ans	Véhicule en LOCATION¹ (le cas échéant avec option d'achat)
L'employeur ne paie pas le carburant	9 % du coût d'achat TTC du véhicule	6 % du coût d'achat TTC du véhicule	30 % du coût global annuel (location, assurance, entretien)
L'employeur paie le carburant ²	Idem + frais réels de carburant ou bien 12 % du coût d'achat TTC du véhicule	Idem + frais réels de carburant ou bien 9 % du coût d'achat TTC du véhicule	Idem + frais réels de carburant ou bien 40 % du coût global annuel (location, assurance, entretien, carburant)

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

² L'absence de connaissance des consommations de carburant entraîne l'application du forfait

Grille d'attribution des véhicules au titre des fonctions

Ministères	Fonctions	Segments autorisés	Plafond financier
Tous	Membres du Gouvernement	tous	sans
Intérieur	Préfets de région	H : berlines ou routières	30 500 € TTC 30 500 € TTC pour un véhicule électrique, bonus déduit, hors location de batterie 34 000 € TTC pour un hybride 39 000 € TTC pour un hybride émettant moins de 60 g CO2/km, bonus déduit, hors location de la batterie
	Préfet de police		
	Préfets de département		
Tous	Secrétaires généraux des ministères	M2 : familiales	22 900 € TTC 22 900 € TTC pour un véhicule électrique, bonus déduit, hors location de batterie 26 500€ TTC pour un hybride
	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 cours administratives d'appel,		
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 cours d'appel, procureurs généraux		
Tous	Directeurs de cabinet des ministres	M1 : compactes	16 000 € TTC 20 000 € TTC pour un électrique, bonus déduit, hors location de la batterie
	Directeurs d'administration centrale		
	Directeurs départementaux		
SPM	Présidents de tribunaux administratifs		
	Présidents de chambre régionale des comptes		
Défense	Général en poste de commandement et assimilés		
Education	Secrétaires généraux d'académie		
Justice	Présidents de tribunaux 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 la Direction des achats de l'Etat chargé du respect de la cohérence interministérielle, les fonctions permettant de disposer d'un véhicule de fonction de segment M1.

5. L'évolution des motorisations et l'introduction de véhicules à faibles émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques

La transition énergétique définie par la loi du 17 août 2015 a notamment pour enjeu d'accélérer la mutation du parc automobile vers des véhicules propres, moins émetteurs de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques, moins consommateurs d'énergies fossiles. L'objectif principal de cette mesure est de diminuer à la fois les émissions de GES et la pollution locale en augmentant le nombre de véhicules faiblement émetteurs dans les parcs automobiles gérés par les établissements publics. A cette fin il est fixé aux services de l'Etat et établissements publics de l'Etat, lors du renouvellement annuel de leur parc, **l'acquisition d'un minimum de 50% de véhicules à faibles émissions.**

Un véhicule particulier ou une camionnette (particulière ou utilitaire) est un véhicule à faibles émissions, lorsque le **taux d'émission de CO₂ est inférieur à 60 g/km.**

5.1. À compter du 1^{er} janvier 2017, la mise en œuvre de ces dispositions lors du renouvellement ou l'entrée de nouveaux véhicules dans les parcs :

- 1) les véhicules à faibles émissions doivent représenter au minimum 50% des achats, à l'exception des acquisitions de véhicules destinés aux missions opérationnelles tels que définis par le décret 2017-21 du 11 janvier 2017. Ces dernières peuvent néanmoins contribuer à l'atteinte du résultat.
- 2) Les autres véhicules à taux d'émissions élevés représentent au maximum 50% des achats. Les acquisitions de véhicules destinés aux missions opérationnelles tels que définis par le décret 2017-21 du 11 janvier 2017 sont comptabilisées dans ce résultat. Seule l'acquisition de véhicules essence est autorisée ; la motorisation diesel n'est autorisée que pour les seuls segments qui ne font pas l'objet d'offre alternative au diesel dans le catalogue de l'UGAP.

5.2. Le pilotage des acquisitions lors du renouvellement des parcs automobiles :

Le suivi de la mise en œuvre de ces objectifs sera réalisé à partir de la définition annuelle d'un plan d'acquisition des véhicules. Pour accompagner le suivi de la mise en œuvre annuelle de ces programmations la Direction des achats de l'Etat communiquera aux ministères et aux préfetures de région un état des commandes trimestriel par motorisation. A l'issue du déploiement du logiciel de gestion de flotte, la programmation et le suivi d'exécution seront initiés sur cet outil.

Les parcs de véhicules et les ratios mentionnés s'apprécieront par périmètre ministériel, services de l'Etat et établissements publics compris.

5.3. Tableau des motorisations disponibles au catalogue restreint Etat de l'UGAP

SEGMENT	Motorisation
Véhicules de segment B2	électrique, hybride, essence
Véhicules de segment M1	électrique, hybride, essence
Véhicules de segment M2	essence, hybride
Véhicules de segment H	essence, hybride,
Fourgonnettes VU et VP	électrique, essence
Moyens utilitaires	diesel
Grands utilitaires	diesel

Les éventuelles demandes de dérogations seront adressées avec un argumentaire économique à la Direction des achats de l'Etat.

6. La 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 de manière renforcée au parc automobile dans l'objectif d'optimiser l'utilisation de véhicules administratifs souvent insuffisamment rentabilisés compte tenu de leurs faibles kilométrages parcourus annuellement.

L'objectif de réduction de la taille du parc est fixé à 15% d'ici 2020. Le renforcement de la mutualisation doit également permettre de faciliter l'atteinte de l'objectif de réduction de la taille du parc. Celui-ci s'appréciera au niveau de chaque entité ministérielle (tous services et établissements publics confondus) et préfectures de région.

Les ministères élaborent et transmettent leur plan de mutualisation à la Direction des achats de l'État. Ils seront annexés au plan de gestion.

Les plans régionaux de mutualisation des véhicules, annexés au plan de gestion, seront élaborés par les préfets de région. Ils s'appliqueront à l'ensemble des services déconcentrés de l'Etat (s'agissant des services ne relevant pas de l'autorité des préfets de région, ce plan régional s'applique sous réserve de leur accord).

Les établissements publics de l'Etat peuvent également adhérer à la démarche de mutualisation régionale, de façon volontaire.

Les plans de mutualisation veillent à prendre en compte :

- Les caractéristiques géographiques ainsi que la typologie des implantations pour développer un usage partagé des parcs localisés à proximité (copartage). Ils désigneront un seul service gestionnaire par site concerné.
- L'objet et l'analyse financière des déplacements professionnels afin de développer les moyens alternatifs aux déplacements (notamment visioconférences) ; le recours aux moyens de transport collectifs locaux ; les usages potentiels collectifs des automobiles en parc (covoiturage) ; le recours pour les usages ponctuels aux taxis, VTC, location courte durée.

Il appartiendra au préfet de région de déterminer pour les administrations relevant de son autorité, selon les usages, les besoins et les mutualisations mises en œuvre : le dimensionnement des parcs, les renouvellements, les retraits à réaliser, les achats de nouveaux véhicules pour répondre à des besoins nouveaux.

Les établissements publics et les ministères dont les services déconcentrés ne sont pas placés sous l'autorité du préfet de région et qui n'ont pas décidé de rejoindre le parc mutualisé tel que défini dans les plans régionaux élaborent un plan de mutualisation qui se décline aux différents niveaux d'organisation territoriale.

7. La maîtrise des dépenses de 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, une stratégie d'achat interministérielle a été définie avec pour objectif notamment d'élargir l'offre carburant à un réseau de distributeurs permettant aux utilisateurs l'accès à la station de proximité offrant le meilleur prix. Cette stratégie est déclinée dans les règles d'exécution du marché interministériel de carburants, et développée dans le guide d'utilisation mis à disposition des services :

- Mise en place du suivi ministériel et régional des consommations de carburants via les restitutions mensuelles des fournisseurs. ; ces données seront intégrées ultérieurement dans le logiciel de gestion de flotte,
- Paramétrage systématique des cartes carburant,
- Exclusion des achats de carburant « Premium ».

Chaque ministère et établissement public disposant d'un parc de plus de 100 véhicules, autres qu'électriques, élabore 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 2020. Les résultats de la mise en œuvre de ces plans sont valorisés dans le bilan annuel du plan de gestion. En relation avec chaque ministère et chaque établissement public, la Direction des achats de l'Etat fixera le montant de dépenses et les volumes constatés en 2017 à partir desquels s'appliquera l'objectif de réduction. L'appréciation des résultats tiendra compte de l'évolution du coût du carburant.

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, une fois par an, en décembre, selon les conditions définies par la Direction des achats de l'Etat

La mise en œuvre d'actions telles que celles présentées ci-dessous (liste non exhaustive) contribuera à l'atteinte **de l'objectif de réduction de 15% des consommations de carburants d'ici 2020** (calcul sur la base des consommations 2017) :

- Développement des moyens alternatifs aux déplacements : visio et audio conférences ; télétravail ; messageries professionnelles ; logiciels partagés ; informations mises 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, au taxi et VTC 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 par an ;
- 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 réservées 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 pour les déplacements professionnels ;
- Elaboration et mise en place de plans de déplacement ;
- Entretien régulier des véhicules : notamment contrôle régulier de la pression des pneumatiques.

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

8.1. Son champ d'application : le recours au marché d'assurance de l'UGAP concerne tous véhicules de service et de fonction.

Le parc automobile de l'Etat et des établissements publics ne fait pas l'objet 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'Etat 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 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 n'est entreprise pour les réduire.

Compte tenu de ses éléments, il a été fait le choix en 2015 de coordonner et rationaliser la politique en matière d'assurance automobile. 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 se couvrir de 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 des sinistres relevant de la Responsabilité Civile Responsable du parc est de 1/3 de la moyenne nationale.

8.2. Les règles suivantes sont appliquées dans le choix des polices d'assurance :

8.2.a- L'ensemble des véhicules est assuré « 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 indemnisations 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.

8.2.b- Certains véhicules de valeur financière élevée peuvent 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.
- La franchise devra être d'un montant minimum de 700 €.

8.2.c- Les ministères qui ont démontré l'intérêt économique de l'auto assurance présentent annuellement dans le bilan de leur plan de gestion la sinistralité constatée et ses coûts associés. En fonction de ces éléments, la Direction des achats de l'Etat se réserve le droit de demander au ministère de mettre fin au dispositif d'auto assurance au profit de l'assurance privée.

8.2.d- 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.

8.3. Autres dispositions :

La souscription de tout nouveau contrat d'assurance, en dehors du marché passé par l'UGAP est interdite. Toutefois les établissements publics qui auront obtenu dans le cadre d'une mise en concurrence une offre comparable en termes de risques garantis et de franchise avec de meilleures conditions tarifaires que celles du marché de l'UGAP pourront présenter une demande de dérogation à la Direction des achats de l'Etat.

Par ailleurs il convient de considérer que :

- 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 ;
- 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 dans le marché de gestion de flotte de l'UGAP ;
- 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 ;
- 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.

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.
- En situation d'auto-assurance, prise d'une assurance personnelle par l'agent, pour le remisage à domicile, si l'autorisation écrite préalable est accordée.
- Toute utilisation personnelle d'un véhicule administratif hors de ce cadre est 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 45% 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 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, la Direction des achats de l'Etat 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.

Les services ministériels et les préfetures de région 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 du parc automobile

L'atteinte des objectifs fixés ne sera pas réalisée sans un réseau de compétences professionnelles clairement identifié au sein des services et établissements publics de l'État. Aussi les référents ministériels et régionaux désignés à ce jour doivent pouvoir piloter la gestion des parcs automobiles avec la constitution de ce réseau. En 2016 les travaux menés par le groupe de travail composé des gestionnaires de flotte ministériels et régionaux ont permis d'identifier trois emplois types caractérisant le métier de gestionnaire dans le domaine automobile :

- Gestionnaire de flotte : il met en œuvre et adapte au niveau ministériel, régional, les directives de gestion de parc au sein de l'État et de ses établissements ;
- Gestionnaire de parc : il pilote l'achat et la gestion des véhicules ;
- Gestionnaire de véhicules et de pool : il organise la mise à disposition des véhicules et gère la relation utilisateurs.

Ces emplois types ont été présentés au Comité des achats du 14 décembre 2016. Ils font référence à des métiers existants dans les domaines fonctionnels du Répertoire Interministériel des Métiers de l'Etat (RIME). Une information sera réalisée auprès des ministères et établissements publics pour leur intégration dans les répertoires métiers ministériels. Ces fonctions seront identifiées au sein de l'organisation de chaque ministère et établissement public. Ces gestionnaires seront les acteurs majeurs de la mutualisation des actes de gestion (achats, approvisionnements, ...), des parcs automobiles et des usages au niveau territorial. Enfin dans le cadre du Réseau social des achats de l'Etat et de ses établissements publics (RespAé) mis en place par la Direction des achats de l'Etat, une communauté portant sur l'actualité du domaine automobile et de la mobilité est créée pour être le relais d'échanges professionnels sur les modalités d'application de la circulaire, les projets d'achats, les pratiques développées, etc...

La professionnalisation du réseau est complétée à partir de 2017 par la définition d'un programme de formation et le déploiement d'un logiciel de gestion. L'acquisition de ce logiciel est réalisée dans le cadre d'un groupe de travail piloté par la Direction des Achats de l'Etat. Cet outil accompagnera les gestionnaires dans leur pilotage, l'analyse des coûts de gestion, d'usage des parcs automobiles à partir des données collectées (inventaire, données d'exploitation et d'usage), ainsi que dans la mutualisation de l'usage des parcs automobiles à partir des fonctionnalités de réservation et covoiturage. Enfin il permettra aux ministères, préfectures de région de mesurer l'atteinte des objectifs de la présente circulaire. L'acquisition du logiciel s'effectuera par les ministères et les préfectures de région dans le cadre de la solution interministérielle retenue et du programme de déploiement qui aura été défini conjointement avec les bénéficiaires.

L'objectif est de disposer un gestionnaire de parc par région ou pour 1 000 véhicules d'ici 2020.