

**EXAMEN PROFESSIONNEL DE PROMOTION INTERNE
D'INGÉNIEUR TERRITORIAL**

SESSION 2018

ÉPREUVE DE PROJET OU ÉTUDE

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

L'établissement d'un projet ou étude portant sur l'une des options choisie par le candidat, au moment de son inscription, parmi celles prévues à l'annexe du décret n°2016-206 du 26 février 2016.

Durée : 4 heures
Coefficient : 5

SPÉCIALITÉ : INGÉNIERIE, GESTION TECHNIQUE ET ARCHITECTURE
OPTION : CENTRES TECHNIQUES

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ L'utilisation d'une calculatrice de fonctionnement autonome et sans imprimante est autorisée.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

Ce sujet comprend 45 pages.

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend
le nombre de pages indiqué.**

S'il est incomplet, en avertir le surveillant

- ♦ Vous répondrez aux questions suivantes dans l'ordre qui vous convient, en indiquant impérativement leur numéro.
- ♦ Des réponses rédigées sont attendues et peuvent être accompagnées si besoin de tableaux, graphiques, schémas ...

Vous êtes ingénieur territorial, responsable du service parc automobile dans la commune d'INGEVILLE (200 000 habitants).

En qualité de responsable et en dehors de la gestion quotidienne de votre parc automobile, la municipalité souhaite voir évoluer les politiques d'achat, d'entretien et de gestion du parc automobile dans un contexte budgétaire contraint, tout en s'inscrivant dans une perspective de développement durable.

Ainsi, différentes problématiques ponctuelles se posent à vous.

À l'aide des annexes, vous répondrez aux questions suivantes :

Question 1 (3 points)

Dans le cadre d'une plus grande collaboration entre collectivités, une commune limitrophe souhaite bénéficier des prestations d'entretien – réparation de votre parc automobile (tous véhicules et engins). Cette hypothèse doit donc être étudiée.

La prestation est payante, incluant la facturation des pièces détachées et la main d'œuvre. Il est rappelé que l'activité du parc automobile (entretiens, réparations, dépannages, aménagements spécifiques ...) se fait en quasi-totalité en régie.

a) Le Directeur général des services (DGS) vous demande de lister tous les postes de dépenses, sans les chiffrer, qui permettront ensuite de calculer le coût horaire d'une prestation de votre parc automobile.

b) Vous identifierez les impacts positifs et négatifs sur le fonctionnement de votre parc véhicules, d'une telle prestation pour le compte de tiers.

Question 2 (4 points)

Des véhicules légers sont mis à disposition des agents afin d'effectuer leurs missions. Par ailleurs et dans des cas particuliers (contraintes horaires ...), certains agents bénéficient d'un remisage à domicile le soir. Une contribution financière est alors demandée aux agents concernés à hauteur de 0,18 €/km du trajet direct domicile-travail, appliquée à un forfait de 200 j/an.

Il apparaît qu'aucun document n'encadre l'utilisation des véhicules en dehors du Document Unique (DU) spécifiant certains éléments.

Des agents (notamment ceux bénéficiant d'un remisage à domicile) questionnent sur la possibilité d'utiliser le véhicule à des usages personnels (pour déposer leur enfant à l'école ...).

a) En vous inspirant de la circulaire n°97-4 destinée aux agents de l'État et de la consultation juridique interne d'INGEVILLE, vous établirez une note présentant les points principaux devant régir l'utilisation des véhicules. Cette note est à destination du service Ressources qui sera chargé ensuite d'élaborer un guide à l'attention des utilisateurs.

Ce document ne s'adresse pas aux conducteurs de poids lourds et d'engins qui sont soumis à des règles spécifiques, ni aux conducteurs VL/PL pendant les périodes d'astreinte.

b) Vous indiquerez également le processus d'élaboration et de validation qui sera à mener.

Question 3 (3 points)

Compte tenu de l'obsolescence de votre actuel logiciel informatique de gestion de parc, il a été décidé de le remplacer.

Votre collectivité dispose d'un service informatique dont le rôle est uniquement de mettre en place l'infrastructure technique et assurer le bon fonctionnement des logiciels; la définition de besoins et toute animation de projet pour changer le logiciel vous incombe en qualité de responsable du parc automobile.

Le coût du logiciel et de la prestation de mise en œuvre est estimé à 70 000 € TTC, hors maintenance annuelle.

a) En qualité de chef de projet, vous décrirez la méthodologie pour mener ce changement de logiciel au sein de votre service parc automobile.

b) Vous identifierez les fonctionnalités attendues d'un logiciel de gestion de parc automobile, telles qu'elles seraient à intégrer dans un CCTP de consultation d'entreprises. Une rédaction sous forme de liste structurée est acceptée.

Question 4 (3 points)

Le DGS vous demande d'expérimenter la mise en place d'un pool de véhicules en retenant le pôle urbanisme - économie comme pôle pilote. Vous préciserez une méthode et les outils pour cette expérimentation.

Question 5 (4 points)

Des obligations d'achat de véhicules moins polluants sont apparues au travers de la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte.

a) Vous citerez les solutions alternatives actuellement développées, en substitution totale ou partielle du pétrole, dans la perspective du renouvellement de votre parc automobile.

b) Vous rappellerez les obligations qui s'imposent à la collectivité en terme d'acquisition de véhicules moins polluants, uniquement pour les véhicules inférieurs à 3,5 tonnes.

c) Le maire souhaite poursuivre l'électrification du parc de véhicules, et uniquement sur les véhicules particuliers/véhicules légers (VP/VL), l'offre sur les véhicules utilitaires (VU) étant trop faible.

Vous analyserez votre pratique d'achat actuelle au vu de ces deux éléments et vous indiquerez les éventuelles actions à mener pour les VP/VL inférieurs à 3,5 tonnes.

Question 6 (3 points)

Dans le cadre des contraintes budgétaires, vous proposerez des mesures afin de réduire le parc de véhicules et engins dont vous avez la gestion. L'objectif assigné est donc de réduire le nombre de véhicules, engins, matériels.

Liste des documents :

- Document 1 :** « Circulaire n°97-4 relative aux conditions d'utilisation des véhicules de service et des véhicules personnels des agents de l'État, à l'occasion du service » (extrait) – *anticor.org* – 5 mai 1997 – 11 pages
- Document 2 :** « Le mémento des flottes publiques » (extrait) – *observatoire-vehicule-entreprise.com* – Octobre 2014 – 3 pages
- Document 3 :** « Comment bien gérer son parc de véhicules ? » (extrait) – *Michel GAMBU – La Lettre du cadre territorial / Dossier d'experts* – 3 mai 2000 – 7 pages
- Document 4 :** « Les dispositions de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) : le renouvellement des flottes publiques » (extrait) – *Ministère de la transition énergétique et solidaire – ecologique-solidaire.gouv.fr* – 5 décembre 2016 – 1 page
- Document 5 :** « Article L224-7 du code de l'environnement » – *legifrance.gouv.fr* – Version en vigueur au 1^{er} janvier 2016 – 1 page
- Document 6 :** « Décret n°2017-24 définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions de moins de 3,5 tonnes » – *legifrance.gouv.fr* – 11 janvier 2017 – 2 pages

Liste des annexes :

- Annexe A :** « Organigrammes » – *INGEVILLE* – 2018 – 3 pages – l'annexe n'est pas à rendre avec la copie
- Annexe B :** « La présentation du parc automobile » – *INGEVILLE* – 2018 – 3 pages – l'annexe n'est pas à rendre avec la copie
- Annexe C :** « Les programmes d'acquisition des véhicules année en cours (N) » – *INGEVILLE* – 2018 – 1 page – l'annexe n'est pas à rendre avec la copie
- Annexe D :** « Les programmes d'acquisition des véhicules prévisionnel année suivante (N+1) » – *INGEVILLE* – 2018 – 1 page – l'annexe n'est pas à rendre avec la copie
- Annexe E :** « Consultation juridique relative aux véhicules de service » – *Service commande publique d'INGEVILLE* – 2015 – 2 pages – l'annexe n'est pas à rendre avec la copie
- Annexe F :** « Véhicules électriques disponibles sur le marché » – *UGAP – ugap.fr* – 2018 – 6 pages – l'annexe n'est pas à rendre avec la copie

Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.

Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.

DOCUMENT 1

BULLETIN OFFICIEL DU MINISTERE DU TRAVAIL, DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE.

N° 9 du 20 mai 1997.

Circulaire DAGEMO/BCG n° 97-4 du 5 mai 1997.

Relative aux conditions d'utilisation des véhicules de service et des véhicules personnels des agents de l'État, à l'occasion du service (extrait)

NOR: TEF9710040C

La circulaire DAGEMO/BCG n° 95-7 datée du 15 décembre 1995 concernait le traitement du contentieux automobile.

Il est apparu nécessaire de mettre au point un second dispositif afin d'envisager l'ensemble des questions soulevées par l'utilisation des véhicules dans l'administration, tant en ce qui concerne l'administration centrale que les services déconcentrés.

Tel est l'objet de la présente circulaire qui étudie successivement les problèmes posés par l'utilisation des véhicules de l'administration (I) et des véhicules personnels des agents, à l'occasion du service (II).

I. - LES CONDITIONS D'UTILISATION DES VEHICULES DE L'ADMINISTRATION

1.1. Conditions relatives aux personnes

Dans l'extrême majorité des cas, les véhicules de l'administration sont confiés à ses agents, fonctionnaires ou non titulaires.

Mais il peut arriver que, de façon exceptionnelle, des personnes extérieures à l'administration puissent être autorisées à utiliser un véhicule de l'Etat.

1.1.1. Cas général : l'utilisation d'un véhicule de l'administration par un de ses agents fonctionnaire ou non titulaire

Tout agent susceptible de conduire un véhicule de l'administration doit être accrédité à cet effet par son supérieur hiérarchique (DDTEFP, DRTEFP, chef de service ou de bureau).

Cette accréditation doit préciser pour quelle(s) catégorie(s) de véhicule(s) elle est valable.

Elle peut être temporaire ou permanente :

- l'accréditation temporaire prévoit la durée pour laquelle elle est délivrée ;
- l'accréditation permanente est valide tant que l'agent reste affecté dans le service qui la lui a délivrée.

Aucune accréditation ne peut être délivrée si l'agent ne possède pas un permis de conduire civil valide l'autorisant à conduire la catégorie de véhicule concernée. Par ailleurs, les 'conducteurs novices', c'est-à-dire titulaires du permis de conduire depuis moins d'un an, ne peuvent faire l'objet d'une accréditation.

Lorsque l'accréditation est délivrée à l'agent, il lui est remis en même temps le recueil des instructions relatives à l'automobile. L'agent conserve un exemplaire de l'accréditation par devers lui. L'autre exemplaire est conservé au dossier détenu par le service.

Une accréditation, qu'elle soit temporaire ou permanente, peut être retirée à l'agent en cas de nécessité de service. Sa validité cesse dès que l'agent ne remplit plus les conditions pour l'obtenir (retrait de permis, inaptitude physique) ou s'il quitte le service où elle lui a été délivrée.

Tout chef de service peut faire convoquer devant le médecin de contrôle un agent conducteur dont le comportement professionnel est perturbé par des troubles apparemment liés à son état de santé.

1.1.2. Cas particuliers

1.1.2.1. Habilitation à la conduite par des agents vacataires.

Rien ne s'oppose à ce que des agents vacataires soient accrédités à conduire un véhicule de l'administration, sous réserve qu'ils réunissent les conditions habituelles mentionnées ci-dessus. Il convient de souligner en particulier qu'ils ne doivent pas être des 'conducteurs novices'.

1.1.2.2. Habilitation à la conduite par des chargés de mission utilisant de façon discontinue un véhicule de service.

L'accréditation des chargés de mission utilisant un véhicule de façon ponctuelle ne présente pas de difficultés particulières dans la mesure où ils en réunissent les conditions d'obtention.

1.1.3. Utilisation d'un véhicule de l'Etat par des personnes étrangères à l'administration

Cela peut être le cas, par exemple, pour les objecteurs de conscience ou les stagiaires momentanément employés par l'administration.

1.1.3.1. Habilitation à la conduite par des objecteurs de conscience.

L'objecteur de conscience doit être employé, pendant son service national, à des tâches d'intérêt général. Ces tâches doivent être accomplies sous l'autorité des responsables de l'organisme d'accueil, l'objecteur de conscience n'assurant jamais la pleine responsabilité des activités qui lui sont confiées.

Ainsi, placé sous l'autorité d'un fonctionnaire ou agent public de l'administration, rien ne s'oppose à ce qu'un objecteur de conscience exerce la fonction de conducteur automobile, dans la mesure où il réunit également les conditions requises.

1.1.3.2. Habilitation à la conduite par des stagiaires.

Les stagiaires bénéficiaires d'une convention de stage avec l'administration peuvent également et sous les mêmes réserves être habilités à conduire un véhicule de l'administration.

1.1.3.3. Mise à disposition d'un véhicule de l'Etat au profit d'une personne totalement extérieure à l'administration (association de droit privé, entreprise prestataire de services, etc.).

Toute mise à disposition d'un véhicule de l'Etat au profit d'une personne extérieure à l'administration, ne satisfaisant pas aux conditions de l'article L. 46 du Code du domaine de l'Etat, notamment un prêt de véhicule effectué gratuitement, serait prohibée par les textes.

En effet, selon l'article L. 46 précité : 'Les biens du domaine privé mobilier de l'Etat, affectés ou non à un service public, quelle que soit l'administration qui les détient ou qui les régit, ne peuvent être loués à des particuliers ou mis à la disposition d'un service autre que le service affectataire, que par le service des domaines (...). L'opération ne peut en aucun cas être réalisée à titre gratuit, ni à un prix inférieur à la valeur locative'.

En pratique, il apparaît donc préférable d'éviter de mettre à disposition un véhicule administratif dans un tel cas.

Toutefois, si cette faculté devait être utilisée, il convient de préciser que la souscription du contrat de location à titre onéreux a pour effet de transférer la garde du véhicule au locataire. Celui-ci est, par conséquent, tenu de souscrire une police d'assurance obligatoire du véhicule, couvrant sa responsabilité pour les dommages causés aux tiers, ainsi que pour les personnes éventuellement transportées.

En aucune manière, en cas d'accident dans lequel le véhicule administratif serait impliqué, l'Etat ne serait responsable des dommages causés soit aux tierces personnes, soit aux personnes transportées par ce véhicule.

Par ailleurs, pour les dommages subis par le conducteur personne privée, l'Etat ne saurait intervenir à aucun titre. Il lui appartient donc de souscrire une assurance, actuellement facultative, le garantissant des dommages encourus, s'il est le responsable de l'accident à l'origine de son dommage.

S'il n'est pas, ou partiellement, responsable de l'accident survenu, il dispose de la possibilité d'être indemnisé par tout tiers impliqué, en vertu des dispositions de la loi du 5 juillet 1985, sa propre faute lui étant opposable à due concurrence.

1.2. Conditions relatives aux véhicules

1.2.1. Puissance fiscale des véhicules

En règle générale, la puissance maximale autorisée est de 7 CV fiscaux, sauf dérogation accordée par le Premier ministre (secrétariat général du Gouvernement) et motivée par l'intérêt du service.

Cette limitation justifiée par des frais d'achat, d'entretien et de fonctionnement plus modérés (cf., en annexe, la circulaire du Premier ministre n° 1320/SG du 2 novembre 1979) s'applique aux directeurs de cabinet des ministères, aux directeurs de ministères, aux délégués ministériels et aux secrétaires généraux de ministères.

Toutefois, les ministres et secrétaires d'Etat peuvent utiliser des véhicules d'une puissance maximale de 11 CV.

1.2.2. Utilisation d'un carnet de bord

Afin de mieux contrôler l'utilisation qui est faite des véhicules administratifs, la tenue d'un carnet de bord-type (établi, conformément aux prescriptions de la circulaire du 14 octobre 1991 précitée) est exigée pour tous les véhicules administratifs, qu'ils soient conduits par des chauffeurs ou non, pour ceux de l'administration centrale, comme pour ceux des services déconcentrés.

Ce document doit mentionner quotidiennement et par mission, le kilométrage au compteur, le carburant délivré, la nature et la durée de la mission et le nom du conducteur ainsi que celui du fonctionnaire éventuellement transporté ou celui du fonctionnaire ayant commandé la mission, ces derniers attestant, sous leur responsabilité, l'exactitude des renseignements mentionnés. Le carnet de bord doit être vérifié mensuellement et l'utilisation du carburant contrôlée par le service affectataire. A cet effet, une fiche mensuelle de suivi des dépenses en carburant doit être établie.

1.2.3. Contrôle mensuel des véhicules

Chaque mois, le chef de service ou son délégué doit s'assurer de l'état des véhicules placés sous sa responsabilité. Pour ce faire, un agent vérificateur est désigné. Ce contrôle est formalisé à l'aide d'une fiche de contrôle mensuel du véhicule visée par le chef de service. Si à l'occasion de cette vérification, l'agent vérificateur constate des anomalies, celles-ci sont mentionnées et les demandes de réparation correspondantes sont établies.

1.2.4. Attribution d'un périmètre de circulation

Chaque véhicule se voit attribuer un périmètre de circulation. Des élargissements temporaires à ce périmètre peuvent être autorisés par le responsable du service affectataire.

Ces dérogations peuvent être mentionnées sur des ordres de mission.

1.2.5. Immatriculation

Les véhicules doivent faire l'objet d'une immatriculation spéciale, délivrée par le service des domaines

du ministère de l'économie et des finances.

Le certificat d'immatriculation précise le département d'attache du véhicule et le périmètre de circulation. Le numéro d'immatriculation porte les mêmes indications, sous forme simplifiée.

Sauf dérogation exceptionnelle autorisée par les services du Premier ministre, seuls les véhicules affectés aux membres du gouvernement et aux services de sécurité peuvent, après leur immatriculation domaniale, recevoir une immatriculation civile complémentaire.

1.2.6. Limitation des usages

L'Etat étant dispensé de l'obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteurs par l'article L. 211-1 du code des assurances, et sa responsabilité pouvant être engagée à l'occasion de l'utilisation qui est faite des véhicules dont il est propriétaire, il convient d'en limiter l'usage aux strictes nécessités du service et d'encadrer étroitement les cas où des exceptions à ces principes peuvent être envisagées.

1.2.6.1. Les principes.

Outre les règles régissant le périmètre de circulation, des contrôles doivent être exercés afin de veiller à ce que l'usage qui est fait des véhicules corresponde bien aux nécessités du service. Il est rappelé que les véhicules mis à la disposition des agents de l'Etat sont destinés aux seuls besoins de leur service et ne doivent en aucun cas faire l'objet d'un usage à des fins personnelles (déplacements privés, week-ends, vacances).

Cette interdiction s'applique en principe à tous les véhicules des services de l'Etat, y compris ceux qui sont dits 'de fonction' ou 'de service' (cf. circulaire du 2 novembre 1979, précitée).

Dans ce cadre, il est donc éminemment souhaitable que, sauf circonstances exceptionnelles ou autorisation expresse de remiser à domicile, les conducteurs ne conservent pas l'usage de leur véhicule au-delà du service, même pour regagner leur domicile. Cette interdiction doit s'appliquer avec rigueur à la veille du repos hebdomadaire et des jours de fête.

A cet égard, il importe de noter que la police et la gendarmerie, à l'occasion de leur missions normales de surveillance, peuvent effectuer des contrôles sur l'utilisation des véhicules appartenant à l'Etat. Ces contrôles qui sont plus sévères les dimanches et les jours fériés et en dehors des heures normales de service, donnent lieu à des procès-verbaux constatant le numéro d'immatriculation du véhicule, le nombre, l'identité et la qualité des occupants, l'heure et le lieu de la vérification. Les procès-verbaux sont adressés à l'autorité hiérarchique compétente qui prend, s'il y a lieu, les sanctions appropriées.

1.2.6.2. Les exceptions aux principes.

1.2.6.2.1. L'autorisation de remisage à domicile.

Dans le cadre de leurs missions, certains agents peuvent être exceptionnellement autorisés par leur chef de service à remiser le véhicule à leur domicile. Cette autorisation, délivrée pour une durée d'un an et renouvelable, doit faire l'objet d'un document écrit portant la signature du supérieur hiérarchique.

En contresignant l'autorisation, l'agent s'engage à remiser le véhicule sur un emplacement de stationnement autorisé, à fermer à clé le véhicule et à activer le ou les systèmes antivols, ainsi qu'à dissimuler tout objet contenu dans le véhicule, susceptible d'attirer l'attention d'éventuels voleurs.

Pendant le remisage à domicile, l'agent est personnellement responsable de tous vols et de toutes dégradations, sauf à établir que le vol ou la tentative de vol a eu lieu avec effraction ou avec violences corporelles. Le récépissé de déclaration de vol aux autorités de police servira de preuve de la non responsabilité de l'agent.

Dans le cas du remisage à domicile, l'usage privatif du véhicule est également strictement interdit. Des personnes non autorisées ne peuvent prendre place dans le véhicule. Il ne peut, par exemple, être utilisé pour déposer ses enfants à l'école.

En cas d'absence (congrés, etc.), le véhicule doit rester à la disposition du service d'affectation.

L'utilisation du véhicule pour les trajets domicile-travail est obligatoirement soumise à une autorisation préalable de remisage à domicile.

1.2.6.2.2. La mise à disposition gratuite d'un véhicule de service.

Elle ne peut concerner qu'un agent public appartenant au service affectataire du véhicule. (Tout prêt à titre gratuit à un agent relevant d'un service autre que le service affectataire serait prohibé par l'article L. 46 du code du domaine de l'Etat.)

Elle doit demeurer très exceptionnelle.

Elle doit être autorisée et faire l'objet d'une assurance complémentaire.

L'autorisation :

Elle est délivrée par le chef de service dont dépend l'agent.

Elle doit être préalable, écrite et nominative. En effet, le conducteur qui bénéficie d'une mise à disposition doit être titulaire d'une habilitation à conduire valide et correspondant au véhicule prêté.

L'assurance :

L'agent doit souscrire une assurance complémentaire pour l'usage privé du véhicule pendant la période de la mise à disposition, couvrant notamment le transport de tiers (membres de la famille ou autres).

En effet, la responsabilité de l'Etat ne saurait être engagée, vis-à-vis de l'agent, pour les dommages que cet agent aurait subis lors de l'usage privatif, même autorisé. Elle ne saurait non plus être substituée à celle de l'agent, vis-à-vis des tiers, dans ces mêmes circonstances.

Remarque importante. - La couverture d'assurance d'un véhicule ne peut pas se faire sans l'accord écrit de son propriétaire, en l'occurrence l'Etat.

S'agissant des véhicules rattachés à l'administration centrale, cette autorisation devra être demandée au bureau de la logistique de la sous-direction des finances, de la logistique et de l'informatique, à la DAGEMO.

En ce qui concerne les véhicules des services déconcentrés, l'accord sera donné par le DRTEFP ou le DDTEFP.

Si un agent tentait d'assurer un véhicule administratif en méconnaissance de cette règle, il serait considéré par l'assureur comme ayant fait une fausse déclaration intentionnelle du risque, avec pour conséquences :

- la non-garantie en cas de sinistre ;
- la conservation de la prime par l'assureur ;
- l'action récursoire de l'administration contre l'agent pour se faire rembourser les dommages consécutifs à un accident.

Autres conditions :

- l'agent doit prendre à sa charge les dépenses de carburant, ainsi que les éventuels dommages subis par les objets personnels transportés dans le véhicule, sauf si son assurance complémentaire les couvre ;
- la mise à disposition gratuite d'un véhicule est en principe de courte durée et ne doit pas occasionner de perturbations dans le service.

1.2.6.2.3. Les véhicules dits 'de fonction'.

Ce sont des véhicules affectés à l'usage privatif de fonctionnaires d'autorité, pour les nécessités du

service ainsi que pour leurs déplacements privés.

Ils constituent un avantage en nature, en supplément de la rémunération.

Bien qu'aucun texte n'ait prévu l'attribution de véhicules de fonction à des agents de l'Etat, il est d'usage de considérer qu'outre les ministres et secrétaires d'Etat et certains membres de leur cabinet, les directeurs d'administration centrale, puissent se voir attribuer l'usage privatif d'un véhicule.

Dans tous les autres cas, les véhicules affectés à l'usage des agents de l'administration sont considérés comme 'véhicules de service'.

Par ailleurs, les bénéficiaires d'un véhicule de fonction doivent impérativement souscrire une assurance complémentaire pour leurs déplacements privés et notamment le transport de tiers.

Dans cette hypothèse, l'utilisation privative d'un véhicule de fonction pour des déplacements privés est assimilable à une mise à disposition gratuite de véhicule (cf. supra 1.2.6.2.2).

1.3. Responsabilité civile et pénale

1.3.1. La responsabilité civile

1.3.1.1. La responsabilité civile de la personne morale de droit public.

La loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957 attribue aux tribunaux judiciaires compétence pour statuer sur les actions en responsabilité des dommages causés par tout véhicule et dirigées contre une personne morale de droit public qui en a la propriété ou la garde.

Lorsque l'Etat est mis en cause, la victime doit obligatoirement l'assigner en la personne de l'agent judiciaire du Trésor, conformément à l'article 38 de la loi de finances n° 55-366 du 3 avril 1955.

La juridiction judiciaire, saisie d'une action dirigée contre une personne morale de droit public, ne peut la déclarer responsable que si l'agent public qui assurait la conduite ou la surveillance du véhicule était, au moment de l'accident dont a résulté le dommage, dans l'exercice de ses fonctions ou si son comportement n'était pas dépourvu de tout lien avec ses fonctions.

Lorsque la faute de l'agent n'est pas détachable de l'exercice de ses fonctions, il y a faute de service et celle-ci engage uniquement la responsabilité de la personne morale de droit public.

Dans cette hypothèse, il y a lieu de transmettre, en vue de règlement, l'entier dossier de l'affaire au bureau du contentieux général, conformément aux prescriptions de la circulaire DAGEMO/BCG n° 95-07 du 15 décembre 1995 relative au traitement du contentieux automobile.

1.3.1.2. La responsabilité civile de l'agent public.

Lorsqu'il y a faute personnelle, la responsabilité de l'agent se trouve engagée.

Cependant, il y a lieu de noter que, même dans ce cas, la loi du 31 décembre 1957 a prévu que la responsabilité de la personne morale de droit public est, 'à l'égard des tiers, substituée à celle de son agent, auteur des dommages causés dans l'exercice de ses fonctions'.

Après avoir assuré la réparation des dommages, l'administration dispose, conformément aux règles du droit commun de la responsabilité, d'une action récursoire contre son agent si elle estime qu'il avait commis une faute personnelle.

La frontière entre faute personnelle et faute de service est parfois difficile à tracer.

Toutefois, la jurisprudence rendue par le Conseil d'Etat en matière d'accidents automobiles est susceptible d'apporter des éclaircissements. Elle retient trois catégories de fautes personnelles :

- la faute personnelle commise dans l'exercice des fonctions, mais intellectuellement détachable de celles-ci (1^{re} catégorie). Telle que s'adonner à un excès de boisson, dont la conséquence

essentielle sera de donner un caractère personnel à une faute qui, normalement, aurait été appréciée comme une faute de service comme, par exemple, un excès de vitesse ou un défaut de maîtrise du véhicule ;

- la faute personnelle commise en dehors de l'exercice des fonctions, mais non dépourvue de tout lien avec le service (2e catégorie). Telle que, par exemple, l'utilisation du véhicule administratif à des fins personnelles en dehors du service et en l'absence d'autorisation ; ou telle que l'écart de l'itinéraire prescrit ou du périmètre de circulation, sans autorisation préalable.

- la faute purement personnelle dépourvue de tout lien avec le service (3e catégorie). Telle que l'utilisation de son propre véhicule pour des raisons de commodité personnelle sans commandement de l'autorité légitime ; ou la conduite sans permis ; ou encore, les coups et blessures volontaires ou la dégradation volontaire du bien d'autrui, dans une intention purement privée.

Remarques importantes :

La loi du 31 décembre 1957 ne prévoit la substitution obligatoire de responsabilité de l'Etat à celle de ses agents auteurs d'accidents que dans le cas de fautes commises dans l'exercice de leurs fonctions, notion qui couvre, d'après la jurisprudence du tribunal des conflits, les fautes de service et les fautes personnelles de la 1re catégorie (TC, 2 mai 1959, préfet d'Alger et sieur Siegwald c/ sieur Le Carme, Rec. p. 867). Les fautes personnelles de 2e et 3e catégories ne rentrent pas dans le champ d'application de la loi du 31 décembre 1957.

En revanche, l'administration n'est pas tenue de substituer obligatoirement sa responsabilité à celle de son agent, en vertu de la loi du 31 décembre 1957, si les dommages occasionnés à la victime sont imputables à une faute personnelle de 2e ou 3e catégories :

- en cas de faute personnelle de 2e catégorie : la victime peut choisir d'assigner directement, devant le juge judiciaire, l'agent auteur d'une telle faute personnelle, sans être obligée de diriger son action contre l'administration dont il relève, comme tel serait le cas dans le cadre de la loi du 31 décembre 1957. L'agent fautif devra alors répondre civilement sur son propre patrimoine de telles fautes. En revanche, si la victime choisit d'assigner l'administration, celle-ci doit garantir l'agent, dans un premier temps, en vertu des règles normales de couverture d'une faute non dépourvue de tout lien avec le service et non en vertu de la loi spécifique, dérogatoire au régime de droit commun, qu'est la loi du 31 décembre 1957 ;

- en cas de faute personnelle de 3e catégorie, l'agent répond toujours personnellement des conséquences dommageables de sa faute ;

- enfin, l'administration n'est pas responsable de la perte ou de la dégradation des effets et objets personnels se trouvant dans le véhicule.

1.3.1.3. Le cas du transport de tiers.

Il est recommandé d'user avec la plus extrême modération de cette faculté.

Lorsque des tiers ont pris place à bord d'un véhicule de l'administration, il y a lieu de faire application, en cas d'accident, des dispositions de la loi du 31 décembre 1957 précitée.

La responsabilité de la puissance publique sera donc engagée par les victimes devant les juridictions de l'ordre judiciaire à défaut de règlement amiable intervenu conformément à la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

La seule exception, d'origine jurisprudentielle, concerne les 'collaborateurs occasionnels' de l'administration.

En effet, lorsque ceux-ci sont victimes d'un accident, il leur appartient d'engager la responsabilité de l'Etat devant les juridictions administratives (CE, 10 décembre 1969, Simon, Quarterion et Visserias, Rec. p. 567) par la voie du recours de pleine juridiction nécessairement précédé d'une demande préalable d'indemnisation adressée à l'administration. L'instruction de cette demande incombe exclusivement au bureau du contentieux général, gestionnaire des crédits du chapitre 37-91 (réparations civiles).

1.3.2. La responsabilité pénale

1.3.2.1. La loi du 13 mai 1996.

La loi n° 96-393 du 13 mai 1996 relative à la responsabilité pénale pour des faits d'imprudence ou de négligence qui modifie l'article L. 121-3 du code pénal dispose, dans son article 1er, que '... lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.

'Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou les règlements, sauf si l'auteur des faits a accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences, ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.'

L'article 3 de la loi complète également la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires et précise que : 'Les fonctionnaires et les agents non titulaires de droit public ne peuvent être condamnés sur le fondement du troisième alinéa de l'article L. 121-3 du code pénal pour des faits non intentionnels commis dans l'exercice de leurs fonctions que s'il est établi qu'ils n'ont pas accompli les diligences normales compte tenu de leurs compétences, du pouvoir et des moyens dont ils disposaient, ainsi que des difficultés propres aux missions que la loi leur confie.'

Ce nouveau texte pose clairement la règle selon laquelle la faute doit être appréciée 'in concreto' aussi bien pour les fautes d'imprudence ou de négligence que dans le cas d'inobservation des lois et règlements en matière de sécurité.

La suppression de la conception objective de la faute doit rassurer les agents publics en écartant le risque d'une mise en cause automatique de leur responsabilité pénale du seul fait de la violation d'une prescription légale ou réglementaire en matière de sécurité.

En matière automobile, la responsabilité pénale peut concerner le conducteur et (ou) son supérieur hiérarchique, qui sont soumis à une obligation générale de précaution et de prudence dont la méconnaissance est susceptible d'engager leur responsabilité pénale. Mais si, depuis le 1er mars 1994, date d'entrée en vigueur de la réforme du Code pénal, les personnes morales peuvent, en vertu de l'article 121-2 de ce code, voir leur responsabilité pénale engagée pour les infractions commises par leurs organes ou représentants, en revanche, la responsabilité pénale de l'Etat a été expressément exclue de ces dispositions.

1.3.2.2. Le conducteur.

En matière de contravention ou de délit consécutif à une infraction routière, tout conducteur est soumis au droit commun de la responsabilité. Par conséquent, il encourt les mêmes sanctions pénales que les particuliers conduisant leur propre véhicule ; il doit acquitter lui-même les amendes qui lui sont infligées et subir les peines de suspension de permis, voire d'emprisonnement.

Il convient donc que l'agent conducteur signale par écrit à son chef de service toute contravention dressée à son encontre pendant le service, même en l'absence d'accident. En outre, il doit également signaler la suspension de son permis de conduire et le retrait de points lorsque ces sanctions lui sont infligées, même si ces mesures interviennent à l'occasion de la conduite d'un véhicule personnel.

En effet, nonobstant les poursuites pénales encourues pour conduite sans permis, l'agent dont le permis de conduire est nécessaire à l'exercice de son activité professionnelle commettrait une faute sanctionnable sur le terrain disciplinaire, s'il ne révélait pas à son chef de service la suspension ou l'annulation de son permis de conduire.

1.3.2.3. Le supérieur hiérarchique (chef de service, DRTEFP, DDTEFP).

Sa responsabilité pénale peut être mise en cause en tant 'qu'auteur médiate' de l'infraction (cf. l'étude du Conseil d'Etat concernant 'La responsabilité pénale des agents publics en cas d'infractions non intentionnelles').

L'"auteur médiate" ou indirect est celui qui aurait pu et dû empêcher la survenance du dommage, qu'il n'a pas réalisé lui-même, mais qui n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter.

C'est principalement en qualité 'd'auteurs médiats' que les fonctionnaires d'autorité voient leur responsabilité pénale engagée des chefs d'homicide et de blessures involontaires.

En effet, ces personnes ont généralement en charge d'imposer le respect de règles de sécurité par l'exercice de leur pouvoir de décision et de contrôler leur application.

Ils peuvent donc être déclarés pénalement responsables des accidents corporels survenus dans leurs services, dès lors qu'il est démontré que l'accident est la conséquence d'un manquement à ces règles.

Par exemple, en cas de défaut intentionnel de visite technique d'un véhicule administratif, imposée par les articles R. 117-1 à R. 122 du code de la route, la responsabilité pénale du chef de service compétent pourrait être engagée. Il en est de même, s'il impose aux conducteurs des horaires incompatibles avec la réglementation.

En pratique, il n'est d'autre moyen pour le chef de service de s'exonérer de sa responsabilité que de démontrer qu'il a délégué ses pouvoirs à un agent disposant de la compétence, de l'autorité et des moyens nécessaires pour assurer l'application des règles concernées. Celui-ci devra être particulièrement vigilant dans l'exécution de cette mission.

1.3.2.4. La mise en oeuvre de la protection fonctionnelle.

Selon les dispositions prévues à l'article 11, alinéa 2, de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires : 'Lorsqu'un fonctionnaire a été poursuivi par un tiers pour faute de service (...), la collectivité publique doit, dans la mesure où une faute personnelle détachable de l'exercice de ses fonctions n'est pas imputable à ce fonctionnaire, le couvrir des condamnations civiles prononcées contre lui.'

Il importe donc que le fonctionnaire ou l'agent public concerné sollicite le bénéfice de la protection fonctionnelle conformément aux dispositions de la note du 30 juillet 1993 relative à la mise en oeuvre de la protection des agents du ministère du travail et des affaires sociales. Cette demande doit être adressée sous le timbre du bureau du contentieux général.

II. - L'UTILISATION D'UN VEHICULE PERSONNEL POUR LES BESOINS DU SERVICE

2.1. Conditions d'utilisation d'un véhicule personnel

Elles sont prévues par le décret n° 90-437 du 28 mai 1990 et par sa circulaire d'application du 6 novembre 1990, précités, auxquels il convient de se reporter.

2.1.1. L'autorisation préalable (art. 29 du décret)

Elle est délivrée par le chef de service, à la condition que cette utilisation entraîne une économie ou un gain de temps appréciables, ou lorsqu'elle est rendue nécessaire, soit par l'obligation de transporter du matériel fragile, lourd ou encombrant.

Elle est délivrée pour un an maximum (en fonction de la date d'échéance du contrat d'assurance de l'agent). Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période d'un an si l'utilisation d'un véhicule personnel reste compatible avec l'intérêt du service.

Elle peut être annulée dès que l'intérêt du service ne justifie plus cette autorisation.

2.1.2. La souscription d'une assurance particulière

(art. 34 du décret précité)

Le chef de service ne délivre l'autorisation qu'après avoir vérifié les conditions d'assurance de l'agent, sur présentation du certificat d'assurance et d'une copie qui restera au dossier.

Le contrat d'assurance doit :

- couvrir de manière illimitée la responsabilité personnelle de l'agent (art. 1382, 1383 et 1384 du code civil) pour ses déplacements professionnels ;
- couvrir la responsabilité de l'Etat, y compris dans le cas où celle-ci est engagée vis-à-vis des personnes transportées ;
- comporter l'assurance contentieuse (clause défense et recours).

L'agent a la faculté de contracter une assurance complémentaire couvrant les risques non compris dans l'assurance obligatoire. A défaut, il doit expressément reconnaître qu'il est son propre assureur pour tous les risques non prévus dans l'assurance obligatoire.

En toute occurrence, l'agent n'a droit à aucune indemnisation de la part de l'Etat pour les dommages subis par son véhicule, sauf en cas de faute de l'administration.

Remarques importantes :

Une fausse déclaration à l'assureur sur l'usage qui est fait du véhicule peut entraîner pour l'assuré :

- l'application de la règle proportionnelle de prime (l'assureur va augmenter sensiblement le montant de la prime pour faire coïncider le coût du risque avec l'usage qui est fait du véhicule) ;
- ou, ce qui est plus grave, la non garantie en cas de sinistre ;
- ou, la résiliation du contrat.

Il est rappelé également que, nonobstant la responsabilité de l'agent, le chef de service engage sa responsabilité en cas de non respect des règles de délivrance de l'autorisation.

C'est pourquoi, à chaque demande de renouvellement de l'autorisation, le chef de service doit examiner à nouveau la situation de l'agent au regard de son assurance. A cet effet, l'agent lui fournit une copie de son certificat d'assurance.

2.1.3. Le remboursement de certains frais

2.1.3.1. Frais remboursables.

Il est lié au respect des règles exposées ci-dessus.

L'agent peut être indemnisé de ses frais de transport sur la base des indemnités prévues aux articles 30 à 33 du décret précité et de sa circulaire d'application.

Il peut être remboursé de ses frais de péages d'autoroutes, sur présentation des pièces justificatives (tickets de péages et ordres de missions).

2.1.3.2. Frais non remboursables (franchise d'assurance).

En cas de sinistre survenu à l'occasion du service, l'administration ne peut prendre en charge la franchise d'assurance.

En effet, l'article 34 du décret n° 90-437 du 28 mai 1990 qui concerne la police d'assurance des véhicules personnels utilisés pour les besoins du service prévoit que : 'L'agent utilisant pour les besoins du service l'un des véhicules mentionnés aux articles précédents du présent titre doit souscrire une police d'assurance garantissant d'une manière illimitée sa responsabilité personnelle aux termes des articles 1382, 1383 et 1384 du code ainsi que la responsabilité de l'Etat, y compris le cas où celle-ci est engagée vis-à-vis des personnes transportées. La police doit, en outre, comprendre l'assurance contentieuse.

'L'intéressé a la faculté de contracter une assurance complémentaire couvrant tous les risques non compris dans l'assurance obligatoire.

'L'agent qui ne juge pas à propos de contracter cette assurance complémentaire doit officiellement reconnaître qu'il est son propre assureur pour tous les risques non prévus dans l'assurance obligatoire, notamment le vol, l'incendie, les dégâts de toute sorte subis par le véhicule et la privation de jouissance consécutive à ces dégâts.

'En toute occurrence, l'intéressé n'a droit à aucune indemnisation pour les dommages subis par son véhicule ou au titre d'un supplément d'assurance motivé par un accident.'

Par ailleurs, en application, tant des dispositions du code de la route que des principes dégagés par la jurisprudence, tout conducteur doit constamment rester maître de son véhicule et le mener avec prudence.

2.2. Conditions de mise en cause de la responsabilité de l'administration

2.2.1. Le fondement du droit à réparation repose sur la faute commise par l'administration et qui est à l'origine du dommage causé au véhicule personnel de l'agent. Il peut s'agir, par exemple, d'un défaut d'entretien (porte de garage ou barrière automatique de parking) ou d'une faute commise par un autre agent de l'administration, en cours de service.

2.2.2. Elle peut donner lieu à une indemnisation totale ou partielle de l'agent victime du dommage causé à son véhicule personnel.

Ainsi, la faute commise par l'administration sera atténuée par la propre faute de l'agent victime du dommage et pourra donc aboutir à un partage de responsabilités.

2.2.3. Enfin, en cas de mise en cause de la responsabilité, l'administration pourra éventuellement se retourner contre le tiers responsable d'un défaut d'entretien (exemple : entreprise chargée de la réparation ou de la maintenance d'une porte automatique de parking).

Telles sont les instructions qu'il m'a paru utile de porter à votre connaissance.

Vous pourrez bien entendu me saisir, sous le timbre du bureau du contentieux général, des difficultés que vous pourriez rencontrer dans l'application de la présente circulaire.

Références :

Loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957 attribuant aux tribunaux judiciaires compétence pour statuer sur les actions en responsabilité des dommages causés par tout véhicule et dirigées contre une personne morale de droit public (JO du 5 janvier 1958, p. 196) ;

Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation (JO du 6 juillet 1985, p. 7584) ;

Loi n° 96-393 du 13 mai 1996 relative à la responsabilité pénale pour des faits d'imprudence ou de négligence (JO du 14 mai 1996, p. 7211) ;

Décret n° 90-437 du 28 mai 1990 fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements des personnels civils de l'Etat sur le territoire métropolitain de la France (JO du 30 mai 1990, p. 6386) ;

Décret n° 91-573 du 19 juin 1991 fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements des personnels des collectivités et établissements publics mentionnés à l'article 2 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale (JO du 21 juin 1991, p. 8069) ;

Décret n° 91-1054 du 14 octobre 1991 relatif aux parcs automobiles des administrations civiles et des établissements publics de l'Etat (JO du 16 octobre 1991, p. 13531) ;

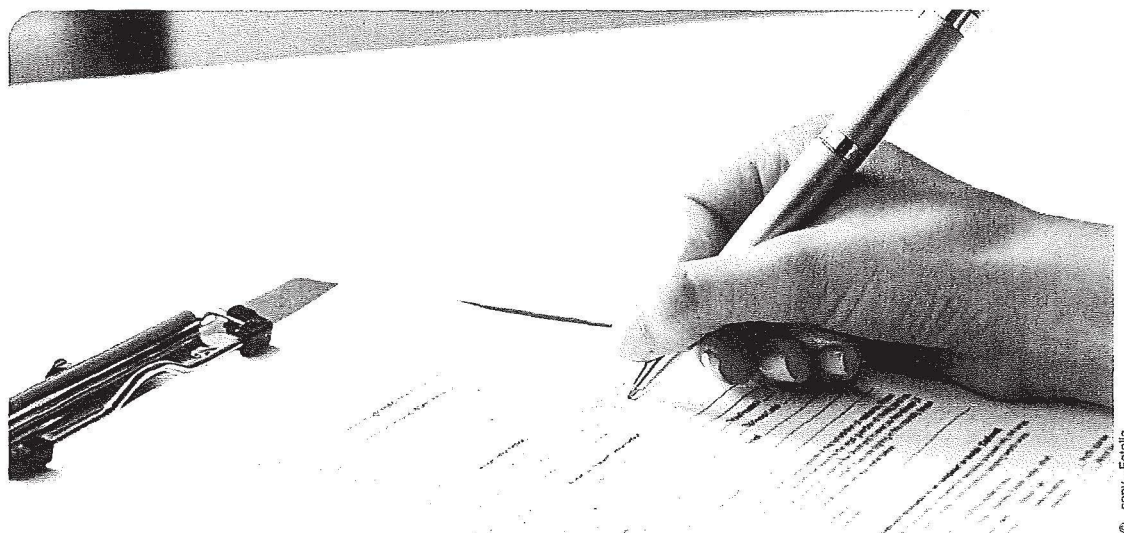
Circulaire du Premier ministre n° 1320/SG du 2 novembre 1979 adressée aux ministres et secrétaires d'Etat et relative au parc automobile de l'Etat ;

Circulaire du 6 novembre 1990 relative aux conditions et modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements des personnels civils de l'Etat sur le territoire métropolitain de la France (JO du 9 décembre 1990, p. 15121) ;

Circulaire du 14 octobre 1991 relative à la gestion des parcs automobiles des administrations civiles et des établissements publics de l'Etat (JO du 16 octobre 1991, p. 13533) ;

Circulaire DAGEMO/BCG n° 95-07 du 15 décembre 1995 relative au traitement du contentieux automobile par les services déconcentrés (Bulletin officiel Travail n° 96/1 du 20 janvier 1996, p. 9) ;

Responsabilité pénale des agents publics en cas d'infractions non intentionnelles ; étude adoptée par l'Assemblée générale du Conseil d'Etat le 9 mai 1996 (Documentation française, 1996).



Serrer les budgets, traquer les dépenses inutiles, mieux gérer, des solutions existent. Mais avant de commencer, pour les véhicules comme pour n'importe quel achat, un état des lieux s'impose ainsi qu'une définition précise de ses besoins.

L'analyse de la situation actuelle et la définition des besoins réels

Votre flotte pour quels usages ? Pourquoi des véhicules ? Pour qui ? Pour quels usages ? Ces véhicules sont-ils bien nécessaires ? Il faut réaliser avant toute chose un audit de mobilité pour vous assurer de la bonne adéquation entre les besoins de mobilité de chacun et les réponses apportées à ces besoins.

Combien de véhicules composent votre flotte ? Quelle est la répartition par service ? Quel est le kilométrage moyen par catégorie ou par service ? Quel est le nombre de sites ?

Comment est gérée votre flotte ? Comment s'organise la flotte ? Quelles sont les échéances de renouvellement des véhicules ? Combien d'intervenants y a-t-il actuellement pour la gestion administrative du parc (achat / revente / comptabilité / assurance) et la gestion technique des véhicules (entretien / services aux conducteurs / affectation des véhicules) ?

Quel est le budget actuel de votre flotte en investissement (achat) et en fonctionnement (entretien, réparations, indemnités kilométriques) ? Il faut également déterminer le budget complet de la flotte (coûts directs et indirects) : coût d'acquisition, coût du personnel, assurance, coût de la gestion des sinistres, prévention et formation du personnel, prix de revient kilométrique.

Définissez les objectifs que vous vous fixez : s'agit-il de réduire les coûts, d'être plus efficace, d'adopter une démarche de développement durable (réduire les émissions de CO₂, améliorer la sécurité routière de vos conducteurs), de travailler l'aspect des ressources humaines comme la fidélisation ou la motivation de vos collaborateurs, d'aborder la mobilité de façon globale ?

Déterminez la vision pour votre flotte à trois ans :

type de véhicules, énergies, véhicules attribués ou partagés, nombre optimal de véhicules, mode de gestion (achat, crédit-bail, location longue durée), quelles seraient les autres solutions de mobilité auxquelles je pourrais avoir recours dans trois ans ?

Déterminez vos budgets pour le poste automobile :

budget prévisionnel d'investissement, budget prévisionnel de fonctionnement, coûts indirects (temps administratif passé, gestion des sinistres, entretien, formation des conducteurs).

Loin d'être une perte de temps, cette réflexion est une étape essentielle pour vous permettre d'identifier les besoins et usages réels, de définir les profils d'utilisateurs, les types d'exploitation, les styles de véhicules, etc. C'est la garantie de rédiger un marché adapté à vos besoins, mais aussi à vos contraintes.

Mettre en place une politique de flotte conforme à la nécessaire exemplarité des acteurs publics

Diminuer l'empreinte environnementale

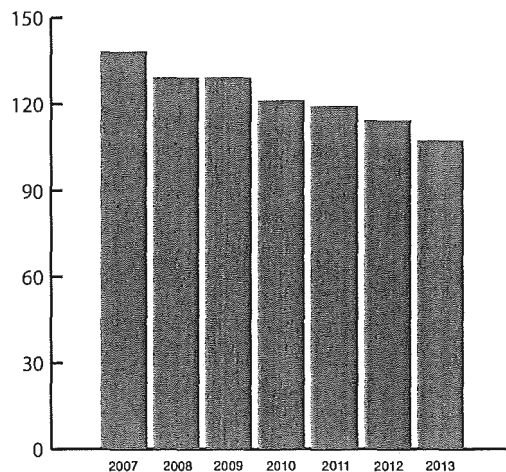
Réduire les émissions de CO₂ et de polluants locaux issus du secteur des transports est une obligation, c'est encore plus vrai pour les flottes publiques qui doivent être exemplaires sur ce plan. Le taux de CO₂ influence également le niveau du bonus-malus écologique et la charge de la TVS pour les établissements qui y sont assujettis, ce qui peut augmenter de façon significative les coûts.

Les différentes réglementations nationales et européennes « aident » les constructeurs à devenir plus vertueux, et les moteurs plus efficaces.

Les émissions de gaz à effet de serre diminuent fortement dans les parcs publics, passant de 138 g en moyenne en 2007 à 107 g en 2013, soit une baisse de 23 % en six ans.

Taux d'émission de CO₂ moyen des nouveaux véhicules dans les flottes publiques de 2007 à 2013

(Source OVE Scope)

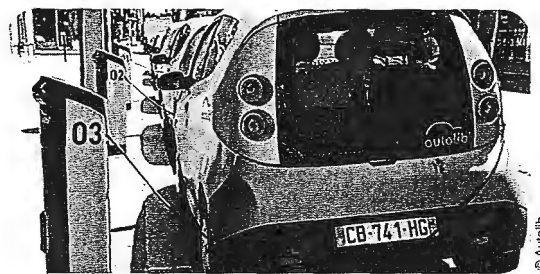


À savoir

Un comparateur en ligne permet de choisir son véhicule en fonction de sa consommation et de ses émissions polluantes.

Sur son site www.carlabelling.ademe.fr, l'Ademe propose un comparateur permettant de consulter la fiche détaillée de différents véhicules, avec leur consommation exprimée en coût carburant sur l'année, leur éventuel bonus-malus, leurs émissions de CO₂ et autres polluants (CO, HC, Nox, particules), comparés à ceux exigés par les normes Euro. On peut également y comparer simultanément les données de trois modèles sélectionnés dans un même segment.

La voiture électrique est plébiscitée dans les parcs publics



À Paris, Lyon, Bordeaux, Bolloré est en train d'implanter sa technologie et son service Autolib avec succès.

À Cannes, la municipalité s'est engagée à ce que la moitié du parc rouler soit « propre ». « Sur une flotte totale de plus de 600 unités, nous en sommes à un taux de renouvellement d'environ 15 % avec des véhicules propres, explique Bernard Peru, directeur du service garage de la ville. Notre choix s'est porté sur l'électrique, car c'est la technologie la moins polluante. Pour nous, le GNV est trop évolutif au niveau des coûts, et les biocarburants ne sont pas encore vraiment au point. »

Monaco lance son service d'autopartage de véhicules électriques en 2014. Monaco et EDF ont signé un accord pour la création de Mobee, un service d'autopartage de VE dont la mise en service démarre en 2014, avec 15 Renault Twizy au 1er juillet et une prévision d'une cinquantaine de Twizy à l'horizon 2016.

À Nice, un service d'autopartage de VE a déjà été mis en place. Appelé Autobleue, il compte près de 200 véhicules 100 % électriques en circulation, 60 stations et 140 points de rechargement.

Connaître vos besoins en véhicules et engins pour remplir vos missions

A - Véhicules particuliers

- Recenser les missions nécessitant un véhicule de transport de personnes :
 - missions auprès de la population : visite d'agents des services sociaux de la collectivité au domicile des personnes assistées, par exemple,
 - missions internes à la collectivité, pour assister à une réunion de travail ou se rendre sur un chantier par exemple.

Il convient à ce niveau de bien faire la distinction entre service rendu à la population et confort des agents de la collectivité ;

- Evaluer le nombre d'heures d'utilisation et le kilométrage annuel nécessaires à l'exécution de ces missions ;
- Etudier les contraintes propres au rendu du service public :
 - permanence du service : jours, horaires...,
 - astreintes,
 - planifiabilité des déplacements.

B - Véhicules des élus

Ces véhicules suivent généralement un régime particulier tant en ce qui concerne les modèles que les conditions d'entretien et d'utilisation.

Ils doivent donc être traités d'une manière spécifique.

C - Véhicules à deux roues

- Recenser les missions nécessitant un véhicule à deux roues ;
- Evaluer le nombre d'heures d'utilisation et le kilométrage annuel nécessaires à l'exécution de ces missions ;
- Etudier les contraintes propres à l'exécution du service public :
 - permanence du service : jours, horaires...,
 - astreintes,
 - planifiabilité des déplacements.

Matrice des missions nécessitant un véhicule particulier

SERVICE :

Mission	Nature	Fréquence	Planifiable	Durée moyenne	Km moyen	Durée mensuelle	Km mensuel	Véhicule type 1	Véhicule type 2	Véhicule type 3	Véhicule type 4
TOTAL											

Nature de la mission : I : Interne (à la collectivité), ou E : externe (service rendu à la population), ou C : confort (de l'agent).

Fréquence : Plusieurs fois par jour, quotidienne, plusieurs fois par semaine, hebdomadaire, plusieurs fois par mois, mensuelle, aléatoire.

Planifiable : Planifiable (préciser combien de temps à l'avance), non planifiable (expliquer pourquoi).

Durée moyenne : Durée moyenne par mission.

Kilométrage moyen : Kilométrage moyen par mission.

Durée mensuelle : Durée mensuelle pour la mission (lorsque celle-ci est répétitive).

Kilométrage mensuel : Kilométrage mensuel pour la mission (lorsque celle-ci est répétitive).

D - Véhicules utilitaires (fourgonnettes et fourgons)

- Recenser les missions nécessitant un véhicule :
 - véhicule de transport de marchandises,
 - véhicule atelier ;
- Identifier les différents types d'aménagements différents qui sont nécessaires aux missions :
 - véhicule frigorifique,
 - véhicule mixte (transport de personnel et de matériel et ou de matériaux) ;
- Evaluer le nombre d'heures d'utilisation et le kilométrage annuel nécessaires à l'exécution de ces missions ;
- Etudier les contraintes propres à l'exécution du service public :
 - permanence du service,
 - horaires,
 - planifiabilité,
 - délais de réaction.

E - Véhicules de transport en commun

- Recenser les missions nécessitant un véhicule de transport en commun (minibus, autocar...) :
 - missions rendues directement par la collectivité territoriale : d'une manière régulière,

- Maintenance du parc

1. Les types d'intervention sont-ils définis d'une manière formalisée ?

- Entretien courant ;
- maintenance préventive ;
- réparations courantes ;
- réparations spécialisées (électricité, hydraulique...) ;
- réparations lourdes ;
- travaux nécessitant un appareillage spécialisé ;
- travaux de carrosserie simples ;
- travaux de carrosserie complexes.

2. La politique de maintenance des véhicules et engins est-elle définie d'une manière formelle ?

- Répartition entre travaux réalisés en interne et travaux réalisés à l'extérieur ;
- fréquence des opérations d'entretien courant (kilométrage, intervalle de temps) ;
- procédures de contrôle des travaux réalisés en interne ;
- procédures de contrôle des travaux réalisés à l'extérieur.

3. Missions de l'atelier (ou des ateliers)

- Types d'interventions réalisées par catégorie de véhicules ;
- types d'interventions externalisées.

4. Personnels affectés à la maintenance du parc

- Nombre et qualifications ;
- organigramme ;
- évaluation qualitative.

5. Équipement technique par atelier

Faire l'inventaire des équipements

- Analyse qualitative

1. Adéquation entre les missions et les moyens techniques disponibles

Demandez aux responsables des services utilisateurs de recenser les missions qui sont de leur domaine de responsabilité et qui sont pénalisées, ou qui n'ont pas pu être réalisées :

- du fait de l'absence d'un véhicule ou engin bien adapté au travail à réaliser ;
- du fait de l'utilisation d'un véhicule ou d'un engin mal adapté au travail à réaliser.

2. Intensité d'utilisation des véhicules et engins

- Véhicules et engins mal ou sous-employés
 - recensez les véhicules qui parcourent moins de 5 000 kilomètres par an ;
 - recensez les engins qui fonctionnent moins de 200 heures par an.
- Véhicules et engins suremployés
 - recensez les véhicules qui parcourent plus de 20 000 kilomètres par an ;
 - recensez les engins qui fonctionnent plus de 1 000 heures par an.

3. Politique automobile

Votre politique automobile est-elle formalisée par écrit ?

- Décision d'acquérir un véhicule ou un engin ;
- définition des spécifications techniques des véhicules ;
- choix des marques et des modèles ;
- méthode d'acquisition des véhicules et engins (achat, location de longue durée...) ;
- règles de réforme des véhicules et engins ;
- règles d'affectation des véhicules particuliers :
 - affectation nominative,
 - affectation à un service,
 - mise en pool ;
- règles d'utilisation privative des véhicules ;

- politique d'entretien des véhicules et engins ;
- politique d'approvisionnement en pièces détachées ;
- politique d'approvisionnement en lubrifiants.

4. Planification des travaux des ateliers

a) Atelier de mécanique

- Qui gère le programme de travaux de l'atelier ?
- Qui assure la coordination entre l'atelier et le service chargé de l'approvisionnement en pièces détachées ?
- Comment fait-on cohabiter les impératifs de :
 - dépannage ?
 - entretien courant ?
 - réparations importantes ?
- Comment la maintenance préventive est-elle organisée ?

b) Atelier de carrosserie

- Qui gère le programme de travaux de l'atelier ?
- Qui assure la coordination entre l'atelier et le service chargé de l'approvisionnement des pièces détachées ?
- Qui gère la coordination avec l'atelier de mécanique ?

5. Stock de pièces détachées

- Quels types de pièces détachées stockez-vous en magasin ?
- Quelle est la durée moyenne de consommation en stock ?
- Effectuez-vous un inventaire physique annuel ?
- Quelle est la valeur de votre stock détruit suite à la réforme de certains véhicules ?

6. Achat des pièces détachées

a) Aspect réglementaire

L'achat des pièces détachées fait-il l'objet d'un marché ?

- totalement ;
- partiellement.

b) Processus d'achat des pièces détachées

- Qui décide de commander une pièce ?
- De quelle documentation technique disposez-vous pour identifier les références des pièces à commander ?
- Qui signe le bon de commande ?
- Qui contrôle la conformité de la livraison avec la commande ?
- Qui contrôle le montant facturé ?

c) Qui sont vos fournisseurs de pièces détachées ?

- Concessionnaire de la marque ?
- Réseau spécialisé indépendant ?
- Vos fournisseurs livrent-ils, et dans ce cas sous quel délai moyen, ou bien un de vos agents doit-il se déplacer ?

7. Dépannages

a) Véhicules légers

- Utilisation d'une dépanneuse de la collectivité territoriale ;
- recours à une entreprise spécialisée.

b) Véhicules lourds et engins

- Utilisation des moyens de la collectivité territoriale ;
- recours à une entreprise spécialisée.

c) Véhicules sensibles (par exemple bennes à ordures ménagères)

- Utilisation des moyens de la collectivité territoriale ;
- recours à une entreprise spécialisée.

L'utilisation des services d'un prestataire spécialisé se fait-elle dans le cadre d'un contrat ou bien au coup par coup ?

8. Qualité des prestations du service auto

- Réactivité en cas de panne ou d'accident ;
- respect des délais ;
- durée d'immobilisation des véhicules par type d'intervention ;
- qualité des prestations effectuées :
 - qui effectue le diagnostic des opérations à réaliser lors d'une intervention ?
 - qui contrôle la qualité du travail effectué avant restitution du véhicule à son utilisateur ?

9. Contrôle de gestion des ateliers

- Utilisez-vous les temps des barèmes publiés par les constructeurs ?
- Utilisez-vous des bons de travaux ?
 - si oui, que contiennent-ils comme information ?
 - si oui, faites-vous un bon pour un dépannage à l'extérieur ?
- Comment sont contrôlés les temps passés par les agents du garage ?
- Comment contrôlez-vous l'utilisation pertinente des pièces détachées ?
- Comment contrôlez-vous la consommation de pneumatiques ?
- Comment contrôlez-vous la consommation de lubrifiants ?

10. Travaux de maintenance sous-traités

- Qui décide de faire réaliser une intervention par un prestataire extérieur ?
- Comment le prestataire est-il choisi ?
- Qui définit avec précision l'intervention à réaliser ?
- Qui signe le bon de commande ?
- Qui gère la relation avec le prestataire ?
- Qui contrôle la qualité technique de l'intervention réalisée ?
- Qui contrôle la facture du prestataire ?
- Qui signe le bon à payer ?

Ministère de la transition énergétique et solidaire

**« Les dispositions de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) : le renouvellement des flottes publiques » (extrait) –
ecologique-solidaire.gouv.fr – 5 décembre 2016**

Le renouvellement des flottes publiques

L'article 37 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17 août 2015, promeut le développement de véhicules dits « propres », qui apporteraient, relativement à des véhicules classiques, des gains pour la collectivité :

- par l'obligation faite à certains acteurs (Etat, Etablissements publics, collectivités, entreprises nationales), pour l'acquisition ou l'usage de véhicules, d'intégrer une part de véhicules vertueux sur le plan environnemental (véhicule à faible émission) ;
- par la possibilité laissée aux autorités chargées de la police de la circulation et du stationnement, de laisser à certains véhicules particulièrement vertueux sur le plan environnemental (véhicules à très faibles émissions), de bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées.

L'article L224-7 du code de l'environnement précise les obligations pour l'Etat et les collectivités territoriales.

Le décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 définit les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions de moins de 3,5 tonnes.

[...]

DOCUMENT 5

Article L224-7

Créé par LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 - art. 37 (V) – legifrance.gouv.fr –
Version en vigueur au 1^{er} janvier 2016

L'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les entreprises nationales pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de vingt véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent lors du renouvellement du parc :

1° Pour l'Etat et ses établissements publics, dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement, des véhicules à faibles émissions définis comme les véhicules électriques ou les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés en référence à des critères définis par décret ;

2° Pour les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que pour les entreprises nationales, dans la proportion minimale de 20 % de ce renouvellement, des véhicules définis au 1°.

Sans être inclus dans le champ des obligations définies aux 1° et 2°, les véhicules utilisés pour les missions opérationnelles, notamment ceux de la défense nationale, de la police, de la gendarmerie et de la sécurité civile ainsi que ceux nécessaires à l'exploitation des réseaux d'infrastructures et à la sécurité des transports terrestres et maritimes, peuvent contribuer à atteindre les objectifs définis aux mêmes 1° et 2° avec des solutions existantes adaptées aux spécificités de ces missions.

NOTA :

Aux termes du IV de l'article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015, l' article L. 224-7 du code de l'environnement s'applique à compter du 1er janvier 2016, sauf dans les zones non interconnectées au réseau métropolitain continental d'électricité, dans lesquelles il s'applique à compter de la date fixée dans les documents de programmation pluriannuelle de l'énergie distincts prévus à l'article L. 141-5 du code de l'énergie, en fonction des capacités du système électrique.

Liens relatifs à cet article

Cité par :

Ordonnance n°2016-572 du 12 mai 2016 - art. 1

Décret n°2017-21 du 11 janvier 2017 (V)

Décret n°2017-24 du 11 janvier 2017 - art. 1, v. init.

Décret n°2017-457 du 30 mars 2017 - art. 8 (V)

Décret n°2017-530 du 12 avril 2017 - art. 9 (V)

Décret n°2017-570 du 19 avril 2017 - art. 9 (V)

Décret n°2017-577 du 19 avril 2017 - art. 8 (V)

Code de l'environnement - art. D224-15-11 (V)

Code de l'environnement - art. L224-9 (V)

Code de l'environnement - art. R224-15-10 (V)

Code de l'énergie - art. L141-5 (V)

Créé par : LOI n° 2015-992 du 17 août 2015 - art. 37 (V)

DOCUMENT 6

JORF n°0010 du 12 janvier 2017
texte n° 5

Décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017 pris pour l'application des articles L. 224-7 du code de l'environnement et L. 318-1 du code de la route définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions de moins de 3,5 tonnes

NOR: DEVR1617439D

ELI: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2017/1/11/DEVR1617439D/jo/texte>

Alias: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2017/1/11/2017-24/jo/texte>

Publics concernés :

Pour les véhicules à faibles émissions :

- gestionnaires de flottes de véhicules ;
- de l'Etat et de ses établissements publics ;
- de collectivités territoriales et de leurs groupements ;
- des entreprises nationales ;
- loueurs de véhicules automobiles ;
- exploitants de taxis et exploitants de voitures de transport avec chauffeur.

Pour les véhicules à très faibles émissions :

- collectivités territoriales et leurs groupements ;
- autorités chargées de la police de la circulation et du stationnement ;
- concessionnaires d'autoroute.

Objet : définition des véhicules à faibles et très faibles émissions de moins de 3,5 tonnes au sens de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : le présent décret définit les critères de définition des véhicules automobiles à faibles et très faibles émissions de moins de 3,5 tonnes.

Références : le décret est pris pour l'application de l'article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Il peut être consulté sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Vu le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) ;

Vu la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 224-6 à L. 224-8 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles L. 318-1 et R. 311-1 ;

Vu la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, notamment son article 37 ;

Vu l'avis du Conseil national d'évaluation des normes en date du 21 juillet 2016 ;
Vu les observations formulées lors de la consultation du public réalisée du 7 au 27 juillet 2016, en application de l'article L. 120-1 du code de l'environnement,
Décrète :

Article 1

La sous-section 3 de la section 1 bis du chapitre IV du titre II du livre II de la partie réglementaire du code de l'environnement, est ainsi complétée :

« Art. D. 224-15-11.-Une voiture particulière ou une camionnette, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, est un véhicule à faibles niveaux d'émissions au sens de l'article L. 224-7 du code de l'environnement si ses émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, mesurées dans le cadre du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007, sont inférieures ou égales à 60 grammes par kilomètre pour les émissions de dioxyde carbone.

« Art. D. 224-15-12.-Une voiture particulière ou une camionnette est un véhicule à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route si sa source d'énergie est l'une des sources d'énergie suivantes :

- EL (électricité) ;
- H2 (hydrogène) ;
- HE (hydrogène-électricité [hybride rechargeable]) ;
- HH (hydrogène-électricité [hybride non rechargeable]) ; AC (air comprimé). »

Article 2

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, est chargée de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

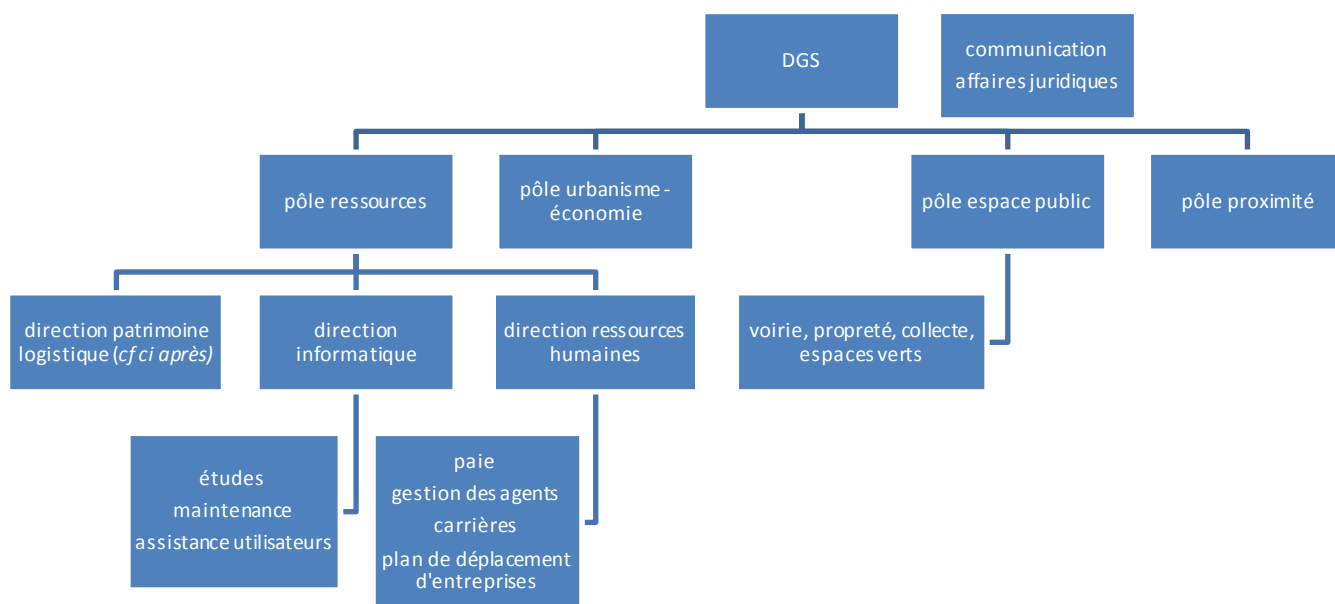
Fait le 11 janvier 2017.

Par le Premier ministre,
Bernard Cazeneuve

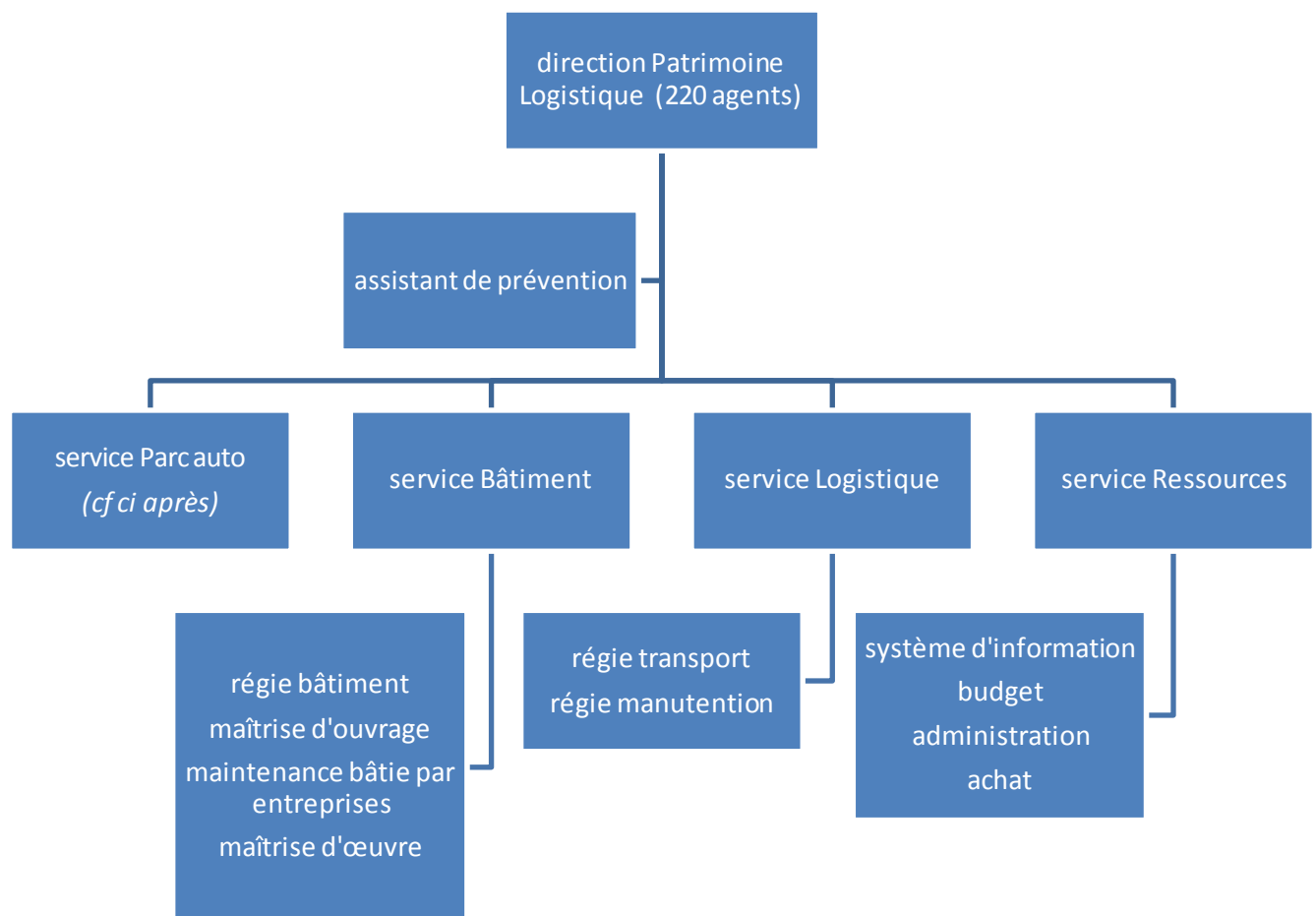
La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,
Ségolène Royal

ANNEXE A

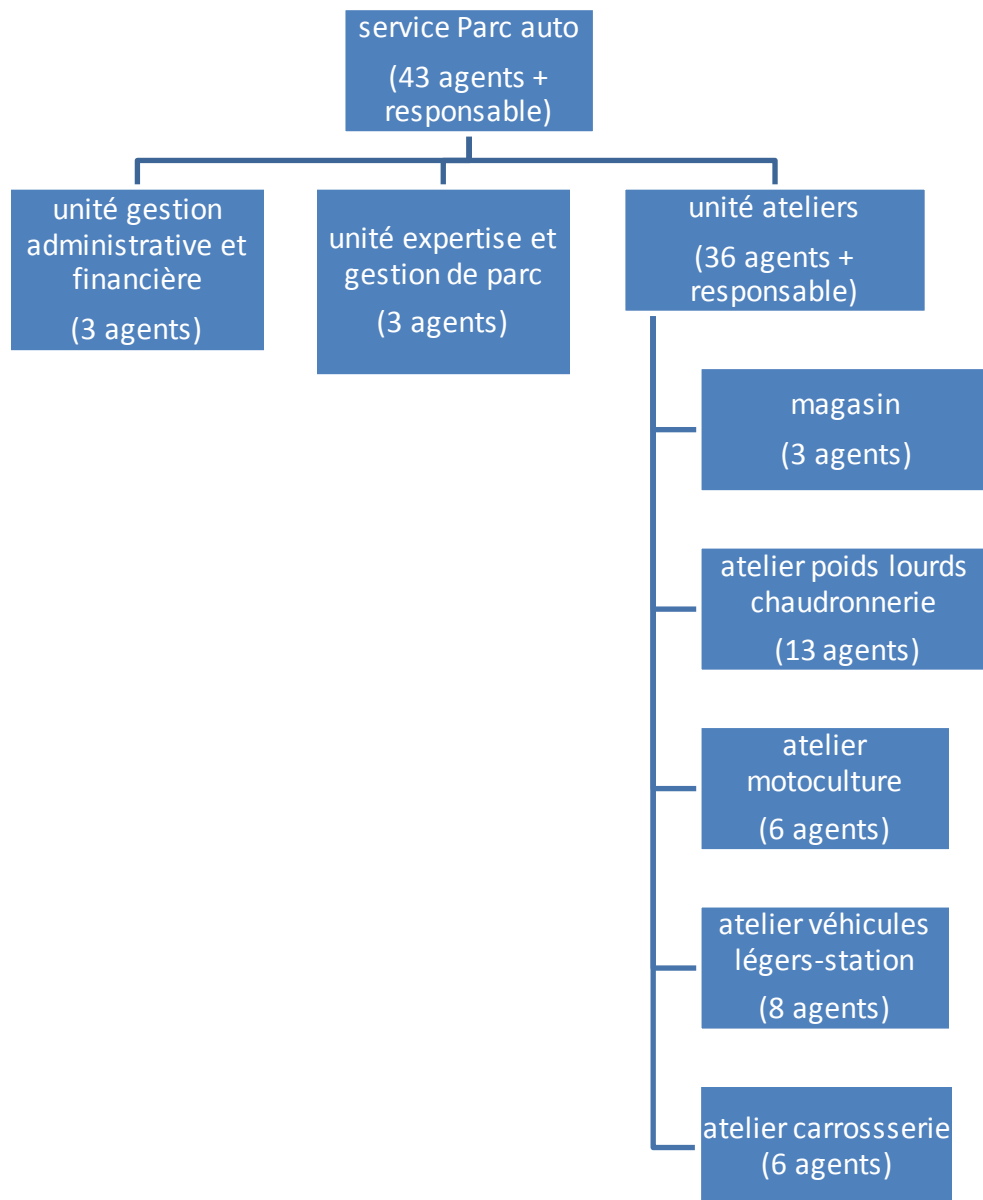
« Organigrammes » – INGEVILLE – 2018



L'organigramme de la direction patrimoine est le suivant :



L'organigramme du service parc automobile est le suivant :



ANNEXE B

« La présentation du parc automobile » – INGEVILLE – 2018

A - Les missions

Les principales missions de ce parc auto sont les suivantes :

- ✓ Maintenance, réparation et conformité des parcs de véhicules et engins d'INGEVILLE, conformément aux prescriptions d'entretien et à la législation en cours ;
- ✓ Acquisition des véhicules et engins (remplacement de véhicules anciens et achat de matériels supplémentaires), suite à des besoins inventoriés, des arbitrages réalisés et à l'enveloppe budgétaire allouée dans le respect de la politique d'INGEVILLE ;
- ✓ Conseil et assistance technique en direction des services souhaitant procéder en direct à leurs propres acquisitions de véhicules et engins ;
- ✓ Gestion du parc des véhicules et engins dans les domaines suivants :
 - contrôles techniques obligatoires et visites réglementaires ;
 - assurances et gestion des sinistres ;
 - gestion de l'approvisionnement en carburants et suivi des prises de carburants ;
 - gestion des différentes taxes afférentes aux véhicules et engins (cartes grises, taxe à l'essieu) ;
 - gestion des affectations de véhicules et engins.
- ✓ Édition d'états de coûts d'entretien, d'états des parcs, de listes, de tableaux divers, à la demande des différents services clients ;
- ✓ Règlement des factures liées à l'ensemble de ces activités.

Il est important de noter que l'activité du parc automobile (entretien, réparation, dépannage, aménagements spécifiques ...) se fait en quasi-totalité en régie (la part de l'externalisation de prestations est faible).

B- Les activités du parc automobile par unité :



Présentation de l'unité des ateliers de réparation :

- Atelier véhicules-légers/station-service (niveau maintenance 2, 3 et 4)

Tous travaux de réparation et d'entretien sur les berlines et utilitaires de moins de 3,5 tonnes.

Gestion des pompes de distribution de la station essence du centre technique, vidanges, changement de pneumatiques, contrôles des niveaux sur tous types de matériels.

- Atelier motoculture (niveau maintenance 3 et 4)

Tous travaux de réparation et d'entretien sur les petits matériels horticoles (tondeuses, débroussailleuses, taille-haies ...) ainsi que les microtracteurs, les remorques et 2 roues ...

- Atelier poids lourds/chaudronnerie soudure (niveau maintenance 3 et 4)

Tous travaux de réparation et d'entretien sur les camions (camions bennes, camions grues, bennes à ordures et balayeuses) et matériels spécifiques tels que les chargeuses pelleteuses, nacelles ...

Tous travaux de maintenance et de réparation nécessitant d'avoir recours à la chaudronnerie-soudure (réparation de fonds de bennes, de plateaux de camions ...).

Fabrication de certains matériels n'existant pas dans le commerce mais utiles à une activité professionnelle précise (fabrication d'un goémonier, de rabots de piste ...).

- Atelier carrosserie/matériaux composites

Tous travaux de redressage et de peinture sur les véhicules et engins, tous travaux de réparation de conteneurs de tri sélectif (en bois, résine, métal, plastique ...) ainsi que l'aménagement intérieur de fourgons.



Présentation du magasin :

Le magasin assure la gestion des stocks de pièces détachées, pneumatiques, produits d'entretien et divers ainsi que la commande de pièces et articles divers hors stock.

À noter que l'ensemble des commandes du budget de fonctionnement transite par le magasin à l'exception des commandes de carburants.



Présentation de la station de distribution de carburants :

1 station avec 4 pompes.



Un parc de véhicules de prêt (parc-relais) :

Le parc de véhicules de prêt comprend 17 véhicules relais (8 citadines, 3 fourgonnettes, 6 fourgons), lesquels sont utilisés lorsque les véhicules des agents sont en réparation.



Présentation de l'unité gestion administrative et financière :

Elle est chargée de la comptabilité et du secrétariat du service, de la gestion des carburants, des taxes liées aux véhicules, des assurances et des sinistres ...

La gestion administrative consiste en :

- la gestion du parc automobile avec le logiciel dédié ;
- la gestion des carburants avec le logiciel dédié (distribution de badges carburant, contrôle et états) ;
- la gestion des assurances et des sinistres automobiles ;
- la gestion des taxes liées aux véhicules ;
- la gestion de l'utilisation des véhicules de service (contrôle, état, facturation) ;
- la tenue d'une régie d'avances ;
- la rédaction de notes de services, rapports, conventions, délibérations, arrêtés ;
- la gestion des congés, absences.

La gestion financière inclut :

- la préparation et l'exécution du budget ;
- la comptabilité (gestion des budgets de fonctionnement et d'investissement) sur l'outil comptable dédié (bons de commandes, engagements, gestion des factures, mandatements, émission de titres de recettes).



Présentation de l'unité expertise, gestion de parc

Elle est chargée de l'achat des véhicules, en rédigeant le cahier des charges, en lien avec les utilisateurs.

Le logiciel dédié permet une exploitation des données (nombre de réparations, coûts de pièces détachées, nombre de kilomètres des véhicules ...) et donc une lisibilité de l'activité et des améliorations à apporter.

C - La composition du parc :

Le parc roulant et non roulant est composé :

- 90 camions (BOM, camions plateau ...), 110 engins techniques (tracteurs, chargeuses), l'ensemble rattachés à l'atelier poids lourds.

NB : il n'existe pas de bus-autocars dans le parc de la ville.

- 350 fourgons, 250 véhicules légers, rattachés à l'atelier VL.

- 700 matériels espaces verts (non immatriculés) ; 1 000 autres matériels divers (nettoyeur ...), des 2 roues (scooters, vélos, vélos à assistance électrique), rattachés à l'atelier Motoculture.

À noter, la part de véhicules et engins à faibles émissions, à savoir :

- Un triporteur électrique ;
- VL électriques ;
- 18 vélos à assistance électrique.

Une station délivre du carburant pour 2 M € / an.

Un atelier carrosserie existe également.

Un magasin permet de disposer de stocks : 4 000 références (huiles, batteries, têtes de coupe, pneus ...).

D - Les budgets :

Budget investissement (hors bâtiment) : 1 300 000 €

Budget fonctionnement :

Carburant		Pièces détachées		Prestations externes		Assurance	
en €	% Total des dépenses	en €	% Total des dépenses	en €	% Total des dépenses	en €	% Total des dépenses
1 889 454,61	51,71 %	1 198 008,14	32,79 %	202 313,98	5,54 %	283 603,89	7,76 %

E - La participation financière des agents à l'utilisation de leur véhicule de service pour le remisage à domicile

Cette participation financière est de 0,18 €/km pour une moyenne de 200 jours/an, soit au total :

Facturation	Kilométrage
142 499 €	791 665,64 km

ANNEXE C

« Les programmes d'acquisition des véhicules année en cours (N) » – INGEVILLE – 2018

Véhicules VP (Véhicule Particulier) - VU (Véhicule Utilitaire, moins de 3,5 t) - VE (Véhicule Électrique)

EXERCICE	TYPE	OBJET
Année en cours N		
	VE	CITROEN C0 - POOL SERVICES INTERIEUR
	VE	ACHAT RENAULT ZOE LIFE - DIRECTION ADMINISTRATION
	VE	CITROEN C0 - POOL SERVICES INTERIEUR
	VP	CITROEN C4 SUITE DEVIS 9619095 DU 30-06-2016 - SERVICES INTE
	VP	C1 CITROEN - COLLECTE DECHETS
	VP	CITROEN C1 - DEVIS 9618798 DU 30 JUIN
	VP	CITROEN C1 - DEVIS 9618798 DU 30 JUIN
	VP	CITROEN C1 - DEVIS 9618798 DU 30 JUIN
	VP	CITROEN C1 - DEVIS 9618798 DU 30 JUIN
	VP	CITROEN C4 - DEVIS 9619095 DU 30 JUIN
	VU	RENAULT MAXITY - ESPACES VERTS MAINTENANCE CENTRE NORD-SUD
	VU	JUMPER CITROEN DEVIS 9633741 DU 05 JUILLET 2016
	VU	JUMPER CITROEN - REGIE ENTRETIEN
	VU	CITROEN JUMPER - REGIE MANUTENTION
	VU	CITROEN JUMPER - REGIE ELECTRICITE
	VU	CITROEN JUMPER - REGIE MACONNERIE
	VU	CITROEN JUMPER - PROPRETE
	VU	CITROEN JUMPER - PROPRETE TAGS
	VU	CITROEN JUMPER L2H2 - ESPACES VERTS
	VU	CITROEN JUMPER L2H2 - ESPACES VERTS SUD
	VU	CITROEN JUMPER L2H2 - ESPACES VERTS SOINS AUX ARBRES EST

ANNEXE D

« Les programmes d'acquisition des véhicules prévisionnel année suivante (N+1) » – INGEVILLE – 2018

Véhicules VP (Véhicule Particulier) - VU (Véhicule Utilitaire, moins de 3,5 t) - VE (Véhicule Électrique)

EXERCICE	TYPE	OBJET
Prévisionnel année N+1	VE	CITROEN C0- SERVICES INTERIEURS
	VE	CITROEN C0 - POOL DPL
	VE	CITROEN C0- SERVICE VEHICULES ET ENGINS
	VE	CITROEN C0 - DEVIS 10890367 DU 21 AVRIL 2017
	VP	C1 3 PORTES VTi 68
	VP	TALISMAN INTENS RENAULT - CHAUFFEURS OFFICIELS
	VP	CITROEN C1 - SERVICES INTERIEURS
	VP	CITROEN DS5 - PRESIDENT
	VP	JUMPER L2H2 TPMR DEVIS 10829597-CRECHE
	VP	C 1 CITROEN - DECHETS PROP RESS USAGERS COM
	VU	ACHAT RENAULT MAXITY - DECHETS PROP RETES
	VU	ACHAT RENAULT MAXITY - DECHETS PROP RETES
	VU	ACHAT RENAULT MAXITY - ESVER OUEST MOBILIER
	VU	JUMPER 35 L2S - ESVR
	VU	JUMPER 35 L2 - ESVR CA
	VU	JUMPER - VOIRIE SIGNALISATION
	VU	JUMPER 35 L2 - ESVR
	VU	JUMPER 35 L3 - ESVR
	VU	JUMPER 35 L4 - ESVR UNITE 3 MOYENS PARTAGES
	VU	JUMPER 35 L3 - ESVER ATELIER
	VU	JUMPER 35 L2 - ESVER ATELIER
	VU	BERLINGO TAILLE M VTI - PISCINE
	VU	JUMPER 30 L1H2 - PROPRETE
	VU	JUMPER - TRANSPORTS DPL
	VU	JUMPER - SERVICE VEHICULES ET ENGINS
	VU	NEMO - SERVICE COURRIER
	VU	BERLINGO CITROEN - DECHETS PROP RESS USAGERS COM
	VU	ACHAT BERLINGO CITROEN
	VU	BERLINGO ESSENCE - SERVICE DES SPORTS SPAEG
	VU	BERLINGO TAILLE XL BLUE HDI 100 - TECH LOGISTIQUE
	VU	JUMPER 30 L1H1 - ANIMAL ET VILLE
	VU	JUMPER 30 L1H1 - ANIMAL ET VILLE
	VU	BERLINGO - CRECHE

ANNEXE E

« Consultation juridique relative aux véhicules de service » – Service commande publique d'INGEVILLE – 2015

La loi organique n°2013-907 du 11 octobre 2013, de transparence de la vie publique, en son article 34 a créé l'article L 2123-18-1-1 du CGCT, qui prévoit que *« selon des conditions fixées par une délibération annuelle, le conseil municipal peut mettre un véhicule à disposition de ses membres ou des agents de la commune lorsque l'exercice de leurs mandats ou de leurs fonctions le justifie.*

Tout autre avantage en nature fait l'objet d'une délibération nominative, qui en précise les modalités d'usage. »

Introduit par un amendement de M. DOSIERE dans le projet de loi organique, il s'agissait, pour reprendre ses termes, *« d'assurer la transparence, dans les collectivités locales, pour l'attribution d'avantages en nature aux élus et aux fonctionnaires. »*

A défaut de précision, ces dispositions s'appliquent tant aux véhicules de service qu'aux véhicules de fonction.

Les collectivités peuvent s'inspirer de la circulaire afin de déterminer les règles applicables en matière de mise à disposition de véhicules appartenant à la collectivité, aux élus et/ou agents.

Deux principaux cas se présentent, différenciés par l'utilisation personnelle ou non qu'en fera l'agent.

Les véhicules de service

Le véhicule de service est mis à disposition pour une utilisation stricte pendant les heures de travail. La collectivité peut cependant autoriser de façon ponctuelle son utilisation pour le trajet domicile-travail. L'agent ou l'élu ne peut en aucun cas en faire usage à des fins personnelles : c'est ce qui le différencie d'un véhicule de fonction.

Ainsi, un véhicule de service qu'un agent utiliserait à des fins personnelles deviendrait *de facto* un véhicule de fonction, puisqu'il s'agit de la définition même du véhicule de fonction.

Or seuls certains agents limitativement listés par la loi peuvent y prétendre.

Les véhicules de service peuvent être remisés à domicile, sur autorisation expresse de la collectivité, mais toujours sans utilisation personnelle du véhicule.

Le principe prévu par la circulaire en son point 1.2.6 est l'interdiction de faire usage du véhicule à des fins personnelles. Cependant, une exception au principe est prévue au point 1.2.6.2.1, qui prévoit que dans le cadre de leurs missions, certains agents peuvent être exceptionnellement autorisés par leur chef de service à remiser leur véhicule à leur domicile.

Ceci peut être justifié soit par le fait que pour des raisons liées à leurs missions, certains agents ne peuvent regagner le lieu de remisage, ou parce qu'ils sont amenés à se déplacer pour des raisons professionnelles en dehors des heures d'ouverture des services municipaux .

La circulaire évoque que l'autorisation est délivrée par écrit par le supérieur hiérarchique, pour une durée d'un an renouvelable.

Compte tenu des dérives que peuvent entraîner de tels remisages à domicile, quelques précisions doivent être apportées aux agents, notamment relatives à l'interdiction de l'usage privatif du véhicule, seul le trajet travail / domicile étant autorisé, des personnes non autorisées ne peuvent prendre place dans le véhicule (il ne peut, par exemple, être utilisé pour déposer des enfants à l'école).

Procédure à mettre en œuvre

La mise à disposition de véhicules de service est seulement conditionnée à la prise de la délibération globale, sauf pour le cas du remisage à domicile, qui doit prendre la forme d'une décision expresse de la collectivité : tout agent ne disposant pas d'une telle autorisation ne peut remiser un véhicule de la collectivité à son domicile.

Il convient que chaque agent remisant un véhicule à son domicile bénéficie d'une autorisation individuelle écrite.

L'autorisation pourrait renvoyer à la délibération générale, qui elle traite des conditions du remisage et des conditions de la participation financière de l'agent.

Responsabilités et Assurance

Le questionnement portait également sur la responsabilité de la collectivité en cas d'accidents impliquant des agents ou élus utilisant les véhicules de la collectivité à des fins personnelles, et notamment sur la couverture assurantielle en la matière, la crainte étant une action récursoire de l'assurance envers la collectivité.

Cette crainte ne semble pas fondée en droit.

L'article L 211-1 du code des assurances oblige toute personne – hormis l'Etat – dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule est impliqué, à s'assurer.

En vertu de cette obligation, la ville a souscrit un contrat d'assurance.

L'article 4.9 des conditions particulières stipule qu' *« il est convenu entre l'assureur et l'assuré, (...) que les véhicules peuvent être utilisés par tout conducteur autorisé de fait ou de droit sans limitation d'âge ou d'ancienneté de permis de conduire, pour tous usages à titre gratuit ou à titre onéreux y compris par les préposés pour leur usage personnel. »*

Il faut ici distinguer la couverture assurantielle – très large – de la responsabilité administrative qu'une collectivité peut encourir du fait des fautes commises par les agents dans l'exercice de leurs fonctions.

Ainsi, la responsabilité civile de la collectivité publique est engagée si le dommage résulte de l'exercice des fonctions de son agent ou si son comportement n'est pas dépourvu de tout lien avec le service. Toute faute non dépourvue de tout lien avec le service est qualifiée de faute de service (CE, n°42122 du 27 novembre 1959, *Ministre des affaires économiques et financières contre Sieur Thivaudey*) : c'est le cas quand un véhicule de la collectivité est impliqué. Alors la victime (autre véhicule ou même passager) pourrait assigner la collectivité afin d'obtenir réparation de son dommage.

La souscription d'un contrat d'assurance automobile vise à se prémunir contre une telle éventualité, ce d'autant plus que même si l'assureur opposait un refus de garantie, la collectivité pourrait se retourner contre son agent pour avoir utilisé un véhicule de l'administration à des fins personnelles et sans autorisation (CE, Assemblée, 28/07/1951, *Delville*).



L'ACHAT PUBLIC
RESPONSABLE

Véhicules particuliers



Réf. : 2262794

Leaf acenta 40kWh Achat de batterie 5 CV - 150 CH - CO2 0 g/km / avance bonus - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2262795

Leaf n-connecta 40kWh Achat de batterie 5 CV - 150 CH - CO2 0 g/km / avance bonus - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2262796

Leaf n-connecta business 40kWh Achat de batterie 5 CV - 150 CH - CO2 0 g/km / avance bonus - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2262797

Leaf tekna 40kWh Achat de batterie 5 CV - 150 CH - CO2 0 g/km / avance bonus - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2262814

Leaf visia 40kWh Achat de batterie 5 CV - 150 CH - CO2 0 g/km / sans avance bonus - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2262815

Leaf visia business 40kWh Achat de batterie 5 CV - 150 CH - CO2 0 g/km / sans avance bonus - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2262816

Leaf acenta 40kWh Achat de batterie 5 CV - 150 CH - CO2 0 g/km / sans avance bonus - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2262817

Leaf n-connecta 40kWh Achat de batterie 5 CV - 150 CH - CO2 0 g/km / sans avance bonus - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2262818

Leaf n-connecta business 40kWh Achat de batterie 5 CV - 150 CH - CO2 0 g/km / sans avance bonus - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2087132

ZOE Life - batterie 43kw en location /sans avance bonus 1 CV - 88 CH - CO2 0 g/km - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2087133

ZOE Zen - batterie 22kw en location /sans avance bonus 1 CV - 92 CH - CO2 0 g/km - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf.: 2087134

ZOE Zen - batterie 43kw en location /sans avance bonus 1 CV - 88 CH - CO2 0 g/km - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2087135

ZOE Intens - batterie 22kw en location /sans avance bonus 1 CV - 92 CH - CO2 0 g/km - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2087136

ZOE Intens - batterie 43kw en location /sans avance bonus 1 CV - 88 CH - CO2 0 g/km - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2104931

BLUECAR - batterie. 35kw en location /avance bonus 1 CV - 68 CH - CO2 0 g/km - câble CCID inclus - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2104932

BLUECAR - batterie. 35kw en location /sans avance bonus 1 CV - 68 CH - CO2 0 g/km - câble CCID inclus - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2262792

Leaf visia 40kWh Achat de batterie 5 CV - 150 CH - CO2 0 g/km / avance bonus - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)



Réf. : 2262793

Leaf visia business 40kWh Achat de batterie 5 CV - 150 CH - CO2 0 g/km / avance bonus - Éligible au bonus écologique (Montant non inclus)

Les prix affichés correspondent aux tarifs publics issus des marchés UGAP

L'UGAP adhère au code déontologique de la Fevad
et au système de Médiation du e-commerce.