

JORF n°0157 du 9 juillet 2010

Texte n°2

CIRCULAIRE

**Circulaire du 2 juillet 2010 relative à l'Etat exemplaire - rationalisation de la gestion du parc automobile de l'Etat et de ses opérateurs**

NOR: PRMX1018176C

Paris, le 2 juillet 2010.

Le Premier ministre à Madame et Monsieur les ministres d'Etat, Mesdames et Messieurs les ministres, Mesdames et Messieurs les secrétaires d'Etat, Mesdames et Messieurs les préfets

La situation des finances publiques, qui impose un réexamen et un contrôle de l'ensemble des dépenses de l'Etat, aussi bien que les objectifs assignés en matière environnementale (1) appellent plus que jamais l'Etat et ses opérateurs à être exemplaires dans la gestion de leur parc automobile.

A la suite d'une enquête de l'Inspection générale des finances réalisée en 2004, des efforts de rationalisation avaient été engagés, permettant quelques avancées : recours accru aux moteurs Diesel, utilisation expérimentale en région parisienne de petits véhicules micro-urbains, économes et peu polluants, et réduction du nombre de véhicules particuliers anciens, coûteux en maintenance et très polluants.

Force est toutefois de constater que la situation n'est pas encore satisfaisante : les achats de véhicules et la maintenance ne sont pas toujours réalisés aux meilleures conditions économiques ; l'encadrement des attributions individuelles de véhicules est insuffisant, ce qui contribue à la croissance du parc et à sa sous-utilisation ; ou encore, la fiscalisation de l'avantage en nature que procure l'usage d'un véhicule de fonction est rarement pratiquée.

En conséquence, j'ai décidé de renforcer notablement les efforts de rationalisation du parc automobile de l'Etat et de ses opérateurs, par la mise en œuvre des mesures suivantes :

Le parc sera réduit d'au moins 10 000 véhicules d'ici 2013. A cette fin, les véhicules de plus de sept ans d'âge seront progressivement retirés du parc. Ils seront soit aliénés, soit détruits pour les plus anciens (neuf ans d'âge et plus). L'achat de nouveaux véhicules sera limité au strict nécessaire et se portera en priorité vers des véhicules micro-urbains économes et peu polluants. En la matière, votre politique d'achats devra se conformer aux engagements pris par l'Etat dans le cadre du plan « véhicules électriques ».

Aucun véhicule (particulier, utilitaire et de transports en commun) ne pourra être acheté sans systématiquement recourir aux services de l'UGAP, dans les conditions définies par le service des achats de l'Etat (SAE). La mise en œuvre de la directive 2009/33/CE impose en outre de prévoir, dans les clauses des marchés, des exigences minimales de performance, qui seront fixées dans le cadre de la transposition de la directive, ou bien un critère de classement des offres privilégiant, à coût comparable, le véhicule le plus économe en énergie et en émissions polluantes.

La politique de réduction des taux de rejets de CO2 sera poursuivie, en cohérence avec les normes environnementales. Conformément à la loi de finances pour 2010, la norme applicable sera ramenée de 130 g de rejet de CO2 par kilomètre à 125 g en 2010 et à 120 g en 2011. Les taux de dérogation fixés par l'arrêté du 5 décembre 2008 pour les véhicules non opérationnels (2) seront rigoureusement respectés. Un bilan précis de ce nouveau dispositif sera établi en 2011.

L'externalisation de la gestion des flottes ministérielles, déjà décidée par le conseil de modernisation des politiques publiques, sera généralisée à la fin de l'année 2011 au plus tard. Cette généralisation permettra de réaliser rapidement des économies significatives sur la maintenance, mais aussi de disposer d'un état précis du parc automobile, de son utilisation et de ses coûts. Sont concernés les véhicules de tous les services et opérateurs de l'Etat, à l'exception des véhicules opérationnels des forces de sécurité et des véhicules spécifiques d'intervention routiers du ministère chargé des transports, qui font l'objet d'une gestion spécifique. Le transfert des achats de carburant des services centraux et déconcentrés vers les marchés mutualisés par carte accréditive, pilotés par les ministères chargés de l'intérieur et de la défense (3), sera achevé en 2010.

Vous recourrez par priorité à un mode d'utilisation mutualisé de votre parc automobile.

L'attribution individuelle des véhicules sera réalisée sur le seul critère des responsabilités exercées, conformément au tableau figurant en annexe 1.3.

Enfin, les véhicules administratifs ne pourront être utilisés que pour répondre aux nécessités du service. Il vous appartient de faire appliquer rigoureusement ce principe, qui ne connaîtra que les deux exceptions suivantes :

— les chefs de service pourront autoriser de façon régulière un agent public à utiliser un véhicule administratif pour effectuer le trajet entre son domicile et son lieu de travail. Cette autorisation devra faire l'objet d'une décision expresse. Le fonctionnaire devra au préalable contracter une assurance couvrant les risques liés au stationnement du véhicule sur la voie publique, comme cela est déjà pratiqué au ministère de la défense. Les chefs de service pourront également autoriser un fonctionnaire à utiliser un véhicule administratif pour le trajet entre le domicile et le lieu de travail dans une circonstance ponctuelle (astreinte de durée limitée, obligation professionnelle en dehors des heures habituelles de travail...). En ce cas, la souscription d'une assurance couvrant les risques liés au stationnement du véhicule sur la voie publique ne sera pas requise ;

— à titre exceptionnel, certains agents publics pourront être autorisés à utiliser un véhicule administratif à des fins personnelles, aussi bien pour le service que pour les déplacements privés. Dans ce cas, ils devront souscrire les assurances nécessaires à la couverture de tous les risques liés à l'utilisation privée. Par ailleurs, ils seront assujettis aux contributions fiscales et sociales dans les conditions de droit commun, rappelées à l'annexe 1.4. La liste des bénéficiaires sera établie chaque année par le secrétaire général du ministère

concerné et transmise à la mission d'appui interministérielle évoquée ci-après, ainsi qu'aux services fiscaux et aux URSSAF.

Pour faciliter la mise en œuvre des mesures énoncées ci-dessus et détaillées en annexe 1, une mission d'appui interministérielle est créée auprès du ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'Etat pour une durée de trois ans. Elle accompagnera également la mise en place de l'externalisation du parc automobile. Elle s'appuiera sur le service des achats de l'Etat (SAE). Elle sera destinataire de la liste mentionnée au paragraphe précédent.

*(1) La directive communautaire 2009/33/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules routiers propres et économes en énergie, dont la transposition doit intervenir avant la fin 2010, s'applique aux administrations publiques et aux concessionnaires de service public de transport routier. (2) Sont exclus les véhicules opérationnels, utilitaires, ou des forces de sécurité (police, gendarmerie, douanes), destinés à un usage technique ou de transport collectif. Sont également exclus de ce dispositif les véhicules des services à l'étranger, même si leur gestion doit tendre vers les mêmes objectifs. (3) Cf. circulaire aux ministres du ministre du budget, des comptes publics, de la fonction publique et de la réforme de l'Etat du 30 juillet 2009.*

\*

\* \*

Ces mesures constituent une rupture avec des pratiques anciennes, particulièrement dommageables pour la gestion des finances publiques et l'image des services de l'Etat.

En conséquence, je demande qu'en application des orientations de la présente circulaire chaque ministère prépare d'ici la fin du mois d'octobre 2010 un plan de gestion du parc automobile de ses services centraux et déconcentrés, détaillant les économies et les efforts de rationalisation programmés pour les trois ans à venir, soit de 2011 à 2013 (4).

Ces plans identifieront plus particulièrement, au sein des services centraux, le parc automobile mis à disposition des ministres et de leurs collaborateurs afin de mettre en évidence les efforts de rationalisation qui lui sont appliqués. Ils seront présentés sur la base des modèles figurant en annexe 2 et devront être validés par la mission d'appui précitée, qui appréciera leur stricte conformité aux instructions de la présente circulaire.

Des plans de gestion identiques seront demandés aux opérateurs.

Le ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'Etat me rendra compte de ces propositions dans un document de synthèse, à l'automne 2010.

Enfin, les rapports annuels de performance intégreront à compter de 2011 un état ministériel de l'évolution du parc automobile ainsi qu'un avis sur la gestion de ce parc, formulé par la mission d'appui.

Je vous demande de veiller à la diffusion de cette circulaire et à son application dans les administrations et les opérateurs placés sous votre autorité ou dont vous exercez la tutelle.

## Annexe

### A N N E X E S

#### A N N E X E 1

##### 1. Réduction du parc de véhicules anciens

Afin de réduire les frais de maintenance, en abaissant l'âge moyen du parc, et de limiter les rejets de CO<sub>2</sub>, les véhicules particuliers de plus de sept ans d'âge devront être retirés des parcs d'ici 2013. Dans un premier temps, les véhicules de plus de neuf ans devront être détruits. Ensuite, les véhicules de plus de sept et huit ans pourront être aliénés. Il est rappelé que les véhicules à aliéner doivent être présentés à France Domaine avec un certificat technique valide (5), pour optimiser les prix de cession revenant aux services.

Pour compléter l'effet de cette mesure et contribuer à réduire le nombre de véhicules, notamment de ceux placés en réserve ou roulant très peu, le taux de remplacement des véhicules ainsi retirés du parc sera rigoureusement limité et orienté principalement vers des véhicules micro-urbains (type C1, Modus, 107, etc., rejetant moins de 120 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre) ainsi que vers des véhicules électriques, lorsque ceux-ci seront disponibles.

Ce dispositif d'élimination des véhicules anciens sera complété, dans le cadre de la gestion externalisée de flotte, par une politique de remplacement des véhicules visant à réduire les coûts de maintenance et à améliorer les conditions de revente. A cette fin, la mission d'appui diffusera régulièrement aux ministères, en se fondant sur les données fournies par le gestionnaire de flotte, les informations permettant de déterminer les durées de possession les plus avantageuses sur le plan économique, compte tenu des prix d'acquisition et de revente, et des kilométrages réellement parcourus.

Pour permettre le suivi du retrait des véhicules du parc, la mission d'appui diffusera semestriellement aux ministères, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, un état des véhicules à aliéner, établi à partir des informations d'immatriculations. Ce bilan sera mis à profit par les services pour actualiser les fichiers d'immatriculations et régulariser ainsi la situation des véhicules éventuellement déjà réformés et non pris en compte par le fichier.

Par ailleurs, le ministère du budget, des comptes publics et de la réforme de l'Etat et le ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales prendront les mesures nécessaires pour que l'Etat dispose à partir de 2010 de données actualisées semestrielles sur son parc de véhicules (services centraux, déconcentrés et opérateurs). Les informations nécessaires seront fournies à la mission d'appui par France Domaine pour les véhicules immatriculés avant 2009 et le service gestionnaire du système d'immatriculation des véhicules (SIV) pour les véhicules immatriculés à compter de 2009.  
*(5) Cf. note aux ministres du ministre délégué au budget et à la réforme de l'Etat du 23 novembre 2005.*

##### 2. Mutualisation des achats de véhicules

Le recours à la mutualisation auprès de l'UGAP, depuis plusieurs années, pour les achats de véhicules opérationnels spécifiques de la police, de la gendarmerie et des douanes a démontré l'intérêt budgétaire significatif d'une telle mutualisation. En outre, la possibilité pour les constructeurs automobiles de disposer d'une vision claire des quantités de véhicules à produire a permis une réduction progressive des prix de vente, répercutée aux services.

Il convient donc d'étendre ce processus générateur de très importantes économies à l'ensemble des services de l'Etat, ce qui suppose de faire réaliser par les responsables ministériels des achats des plans annuels d'achat et de définir, si nécessaire, des cahiers des charges communs, sous l'autorité de la mission d'appui.

Dès 2010, les ministères devront recourir systématiquement, pour leurs services centraux et déconcentrés, aux marchés proposés par la SAE, pour les véhicules particuliers, les utilitaires et les véhicules de transport en commun. Le ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'Etat donnera aux autorités chargées du contrôle économique et financier les instructions nécessaires au respect de cette mesure. A compter de 2011, les achats seront réalisés dans le cadre de plans annuels de renouvellement, incluant les opérateurs (cf. modèle en annexe 2).

Dans ces conditions, les autorités de tutelle de l'UGAP demanderont à l'établissement d'appliquer, dans le cadre d'une convention partenariale, aux services de l'Etat (et aux opérateurs visés ci-dessus) des conditions tarifaires équivalentes ou au moins aussi favorables que celles consenties pour les véhicules opérationnels des forces de sécurité.

### 3. Définition de types de véhicules selon les responsabilités

La nécessaire réduction des émissions de CO<sub>2</sub> se conjugue avec l'obligation de réduire les coûts de gestion du parc automobile. En effet, les émissions de CO<sub>2</sub> sont totalement corrélées à la consommation en carburant, qui dépend, elle-même essentiellement des dimensions du véhicule. Ces contraintes ont déjà conduit à limiter les émissions de CO<sub>2</sub> depuis 2005.

Afin de faciliter le respect des objectifs du Grenelle de l'environnement, il convient d'aller plus loin, d'une part, en limitant les dotations en véhicules puissants aux plus hautes autorités de l'Etat (6) et, d'autre part, en réduisant les segments de véhicules autorisés selon les fonctions exercées.

Ces mesures, qui s'appliqueront à tous les ministères et aux opérateurs, et qui seront combinées avec les plans de gestion annuels du parc automobile, préparés par la mission d'appui, en concertation étroite avec les ministères, devraient permettre à ces derniers de réaliser d'importantes économies.

*(6) Ces véhicules seront renouvelés régulièrement mais systématiquement aliénés et non recyclés pour l'usage interne.*

Les types de véhicules suivants pourront être affectés individuellement, conformément au

cadre de référence ci-dessous :

FONCTIONS	SEGMENTS	EXEMPLES
	autorisés (7)	
Membres du Gouvernement, préfets de région, préfet de police, préfets de département	H2 : berlines ou HI : routières	Citroën C6, Peugeot 607
Vice-président du Conseil d'Etat		
Premier président de la Cour de cassation, procureur général près cette cour		
Premier président de la Cour des comptes, procureur général près cette cour		
Grand chancelier de la Légion d'honneur, chancelier de l'ordre de la Libération		
Chef d'Etat-major des armées		
Secrétaire général du Gouvernement		
Secrétaire général de la défense et de la sécurité nationale		
Délégué général pour l'armement, chefs d'Etat-major d'armée et major général des armées		
Gouverneur militaire de Paris		
Directeurs de cabinet des ministres, secrétaires généraux des ministères, directeurs d'administrations centrales		
Gouverneur de la Banque de France		

Chef du contrôle 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

M2 : familiales

C5, Peugeot 407, Renault Laguna

Inspecteurs des armées ou d'armée

Commandants de forces militaires de niveau national

Délégués interministériels nommés en conseil des ministres

Commandants de région militaires, de zone maritime ou de zone de défense

Présidents de cours administratives d'appel, de cours d'appel, procureurs généraux

Recteurs

Commandants de forces militaires de niveau régional

Autres préfets en poste territorial, sous-préfets en poste territorial

Directeurs régionaux, présidents ou directeurs d'établissements publics administratifs

Il est en outre recommandé aux présidents des autorités administratives indépendantes de recourir à des véhicules de ce segment.

Directeurs adjoints de cabinet des ministres et directeurs de cabinet des secrétaires d'Etat

Directeurs départementaux,  
dont inspecteurs d'académie,  
généralux en poste de  
commandement et assimilés

MI : compactes

Peugeot 308

Présidents de tribunaux  
administratifs, de tribunaux  
de grande instance,  
procureurs, présidents de  
chambre régionale des  
comptes

Chefs de cabinet des  
ministres

(7) La définition des  
segments est complétée par  
une limitation des rejets de  
CO2 (H1 < 160 g CO2/km ;  
M2 et M1 < 130 g CO2/km)  
qui évoluera conformément à  
la réglementation concernant  
le « bonus écologique ».

Chaque ministère transmettra à la mission d'appui, avec son plan de gestion annuel, un état des fonctions pour lesquelles il a attribué des véhicules individuels à des personnels placés sous son autorité, en conformité avec le tableau ci-dessus.

#### 4. Contributions fiscales et sociales dues

en cas d'usage personnel d'un véhicule administratif

L'avantage en nature résultant de la mise à disposition gratuite d'un véhicule par l'employeur à ses salariés est soumis aux cotisations sociales (CSG et CRDS) et à l'impôt sur le revenu. Les modalités d'évaluation de cet avantage en nature sont précisées dans le tableau ci-dessous, annexé à l'instruction fiscale 5 F-1-07 du 12 janvier 2007.

MODES D'ÉVALUATION	VÉHICULE ACHETÉ	VÉHICULE EN LOCATION		Coût de location + assurance + frais d'entretien
		(le cas échéant avec option d'achat)		
		Moins de 5 ans	Plus de 5 ans	
Selon les dépenses réelles (évaluation)	Dépenses prises en compte	Amortissement, soit 20 % du coût d'achat TTC du	Amortissement, soit 10 % du coût d'achat TTC du	

annuelle)

véhicule +  
assurance + frais  
d'entretien

véhicule +  
assurance + frais  
d'entretien

Montant de  
l'avantage en  
nature

Montant total des  
dépenses ci-  
dessus

x

Kilométrage à  
titre privé /  
kilométrage total  
du véhicule

+

Le cas échéant,  
frais réels de  
carburant pris en  
charge par  
l'employeur

Selon forfait  
annuel

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

Idem + frais réels  
de carburant ou  
sur option, 12 %  
du coût d'achat  
TTC du véhicule

Idem + frais réels  
de carburant ou  
sur option, 9 %  
du coût d'achat  
TTC du véhicule

Idem + frais réels  
de carburant ou  
sur option, 40 %  
du coût global  
annuel (location,  
assurance,  
entretien,  
carburant)

## ANNEXE 2

### PLANS D'ÉCONOMIES ET DE RATIONALISATION POUR LA PÉRIODE 2011-2013

1. Ministère :

Responsable(s) de la gestion de la flotte automobile :

2. Respect des taux de dérogation aux normes de rejets de CO2 :

TAUX CONSTATÉS

EN POURCENTAGE  
(HORS VÉHICULES  
OPÉRATIONNELS)

2010

2011

2012

2013

3. Aliénation (et éventuellement destruction) des véhicules particuliers anciens

VÉHICULES particuliers	SERVICES	SITUATION 2010	2011		2012		2013		TOTAL	
			D	R	D	R	D	R	D	R
Immatriculés (s) et avant en 2001	Ministres et cabinet(s)	Centraux								
Immatriculés (s) et en 2002	Ministres et cabinet(s)	Centraux								
Immatriculés (s) et en 2003	Ministres et cabinet(s)	Centraux								

particuliers

D R D R D R D R

Immatriculés (s) et avant en 2001

Centraux

Déconcentrés

Opérateurs

Immatriculés (s) et en 2002

Centraux

Déconcentrés

Opérateurs

Immatriculés (s) et en 2003

s)

Centraux

Déconcentrés

Opérateurs

Totaux Ministre(s) et cabinet(s)

Centraux

Déconcentrés

Opérateurs

D :  
Destruction.

R :  
Remplacement.

#### 4. Prévisions d'achats par segment

SERVICES/SEGMENT	2011	2012	2013
T			
Ministre(s) et cabinet(s)			
Centraux			
Déconcentrés			
Opérateurs			
Total segment H2			

Ministre(s) et  
cabinet(s)

Centraux

Déconcentrés

Opérateurs

Total segment H1

Ministre(s) et  
cabinet(s)

Centraux

Déconcentrés

Opérateurs

Total segment M2

Ministre(s) et  
cabinet(s)

Centraux

Déconcentrés

Opérateurs

Total segment M1

Ministre(s) et  
cabinet(s)

Centraux

Déconcentrés

Opérateurs

Total segment B2

Ministre(s) et  
cabinet(s)

Centraux

Déconcentrés

Opérateurs

Total segment B1

Total général

#### 5. Prévisions globales d'évolution du parc

SERVICES	2010	2011	2012	2013
Ministre(s) et cabinet(s)				
Centraux				
Déconcentrés				
Opérateurs				
Total				

#### 6. Externalisation de la gestion de flotte

Programme prévisionnel (en nombre de véhicules)

Les objectifs fixés doivent être atteints en 2011.

SERVICES	2009	2010	2011	TOTAL
Ministre(s) et cabinet(s)				
Centraux				
Déconcentrés				
Opérateurs				
Total				
Taux de réalisation				

François Fillon

*(4) Ces plans, qui seront actualisés chaque année, tiendront compte, naturellement, des changements de périmètre des administrations concernées sur la période considérée.*