



**MINISTÈRE
DE L'ECONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA SOUVERAINETÉ
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction des achats
de l'État**

**Gestion des mobilités pour l'État et ses établissements publics – document de
référence (septembre 2024)**

Doctrines de gestion du parc automobile

- 1. Présentation et organisation générale**
- 2. Transformation énergétique des parcs**
 - 2.1. Electrification des parcs - objectif et régulation**
 - 2.2. Définition et implémentation d'une stratégie de déploiement**
 - 2.3. Recharge des véhicules électriques**
 - 2.4. Accompagnement**
- 3. Renouvellement et réduction des parcs**
 - 3.1. Programmation du renouvellement des parcs**
 - 3.2. Stratégie d'achat des véhicules neufs**
 - 3.3. Acquisition de véhicules d'occasion**
- 4. Les modalités de gestion des parcs automobiles et de recours au catalogue restreint de l'UGAP**
 - 4.1. Le catalogue restreint de l'UGAP et son évolution**
 - 4.2. Plafonds financiers du catalogue de véhicules**
 - 4.3. Assurance des risques associés au parc automobile**
 - 4.4. Entretien réparation**
 - 4.5. Carburants et prestations associées (péages, parking, lavage, recharge électrique)**
 - 4.6. Revente des véhicules**
 - 4.7. Location de courte durée**
- 5. Exploitation**
 - 5.1. Mutualisation de la gestion des parcs automobiles**
 - 5.2. Mutualisation de l'usage des parcs**
 - 5.3. Développement du recours à ODRIVE**
 - 5.4. Règlement d'utilisation**
 - 5.5. Dimensionnement des parcs aux besoins identifiés**
 - 5.6. Cas particulier des véhicules de fonction**
- 6. Dérogations**

1. Présentation et organisation générale

La doctrine de gestion du parc automobile est prévue dans son principe par la circulaire du Premier ministre du 13 novembre 2020 relative à la nouvelle gestion des mobilités pour l'Etat.

L'enjeu de réduction des émissions de CO₂ des déplacements doit conduire à rechercher et développer les alternatives au recours à l'automobile, à transformer les parcs en véhicules à faibles et très faibles émissions ainsi qu'à réduire le volume des parcs automobiles, dans le cadre de la circulaire du Premier ministre du 13 novembre 2020 précitée et de la circulaire de la Première ministre du 21 novembre 2023 portant engagements pour la transformation écologique de l'Etat.

Pour répondre à cet enjeu, le champ de la présente doctrine porte sur l'ensemble des parcs de l'État et de ses établissements publics composés de véhicules légers, de moins de 3,5 tonnes, des catégories M, N (cf. l'article R 311-1 du code de la route) suivants :

- Véhicules de service :
 - Article R 311-1 §1.1 - Véhicules de catégorie M1 : véhicule conçu et construit pour le transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ; ce sont les "véhicules particuliers (VP)".
 - Article R 311-1 §2.1 - Véhicule de catégorie N1 : véhicule conçu et construit pour le transport de marchandises ayant un poids maximal inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Ce sont les "véhicules utilitaires (VU)".
- Véhicules de fonction : ils appartiennent à la catégorie M1 (véhicules particuliers).
- Véhicules spécialisés au sens de l'article R 311-1 § 6.7 du code de la route : véhicule des catégories M et N prévu pour une fonction qui requiert un aménagement ou un équipement spécifique (exemple : véhicule intégrant un laboratoire, un petit atelier, véhicule frigorifique, etc.) homologué et immatriculé VASP (véhicules automoteurs spécialisés).
- Véhicules d'intérêt général (ou opérationnels) identifiés à l'article R 311-1 § 6.4, 6.5 et 6.6, tels que :
 - Véhicule des services de police, de gendarmerie, des douanes, des services d'incendie et de secours et des unités militaires investies à titre permanent des missions de sécurité civile ; véhicule du ministère de la justice affecté au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires ;
 - Ambulance de transport sanitaire, engin de service hivernal et, sur autoroutes ou routes à deux chaussées séparées, véhicule d'intervention des services gestionnaires de ces voies.

2. Transformation énergétique des parcs - électromobilité

2.1. Electrification des parcs - objectif et régulation

L'objectif de décarbonation complète du secteur des transports terrestres d'ici à 2050 fixé par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 et l'objectif de développement de véhicules de transport routier propres et économes en énergie prévu par la directive 2009/33/CE se traduisent notamment par l'obligation de transformation énergétique des parcs automobiles de l'État et de ses établissements publics.

Pour l'Etat et ses établissements publics gérant un parc de plus de 20 véhicules (pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel), l'article L 224-8 du Code de l'environnement fixe un **seuil minimum de 50% des achats de véhicules, en véhicules à très faibles émissions¹ (VTFE = 0g CO₂/km) ou**

¹ Article D. 224-15-12 du code de l'environnement

à faibles émissions² (VFE <50g CO₂/km) lors du renouvellement annuel des parcs (acquisition ou location de longue durée -LLD), réaffirmé par la circulaire de la Première ministre du 21 novembre 2023.

Les achats de VFE/VTFE des établissements publics de 20 véhicules ou moins, peuvent contribuer à l'atteinte de l'objectif national.

A partir du 1^{er} janvier 2026, la part des VTFE devra représenter $\frac{3}{4}$ des VFE acquis, en application des dispositions de la circulaire du 23 novembre 2023 (action 6.1), soit 37,4 % de VTFE / 50% de VFE pour 2026.

Pour la période ultérieure, le Code de l'environnement prévoit la trajectoire suivante :

- 37,4% de VTFE/70% de VFE à partir du 1^{er} janvier 2027.
- 45 % de VTFE / 70 % de VFE à partir du 1^{er} janvier 2030.

Conformément aux dispositions de l'article L224-7 IV du code de l'environnement, **les véhicules suivants sont toutefois exclus de l'obligation d'achat de VFE** (mais peuvent contribuer à la réalisation des objectifs) :

- a) Les véhicules conçus et construits ou adaptés³ pour être utilisés par la protection civile, les services de lutte contre l'incendie, les services responsables du maintien de l'ordre public et les forces armées ;
- b) Les véhicules conçus et construits pour être utilisés principalement sur les chantiers de construction, dans les carrières ou dans les installations portuaires ou aéroportuaires ainsi que tout véhicule automoteur spécialement conçu et construit pour réaliser des travaux et qui ne convient ni au transport de passagers, ni au transport de marchandises ;
- c) Les véhicules agricoles ou forestiers au sens du règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013. ;
- d) Les véhicules à deux ou trois roues et les quadricycles au sens du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 ;
- e) Les véhicules équipés de chenilles.

Par ailleurs, tout véhicule âgé de 5 ans au moins, modernisé pour fonctionner exclusivement à l'électricité ou à l'hydrogène (retrofit), répond à la définition de véhicule propre et contribue à l'objectif des 50% d'achats de véhicules en VFE.

Afin d'atteindre l'objectif global de 50% d'acquisition (ou de LLD) de VFE sur une année civile, les véhicules du segment « B - petite polyvalente » disponibles au catalogue UGAP pour l'État et ses établissements publics sont des véhicules électriques (acquisition ou LLD), sauf dérogation, conformément aux dispositions de la circulaire du Premier ministre du 13 novembre 2020.

L'atteinte de l'objectif est analysée par la DAE à partir des statistiques annuelles de l'UGAP et le cas échéant de la synthèse des achats hors UGAP déclarés lors du bilan annuel (cf. infra point 3.2.). Un suivi trimestriel des achats auprès de l'UGAP est transmis par la DAE aux référents mobilités ministériels et régionaux, permettant le suivi de l'exécution de la programmation, ainsi qu'aux RMA et responsables de PFRA pour le contrôle de l'application de la politique d'achat.

La réalisation des objectifs sera illustrée par les services acheteurs au moyen de l'obligation de

² Article D. 224-15-11 du code de l'environnement

³ Conformément à la communication de la Commission européenne (2020/C 352/01 au JOEU du 20/10/2020) portant sur l'application des articles 2,3, 4 et 5 de la directive 2009/33/CE : seuls les véhicules adaptés dans le cadre de la même procédure d'achat que le véhicule sont exclus du champ d'application de la directive. En revanche, les véhicules acquis et adaptés dans le cadre de deux procédures d'achat distinctes ne satisfont pas l'article 2 et ne peuvent être exemptés du champ d'application de la directive.

publication annuelle des résultats⁴ sur le site "data.gouv.fr". Cette déclaration est effectuée par chaque ministère, préfecture de région, établissement, pour les administrations et services relevant de son autorité.

2.2. Définition et implémentation d'une stratégie de déploiement

La transformation énergétique des parcs doit être pilotée dans le cadre d'une conduite de projet nationale, régionale ou au niveau d'un établissement public, permettant :

- D'identifier les secteurs géographiques, les parcours effectués et les usages éligibles aux véhicules électriques ;
- D'identifier les sites accessibles aux VFE en fonction de la facilité d'utilisation d'infrastructures de recharge sur le site administratif ;
- De fixer le quota de VFE atteignable pour les sites retenus, en fonction des missions et des autonomies nécessaires ;
- De planifier le renouvellement des flottes avec la part de VFE requise ;
- De programmer le budget alloué au renouvellement en VFE et infrastructures de recharges ;
- De coordonner les commandes de VFE et les travaux d'infrastructures sur les sites éligibles ;
- Les sites non éligibles bénéficieront du redéploiement des véhicules thermiques depuis les sites éligibles.
- Les agents seront sensibilisés à la conduite de voitures électriques, par la consultation de sites ou des vidéos pédagogiques et des séances d'essais des véhicules électriques en parc.
(<https://mobiliteverte.engie.fr/conseils-et-actualites/vehicule-electrique/conduire-une-voiture-electrique---les-7-bons-reflexes-a-adopter.html>)

Ces éléments serviront à la définition de la programmation pluriannuelle du renouvellement des parcs automobiles.

2.3. Recharge des véhicules électriques

Sur site : les installations de bornes électriques sur les sites éligibles sont planifiées et financées par les administrations centrales et déconcentrées de l'Etat et les établissements publics dans le cadre de plans d'équipement. La gestion de l'infrastructure par un système de supervision est privilégiée pour piloter les droits d'accès à la recharge, l'énergie mise à disposition des bornes, la disponibilité des points de charge, les interventions de maintenance à distance notamment. De même, pour la maîtrise du dimensionnement des infrastructures de recharge, des espaces de station de recharge, libérés à l'issue du temps de charge, pourront être une option intéressante.

En itinérance : chaque véhicule électrique est à équiper d'une carte dans le cadre du marché interministériel de cartes de recharge électrique, permettant l'accès aux bornes de recharge accessibles sur les voies publiques, stations de recharge et parkings publics. Par ailleurs il convient pour le conducteur de préparer son voyage, de prendre connaissance du réseau accessible à partir de son badge de recharge et de programmer l'accès sur son smartphone à un planificateur d'itinéraire (logiciel gratuit : Chargemap, PlugShare, etc).

2.4. Accompagnement

Le changement induit par la transformation énergétique des parcs doit être expliqué et accompagné auprès de l'ensemble des acteurs. Aussi, il convient que le référent mobilités, les gestionnaires de parcs animent, informent et sensibilisent les agents à la conduite de véhicules électriques : boîte automatique, modes de conduite économiques, accélérations à maîtriser, freinage récupératif, etc.

⁴ Article D 224-15-13 du code de l'environnement.

Des séances de "prise en main" des véhicules électriques seront organisées sur chaque site pour les utilisateurs du parc de véhicules.

Des formations à l'écoconduite seront systématiquement proposées une fois par an aux conducteurs professionnels. Le marché interministériel d'assurance UGAP/DIOT propose cette formation.

Des actions collectives ou individuelles de préventions des sinistres peuvent être organisées également par ce même marché. Elle doivent être obligatoire pour les conducteurs responsables d'un sinistre dans l'année.

Une documentation sur les véhicules électriques, la recharge et l'infrastructure de recharge est disponible sur l'intranet DAE ([Politique de l'État pour l'acquisition et location de véhicules](#)) - [dae \(rie.gouv.fr\)](#) .

3. Renouvellement et réduction des parcs

3.1. Programmation du renouvellement des parcs

Il est essentiel d'inscrire le renouvellement des parcs automobiles dans le cadre d'une programmation pluriannuelle. Celle-ci permet de répondre à plusieurs objectifs :

- l'intégration des actions du plan de mobilité portant sur la transformation énergétique des parcs, la réduction des parcs en fonction du déploiement des mobilités alternatives à l'usage du véhicule, de la non mobilité avec le développement de la visioconférence ou de l'audioconférence notamment.
- la planification des besoins d'investissement tant pour le renouvellement des parcs et des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques, que pour les autres investissements en direction des mobilités alternatives ou du développement des capacités de vidéoconférence.
- la planification des économies résultant des transformations mises en œuvre avec la réduction du parc automobile et sa transformation énergétique,
- la planification des véhicules remplacés ou non remplacés.

La planification doit être validée à un niveau ministériel (dans le cadre des procédures propres à chaque ministère), au niveau d'une préfecture de région ou d'un établissement public afin d'arbitrer les priorités d'investissements, les redéploiements de moyens entre services, permettant de répondre à l'objectif de transformation énergétique et de réduction des parcs. Une gestion mutualisée des parcs contribue à l'atteinte de ces objectifs

Comment définir la programmation ?

Il convient de prendre en compte :

- Les objectifs de résultats s'appliquant aux services de l'Etat comme aux établissements publics : transformation énergétique des parcs. Ainsi, en application de la circulaire de la Première ministre du 21 novembre 2023, un objectif cible de réduction du nombre de véhicules particuliers est fixé :
 - En 2024 (- 3% de véhicules particuliers par rapport à 2021) ;
 - En 2027 (- 6% de véhicules particuliers par rapport à 2021).
- Les plans de mobilité, déclinant les actions de transformation des parcs automobiles ainsi que

les actions sur la mise en place des mobilités alternatives et/ou de non mobilité ;

- L'analyse du parc (âge, loi de roulage, motorisation, aménagement du véhicule) : ces différentes données permettent d'évaluer l'usage des véhicules et l'adéquation du parc aux usages. En fonction de la loi de roulage, il est possible de mieux identifier l'intérêt de l'électrique au regard du thermique ; les aménagements en fonction des coûts d'investissement ; l'analyse des coûts d'entretien pour déterminer et anticiper le cas échéant le renouvellement des véhicules ;
- L'analyse des infrastructures de recharge existantes et de leur capacité de couverture ; la possibilité ou non d'équiper les sites à court terme, et les coûts d'installation associés.
- En l'absence de capacité d'équipement de certains sites en infrastructure de recharge, la possibilité de redéployer les véhicules thermiques. Les véhicules thermiques redéployés doivent être des véhicules de moins de 5 ans.
- L'estimation financière du renouvellement envisagé en prenant en compte les capacités de financement potentielles et les formes d'achat pertinentes.

Tous les ans, **les ministères (pour leurs administrations et établissements publics) et les préfetures de région (SGAR) transmettent un inventaire complet de leurs parcs à la DAE**, ainsi qu'une programmation sur 2 ans (année courante et année suivante) permettant d'organiser les remplacements des moyens de mobilité, leurs adaptations aux évolutions des missions, en tenant compte des moyens budgétaires. La DAE précise chaque année les informations dont elle doit disposer pour réaliser une synthèse globale.

3.2. Stratégie d'achat des véhicules neufs

La stratégie d'achat interministérielle des véhicules neufs et de location de longue durée (LLD) repose **exclusivement sur le catalogue restreint accessible aux administrations de l'Etat et aux établissements publics auprès de l'UGAP**, sauf en cas de dérogation explicitement accordée par la direction des achats de l'Etat (cf. infra, point 4).

S'agissant des véhicules spécialisés et d'intérêt général concourant aux missions des forces de sécurité intérieure (police, gendarmerie et douanes), des véhicules des unités militaires investies à titre permanent des missions de sécurité civile et des véhicules affectés au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires, totalement dédiés à raison de la spécificité des équipements concernés, **le principe est également de recourir à l'UGAP, avec des exceptions possibles pour des besoins spécifiques**. Les ministères concernés décident de l'expression de leurs besoins, et associent la DAE à leurs réflexions sur l'optimisation de leur parc notamment par la standardisation des véhicules lorsque celle-ci est possible au regard des missions (châssis, motorisation, finitions, options).

Le choix entre achat et location longue durée doit reposer sur une analyse économique comparative incluant notamment :

- Le coût budgétaire complet (véhicule et frais annexes : entretien, assurance, carburant, énergie, frais de restitution),
- La durée de détention,
- L'usage des véhicules (kilométrage total prévu et loi de roulage durée/km),
- Le produit estimé de revente.

Une présentation des principes de l'achat, de la LLD ainsi qu'une grille d'analyse achat/LLD sont mis à disposition sur le site intranet de la DAE :

- <https://dae.monportail.alize/la-gestion-des-mobilites-pour-le.html>
- https://dae.monportail.alize/la-gestion-des-mobilites-pour-le/9tb9_paup_profes.html

3.3 Acquisition de véhicules d'occasion

Le décret n° 2024-134 du 21 février 2024 fixe à 5% l'objectif de véhicules/pièces détachées issus du réemploi ou de la réutilisation. Le véhicule d'occasion s'inscrit dans le cadre du réemploi. **La DAE va engager des travaux pour finaliser une stratégie interministérielle d'achat des véhicules d'occasion en 2025.**

En l'état actuel des supports disponibles, le recours aux véhicules d'occasion peut être envisagé par les services dans les conditions suivantes :

- L'achat envisagé est d'abord examiné et éventuellement autorisé par le référent mobilités qui en 1ère analyse s'assure que les conditions énumérées ci-dessous sont réunies et fait valider par la DAE une intention de déroger à l'achat neuf dans le cadre du processus décrit au §6 du présent document ;
- Les modalités d'achat sont sécurisées juridiquement ;
- Le véhicule d'occasion acquis doit respecter l'ensemble des obligations rappelées dans le présent document et notamment les dispositions de la circulaire du 21 novembre 2023 (limites de poids).

Les achats de véhicules d'occasion sont intégrés dans les restitutions régulières sur les acquisitions de véhicules par les administrations.

4. Les modalités de gestion des parcs automobiles et de recours au catalogue restreint de l'UGAP

La gestion des parcs automobiles représente un enjeu financier qui doit être maîtrisé dans la politique d'achat, d'approvisionnement et d'exploitation.

4.1. Le catalogue restreint de l'UGAP et son évolution

Le catalogue restreint réservé aux services de l'État et de ses EP a démontré sa pertinence pour répondre aux objectifs de maîtrise des coûts, de transformation énergétique. Il est défini par la DAE en lien avec l'UGAP. Il intègre, depuis mars 2024 :

a. en application de la circulaire du 21 novembre 2023, **les seuils de poids maximal suivants, appliqués lors de l'achat ou la location longue durée de véhicules particuliers :**

- **1,4 tonnes pour les véhicules particuliers thermiques,**
- **1,6 tonnes pour les véhicules particuliers hybrides rechargeables,**
- **2,4 tonnes pour les véhicules particuliers électriques.**

Le poids est entendu comme le poids à vide, sans option ou équipement.

Sont exclus de cette application :

- Les véhicules d'intérêt général (article R311-1 du code de la route : alinéas 6.4 ; 6.5 ; 6.6),
- Les camionnettes de tous types : utilitaires et transport de groupes,
- Les véhicules spécialisés correspondant aux véhicules faisant l'objet d'équipements spécifiques lors de leur acquisition (cf. point 1 ci-dessus).

Il faut noter que la limitation de poids à 1,6t exclut quasiment tous les véhicules hybrides rechargeables du catalogue restreint.

b. des ajustements assurant une mise en cohérence avec le dispositif de bonus/malus pour les acquisitions de véhicules :

- Seuls les véhicules électriques dont la performance environnementale est la plus élevée (c'est-à-dire ceux qui seraient éligibles au mécanisme du bonus en cas de vente à un particulier) peuvent être acquis par les services de l'Etat et sont inscrits au catalogue UGAP.
- Les véhicules particuliers thermiques présentant un niveau de malus élevé sont par ailleurs exclus. Un seuil d'émissions maximum de CO² de 127g est appliqué.
- Ce seuil permet de limiter l'impact financier et environnemental des acquisitions de véhicules particuliers. Il ne concerne pas les camionnettes (utilitaires ou permettant le transport de groupes de personnes).

Compte tenu de ces évolutions, les différentes catégories de véhicules retenues au catalogue de l'Etat sont les suivantes :

Véhicules particuliers :

- Petites citadines (segment A) électriques
- Petites polyvalentes (segment B) électriques
- Compactes polyvalentes de segment C électriques ou thermiques
- Berlines de segment D électriques ou thermiques (uniquement pour les véhicules de fonction)
- SUV (petits, moyens et grands) électriques ou thermiques (uniquement pour les véhicules de fonction)

dans les limites de poids mentionnées ci-dessus.

Véhicules utilitaires et camionnettes dérivées de véhicules utilitaires :

- Ludospaces (VP) électriques ou essence ;
- Fourgonnettes (VU) électriques ou essence ;
- Véhicule de transport de groupes jusqu'à 9 places (VP), électriques ou diesel ;
- Moyens et grands utilitaires (VU), électriques ou diesel.

Véhicules de services accessibles sur dérogation uniquement (cf. point 6. Dérogations) :

- Polyvalentes essence, GPL, E85, hybrides de segment B,
- 4x4 moyen diesel, essence, GPL, E85, hybrides,
- 4x4 pickup diesel, essence, GPL, E85, hybrides simple cabine
- Autres modèles au cas par cas.

Concernant les achats de fourgonnettes, moyens et grands utilitaires, ni spécialisés, ni d'intérêt général, les services doivent vérifier qu'ils correspondent à un besoin récurrent et intensif de transport de matériel. A défaut, il est préférable de recourir aux marchés interministériels de transport de colis et de palettes, de déménagement ou de location de courte durée plutôt que d'acquérir des véhicules qui pourraient être sous-utilisés.

Des plafonds financiers sont par ailleurs applicables (cf. point 4.2).

4.2 Plafonds financiers associés au catalogue de véhicules

Le tableau est présenté en annexe n°2.

Ces plafonds financiers sont actualisés au fil de l'eau par la direction des achats de l'État, en fonction de l'évolution de l'offre de l'UGAP.

4.3. Assurance des risques associés au parc automobile

Le Code des assurances prévoit une obligation d'assurance pour les établissements publics.

Pour l'Etat, la politique d'assurance interministérielle repose sur les principes suivants :

- **Une assurance souscrite obligatoirement par les services de l'Etat via un marché de l'UGAP pour les services de l'Etat**, pour bénéficier de l'appui d'un professionnel de la gestion des risques et pour identifier la sinistralité des services. Le recours des établissements publics à ce marché est fortement recommandé.
- **Une assurance au tiers amélioré est obligatoire afin de garantir le conducteur et les dégâts occasionnés à des tiers et les dégâts subis de la part des tiers.**
- A titre facultatif, lorsque les services font le choix d'assurer des véhicules de leur parc en tous dommages (dite « assurance tous risques ») cette garantie est accessible aux seuls véhicules d'une valeur financière supérieure à 25 000 € TTC.
- L'offre de garantie est accessible aux engins, poids lourds, vélo et vélo à assistance électrique.
- L'assistance aux véhicules et aux personnes est souscrite dans le cadre du marché d'assurance, à l'exception des véhicules auto-assurés, pour lesquels une prestation dédiée est mise à disposition dans le lot 2 « Assistance » du marché interministériel d'entretien-réparation
- L'offre comporte une dimension de prévention à deux niveaux :
 - De base accessible à l'ensemble des adhérents ; rappelant les règles, les points de vigilance lors de la conduite (formation e-learning, newsletters)
 - Spécifique pour les adhérents dont le ratio S/P (sinistres / primes) est > 75% afin de sensibiliser les services concernés sur leurs propres risques et leur sinistralité, les accompagner le cas échéant dans la mise en place d'un plan de prévention ciblant les actions de prévention adaptées à mettre en place.

L'offre est présentée sur le site intranet de la DAE.

Exceptions :

- Les véhicules d'intérêt général compte tenu de leurs risques spécifiques sont exclus de ce champ.
- Les ministères qui ont démontré l'intérêt économique de l'auto-assurance, à partir de l'analyse financière de la sinistralité de leurs services, peuvent solliciter une dérogation auprès de la DAE ; l'analyse financière doit permettre d'identifier les coûts des sinistres corporels et/ou matériels, les frais de gestion et coûts annexes associés (expertises, assistance, etc) sur une durée minimum de 4 ans pour essayer de couvrir les risques à haute et basse fréquence. La somme de ces coûts est rapportée à la prime d'assurance découlant du marché.

Les établissements publics sont également incités à recourir à l'offre de l'UGAP, mais ceux qui ont déjà obtenu dans le cadre d'une mise en concurrence une offre comparable en termes de risques garantis et de franchise avec de meilleures conditions tarifaires peuvent la conserver.

4.4. Entretien et réparation

Une politique d'entretien est définie afin d'exclure le sur-entretien, de maîtriser les coûts et de prendre en compte les enjeux de l'économie circulaire tel que le recours préférentiel aux pneumatiques réchappés et le recours aux pièces de réemploi⁵. Il faut noter que les armées et les forces de sécurité intérieure ne sont pas tenues de recourir aux pneus rechapés.

Le recours au marché interministériel d'entretien-réparation automobile porté par la DAE est obligatoire pour tous les véhicules administratifs, spécialisés et d'intérêt général des administrations de l'Etat. Il est fortement recommandé pour les établissements publics.

⁵ Ces pièces reconditionnées assurent le même service avec la même fiabilité que les pièces d'origine. **Sont concernés** notamment les carrosseries, sellerie, garnissage intérieur, vitrage, optiques ; en échange standard : alternateurs, boîte de vitesse, moteurs. **Sont exclus** : les pièces d'usure, les éléments de liaison au sol, les pièces des trains roulants, les éléments de la direction, les organes de freinage.

Pour les poids lourds et engins, un marché d'entretien – réparation est disponible auprès de l'UGAP.

Dans le cas où des ateliers de réparation internes sont utilisés, leur usage est réservé aux véhicules spécialisés et d'intérêt général, notamment pour les véhicules opérationnels de la police et de la gendarmerie, en raison de leur besoin de disponibilité sur le terrain et de l'importance qui doit s'attacher prioritairement à leur remise en route rapide. Les mêmes limites s'appliquent pour le recours aux garages internes des douanes ou des armées dédiés à l'entretien de flottes spécifiques.

4.5. Carburants et prestations associées (péages, parking, lavage, recharge électrique)

Le recours au marché interministériel de carburants, de péages et de recharges électriques porté par le service des énergies opérationnelles (SEO) du ministère des Armées est obligatoire pour les administrations de l'Etat. Il est fortement recommandé pour les établissements publics.

L'approvisionnement en carburant repose essentiellement sur des stations de proximité du service. Dans ce contexte, la priorité doit être donnée aux stations les moins coûteuses, relevant des réseaux de grande et moyenne distribution (ex. : Leclerc, Carrefour, Cora, Auchan, SuperU, Intermarché etc.).

Le site prix-carburant.gouv.fr permet de disposer de toutes les informations de localisation des stations de l'environnement proche de chaque service, avec l'intégralité de leurs tarifs. Ce site est accessible via internet et ses données sont disponibles sur des applications smartphone qui permettent de géolocaliser les stations et de connaître leurs prix publics.

Le carburant essence standard pour tous les véhicules à essence est l'E10. Le recours aux carburants d'anciennes normes SP98 (E5) et SP95 (E5) est moins adapté et plus coûteux. Ils doivent être exclus des approvisionnements en essence, quel que soit le véhicule.

Les carburants « additivés », ("Plus", "Premier", "Excellium" etc.) sont interdits en raison de leur surcoût de 3 à 5 centimes par litre, sans valeur ajoutée pour le véhicule.

A des fins de maîtrise des coûts, pour les véhicules à essence déjà en parc, hors période de garantie constructeur (généralement 2 ans), pour lesquels la durée de possession prévue permet d'amortir l'investissement, la pose d'un boîtier éthanol E85 en seconde monte est à privilégier, dans le respect des normes techniques.

S'agissant des bornes de recharge, en complément des bornes installées sur les sites administratifs, **le marché interministériel piloté par la DAE permet de disposer de prestataires de cartes de recharge électrique pour accéder aux points de recharge disponibles sur la voie publique** (100 000 bornes de recharge ouvertes au public en mai 2023). Des applications et des sites internet permettent de géolocaliser, en tant que de besoin, les bornes accessibles sur un secteur ou un parcours particulier et de connaître leur disponibilité en temps réel.

En 2024, un travail interministériel sera coordonné par la DAE pour identifier les modalités à la mise en place d'une cartographie des bornes de recharge des sites administratifs permettant le développement de l'électromobilité.

4.6. Revente des véhicules

La réglementation confie la revente des véhicules de l'État à la direction nationale d'interventions domaniales (DNID). Cependant, les établissements publics peuvent recourir au prestataire de leur choix (salle d'enchère locale ou en ligne sur internet, etc.).

Afin que les services puissent mettre en œuvre une politique de gestion de parc performante la vente des véhicules de toutes motorisations est recommandée avant **120 000 km**, limite au-delà de laquelle les coûts d'entretien augmentent fortement avec des risques de pannes mécaniques accrus et, parallèlement, une valeur résiduelle décroissante.

Cette disposition est à adapter pour les véhicules utilitaires équipés d'aménagements coûteux.

Les ministères ou établissements peuvent définir des règles plus exigeantes pour le renouvellement.

En raison de leur faible autonomie (120 à 150 km), les véhicules électriques de 1^{ère} génération, acquis entre 2012 et 2017 pourront notamment être mis en vente. Les batteries louées pour les Renault Zoé et les Kangoo ZE seront rachetées au loueur afin de permettre une mise en vente du véhicule plus aisée et à meilleur prix.

Il est préconisé d'organiser le renouvellement annuel systématique d'une partie des parcs, en visant dès l'acquisition, une durée maximale de détention des véhicules, pour optimiser leur revente.

Afin de maximiser le produit des reventes, il est nécessaire que le véhicule ait un contrôle technique sans défaut critique lors de la vente, afin que l'acheteur puisse prendre connaissance de l'état du véhicule. Ce contrôle technique permet la revente aux particuliers, mais aussi d'augmenter la valeur de revente du véhicule de l'ordre de 1 500€ en référence aux statistiques de revente de la DNID.

Il est recommandé d'organiser un circuit budgétaire permettant de réaffecter aux services vendeurs le produit de leurs ventes : cette pratique a un effet vertueux en permettant aux services qui ont correctement entretenu leurs véhicules d'en récupérer la valeur financière ; elle facilite également le renouvellement des parcs.

4.7. Location de courte durée

Le recours aux marchés de location de courte durée (LCD, à la journée, la semaine...) permet de répondre efficacement et à faible coût aux besoins ponctuels, variables ou imprévus de véhicules de toutes catégories.

Le marché interministériel porté par le ministère de l'intérieur par délégation de la DAE, ouvert aux administrations de l'Etat et établissements publics adhérents, permet ainsi de pallier à toute demande ponctuelle ou urgente, tout en se passant de stocker des véhicules de réserves, anciens, et non adaptés aux différents types de besoins.

5. Exploitation

5.1. Mutualisation de la gestion des parcs automobiles

La mutualisation de la gestion des parcs automobiles permet de regrouper auprès d'une seule équipe spécialisée la gestion d'un ensemble de parcs, sur un périmètre donné (cité administrative, services régionaux ou départementaux, etc.) en apportant :

- Une maîtrise des offres et des marchés disponibles pour la gestion des véhicules,
- Le groupement des actes financiers (adhésions, commandes, factures...),
- Les conseils et informations auprès des gestionnaires qui ont en charge l'entretien des parcs et la relation avec les utilisateurs.

Le logiciel ODRIVE présente des fonctionnalités qui permettent de connaître de façon précise l'ensemble des données sur les véhicules d'un périmètre donné ainsi que leurs coûts. ODRIVE est

alimenté par des connecteurs qui remontent les données des prestataires du parc automobile (assurance, carburant, entretien...)

Un groupe de travail sera mis en place par la DAE afin de développer les mutualisations.

5.2. Mutualisation de l'usage des parcs

La mutualisation de l'usage des véhicules doit devenir la règle entre les services d'une même administration et entre administrations, localisées sur un site commun ou dans des sites de proximité (moins de 500m de distance par exemple). Toutefois, pour le ministère des Armées, la mutualisation s'effectue entre services des Armées.

De ces actions de mutualisation il résulte :

- Une augmentation du nombre de véhicules accessible à chaque utilisateur ;
- Une meilleure connaissance de l'usage des parcs ;
- Une optimisation de l'usage des véhicules ;
- Un ajustement des parcs aux usages réellement constatés.

5.3. Développement du recours à ODRIVE

ODRIVE est le logiciel de gestion des services de l'Etat. Il a vocation à devenir le seul logiciel de gestion de niveau interministériel et à se substituer aux outils équivalents existant dans les services (cf. circulaire du 21 novembre 2023, action 4.5).

Les référents mobilités recenseront les services non utilisateurs d'ODRIVE et présenteront des calendriers de leur intégration progressive, afin que d'ici fin 2026 tous les services soient utilisateurs d'ODRIVE.

Toutefois, les services du ministère des Armées et les forces de sécurité intérieure restent traitées spécifiquement avec leurs outils de gestion dédiés.

Odrive permet la gestion du parc automobile, avec la connaissance complète des données des véhicules (données techniques de la carte grise) mais aussi de toutes les données financières des marchés d'entretien, d'assurance, de carburant (et autres) issues des marchés interministériels et intégrées par des connecteurs mensuels.

Il permet de localiser les véhicules sur les parkings identifiés, de définir des groupes d'utilisateurs associés à des groupes de véhicules (pools).

Les restitutions statistiques permettent de suivre les consommations des véhicules, et leur périodicité d'entretien, ainsi que planifier leur renouvellement en fonction de leur kilométrage et / ou de leur âge.

Odrive propose également les outils suivants :

- La **fonction de réservation** permet le suivi des usages ; ainsi la règle générale devient la réservation systématique des véhicules via Odrive (ou logiciel de réservation équivalent). Le cas échéant, un autre outil de réservation pourra être utilisé, si ODRIVE n'est pas disponible.
- La **fonction d'autopartage** permet la mise en commun des véhicules pour les conducteurs de plusieurs services de proximité. Ainsi tous les véhicules d'un même secteur géographique de proximité deviennent accessibles à tous les utilisateurs du secteur concerné.
- La **fonction de covoiturage** facilite la mise en contact des personnels réalisant un déplacement professionnel vers une même localisation afin qu'ils voyagent dans le même véhicule.

Des formations initiales à ODRIVE sont prévues par le marché UGAP, et il est possible de les compléter avec des formations complémentaires. Un dispositif d'autoformation est accessible en ligne sur Mentor pour les utilisateurs enregistrés.

5.4. Règlement d'utilisation

Chaque ministère, préfecture de région et établissement public se dote d'un règlement d'utilisation des véhicules qui s'applique aux services relevant de ses compétences.

Ce règlement définit notamment :

- Les règles d'usage des véhicules de service et de fonction ;
- Les préconisations de conduite responsable et écoresponsable ;
- La mise en commun des véhicules entre services en proximité géographique ;
- La règle de réservation systématique des véhicules de service à chaque utilisation ;
- Les règles de covoiturage entre agents des services ;
- Les modalités de paiement des amendes ;
- Le rappel du respect des règles du code de la route, etc.

Ce règlement est actualisé en fonction des évolutions réglementaires ou organisationnelles.

Les règlements d'utilisation doivent mentionner que les agents utilisant des véhicules de service ou des véhicules de fonction, doivent désormais réduire leur vitesse de circulation pour les trajets professionnels, à 110km/h sur autoroute au lieu de 130 km/h et à 100 km/h sur les voies rapides au lieu de 110 km/h (hors véhicules d'intérêt général et situation d'urgence), en application de la circulaire de la Première ministre du 21 novembre 2023 (action 4.3.). Sauf pour les véhicules astreints à des nécessités de discrétion, il pourra être apposé un autocollant produit et mis à disposition par l'ADEME sur ce thème.

Un modèle de règlement d'utilisation présentant les droits et obligations du service et du conducteur est mis à disposition. Il peut être complété en fonction des spécificités du service concerné (https://dae.alize.finances.rie.gouv.fr/sites/dae/accueil/domaines-dachats--base-marches-b/9tb9_pau_automobile.html).

5.5. Dimensionnement des parcs aux besoins identifiés

Les alternatives aux déplacements et à l'automobile qui se sont développées depuis la crise sanitaire induisent une réduction des parcs automobiles au juste besoin. Le recours au télétravail et aux outils de téléconférence ont ainsi notablement réduit les besoins de déplacement.

Le développement dans les flottes de véhicules de vélos, vélos électriques, quadricycles électriques, mis à disposition des agents pour les parcours les plus simples, a également réduit le besoin de véhicules automobiles classiques pour les trajets de courte distance (-5km).

Le référent mobilités pourra organiser l'équipement des véhicules avec des boîtiers de télématique embarquée qui permettent de mieux connaître les données d'usage (kilométrages, horaires d'utilisation, etc.) de chaque véhicule et ainsi prévoir les actions d'optimisation à entreprendre.

Le dimensionnement du parc doit s'aligner sur les besoins récurrents identifiés de façon fiable. Le recours aux boîtiers de télématique ou aux armoires à clés permet de dématérialiser la mise à disposition du véhicule tout en identifiant les usages réels.

Les besoins ponctuels seront couverts par des solutions telles que la location courte durée, le VTC, le taxi, etc. Par ailleurs les autres moyens de mobilité : vélos, transport en commun sont favorisés lorsqu'ils sont adaptés aux besoins de déplacement.

Les parcours sur le territoire national de plus longue distance seront prioritairement effectués en transports collectifs, notamment en train.

Ces orientations permettront de mettre fin aux pratiques de suréquipement de certains parcs, qui conservent des véhicules peu ou pas employés. Un véhicule qui parcourt moins de 5 000 km par an, soit moins de 50 000 km en 10 ans peut être sorti du parc sans remplacement. Les véhicules sous-employés sont revendus pour financer le renouvellement des parcs, ou les solutions de mobilité alternatives aux véhicules automobiles.

5.6. Cas particulier des véhicules de fonction

5.6.1. L'affectation de véhicules de fonction

Un véhicule de fonction est un véhicule attribué individuellement selon les règles mentionnées ci-après. L'attribution d'un tel véhicule est une possibilité ouverte à la décision de chaque administration selon ses procédures internes. Le véhicule de fonction est à usage professionnel et peut être également utilisé à titre personnel en fonction des règles définies par chaque administration.

Compte tenu des enjeux d'exemplarité et de maîtrise des dépenses, et des objectifs de transition écologique, des règles précises ont été fixées sur l'attribution de véhicules de fonction.

La circulaire du Premier ministre du 13 novembre 2020 prévoit explicitement que :

- L'affectation de véhicules de fonction doit être limitée à des sujétions professionnelles objectives exigeant des déplacements récurrents en dehors des horaires professionnels usuels (notamment astreintes nuit, week-end, ...);
- L'affectation de véhicules de fonction est limitée à certaines catégories de fonctions (cf. infra);
- Les nouveaux véhicules de fonction des membres du Gouvernement et des préfets sont électriques ou hybrides rechargeables (sauf véhicules blindés)⁶;

Dans une même logique d'exemplarité, les autres véhicules de fonction acquis par les services de l'État et de ses établissements publics sont autant que possible des véhicules électriques

La circulaire de la Première ministre du 21 novembre 2023 prévoit quant à elle que :

- Les véhicules de fonction sont également soumis aux limites de poids.
- Le parc de véhicules de fonction doit être réduit (action 4.2).

Lorsqu'un agent renonce à un véhicule de fonction, pour répondre aux sujétions liées à ses missions il peut disposer :

- Du recours à un marché de taxis ou de VTC ;
- De l'accès aux locations de courte durée ponctuelles (par exemple pour un évènement particulier).

Les ministères (pour leurs administrations et leurs établissements publics) et les préfetures de région transmettent annuellement à la DAE, un état des véhicules de fonction identifiant :

- La fonction de l'affectataire,
- Le modèle et l'immatriculation des véhicules,
- L'usage à titre personnel ou non du véhicule.

5.6.2. Les règles de gestion

- **Les véhicules de fonction sont achetés au sein du catalogue restreint de l'UGAP, précisé plus haut. Certaines catégories de véhicules (grandes berlines, SUV) ne sont ouvertes que pour l'acquisition de véhicules de fonction ;**

⁶ Cette mesure est rappelée par la circulaire du 21 novembre 2023 (mesure 6.1.).

- Le nombre de véhicules de fonction d'un service est limité au nombre d'attributaires réels ;
- Les véhicules de fonctions remplacés peuvent être réaffectés à une utilisation comme véhicule de service **si leur catégorie est prévue à ce titre**. Ils ne peuvent donner lieu à aucune réattribution (à un personnel non bénéficiaire ou bénéficiaire d'une catégorie inférieure). Ils peuvent être conservés en réserve pour une période raisonnable, et doivent ensuite être vendus.

5.6.3. La grille des fonctions éligibles et les plafonds financiers (annexe 3)

Cette grille est précisée en annexe 3. Les plafonds financiers sont actualisés en fonction de l'évolution de l'offre UGAP.

5.5.4. La fiscalisation des usages personnels

L'utilisation privative des véhicules de fonction peut être autorisée (à la différence des véhicules de service).

La fiscalité applicable aux avantages en nature est mise en œuvre par l'administration, selon les règles de la note DBOI-RSA-BASE-20-20 et de son tableau annexe en vigueur. Les usages personnels concernent toute utilisation ne correspondant pas à un motif professionnel.

L'éventuel renoncement aux usages personnels du véhicule de fonction sera pris en compte dès lors que le bénéficiaire en aura fait la déclaration.

6. Dérogations

Des demandes de dérogation aux dispositions qui précèdent peuvent être examinées par la DAE, par exemple lors de situations d'absence durable ou permanente d'offre à l'UGAP de véhicules dans la catégorie de véhicules souhaitée, ou pour d'autres situations spécifiques.

Les demandes de dérogation sont examinées en premier niveau d'instruction par le référent mobilités qui peut, soit :

- Apporter les informations nécessaires à la fin de la demande de dérogation ;
- Apporter un refus à la demande, si les conditions de recevabilité ne lui semblent pas réunies ;
- Approuver la demande et la transmettre à la DAE avec son avis favorable.

Dans ce cas un argumentaire et un projet d'achat doivent être transmis à la DAE (sous-direction de la politique et des stratégies achat, bureau « mobilité ») en appui de la demande.

Ces demandes doivent prendre en compte les obligations d'achats fixées par la présente, notamment en matière de VFE, de poids, de motorisation, de prix plafond, de modèles et de versions du catalogue Etat.

Dans tous les cas :

- Les achats dérogatoires sont validés par la DAE à partir de l'argumentaire présenté par le référent mobilités ;
- Le RMA ou le responsable de la PFRA sont informés a posteriori par la DAE.

Cas particulier des demandes de dérogations à l'achat auprès de l'UGAP pour les services basés outre-mer (pour des motifs de prix, de délais, etc.) ; l'analyse comparative du prix s'effectue sur le montant HT, intégrant pour le devis UGAP les frais d'octroi de mer et d'assurance.

La DAE échange chaque année avec les ministères sur les demandes de dérogation présentées et les suites apportées à ces demandes.

Annexe 1

Tableau récapitulatif des champs de la circulaire du Premier ministre du 13 novembre 2020 applicables aux différentes catégories de véhicules

Typologie véhicules	Véhicules de service	Véhicules de fonction	Véhicules d'intérêt général
Champs de la circulaire du 13 novembre 2020			
Référent mobilités ministériel	Oui	Oui	Oui
Référent mobilités régional (ATE)	Oui	Oui	Non
Stratégie d'achat et gestion de parc automobile	Oui	Oui	Oui
Catalogue restreint de l'UGAP	Oui	Oui	Non
Objectifs d'achat de VFE lors du renouvellement	Oui	Oui	Oui*
Logiciel de gestion (ODRIVE ou autre)	Oui	Oui	Oui avec des exceptions
Bilan annuel du plan de mobilité	Oui	Oui	Oui

- Sauf véhicules spécialement conçus et aménagés pour ces missions (cf. §2.1. Electrification des parcs)

Annexe 2

Véhicules de service

Grille des plafonds financiers

Grille des plafonds financiers (version août 2024)

Plafonds pour les véhicules thermiques : chiffres HORS MALUS éventuel.

SEGMENT	Motorisation	Prix plafond TTC Bonus déduit ou Hors malus	Situation des options
Petite citadine A	Electrique	28 000 €	Toutes options incluses
Petite polyvalente B Versions thermiques sur dérogation	Electrique	31 000 €	Toutes options incluses
	Essence - GPL - E85 - Hybride	17 000 €	Toutes options incluses
Compacte polyvalente C	Electrique	35 000 €	Toutes options incluses
	Essence – GPL – E85 - Hybride	21 500 €	Toutes options incluses
Ludospace VP 5 à 7 places	Electrique	38 000 €	Toutes options incluses
	Essence – GPL – E85 - Hybride	25 000 €	Toutes options incluses
Fourgonnette VU Diesel sur dérogation	Electrique	38 000 €	Hors options
	Essence – GPL – E85 - Hybride	22 000 €	Hors options
Fourgon moyen et grand VU	Diesel – Essence – GPL – E85 - Hybride	Sans	Toutes options incluses
Transport de personnes 8/9 places	Diésel - Essence – Hybride	35 000 €	Toutes options incluses
	Electrique	51 000 €	Toutes options incluses
4x4 moyen Sur dérogation	Diésel – Essence - Hybride	28 000 €	Toutes options incluses
4x4 pick-up Sur dérogation	Diésel – Essence - Hybride	35 000 €	Toutes options incluses

NB : Le prix plafond TTC est applicable en métropole. Pour les départements d'outre-mer, qui disposent de taxes et de frais spécifiques, un prix plafond est recalculé à partir de ce prix TTC.

Annexe 3
Véhicules de fonction
Grille des fonctions éligibles et plafonds financiers

Grille des fonctions et plafonds financiers (version d'août 2024)

Plafonds pour les véhicules thermiques : chiffres HORS MALUS éventuel.

Ministères	Fonctions	Énergie	Prix plafonds TTC
	4 ^e catégorie		
Tous	Membres du Gouvernement	Électrique et Hybride rechargeable (sauf blindés)	Sans
	3 ^e catégorie		
Intérieur	Préfet de région	Électrique et Hybride rechargeable	52 000 €
	Préfet de police		
	Préfet de département		
	2 ^e catégorie		
Tous	Secrétaire général de ministère	Electrique	43 000 €
	Directeur général d'administration centrale		
	Directeur de cabinet de ministre		
	Délégué interministériel nommé en Conseil des ministres		
	Directeur d'un service déconcentré régional		
	Président (exécutif) ou directeur général d'établissement public de plus de 200 ETP		
	Présidents des autorités administratives indépendantes		
SPM	Secrétaire général du Gouvernement	Essence, GPL, E85 et hybride	29 000 €
	Vice-président du Conseil d'Etat		
	Premier président de la Cour des comptes		
Armées	Chef d'état-major d'armée et major général des armées	Essence, GPL, E85 et hybride	29 000 €
	Général d'armée, d'armée aérienne et amiral		
	Général de corps d'armée, de corps d'armée aérienne et vice-amiral d'escadre		
	Commandant de forces militaires de niveau national		
	Commandant de région militaire, de zone maritime ou de zone de défense		
	Commandant de force militaire de niveau régional		

Intérieur	Directeur de cabinet de préfecture		
	Secrétaire général de préfecture		
	Secrétaire général pour les affaires régionales		
	Secrétaire général adjoint		
	Préfet délégué pour la défense et la sécurité		
	Préfet délégué à l'égalité des chances		
	Sous-préfet d'arrondissement		
	Sous-préfet chargé de mission en administration territoriale		
Éducation	Recteur de région académique, recteur d'académie, recteur délégué		
Justice	Premier président de cour d'appel, procureur général		
1ere catégorie			
Tous	Directeur de cabinet de secrétaire d'Etat	Electrique	38 000 €
	Directeur d'administration centrale		
	Directeur de direction départementale		
Armées	Général en poste de commandement ou assimilés		
Justice	Président de tribunal judiciaire, procureur		
Éducation	Secrétaire général de région académique ou de rectorat	Essence, GPL, E85 et hybride	24 000 €

NB : Pour les outre-mer, les prix plafonds sont à adapter (cf. plus haut annexe n°2).