



**MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE
DES FINANCES
ET DE LA RELANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Nouvelle gestion des mobilités pour l'État

Méthodologie du plan mobilités et doctrine pour la gestion des parcs automobiles

La circulaire du 13 novembre 2020 apporte un nouvel enjeu : développer une approche globale de la gestion des déplacements qui permette de réduire l'empreinte environnementale des transports. C'est un des enjeux majeurs de l'action du Gouvernement en faveur de la transition écologique.

Cette nouvelle approche invite donc les administrations à analyser leurs usages pour répondre aux besoins de déplacements nécessaires aux activités et à développer de nouvelles mobilités dont l'impact environnemental est réduit.

La déclinaison de cette démarche s'appuie sur trois leviers :

- Une gouvernance des mobilités à l'échelon ministériel, régional ou de l'établissement public,
- Des plans de mobilités, pour accroître le recours aux nouvelles mobilités actives (usage du vélo...) ; promouvoir les modes de déplacements alternatifs tels que le covoiturage ; adopter de nouvelles pratiques de travail pour éviter les déplacements (visioconférence, audioconférence...);
- Une doctrine de gestion des parcs mobilités pour accompagner la transformation énergétique des parcs, la mutualisation des usages, l'optimisation des parcs.

Les modalités de mise en œuvre présentées ci-après feront l'objet d'un accompagnement méthodologique par la direction des achats de l'État.

Sommaire

Méthodologie du plan de mobilité	3
1. Diagnostic de la situation	3
2. Stratégie et plan d'actions.....	3
3. Mise en œuvre du plan d'actions et son suivi	4
4. Évaluation annuelle du plan d'actions.....	4
Doctrine de gestion du parc automobile	5
1. Présentation et organisation générale.....	5
2. Gouvernance et réseaux	5
3. Transformation énergétique des parcs	6
4. Une gestion optimisée des parcs	8
5. Exploitation.....	10
Annexe 1 : Tableau récapitulatif des champs de la circulaire applicables aux véhicules à missions administratives ou opérationnelles.....	13
Annexe 2 : Grille des fonctions et plafonds financiers	14

Méthodologie du plan de mobilité

Dans ce document sont listés les principaux points méthodologiques constitutifs d'un plan de mobilité. Ce document est un cadre destiné à accompagner les administrations dans leur réflexion. Il peut être ajusté et enrichi ; par ailleurs des supports méthodologiques sont mis en ligne sur le site de la DAE <https://dae.alize.finances.rie.gouv.fr/>

Cadrage du projet :

- Identifier le référent mobilité ;
- Identifier le sponsor du référent mobilité (celui qui l'aidera et le légitimera dans ses fonctions auprès des services autant que nécessaire) ;
- Définir le champ d'application du plan de mobilité (avec ou sans l'intégration des déplacements domicile-travail) ;
- Coordonner les champs d'intervention entre le référent mobilité et le correspondant services publics écoresponsables ;
- Définir et mettre en œuvre la stratégie de communication vis-à-vis des agents utilisateurs des solutions de mobilité ;
- Comprendre les activités des sites et les métiers présents sur les sites ainsi que les mobilités générées. Établir si des modifications importantes sont prévues à horizon 3 ans ;
- Intégrer le respect de la protection des données pour l'élaboration du plan ainsi que les contraintes secret défense.

1. Diagnostic de la situation

Cette première phase servira à dresser l'état des lieux, de manière large, sur chaque bassin de mobilité. Il s'agit d'optimiser les déplacements liés à l'activité des services publics de l'État (déplacements des agents, et en fonction des besoins : du public, des visiteurs et des fournisseurs) en valorisant les moyens de déplacements les plus durables. Plus précis est ce diagnostic, plus adaptées seront les actions d'amélioration. Ce dernier portera sur :

- Le recensement des implantations de l'État, l'effectif d'agents associé et leur répartition par temps de travail ;
- Le recensement des infrastructures disponibles : possibilité de stationnement des véhicules et des deux roues pour les véhicules administratifs et de fonction, bornes de recharges électriques des services de l'État, bornes de recharges électriques publiques à proximité du lieu de parking des véhicules utilisables avec une carte de recharge (dans les rues, les parkings publics, stations-services) et dispositifs de mobilité existants proches du lieu de travail des agents (véhicules de services et de fonction de l'État et de ses EP, transports en communs, stations de vélo ou véhicules en libre-service, etc...) ;
- Le recensement et la quantification des modes alternatifs à la mobilité (télétravail, systèmes d'audio et visio conférence, de web conférence, etc...) ;
- Le recensement et l'analyse des plans de mobilités administrations existants.

2. Stratégie et plan d'actions

Les constats faits lors de la phase de diagnostic serviront à identifier les axes stratégiques et à mettre en place les actions afférentes.

Le plan d'actions impliquera tout au long de son élaboration et de sa mise en œuvre, les agents concernés (utilisateurs existants et potentiels) afin de s'attacher à répondre à leurs besoins de mobilité et ainsi optimiser sa mise en œuvre et les conditions de sa réussite.

Il vise notamment à :

- a) Développer l'usage de moyens et services alternatifs à la mobilité :
 - Systèmes de web conférence, audio et visio conférence.
- b) Renforcer l'usage de moyens et services alternatifs à l'acquisition et à l'usage d'automobiles :
 - Acquisition de vélos de services avec antivols (vélos avec ou sans assistance électrique) pour usage partagé et installation de racks à vélos ;
 - Développement de services de navette intersites ;
 - Utilisation du marché de location ponctuelle de véhicules si nécessaire (par exemple lors d'évènements particuliers plutôt qu'acquisition de véhicules disponibles mais servant peu en dehors de ces évènements particuliers).
- c) Modifier l'usage du parc automobile :
 - Mutualisation et autopartage généralisé des véhicules de services via l'utilisation du logiciel ODRIVE : augmentation du nombre de véhicules de service disponibles pour usage en pool (c'est-à-dire pouvant être conduits par des agents différents au sein d'un même service ou travaillant dans différents services de l'État) ;
 - Augmentation du nombre de covoiturages pour des déplacements professionnels bénéficiant à des agents d'un même service et /ou d'autres services de l'État.
- d) Optimiser les déplacements domicile-travail :
 - Proposition de solutions de covoiturage pour les déplacements domicile-travail.
- e) Prévoir des solutions de mobilité en cas d'évènements particuliers :
 - Gestion des pics de pollution ;
 - Gestion des périodes de perturbations des transports (intempéries, travaux, mouvements sociaux, crise sanitaire, etc.).

3. Mise en œuvre du plan d'actions et son suivi

Les actions issues du plan seront lancées dans un ordre prioritaire dans le but d'apporter rapidement des solutions aux besoins les plus récurrents et de progresser efficacement.

Le référent mobilité s'appuiera sur l'ensemble de son réseau pour s'assurer de la bonne mise en place des actions dans les administrations.

4. Évaluation annuelle du plan d'actions

Chaque année, le référent mobilités dressera le bilan de l'efficacité des actions mises en œuvre sur la base des indicateurs nationaux qui lui seront communiqués par la DAE courant 2021 et des indicateurs complémentaires qu'il aura retenus.

Doctrine de gestion du parc automobile

1. Présentation et organisation générale

L'enjeu de réduction des émissions de CO₂ des déplacements, devra conduire à rechercher et développer toutes 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.

Pour une efficacité de la réponse à cet enjeu, le champ de la circulaire 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, O, L (article R 311-1 du code de la route) suivants :

- Véhicules de service (inclus les véhicules parfois appelés « véhicules de liaison ») ;
- Véhicules de fonction ;
- Véhicules spécialisés au sens du § 6.7 de l'article R311-1 du code de la route : véhicule prévu pour une fonction qui requiert un aménagement ou un équipement spécifique (exemple : véhicule intégrant un laboratoire, un petit atelier, véhicule frigorifique, etc.) ;
- Véhicules d'intérêt général (ou opérationnels) identifiés aux § 6.4, 6.5 et 6.6 de l'article R311-1 du Code de la route :
 - § 6.4. Véhicule d'intérêt général qui appartient à l'une des deux catégories suivantes :
 - § 6.5. Véhicule d'intérêt général prioritaire, notamment :
 - Des services de police, de gendarmerie, des douanes ;
 - Du ministère de la justice affecté au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires.
 - § 6.6. Véhicule d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage, notamment :
 - Sur autoroutes ou routes à deux chaussées séparées, véhicule d'intervention des services gestionnaires de ces voies :
- Vélos et vélos électriques ;
- Véhicules motorisés 2 roues, 3 roues, quadricycles, quads.

2. Gouvernance et réseaux

Les dispositions de la circulaire s'appliqueront dans la limite des dispositions législatives et réglementaires applicables aux parcs spécialisés et d'intérêt général.

Le tableau en annexe 1, précise le champ d'application des présentes dispositions pour les véhicules légers administratifs, de fonction, spécialisés et d'intérêt général.

2.1. Gouvernance

Il relève de chaque secrétaire général ministériel, préfet de région, président d'établissement public d'organiser la gestion des parcs automobiles dont il a la responsabilité en cohérence avec les dispositions et objectifs de la présente circulaire.

La gestion pluriannuelle (tous les 3 ans avec actualisation annuelle) sera formalisée dans le plan mobilité. Elle comprendra :

- L'inventaire des parcs, la programmation de leur renouvellement par énergie, leur réduction ;
- Les véhicules de fonction affectés et l'application de l'avantage en nature.

Elle fait l'objet d'un dialogue de gestion sur les objectifs avec la mission mobilités de la DAE. Il revient aux ministères de mener les mêmes dialogues avec les établissements publics dont ils assurent la tutelle et d'en présenter la synthèse à la mission mobilités de la DAE.

Un bilan annuel est transmis à la DAE, par le secrétaire général ministériel, avant le 31 mars de l'année suivante, qui appréciera leur conformité aux objectifs de résultats demandés par le Premier ministre.

Le bilan des préfets de région doit être transmis, au plus tard un mois avant cette date au secrétaire général du ministère de l'intérieur en vue d'une consolidation au sein du bilan annuel de ce ministère. De même, le bilan annuel du plan de mobilité de chaque établissement public de l'Etat et des autres organismes publics disposant d'un parc automobile de plus de 100 véhicules doit être transmis, dans les mêmes délais, au secrétaire général du ministère en exerçant la tutelle principale, afin d'en assurer l'intégration dans le bilan du ministère.

L'absence de transmission de ces éléments à la DAE pourra conduire, sur décision du cabinet du Premier ministre, à une suspension temporaire de l'autorisation de passer des commandes de véhicules jusqu'à ce que ce rapport soit transmis.

2.2. Réseaux

La gestion du parc automobile s'inscrit dans la gestion des mobilités. Le référent mobilités a en charge le pilotage de la gestion des parcs. Il est désigné par chaque :

- Secrétaire général ministériel pour son administration centrale et ses services régionaux rattachés ;
- Préfet de région pour les services de l'Etat en région qui lui sont rattachés ;
- Président d'établissement public si la flotte auto de l'EP dépasse 100 véhicules.

Compte tenu du champ de ces activités, le référent assure cette activité à temps plein.

En appui de son activité, le référent mobilité s'appuie sur un réseau :

- De gestionnaires en charge des approvisionnements et de la gestion des véhicules ;
- De gestionnaires en charge de la gestion des pools et véhicules au niveau des sites.

Pour le pilotage des parcs automobiles, les réseaux utiliseront le logiciel ODRIVE dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la DAE, sous réserve des ministères disposant déjà de solutions mises en œuvre pour certains de leurs véhicules.

Cette organisation concerne la gestion des parcs de véhicules de service, de fonction.

S'agissant des parcs de véhicules d'intérêt général et spécialisés, dont l'organisation relève de la gestion ministérielle, les ministères concernés organiseront l'articulation avec le référent mobilité ministériel pour la communication des données d'état des parcs (nombre de véhicules en stock au 31/12, type de motorisation en stock, âge moyen du parc selon motorisation, nombre de VFE achetés ou loués sur l'année / nombre global de véhicules achetés).

3. Transformation énergétique des parcs

3.1. Objectif et régulation

L'objectif de décarbonation complète du secteur des transports terrestres d'ici à 2050 fixé par la loi mobilité se traduit notamment par l'obligation de transformation énergétique des parcs automobiles de l'Etat et de ses établissements publics.

Il est fixé un seuil minimum de 50% du nombre de véhicules à faibles émissions (VFE c'est-à-dire électrique ou hybride rechargeable) lors du renouvellement annuel de leur parc (acquisition ou location longue durée (LLD)).

A partir du 1^{er} janvier 2026 la part des nouveaux véhicules électriques ou hydrogènes (à très faibles émissions (VTFE¹) devra être d'au moins 37,4% du total des véhicules acquis ou loués.

¹ VTFE : émissions de CO₂ nulles : les véhicules électriques, hydrogènes.

L'atteinte de l'objectif est analysée au niveau global de chaque ministère (y compris EP pour lesquels le ministère dispose de la tutelle principale).

Afin d'atteindre rapidement l'objectif global de 50% d'acquisition (ou de LLD) de VFE sur une année civile, les seuls véhicules du segment B (citadines qui est le segment d'achat le plus demandé) disponibles au catalogue UGAP pour l'État et ses EP seront des véhicules électriques (acquisition ou LLD).

Si un service souhaite acquérir (ou en LLD) un véhicule à motorisation essence sur ce segment B2 il doit transmettre pour validation à la DAE cette demande de dérogation avec les éléments qui lui semblent justifier ce recours à une motorisation essence.

Les véhicules destinés aux missions opérationnelles tels que définis par le décret 2017-21 du 11 janvier 2017 ne sont pas concernés par cet objectif de 50% de VFE, même si le recours à des VFE est fortement encouragé dans la mesure où il ne remet pas en cause la capacité opérationnelle des agents qui l'utilisent pour le bon accomplissement de leurs missions.

3.2. Définition et implémentation d'une stratégie de déploiement planifiée

La transformation énergétique des parcs doit être pilotée dans le cadre d'une conduite de projet régional, permettant :

- D'identifier les secteurs géographiques, les parcours effectués et les usages éligibles aux véhicules électriques ;
- D'identifier les sites éligibles aux VFE en fonction de la facilité d'utilisation d'infrastructures de recharge soit sur le site administratif, soit à proximité du lieu de garage des VFE grâce aux cartes de recharge universelle disponibles sur le marché interministériel (bornes dans les rues, les stations-services, les parkings publics) ;
- De fixer le quota de VFE exigible pour les sites retenus, en fonction des missions et des autonomies nécessaires ;
- De planifier le renouvellement systématique en VFE et réaffecter les véhicules thermiques aux sites non éligibles ;
- 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 ;
- De stopper les achats de véhicules thermiques sur les sites non éligibles et bénéficiant du redéploiement des véhicules thermiques des sites éligibles.

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

3.3. 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 anime, informe et sensibilise les agents à la conduite de véhicules électriques (boite automatique, accélérations puissantes, pas de frein moteur, etc.

3.4. Achats

Les véhicules électriques présentent une durée de vie et de coût d'entretien plus performants que les véhicules thermiques. Il relève de chaque responsable de parc de déterminer en fonction de ses moyens de financement la méthode de financement à retenir (acquisition ou Location Longue Durée - LLD).

Concernant les infrastructures, un marché national d'acquisition de bornes de recharge pour les cités administratives qui en sont le plus dépourvues sera mis à disposition par la DAE début 2021.

Les travaux d'infrastructures pour poser ces bornes et les relier au réseau électrique ainsi que pour la maintenance seront à réaliser à partir des marchés régionaux qui seront portés par les plateformes régionale achats (PFRA). Les services devront solliciter le programme Advenir pour l'aide au financement de ces installations.

3.5. Autres motorisations qu'électrique

Outre l'électrique, l'hybride rechargeable ou l'hydrogène (pour cette dernière technologie en fonction de son développement dans les années à venir et du développement de stations de recharge hydrogène ainsi que de la commercialisation de véhicules hydrogènes à des prix compétitifs), l'achat en propriété ou LLD de véhicules à motorisation essence est possible. En revanche l'acquisition ou la LLD de véhicules à motorisation diesel n'est autorisée que pour les seuls segments automobiles qui ne font pas l'objet d'offre de motorisation alternative des constructeurs.

4. Une gestion optimisée des parcs

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

Afin d'accompagner les administrations dans le pilotage et l'optimisation de la gestion de ces moyens, les parcs sont inscrits dans le logiciel ODRIVE qui apportera les données d'inventaire, d'usage, de coûts indispensables aux décisions de gestion.

4.1. Catalogue restreint

Le catalogue restreint réservé aux services de l'État et de ses EP a démontré sa pertinence et sa performance, face à l'offre surabondante et peu lisible de modèles et de variantes proposés par les constructeurs. Il sera actualisé en fonction des évolutions des offres constructeurs et de leurs prix.

Les modèles proposés au catalogue ne pourront pas faire l'objet d'options complémentaires.

Les différentes catégories de véhicules autres qu'électriques ou hybrides rechargeables retenues au catalogue sont les suivantes :

- Ludospace VP, 90 à 110 ch ;
- Fourgonnette VU, 90 à 110 ch ;
- Véhicule de transport de groupes jusqu'à 9 places, 120 à 150 ch ;
- Moyens et grands utilitaires, 120 à 170 ch.

Sur dérogation :

- Citadines / polyvalentes de segment B, 80/90ch ;
- compactes de segment C, 90 à 110 ch ;
- 4x4 moyen 110 à 130 ch ;
- 4x4 pickup 2 portes 130 à 170 ch ;
- autres modèles au cas par cas.

Dérogations : les demandes de dérogations présentées sur la base d'un argumentaire technique et/ou financier seront traitées par la DAE, soit au cas par cas, soit par une mise à jour du catalogue État.

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

Le catalogue définit :

- Pour la catégorie des véhicules particuliers, 2 modèles/version par segment, selon les offres constructeurs du marché ;
- Pour la catégorie des véhicules utilitaires, 2 à 4 modèles/version de châssis de base par segment, selon les offres constructeurs du marché ;

- L'ensemble des équipements et transformations carrosserie « métiers » des véhicules utilitaires demeurent disponibles aux marchés UGAP ;
- Chaque ministère engage cependant une normalisation de ses véhicules afin de prendre en compte les objectifs de standardisation des parcs et de maîtrise des coûts avec la fixation de plafonds financiers.

Plafonds financiers catalogue :

SEGMENT	Prix plafond bonus déduit et hors malus	Situation des batteries et des options
Citadine B électrique	21 000 € TTC	Toutes options incluses Location batteries à ajouter
	28 500 € TTC	Toutes options incluses Batteries incluses
Citadine B essence (sur dérogation)	11 400 € TTC	Toutes options incluses
Ludospace essence VP	13 500 € TTC	Toutes options incluses
Fourgonnette essence VU	12 800 € TTC	Hors options
Ludospace électrique VP	28 500 € TTC	Toutes options incluses Batteries incluses
Fourgonnette électrique VU	28 500 € TTC	Hors options Batteries incluses
Transport de personnes 9 places Basique	21 000 € TTC	Toutes options incluses
Transport de personnes 9 places Premium	24 000 € TTC	Toutes options incluses
Compacte C essence (sur dérogation)	14 500 € TTC	Toutes options incluses
Compacte C électrique (sur dérogation)	29 000 € TTC	Toutes options incluses Batteries incluses
4x4 moyen (sur dérogation)	20 500 € TTC	Toutes options incluses
4x4 pickup 2 portes (sur dérogation)	24 000 € TTC	Hors options

Ces plafonds financiers seront actualisés au fil de l'eau par la direction des achats de l'État.

Le principe de catalogue est étendu aux véhicules spécialisés et d'intérêt général (dits « opérationnels ») commandés sur les marchés véhicules généralistes de l'UGAP.

S'agissant des véhicules spécialisés et d'intérêt général issus de marchés publics de l'UGAP concourant aux missions des forces de sécurité intérieure (Police, Gendarmerie et Douanes), totalement dédiés à raison de la spécificité des équipements concernés, les ministères bénéficiaires qui décident de l'expression de leurs besoins, 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), par la fixation de plafonds financiers, etc.

4.2. Assurance

La politique d'assurance interministérielle repose sur les principes suivants :

- Assurance au tiers amélioré obligatoire afin de garantir les risques de grande intensité ;
- Stricte limitation de l'assurance des dégâts matériels responsables sur les véhicules (assurance tous risques) aux seuls véhicules de forte valeur financière ;
- Auto assurance (donc pas de souscription d'assurance) pour les dégâts et dépenses mineurs qui ne représentent pas un enjeu financier justifiant une assurance.

La souscription de tout nouveau contrat d'assurance, en dehors du marché interministériel est interdite. Toutefois les établissements publics 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 pourront présenter une demande de dérogation à la DAE.

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

4.3. Entretien réparation

Le recours au marché interministériel d'entretien maintenance automobile porté par la DAE est obligatoire pour tous les véhicules administratifs, spécialisés et d'intérêt général.

Une politique d'entretien est définie afin d'exclure le sur-entretien et en maîtriser les coûts. Le groupe de travail entretien maintenance piloté par la DAE est en charge de cette définition.

Dans le cas où des ateliers de réparations internes sont utilisés, leur usage est prioritairement, voire exclusivement, réservé à l'entretien maintenance des véhicules spécialisés et d'intérêt général, en raison de leur besoins de disponibilité sur le terrain, et de l'importance qui doit s'attacher à leur remise en route rapide.

4.4. Carburants et prestations associées

L'approvisionnement en carburant repose essentiellement sur une ou des stations de proximité du service. Dans ce contexte, la priorité doit être donnée à la ou aux stations de proximité les moins coûteuses relevant de réseaux de distribution présentes aux marchés interministériels.

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.

Le recours aux carburants « additivés » ou « premium » est interdit en raison de son surcoût de 3 à 5 centimes par litre, sans valeur ajoutée pour le véhicule.

Le carburant essence standard est le SP95 (E10) pour tous les véhicules à essence depuis 2002. Ainsi le SP98 (E5), qui constitue un surcoût de près de 10 à 12 centimes par litre, doit désormais être totalement exclu des approvisionnements en essence, quel que soit le véhicule (y compris deux roues).

4.5. Revente des véhicules

La réglementation fixe la revente des véhicules de l'État par la direction nationale d'interventions domaniales (DNID). Les établissements publics peuvent recourir à la DNID ou au prestataire de leur choix (salle d'enchère locale, internet etc.).

Afin que les services puissent mettre en œuvre une politique de gestion de parc performante la vente des véhicules thermiques et hybrides doit être mise en œuvre avant 120 000 KM, au-delà desquels les coûts d'entretien augmentent fortement avec, parallèlement, une valeur résiduelle décroissante.

Le financement résultant de la vente de ces véhicules sera affecté au financement du renouvellement des parcs en VFE et VTFE à l'exclusion des véhicules spécialisés et d'intérêt général.

5. Exploitation

5.1. Mutualisation des parcs automobiles

La mutualisation de l'usage des véhicules doit s'appliquer au sein d'une même administration et entre administrations localisées sur un site commun ou des sites de proximité.

Sa mise en œuvre s'appuie sur :

- La fonction de réservation du logiciel ODRIVE, permettant le suivi des usages ;

- La fonction d'auto partage qui permet la conduite des véhicules mis à disposition « en pool » par des conducteurs autorisés dans un même service et d'autres services de l'État ;
- La fonction covoiturage du logiciel ODRIVE qui facilite la mise en contact des personnels réalisant un déplacement professionnel similaire afin qu'ils voyagent dans le même véhicule quel qu'en soit le service propriétaire.

De ces actions de mutualisation il résulte :

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

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

5.2. Dimensionnement des parcs

Les alternatives à l'automobile doivent conduire à une réduction des parcs automobiles au juste besoin. Le référent mobilité pourra équiper les véhicules en boîtier de télématique embarquée qui permettront de mieux connaître les données d'usage (km, horaires d'utilisation, etc.) de chaque véhicule et ainsi prévoir des actions d'optimisation de son taux d'utilisation.

Le dimensionnement du parc doit s'aligner sur les besoins récurrents. 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.

Ces moyens permettront de mettre fin aux pratiques de suréquipement de certains parcs, qui mobilisent des véhicules "de réserve" peu ou pas employés.

5.3. Véhicules de fonction et exemplarité

5.3.1. L'affectation de véhicule de fonction

En application des nouvelles dispositions portant sur la mobilité et la réduction des émissions :

- L'affectation de véhicules de fonction devra être limitée à des sujétions professionnelles objectives exigeant des déplacements récurrents en dehors des horaires professionnels usuels (notamment astreintes nuit, week-end, ...);
- Les nouveaux véhicules des ministres, des secrétaires d'État et des préfets seront électriques ou hybrides rechargeables (sauf véhicules blindés) ;
- Dans une même logique d'exemplarité, les véhicules de fonction acquis par les services de l'État et de ses EP, seront autant que possible des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

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

- Une priorité d'utilisation au sein d'un pool de véhicules de services mutualisés en remplacement des véhicules de fonction individuels (si indisponibilité utilisation d'un marché de taxis ou de VTC) ;
- Accès aux prestations de locations courtes durées ponctuelles (par exemple pour un évènement particulier).

Chaque référent mobilité (ministériel /régional/ établissement public de plus de 200 agents) est tenu de transmettre annuellement à la DAE et au plus tard le 31 janvier, la liste précise des attributions de véhicule de fonction. Cette liste identifiera la fonction, le nom, le prénom de l'affectataire, le modèle de véhicule et l'immatriculation, l'usage personnel ou non du véhicule de fonction.

5.3.2. La fiscalisation des usages personnels

La fiscalité applicable aux avantages en nature doit être systématiquement mise en œuvre par défaut, par l'administration, selon les règles de la note BOI-RSA-BASE-20-20-20190419 et son tableau annexe BOI-ANX-000056-20190419. Les usages personnels concernent toute utilisation ne correspondant pas 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.

5.3.3. L'équipement signaux d'avertissement, feux spéciaux des véhicules

Les équipements feux spéciaux (article R313-27 du code de la route) et signaux d'avertissement (article R313-34 du code de la route) sont des équipements autorisés pour les véhicules d'intérêt général. Les équipements de ce type installés à tort dans tout autre véhicule que ceux mentionnés précédemment devront être désactivés ou rendu inutilisables.

La gestion des cortèges ministériels est du ressort de l'officier de sécurité présent dans le cortège.

5.3.4. Les règles de gestion des véhicules de fonction

- Les véhicules de fonction sont achetés dans le catalogue fixé par la DAE ;
- Le nombre de véhicules de fonction d'un service est limité au nombre d'attributaire réels ;
- Les véhicules de fonctions remplacés sont obligatoirement mis en vente dès la réception du nouveau véhicule. Ils ne peuvent donner lieu à aucune réattribution (à un personnel non bénéficiaire ou bénéficiaire d'une catégorie inférieure), ni être conservés en réserve ;
- Il n'est attribué aucun véhicule en dehors de la grille de recensement des fonctions. Les « véhicules attribués individuellement » ou les véhicules dits de « liaison domicile-travail » en dehors du cadre d'attribution de la présente circulaire, sont revendus ou éventuellement réaffectés à des bénéficiaires de véhicules de fonctions autorisés ;
- Les véhicules attribués en dehors des règles du tableau d'attribution, ou conservés en parc sans attributaire défini par le tableau d'attribution sont mis en vente dans les meilleurs délais.

5.3.5. La grille des fonctions et plafonds financiers (annexe 2)

Les modèles disponibles en catalogue sont définis par la DAE. Les plafonds financiers correspondent à des montants maximaux auxquels il ne sera pas dérogé. Les plafonds financiers et les catégories de véhicules à faibles émissions seront actualisés en fonction de l'évolution de l'offre UGAP.

5.3.6. Les utilisations privatives des véhicules

Elles sont autorisées uniquement pour les véhicules de fonction. Elles sont interdites pour tout autre type de véhicules (de service, spécialisé, opérationnel). Les véhicules précédemment mis à disposition de certains agents dans le cadre d'utilisations privatives, seront revendus ou réintégrés dans le parc des véhicules de service à usage collectif (« en pool »).

5.3.7 Mesures transitoires pour la mise en conformité des parcs

Certaines de ces dispositions sont d'application immédiate, mais d'autres peuvent demander un délai de mise en œuvre. Ainsi est d'application immédiate la désactivation des dispositifs d'avertisseurs lumineux et sonores non conformes au code de la route. Est d'application avant le 31 décembre 2021 la mise à disposition de la DNID pour revente des véhicules de fonction indument attribués ou conservés en réserve

Annexe 1 :
Tableau récapitulatif des champs de la circulaire applicables
aux véhicules à missions administratives
ou opérationnelles

Typologie véhicules	véhicules administratifs	véhicules de fonction	véhicules spécialisés	véhicules intérêt général
Champs de la circulaire 2020				
Référent ministériel	oui	oui	oui	oui
Référent régional REATE	oui	oui	non	non
Stratégie d'achat et gestion de parc automobile	oui	oui	oui	oui
Catalogue restreint	oui	oui	oui	oui
Obligation de 50% de VFE lors du renouvellement	oui	oui	non	non
Contribution aux achats de VFE	oui	oui	facultatif	facultatif
Logiciel de gestion (ODRIVE ou autre)	oui	oui	oui	oui
Bilan annuel du plan mobilités	oui	oui	oui	oui

Annexe 2 : Grille des fonctions et plafonds financiers

L'affectation de véhicules de fonction est limitée à des sujétions professionnelles objectives exigeant des déplacements récurrents en dehors des horaires professionnels usuels (notamment astreintes nuit, astreintes week-end).

En plus des fonctions citées infra, si un ministère estime que certaines fonctions imposent des sujétions professionnelles objectives, exigeant des interventions récurrentes en dehors des horaires professionnels usuels (notamment astreintes nuit, week-end), il doit obtenir la validation préalable de la DAE en présentant les éléments motivant sa demande.

Grille des fonctions et plafonds financiers

Ministères	Fonctions	Énergie	Prix plafonds bonus déduits
Tous	Membres du Gouvernement	Électrique Hybride rechargeable (sauf blindés)	Sans
Intérieur	Préfet de région	Électrique Hybride rechargeable	39 000 € TTC électrique ou hybride rechargeable
	Préfet de police		
	Préfet de département		
Tous	Secrétaire général de ministère		
	Directeur général d'administration centrale		
	Directeur de cabinet de ministre		
	Délégué interministériel nommé en conseil des ministres		
	Directeur régional de ministère		
	Président ou directeur général d'établissement public administratif de plus de 200 ETP		
	Présidents des autorités administratives indépendantes		
SPM	Secrétaire général du Gouvernement	Électrique Hybride rechargeable Essence	32000 € TTC électrique ou hybride rechargeable 25 000 € TTC essence
Armées	Chef d'État-major d'armée et major général des armées		
	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		
	Commandants de région militaire, de zone maritime ou de zone de défense		
	Commandant de force militaire de niveau régional		
Intérieur	Sous-préfet d'arrondissement		
	Directeur de cabinet de préfecture		
	Secrétaire général de préfecture		
Education	Recteur		

Justice	Premier président de cours d'appel, procureur général		
Tous	Directeur de cabinet de secrétaire d'Etat	Électrique Hybride rechargeable	29000 € TTC électrique ou hybride rechargeable
	Directeur d'administration centrale		
	Directeurs départementaux		
Armées	Généraux en poste de commandement ou assimilés	Essence	18 000 € TTC essence
Justice	Président de tribunal judiciaire, procureur		
Éducation	Secrétaire général de rectorat		