

14ème législature

Question N° : 10183	De M. Vincent Feltesse (Socialiste, républicain et citoyen - Gironde)	Question écrite
Ministère interrogé > Économie et finances		Ministère attributaire > Économie et finances
Rubrique > administration	Tête d'analyse > parc automobile	Analyse > vente. modalités.
Question publiée au JO le : 20/11/2012 Réponse publiée au JO le : 26/02/2013 page : 2248 Date de signalement : 12/02/2013		

Texte de la question

M. Vincent Feltesse attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la circulaire du 2 juillet 2010 relative à la rationalisation de la gestion du parc automobile de l'État et de ses opérateurs. En effet, cette circulaire entrée en vigueur en juin 2011 prévoit que l'ensemble des véhicules de plus de sept ans d'âge, appartenant à l'État et de ses opérateurs, seront retirés du parc automobile d'ici à la fin de l'année 2013. La circulaire précise que les véhicules âgés de sept et huit ans doivent être aliénés et que ceux âgés de neuf ans et plus doivent être détruits, l'objectif apparent étant de réduire la part de véhicules polluants dans le parc de l'État. La direction nationale d'interventions domaniales (DNID) a sélectionné par le biais d'un appel d'offres un prestataire, la société INDRA, spécialisée dans le démontage de véhicules et la revente de pièces détachées. Ce prestataire versera à l'État la somme de 95 euros par véhicule complet et de 40 euros par véhicule incomplet. Ceci semble relativement dérisoire au moins pour la très grande majorité de ces véhicules. Si l'objectif affiché de cette démarche est écologique, elle ne s'inscrit pas dans un véritable processus de développement durable car elle incite à la surconsommation de véhicules alors que la plupart sont entretenus et en très bon état. Par ailleurs, l'âge moyen d'un véhicule est aujourd'hui de huit ans contre six ans en 1990, un tiers des véhicules français ont plus de dix ans et près de sept millions de véhicules âgés de plus de quinze ans sont encore en circulation. Alors qu'aujourd'hui beaucoup de Français vivent dans des situations précaires ou financièrement très contraintes, cette mesure de destruction de véhicules en état de marche, au profit d'une société privée qui va tirer un grand bénéfice financier de la revente des pièces détachées, semble inadaptée, voire choquante. Nombreux sont ceux qui n'ont pas les moyens de renouveler des véhicules souvent âgés de plus de quinze ans et qui pourraient, grâce au renouvellement du parc de l'État, accéder à des véhicules beaucoup plus récents et en parfait état de marche à faible coût. Il lui demande donc de revoir cette « démarche de rationalisation » en proposant à la vente au public les véhicules de neuf ans et plus, à coût modéré, sous réserve évidemment de leur bon état. Ces véhicules seraient vendus en priorité aux propriétaires de véhicules plus anciens (plus de quinze ans) en contrepartie de leur casse. Cette démarche aurait le double avantage de renouveler le parc automobile le plus ancien et d'apporter à l'État un revenu moins dérisoire que celui envisagé dans la précédente circulaire.

Texte de la réponse

Une étude conduite en 2008 permettait de caractériser le parc automobile de l'État de la façon suivante : - ancien et polluant : la moyenne d'âge des véhicules le composant était supérieure à 6 ans contre 4 ans dans le secteur privé. En outre, 50 % des véhicules avaient plus de 5 ans et 30 % plus de 8 ans, avec une moyenne globale d'émission de CO2 de 163 g/CO2/km ; - roulant peu : la moyenne kilométrique est de l'ordre de 12 000 km/an, à rapporter aux

lois de roulage constatées pour les flottes du secteur privé qui s'établissent aux environs de 25 000 km/an ; - globalement mal entretenu et à des coûts élevés (1 057 €/véhicule/an). En outre, l'étude dressait le constat d'une absence totale de maîtrise de la fonction automobile et des coûts y afférents, tant au niveau interministériel qu'au sein de chaque ministère. Sur la base de ces constats, il a été décidé de fixer, par circulaire n° 5479 du 2 juillet 2010, les règles d'une politique de gestion des véhicules des services de l'État et de ses opérateurs. Ces règles qui concernent tous les véhicules, à l'exception des véhicules opérationnels des forces de sécurité, visaient trois objectifs : - économique : le coût total de la gestion du parc automobile de l'État (acquisition, entretien et réparation, carburants) a été évalué par l'inspection générale des finances à plus de 500 M€, hors coûts de personnel et coûts d'auto-assurance. La réduction de ces dépenses constitue donc un enjeu pour la réduction des dépenses de l'État ; - environnemental : l'État se doit de mettre en oeuvre dans ses propres services les engagements qu'il prend en matière environnementale, notamment pour la réduction des émissions de CO₂. La politique d'acquisition et d'utilisation des véhicules devait en tirer les conséquences ; - d'exemplarité de l'État : la gestion du parc automobile de l'État et son utilisation, qui participent de son « train de vie », doivent être en tout point irréprochables. Ainsi, la circulaire de juillet 2010 a fixé des objectifs très précis, notamment en matière de rajeunissement du parc, de réduction du nombre total de véhicules et de limitation de leur niveau d'émission de CO₂. Pour ce faire, une cible de réduction du parc a été fixée à hauteur de 10 000 véhicules. Cet objectif correspondait à la sortie du parc, entre 2011 et 2013, de tous les véhicules de plus de 7 ans d'âge associé au non remplacement d'environ un véhicule sortant sur deux. Les véhicules compris entre 7 et 9 ans pouvaient être aliénés, ceux de plus de 9 ans devaient être détruits pour que ne soient pas remis en circulation les véhicules les plus polluants. Outre l'économie résultant mathématiquement de la réduction du parc, la diminution du nombre de véhicules les plus anciens devait permettre la réduction des frais de maintenance (les véhicules anciens sont aussi plus coûteux en entretien) et la limitation des rejets de CO₂ (les véhicules les plus anciens sont souvent les plus polluants), par l'acquisition de véhicules dont les rejets d'émission ont été plafonnés progressivement à 130 g/CO₂/km, puis 120 et 110 g/CO₂/km. Pour répondre à l'objectif de destruction des véhicules les plus anciens, il a été décidé de recourir aux services d'un prestataire qui s'est engagé à acheter la totalité des véhicules concernés afin de procéder à leur enlèvement et à leur déconstruction dans le strict respect des normes environnementales. Suite à la publication d'un appel d'offres exigeant, 7 candidats ont été mis en concurrence et, au terme de l'analyse des offres, un prestataire a été retenu, la société INDRA. Au 31 décembre 2012, 4 797 véhicules ont été déconstruits dans le cadre de ce marché d'enlèvement qui permet, en outre, aux services de l'État et aux opérateurs de disposer d'un interlocuteur unique capable d'intervenir rapidement sur l'ensemble du territoire national, ce qui n'était pas le cas antérieurement. De même, avant la mise en place de ce marché, les services devaient d'abord identifier une entreprise locale, puis s'acquitter d'une somme correspondant au service fourni. Désormais, le recours au marché de déconstruction inverse les termes de l'échange en permettant de produire un gain net, modeste mais invariable, et d'éviter la recherche, souvent difficile au niveau local, d'un prestataire qualifié. Enfin, les véhicules dont l'âge et l'état ne les destinent pas à la destruction et qui sont aliénés par les services domaniaux dans les conditions de droit commun, peuvent être acquis par tout administré, notamment ceux disposant de moyens contraints pour acquérir un véhicule à titre personnel. Les ventes domaniales, organisées périodiquement et localement, sont d'ores-et-déjà un moyen fréquemment utilisé pour trouver, au meilleur prix, un véhicule encore en bon état issu du parc automobile d'un service de l'État. En regard des constats qui avaient été faits en 2008, les effets positifs liés à l'émergence d'une vraie politique de gestion de flotte, peuvent être concrètement mesurés : - le parc automobile de l'État a été réduit puisque l'objectif de réduction de 10 000 véhicules est d'ores et déjà atteint. 13 270 seront sortis des parcs d'ici la fin de l'année 2013 ; - le parc automobile de l'État a été rajeuni, puisque la moyenne d'âge du parc s'établit désormais à 5,1 ans avec un kilométrage annuel moyen proche de 15 000 km/an ; - les coûts d'entretien et de maintenance d'un véhicule ont diminué de 35,4 %, à 682 €/an en 2012 contre 1 057 € en 2008 ; - le niveau moyen d'émissions polluantes du parc s'établit à 124 g CO₂/km, en constante diminution. Le dispositif a donc porté ses effets puisqu'il permet, tout à la fois, de réduire la taille du parc automobile, de diminuer le coût de gestion unitaire par véhicule, tout en contribuant à réduire les émissions de CO₂. S'agissant, plus spécifiquement, de la disposition relative à la destruction des véhicules de plus de 9 ans, il convient d'ajouter que les services qui peuvent faire la démonstration de leur impossibilité à se séparer du véhicule concerné ou à en acquérir un nouveau sont fondés à demander une dérogation. Cette position d'ouverture et de compréhension des réalités auxquelles les services sont confrontés,

peut s'apprécier au travers de la persistance de 8 % de véhicules âgés de plus de 9 ans, (environ 2 000 véhicules fin 2012) alors même qu'ils devraient avoir déjà tous disparu. Au final, on retiendra que : - le nombre de véhicules de plus de 9 ans, en constante diminution depuis 2010, devient marginal. A court terme, le dispositif mis en place aura totalement fait disparaître cette catégorie de véhicules des parcs automobiles publics ; - l'obligation faite aux services de destruction de leurs véhicules de plus de 9 ans aura permis de réduire utilement les flottes de véhicules afin d'en rationaliser l'usage et d'en augmenter l'intensité d'utilisation unitaire ; - la détention, par les services de l'État, de véhicules de plus de 9 ans, par ailleurs, souvent faiblement kilométrés, représente une anomalie économique qui n'est plus compatible avec les contraintes pesant sur le budget des services de l'État. Dans ce contexte et pour inverser durablement des tendances profondément ancrées dans le fonctionnement des services et les habitudes des agents, des règles claires appliquées fermement étaient et restent indispensables. Le dispositif mis en place depuis 2010 a prouvé son efficacité et ne semble donc pas devoir être remis en cause.