

# CONCOURS INTERNE D'INGÉNIEUR DES SERVICES TECHNIQUES

– SESSION 2023–

Mardi 09 Mai 2023

**Spécialité : LOGISTIQUE**

Résolution d'un cas pratique, dans la spécialité choisie, à partir d'un dossier à caractère technique permettant d'apprécier les qualités d'expression, d'analyse et de synthèse du candidat et sa capacité à conduire un projet

(Durée : 4 heures – Coefficient 1)

L'usage de la calculatrice et de la règle est autorisé

**Le dossier technique comporte 55 pages.  
(hors les 2 pages d'énoncé du sujet)**

Il vous est rappelé que votre identité ne doit figurer que dans l'en-tête de la copie (ou des copies) mise(s) à votre disposition. Toute mention d'identité ou tout signe distinctif porté sur toute autre partie de la copie ou des copies que vous remettez en fin d'épreuve entraînera l'annulation de votre épreuve.

Si la rédaction de votre devoir impose de mentionner des noms de personnes ou de villes et si ces noms ne sont pas précisés dans le sujet à traiter, vous utiliserez des lettres pour désigner ces personnes ou ces villes (A ..., B..., Y..., Z...).

## **IMPORTANT**

- 1. LES COPIES SERONT RENDUES EN L'ÉTAT AU SERVICE ORGANISATEUR. À L'ISSUE DE L'ÉPREUVE, CELUI-CI PROCÉDERA À L'ANONYMISATION DE LA COPIE.**
- 2. NE PAS UTILISER DE CORRECTEUR D'ORTHOGRAPHE SUR LES COPIES.**
- 3. ÉCRIRE EN NOIR OU EN BLEU – PAS D'AUTRE COULEUR.**
- 4. IL EST RAPPELÉ AUX CANDIDATS QU'AUCUN SIGNE DISTINCTIF NE DOIT APPARAÎTRE SUR LA COPIE.**

## SUJET

Vous êtes ingénieur, affecté au sein du bureau des moyens mobiles de la direction de l'évaluation de la performance, de l'achat, des finances et de l'immobilier (DEPAFI), en tant que chargé de projets. La cheffe du bureau vous demande de réaliser une fiche sur deux thèmes. Le premier est relatif aux modalités d'acquisition des véhicules, le second porte sur l'intérêt de la télématique embarquée dans les véhicules.

À l'aide des documents et de vos connaissances, vous répondrez aux questions suivantes :

### A) Les modalités d'achat des véhicules

1 - Vous identifierez les composantes minimales du coût du cycle de vie d'un véhicule opérationnel à prendre en compte par l'acheteur public, telles que prévues juridiquement.

2 - Dans le cas d'un véhicule particulier de la police nationale, vous proposerez une adaptation de la formule paramétrique définie par l'arrêté relatif aux modalités de prise en compte des incidences énergétiques et environnementales dans l'acquisition des véhicules à moteur dans la passation des marchés publics, du calcul du coût de la consommation d'énergie pour la durée de vie, jusqu'à son échéance de réforme.

3 - Pour un véhicule thermique, d'un usage qualifié d'opérationnel (utilisé par des policiers ou des gendarmes pour des missions de sécurité publique générale), vous détaillerez les autres composantes du coût de cycle de vie d'un véhicule.

4 - Les modalités d'analyse financière d'un appel d'offre doivent tenir compte de l'intégralité des composantes du coût de cycle de vie d'un véhicule. Après avoir rappelé ces composantes, vous proposez le principe d'une formule d'évaluation financière de l'offre d'un candidat.

### B) La télématique embarquée

Le DEPAFI a suggéré de lancer une expérimentation de télématique embarquée, sur la base d'une note que vous lui proposerez. En effet, pour améliorer la connaissance de l'usage des véhicules et anticiper leur maintenance, vous piloterez l'expérimentation d'un système de télématique embarquée sur des véhicules opérationnels.

Les enjeux liés à la géolocalisation des véhicules ne sont pas à aborder dans cette partie.

Vous rédigerez une note reprenant les éléments suivants :

- le principe de fonctionnement de la télématique ainsi que ses utilisations possibles ;
- pour les services en charge de la maintenance des moyens mobiles, les indicateurs du logiciel d'analyse et les informations utiles qui permettraient d'améliorer les conditions de maintenance des véhicules et l'efficacité de gestion ;
- pour le commandement, par exemple d'un commandant de brigade territoriale, les indicateurs du logiciel d'analyse et les informations utiles qui permettraient de réduire le risque routier ;
- les modalités de déploiement d'une expérimentation sur 400 véhicules du ministère, entre les seules zones de défense Est, Ouest et Sud. Vous proposez leur répartition, *au prorata* de la répartition zonale totale et des enjeux de mobilité opérationnelle (*les résultats seront arrondis au nombre supérieur*) ;
- les modalités de gouvernance de cette expérimentation adaptée, à l'échelon déconcentré et central.

**Dossier technique :**

Document 1	Arrêté du 22 mars 2019 relatif aux modalités de prise en compte des incidences énergétiques et environnementales des véhicules à moteur dans la passation des marchés publics ( <a href="http://www.legifrance.fr">www.legifrance.fr</a> )	pages 1 à 4
Document 2	Projet de loi de finances pour 2022 : Sécurités ( <a href="http://www.senat.fr">www.senat.fr</a> )	pages 5 à 8
Document 3	Dépenses de fonctionnement des préfectures : une nouvelle donne grâce à la LOLF, des marges de manœuvre pour la réforme de l'État ( <a href="http://www.senat.fr">www.senat.fr</a> )	page 9
Document 4	Notice introductive : Prise en compte du coût du cycle de vie dans une consultation (groupe d'étude des marchés développement durable - GEM-DD)	pages 10 à 21
Document 5	La télématique optimise la gestion de flotte ( <a href="http://www.gpomag.fr">www.gpomag.fr</a> )	pages 22 à 25
Document 6	La télémétrie est un véritable outil de diagnostic prédictif des véhicules (Extrait <a href="http://newsroom.actia.com">newsroom.actia.com</a> )	page 26
Document 7	Guide de prévention du risque routier (Bureau santé sécurité au travail- BSST)	pages 27 à 46
Document 8	Livret des Sgami (extrait)	pages 47 à 55

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES

#### Arrêté du 22 mars 2019 relatif aux modalités de prise en compte des incidences énergétiques et environnementales des véhicules à moteur dans la passation des marchés publics

NOR : ECOM1830223A

*Publics concernés* : les opérateurs économiques et les acheteurs soumis au code de la commande publique.

*Objet* : le présent arrêté est pris en application des articles R. 2172-38 et R. 2372-24 du code de la commande publique. Il détermine les incidences énergétiques et environnementales liées à l'utilisation de véhicules à moteur que l'acheteur doit prendre en compte dans le cadre de la passation de ses marchés publics ainsi que la méthodologie à appliquer s'il est envisagé de traduire ces incidences en valeur monétaire.

*Entrée en vigueur* : 1<sup>er</sup> avril 2019.

*Notice* : le présent arrêté abroge et remplace l'arrêté du 5 mai 2011 relatif aux modalités de prise en compte des incidences énergétiques et environnementales des véhicules à moteur dans les procédures de commande publique. Il tire les conséquences formelles de la codification du droit de la commande publique sans modifier l'état du droit existant et constitue une annexe de ce code.

*Références* : l'arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

Le ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, le ministre de l'économie et des finances et le ministre des outre-mer,

Vu la directive 2009/33/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie ;

Vu le code de la commande publique, notamment ses articles R. 2172-38 et R. 2372-24 ;

Vu la loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne, notamment son article 12 ;

Vu le décret n° 2011-493 du 5 mai 2011 relatif à la prise en compte des incidences énergétiques et environnementales des véhicules à moteur dans les procédures de commande publique,

Arrêtent :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Les incidences énergétiques et environnementales à prendre en compte sont, au minimum :

1. La consommation d'énergie ;
2. Les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) ;
3. Les émissions de composés d'azote et d'oxygène (NOx), de composés hydrocarbonés non méthaniques (HCNM) et de particules.

**Art. 2.** – Lorsque la personne soumise à l'obligation de prendre en compte les incidences énergétiques et environnementales liées à l'utilisation d'un véhicule de transport routier fait le choix de les traduire en valeur monétaire, les coûts, pour toute la durée de vie d'un véhicule, de la consommation d'énergie, des émissions de CO<sub>2</sub> et des émissions de polluants sont calculés selon la méthodologie exposée aux articles 3 à 6.

**Art. 3.** – Coût de la consommation d'énergie sur toute la durée de vie du véhicule.

Le coût, en euros, de la consommation d'énergie d'un véhicule sur toute sa durée de vie est calculé au moyen de la formule paramétrique :

$$CE = Q_{Eu} \times V_{Eu} \times D$$

dans laquelle :

a)  $Q_{Eu}$  représente la consommation d'énergie par kilomètre d'un véhicule, établie conformément à l'article 6, exprimée en mégajoules par kilomètre (MJ/km) ;

Lorsque la consommation de carburant est donnée dans une unité différente, elle est convertie en mégajoules par kilomètre (MJ/km) au moyen de la formule paramétrique  $Q_{Eu} = Q_{Cu} \times T$ , dans laquelle  $Q_{Cu}$  représente la consommation de carburant par kilomètre, en litres ou en normo-mètres cubes (Nm<sup>3</sup>), et T représente la teneur énergétique du carburant concerné, telle que déterminée au tableau I de l'annexe au présent arrêté ;

b)  $V_{Eu}$  représente la valeur d'une unité d'énergie en euros (€/MJ) ;

VEu est déterminée par référence à la plus basse des deux valeurs entre le coût avant imposition d'une unité d'énergie d'essence et le coût avant imposition d'une unité d'énergie de gazole ;

Le coût avant imposition d'une unité d'énergie d'essence ou de gazole est égal au prix unitaire hors taxes de ce carburant, exprimé en euros par litre (€/litre), divisé par la teneur énergétique de ce carburant telle qu'elle figure dans le tableau 1 de l'annexe du présent arrêté ;

Le prix unitaire hors taxes de l'essence ou du gazole pris en compte est le prix unitaire moyen national hors taxes pendant le semestre qui précède le mois de l'engagement de la consultation, de l'envoi à la publication de l'avis d'appel public à la concurrence ou, à défaut, de la procédure d'achat ;

c) D représente la durée de vie restante du véhicule exprimée en kilomètres (km).

Lorsqu'il s'agit d'un véhicule neuf, cette valeur est celle fixée au tableau 3 de l'annexe du présent arrêté, sauf indication d'une durée de vie différente figurant dans les documents de consultation.

Lorsque le véhicule est d'occasion, cette valeur est déterminée selon la formule :

$$D = D_n - D_a$$

dans laquelle :

$D_n$  représente la valeur figurant au tableau 3 ; et

$D_a$  représente le nombre de kilomètres déjà parcourus par le véhicule.

**Art. 4.** – Coût des émissions de CO<sub>2</sub> sur toute la durée de vie du véhicule.

Le coût, en euros, correspondant aux émissions de CO<sub>2</sub> liées à l'utilisation d'un véhicule sur toute sa durée de vie est calculé au moyen de la formule paramétrique :

$$CCO_2 = QCO_2^u \times VCO_2^u \times D$$

dans laquelle :

a)  $QCO_2^u$  représente les émissions de CO<sub>2</sub> en kilogrammes par kilomètre (kg/km), telles que déterminées à l'article 6 ;

b)  $VCO_2^u$  représente le coût, en euro par kilogramme (€/kg), de CO<sub>2</sub> émis, pris dans la fourchette figurant dans le tableau 2 de l'annexe du présent arrêté ;

La personne mentionnée à l'article 2 peut appliquer un coût plus élevé, à condition que ce coût ne soit pas supérieur au double de la valeur la plus haute figurant dans le tableau 2 ; dans tous les cas, le coût à appliquer est indiqué dans les documents de la consultation ;

c) D représente la durée de vie restante du véhicule exprimée en kilomètres, telle que déterminée à l'article 3 (c).

**Art. 5.** – Coût des émissions de polluants sur toute la durée de vie du véhicule.

Le coût, en euros, correspondant aux émissions de polluants liées à l'utilisation d'un véhicule sur toute sa durée de vie est calculé en additionnant, sur toute la durée de vie du véhicule, les coûts correspondant aux émissions de NO<sub>x</sub>, de HCNM et de particules.

Le coût, en euros, correspondant à chaque polluant, lié à l'utilisation d'un véhicule sur toute sa durée de vie est calculé au moyen de la formule paramétrique :

$$CP = QP_u \times VP_u \times D$$

dans laquelle :

a)  $QP_u$  représente les émissions en gramme par kilomètre (g/km), telles que déterminées à l'article 6 ;

b)  $VP_u$  représente le coût du polluant, en euros par gramme (€/g), figurant dans le tableau 2 de l'annexe au présent arrêté ;

La personne mentionnée à l'article 2 peut appliquer un coût plus élevé, à condition que ce coût ne soit pas supérieur au double de la valeur figurant dans le tableau 2 ; dans tous les cas, le coût à appliquer est indiqué dans les documents de la consultation ;

c) D représente la durée de vie restante du véhicule exprimée en kilomètres telle que déterminée à l'article 3 (c).

**Art. 6.** – La consommation de carburant ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants par kilomètre, sont fondées sur les procédures d'essai communautaires normalisées, en ce qui concerne les véhicules pour lesquels de telles procédures d'essai sont définies dans la législation communautaire en matière de réception par type. Pour les véhicules qui ne sont pas couverts par une procédure d'essai communautaire normalisée, la comparabilité des différentes offres est assurée au moyen de procédures d'essai largement reconnues ou de résultats d'essais réalisés pour l'autorité publique, ou d'informations fournies par le constructeur.

**Art. 7.** – Le présent arrêté est applicable aux marchés publics soumis au code de la commande publique, conclus par l'Etat ou ses établissements publics dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

**Art. 8.** – Le présent arrêté constitue l'annexe n° 11 du code de la commande publique.

**Art. 9.** – L'arrêté du 5 mai 2011 relatif aux modalités de prise en compte des incidences énergétiques et environnementales des véhicules à moteur dans les procédures de commande publique est abrogé.

**Art. 10.** – Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2019.

Il s'applique aux marchés publics pour lesquels une consultation est engagée ou un avis d'appel à la concurrence est envoyé à la publication postérieurement à sa date d'entrée en vigueur.

**Art. 11.** – Le directeur général de l'énergie et du climat, la directrice des affaires juridiques et le directeur général des outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 22 mars 2019.

*Le ministre de l'économie  
et des finances,*  
Pour le ministre et par délégation :  
*La directrice des affaires juridiques,*  
L. BEDIER

*Le ministre d'Etat,  
ministre de la transition écologique  
et solidaire,*  
Pour le ministre d'Etat et par délégation :  
*Le directeur général de l'énergie et du climat,*  
L. MICHEL

*La ministre des outre-mer,*  
Pour la ministre et par délégation :  
*Le directeur général des outre-mer,*  
E. BERTHIER

## ANNEXE

### TABLEAU 1

Teneur énergétique des carburants	
Carburants	Teneurs énergétiques
Gazole	36 MJ/litre
Essence	32 MJ/litre
Gaz naturel/biogaz	33-38 MJ/Nm <sup>3</sup>
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	24 MJ/litre
Éthanol	21 MJ/litre
Biodiesel	33 MJ/litre
Emulsions	32 MJ/litre
Hydrogène	11 MJ/Nm <sup>3</sup>

### TABLEAU 2

Coût des émissions dans le transport routier	
Emissions	Coûts
CO <sub>2</sub>	0,03/0,04 €/kg
NO <sub>x</sub>	0,004 4 €/g
HCNM	0,001 €/g
Particules	0,087 €/g

### TABLEAU 3

Kilométrage total des véhicules de transport routier	
Catégories de véhicules (catégories M et N telles que définies par l'article R. 311-1 du code de la route)	Kilométrages totaux
Voitures particulières (M1)	200 000 km

Kilométrage total des véhicules de transport routier	
Catégories de véhicules (catégories M et N telles que définies par l'article R. 311-1 du code de la route)	Kilométrages totaux
Véhicules utilitaires légers (N1)	250 000 km
Poids lourds (N2, N3)	1 000 000 km
Autobus (M2, M3)	800 000 km

# Projet de loi de finances pour 2022 : Sécurités (Gendarmerie nationale - Police nationale - Sécurité et éducation routières)

Repères ?

**18 novembre 2021** : Budget 2022 - Sécurités (Gendarmerie nationale - Police nationale - Sécurité et éducation routières) ( rapport général - première lecture )

Par M. **Philippe DOMINATI**

au nom de la commission des finances

Sommaire

Synthèse du rapport (340 Koctets)

Dossier législatif

Disponible en une seule page HTML (343 Koctets)

Disponible au format PDF (925 Koctets)

Tous les documents sur ces thèmes :

Pouvoirs publics et Constitution

Budget

Économie et finances, fiscalité

Police et sécurité

Commander ce document

Sommaire

Page précédente |

Page suivante

## III. UNE POURSUITE DE L'AMÉLIORATION DES MARGES DE MANŒUVRE EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENT ET D'IMMOBILIER

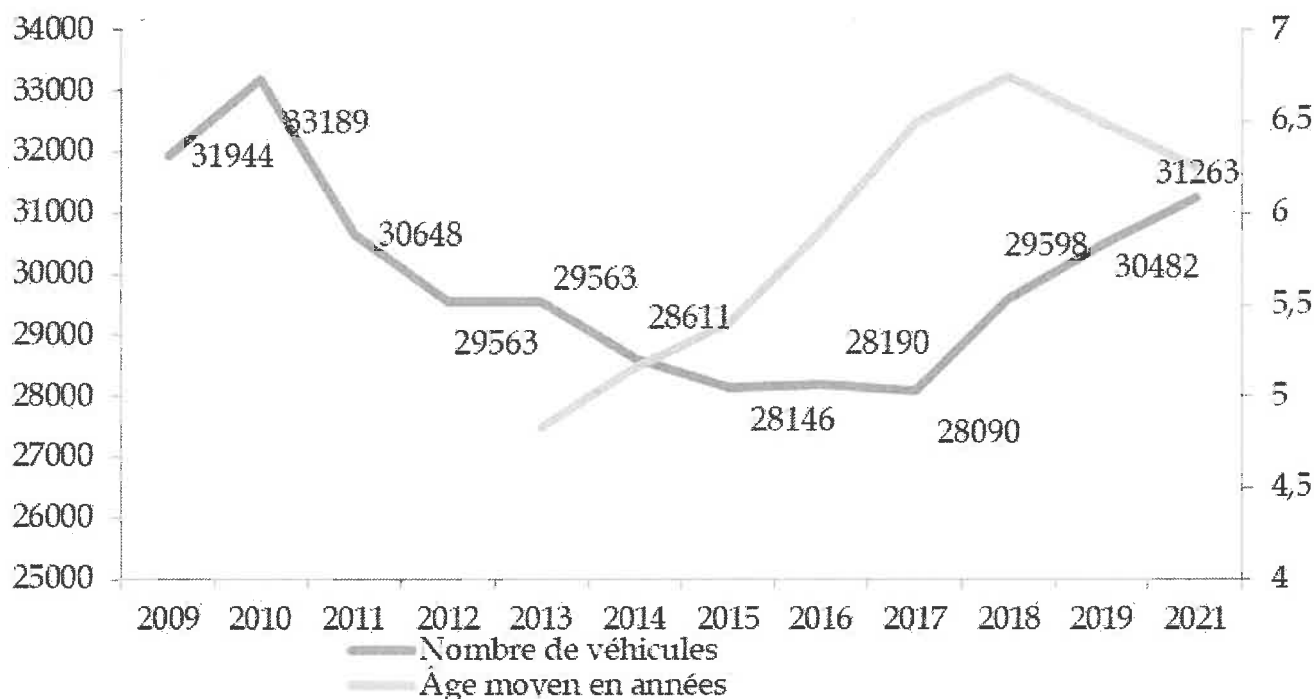
### A. LA POURSUITE DE LA REMISE À NIVEAU DU PARC AUTOMOBILE

#### 1. Une cible de 5 500 véhicules achetés pour la police nationale

Au 1<sup>er</sup> août 2021, le parc automobile de la police nationale se compose de 31 263 véhicules, répartis entre les deux-roues (cyclomoteurs, scooters, motos), les véhicules utilitaires, les poids-lourds et les véhicules de transport en commun de personnes (hors remorques et moyens nautiques).

**Nombre de véhicules de la police nationale et âge moyen (en années)**





Source : commission des finances du Sénat (d'après les réponses aux questionnaires budgétaires)

Après une augmentation de 1 640 véhicules entre le mois de janvier 2015 et celui de 2017, le nombre de véhicules du parc automobile de la police nationale s'est stabilisé autour de 30 000.

L'âge moyen des véhicules légers est de six ans et deux mois en 2021, soit un niveau comparable à celui constaté en 2016.

#### Âge moyen des véhicules de la police nationale

	Deux roues	Véhicules légers	VU - VASP - PL - TCP
Total général	4803	20376	5771
	7 ans et 4 mois	6 ans et 2 mois	10 ans

Source : DGPN

De l'avis général des personnes auditionnées, cet âge reste largement trop élevé mais est en baisse sous l'effet du plan de relance, qui est particulièrement sensible ; le nombre de kilomètres parcourus en moyenne chaque année par un véhicule léger étant de 14 493 kilomètres en 2021, contre 18 564 kilomètres en 2020. Surtout, leur kilométrage moyen est en diminution puisqu'il atteint 86 960 kilomètres, contre 100 000 kilomètres l'an dernier.

Pour la police nationale, les critères de réforme d'un véhicule léger sont : 170 000 kilomètres ou 8 ans pour les véhicules particuliers et 220 000 kilomètres ou 11 ans pour les véhicules utilitaires. Actuellement 5 604 véhicules sont maintenus en service alors qu'ils ont atteint au moins un de ces critères. Dans les 5 années à venir ce sont encore 10 102 véhicules qui atteindront ces critères, soit en totalité 15 706 véhicules qui auront dépassé au moins un des critères de réforme.

Pour les 5 prochaines années au regard des chiffres annoncés plus haut, seraient nécessaires environ :

- 1 120 véhicules / an pour permettre le renouvellement des 5 604 véhicules répondant à au moins l'un des critères de réforme mais qui sont toujours en service ;
- 3 141 véhicules / an pour rattraper le retard existant des 5 604 véhicules ci-dessus tout en anticipant les nouvelles réformes des 5 prochaines années.

À raison d'une moyenne de 25 500 euros par véhicule léger acquis, la dépense annuelle nécessaire pour assurer le renouvellement courant et pour rattraper le retard lié au non-remplacement des véhicules dépassant les critères de

service par an s'élèverait à :

- rattrapage du retard 25 500 euros x 1 120 = 28,56 millions d'euros ;
- renouvellement courant : 25 500 euros × 3 000 = 76,50 millions d'euros.

Soit un total de 4 120 véhicules pour 105,06 millions d'euros.

**Le rapporteur spécial relève que les crédits prévus en 2021 et 2022 sont supérieur à ces seuils, ce qui constitue une avancée indéniable pour la police nationale.**

**Les crédits budgétaires dont bénéficie la police nationale en 2021 et 2022 seront équivalents à plus du double de ceux octroyés annuellement entre 2012 et 2019. Sur la période 2021-2022, le programme procédera au renouvellement de 9 970 véhicules soit près de 30 % du parc de la police nationale.**

**Nombre de véhicules réformés et achetés par la police nationale  
et engagement financier annuel correspondant**

Année	Nombre de véhicules réformés	Nombre de véhicules achetés	Engagement financier correspondant en M €
2010	2 272	1 320	-
2011	1 785	1 303	-
2012	2 741	2 165	44,0
2013	2 299	2 181	38,3
2014	1 834	2 498	38,9
2015	1 692	2 301	52,1
2016	1 963	2 519	53,9
2017	1 950	1 366	33,7
2018	1 743	3 077	74,0
2019	1 297	3 134	71,0
2020	2 095	4 036 dont 750 vélos électriques	77,4 (dont 1,3 pour les vélos électriques)
2021	Donnée non encore disponible	4 500 (cible)	121,76
2022		5 500	177,15

Source : commission des finances du Sénat (d'après les réponses aux questionnaires budgétaires)

Pour l'exercice 2021, la police nationale dispose ainsi de 121,76 millions d'euros en AE et de 116,17 millions d'euros en CP (dont plan de relance) permettant le renouvellement de 4 470 véhicules. Cette enveloppe se décompose comme suit :

- les crédits du programme 176 « Police nationale » à hauteur de 98,16 millions d'euros en AE et 97,27 millions d'euros en CP pour l'acquisition de 4 215 véhicules (3 430 véhicules légers pour 67 millions d'euros et 343 véhicules lourds pour 24,9 millions d'euros) ;

- les crédits du plan de relance : 23,6 millions d'euros en AE et 18,9 millions d'euros en CP pour l'acquisition de 697 véhicules.

Pour l'exercice 2022, ce montant atteint 177,15 millions d'euros pour le renouvellement de 5 503 véhicules dont :

- 53,55 millions d'euros pour le renouvellement d'environ 2 406 véhicules ;

- 100 millions d'euros au titre du Beauvau de la sécurité pour l'acquisition de 2 452 véhicules dont 1 853 véhicules légers, 250 véhicules 2 roues et 349 véhicules lourds ;

- 23,6 millions d'euros pour le renouvellement de 645 véhicules.

## 2. Une amélioration du parc automobile de la gendarmerie nationale

Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, le parc automobile de la GN était estimé à 30 093 véhicules (hors moyens nautiques, aériens, remorques et 1 225 véhicules saisis) dont 27 000 véhicules dits « opérationnels » et 3 093 « non opérationnels ».

### Etat des lieux des véhicules de la gendarmerie nationale

Type	Quantité	Âge moyen	Kilométrage moyen
Deux roues	3573	7,4 ans	53 845 Kms
Véhicules légers	24324	7,64 ans	125 978 Kms
Véhicules lourds	2196	16 ans	145 000 kms

Source : commission des finances, d'après les réponses aux questionnaires budgétaires

Le rapporteur spécial relève que la situation de la **gendarmerie nationale** est donc plus défavorable, alors même que les véhicules constituent l'élément essentiel du travail des unités dans les territoires, puisque la superficie d'une brigade de neuf gendarmes correspond à celle de la ville de Paris.

Au regard des critères de mises en réforme des véhicules de la gendarmerie (8 ans/200 000 kilomètres), 3 000 véhicules doivent être acquis en moyenne chaque année pour maintenir le parc de véhicules en état.

# Dépenses de fonctionnement des préfectures : une nouvelle donne grâce à la LOLF, des marges de manoeuvre pour la réforme de l'Etat

Sommaire

[Page précédente](#) |

[Page suivante](#)

## C. LA DYNAMIQUE SATISFAISANTE DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT HORS DÉPENSES DE PERSONNEL

### 1. L'évolution contenue des dépenses de fonctionnement

L'analyse des dépenses de fonctionnement par nature, au sens de la nouvelle nomenclature budgétaire et comptable<sup>(\*)</sup>, fait ressortir une évolution satisfaisante des dépenses de fonctionnement des préfectures, hors dépenses de personnel.

Dépenses de fonctionnement des préfectures par nature			
Comptes	Années		
	2003	2004	2005
	(en euros)		
10 - Mobilier, matériel et fournitures	33 934 035,00	32 868 158,18	32 231 162,85
20 - Achats de services et autres dépenses	67 665 446,55	69 513 895,55	67 675 147,47
30 - Locaux	75 872 340,27	83 276 606,62	87 755 046,82
40 - Véhicules	12 419 680,50	12 423 269,49	12 015 673,32
50 - Déplacements temporaires	3 698 984,50	3 719 053,16	4 068 902,06
60 - Autres déplacements	654 776,87	615 694,01	1 224 958,26
90 - Informatique, télématique et reprographie	36 178 616,63	35 236 701,81	35 457 791,96
<b>Total</b>	<b>231 853 221,61</b>	<b>236 158 384,25</b>	<b>238 862 959,55</b>

Source : ministère de

l'intérieur et de l'aménagement du territoire. Crédits mandatés dans Concorde<sup>(\*)</sup>

Les dépenses de fonctionnement, hors dépenses de personnel, des préfectures ont enregistré une augmentation modérée entre 2003 et 2005. S'élevant à 231.853.221,61 euros en 2003, elles ont crû de 1,86 % en 2004 et de 1,15 % entre 2004 et 2005. En 2005, elles représentaient, ainsi, une charge de **238.862.959,55 euros, soit une progression de 3,02 % entre 2003 et 2005.**

Cette évolution résulte de la combinaison d'une relative stabilité de certains postes (« achats de services et autres dépenses », « véhicules » et « frais d'informatique, de télématique et de reprographie »), de la baisse des charges liées au mobilier, au matériel et aux fournitures, et de la hausse des charges liées aux locaux et, de manière encore plus significative, aux déplacements.

Le poste « **achats de services et autres dépenses** » a connu, entre 2003 et 2005, une grande stabilité, passant de 67.665.446,55 euros en 2003 à 67.675.147,47 euros en 2005. Il correspond, notamment, à l'affranchissement du courrier (15.014.298,07 euros en 2005) et aux dépenses relatives aux imprimés et titres réglementaires (passeports, permis de conduire, cartes nationales d'identité, cartes grises, titres de séjour, autres imprimés réglementaires, acheminement des titres) qui s'élèvent, pour 2005, à 14.347.484,74 euros.

Le poste « **véhicules** » a enregistré un léger recul entre 2003 et 2005, passant de 12.419.680,50 euros à 12.015.673,32 euros. Il retrace, notamment, pour 2005, les dépenses engendrées par l'acquisition de véhicules de tourisme (4.180.620,56 euros), l'entretien des véhicules (1.275.249,41 euros), les achats de carburants (3.065.314,03 euros) et les frais d'assurance (1.484.562,88 euros).

De même, **les dépenses d'informatique, de télématique et de reprographie** ont connu une légère décreue entre 2003 et 2005, passant de 36.178.616,63 euros à 35.457.791,96 euros. Parmi elles, certains postes se détachent de par leur poids significatif en 2005 : l'achat de micro-ordinateurs et d'imprimantes (9.126.154,59 euros), l'achat de fournitures informatiques (3.932.324,74 euros) et la location de matériels de reprographie (3.706.541,23 euros).

Entre 2003 et 2005, **les dépenses liées au mobilier, au matériel et aux fournitures** ont, pour leur part, reculé de 5 %, passant de 33.934.035 euros à 32.231.162,85 euros. Elles renvoient, notamment, pour 2005, aux achats de matériel de bureau pour les services administratifs (4.780.769,88 euros), aux achats de fournitures de bureau (4.678.088,63 euros) et à des frais d'abonnement et de documentation pour les services de documentation des préfectures (2.539.712,33 euros).



MINISTRE DES FINANCES  
ET DES COMPTES PUBLICS

MINISTRE DE L'ÉCONOMIE,  
DE L'INDUSTRIE ET DE NUMÉRIQUE

DIRECTION  
DES AFFAIRES JURIDIQUES



**NOTICE INTRODUCTIVE :**  
**PRISE EN COMPTE DU COÛT DU CYCLE  
DE VIE DANS UNE CONSULTATION**

GRUPE D'ÉTUDE DES MARCHES  
DEVELOPPEMENT DURABLE

(GEM-DD)

LE PILOTAGE DES GROUPE  
D'ÉTUDE DES MARCHES  
EST ASSURE PAR LA  
DIRECTION DES ACHATS  
DE L'ÉTAT



Version 1.0 MARS 2016

**SOMMAIRE**

INTRODUCTION .....	2
QUESTIONS-REponses.....	5
Question n° 1 : Qu'est-ce que le cycle de vie ? .....	5
Question n° 2 : Qu'est-ce que l'analyse du cycle de vie (ACV) ? .....	5
Question n° 3 : Qu'est-ce que le coût du cycle de vie ? .....	7
Question n° 4 : Qu'est-ce qu'une externalité ? .....	9
Question n° 5 : Comment l'offre la plus économiquement avantageuse s'articule-t-elle avec le coût du cycle de vie ? ..	9
Question n° 6 : Les certificats d'économie d'énergie peuvent-ils être pris en compte si l'on veut raisonner en coût du cycle de vie pour un marché d'achat d'énergie ? .....	10
Question n° 7 : En exigeant un label, puis-je me passer d'une démarche en coût du cycle de vie ? .....	10
Question n° 8 : Quelle est la méthode de calcul du coût du cycle de vie pour les véhicules ? .....	11
Question n° 9 : Existe-t-il d'autres méthodes de calcul d'une externalité que celle pour les véhicules ? .....	12
Question n° 10 : Peut-on faire référence au coût du cycle de vie ailleurs que dans les critères d'attribution du marché ? .....	12
Question n° 11 : En exigeant un coût du cycle de vie, n'existe-t-il pas un risque de limiter l'accès à la commande publique ? .....	12
Question n° 12 : Peut-on augmenter les délais de réception des offres à plus de 52 jours ? (Article 47 de la directive 2014/24/UE) .....	13
Question n° 13 : Durant la procédure qui impose le coût du cycle de vie ? Est-ce obligatoire ? .....	13
REMERCIEMENTS .....	14

## INTRODUCTION

L'achat public durable est reconnu depuis de nombreuses années, aux niveaux international, communautaire et national, comme un levier d'action pour affirmer et traduire de manière opérationnelle la responsabilité sociale et environnementale des pouvoirs publics.

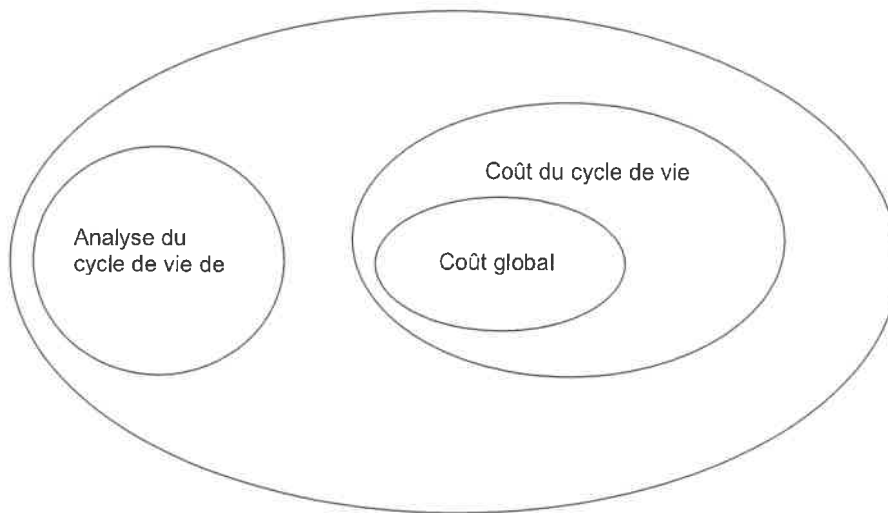
Depuis la fin des années 90, les évolutions des droits communautaire et interne favorisent ainsi une meilleure prise en compte des enjeux du développement durable dans les marchés publics.

La directive 2014/24/UE du 26 février 2014 du Parlement européen et du Conseil confirme cette tendance et introduit dans le droit européen de nouveaux concepts pour orienter et faciliter le choix des acheteurs en matière de responsabilité sociale et environnementale.

Le coût du cycle de vie (CCV), objet de la présente notice, est une illustration de ces concepts nouveaux. La directive européenne offre une opportunité appréciable puisqu'elle permet à l'acheteur de s'appuyer sur le coût du cycle de vie comme critère de sélection de l'offre économiquement la plus avantageuse.

Coût global, Coût du cycle de vie (CCV), analyse du cycle de vie (ACV), approche en coût du cycle de vie (ACCV), autant de concepts à première vue approchant mais qui s'avèrent sensiblement différents tant en ce qui concerne l'étendue et le nombre d'étapes de la vie d'un produit ou d'une prestation que les impacts qui en résultent sur la qualité de l'achat.

Schéma de prise en compte du cycle de vie



Contrairement au seul critère prix, le CCV permet de prendre en compte de manière complète les coûts supportés par la personne publique puisqu'il intègre dans son champ – sous condition de leur pertinence – tout ou partie des coûts imputables à un produit, un service ou un ouvrage tout au long de son cycle de vie. Il s'agit de prendre en compte :

- Les coûts supportés directement par l'acheteur, ou « coûts directs » que constituent les coûts liés à l'acquisition, à l'utilisation, à la maintenance et à la fin de vie. C'est ce qu'on désigne sous l'appellation « **Coût global** ».
- Les coûts indirects ou « coûts externes » supportés par l'ensemble de la société, telles que la pollution atmosphérique ou la déforestation.

La prise en compte du CCV met en lumière qu'un achat vertueux sur le plan environnemental dans la durée peut correspondre à l'offre la plus économiquement avantageuse.

Recourir au CCV permet en effet de démontrer que les prix d'acquisition ne couvrent généralement qu'une petite partie du coût d'un produit ou d'un ouvrage, omettant les coûts importants liés aux phases d'utilisation (consommation d'énergie), de maintenance (entretiens et réparations), de gestion en fin de vie (durée de vie du produit et coût de la gestion des déchets), etc. Mais il va plus loin. L'originalité de l'approche en coût du cycle de vie est de s'attacher à monétariser les impacts et les externalités environnementales de l'achat d'un produit, d'une prestation ou de travaux, et ce à toutes les étapes du cycle de vie.

Si le coût du cycle de vie est une notion nouvelle, dont la traduction opérationnelle au travers de guides et outils au service de l'acheteur en est encore au stade de prémices (aujourd'hui, seule une méthode de calcul du CCV des véhicules fait l'objet d'une directive européenne), il convient de souligner que la prise en compte du cycle de vie est une pratique ancienne, particulièrement dans les opérations d'aménagement ou dans le secteur de la construction. Dès les phases amont, au stade de la définition du besoin, l'acheteur s'interroge sur l'évaluation socio-économique du projet et intègre la durée de vie de ce dernier dans sa réflexion.

Ces pratiques vertueuses sont importantes à rappeler en ce qu'elles soulignent l'inscription des travaux actuels sur l'approche en coût du cycle de vie dans la continuité des réflexions déjà engagées et mises en œuvre dans les achats publics.

La présente notice a pour ambition d'exposer de manière pédagogique le coût du cycle de vie et de mettre en lumière les différences et complémentarités entre cette notion et les concepts déjà existants. Recourir au coût du cycle de vie peut en effet être utilement conjugué par l'acheteur avec l'analyse du cycle de vie et le coût global.

Présentée sous forme de questions/réponses synthétiques et précises, la notice n'est que la première étape d'une aide aux acheteurs soucieux de valoriser l'offre « la mieux-disante » sur le plan environnemental.

Au-delà de l'exposé des concepts et des éléments de définition, il s'agit de préciser les conditions à prendre en compte par l'acheteur pour « internaliser » les externalités (environnementales et sociales) dans son acte d'achat.

Si l'approche CCV est porteuse de grandes opportunités en matière d'achats durables, il convient de souligner qu'elle se heurte aujourd'hui à deux difficultés majeures :

- La première concerne sa partie « coût global »; bien que connu et reconnu par des acheteurs, force est de constater qu'il n'est pas utilisé dans sa pleine mesure dans les marchés ;
- La seconde concerne sa partie « externalités environnementales » : les méthodes de monétarisation de celles-ci font souvent défaut ou en sont encore au stade de développement par les instances communautaires et par plusieurs États européens.

Cette vision peut sembler pessimiste au premier abord, elle est au contraire porteuse d'un grand projet à développer : la professionnalisation du métier d'acheteur. C'est en effet grâce à diverses initiatives et au concours des acheteurs que l'appréhension des notions gagnera en clarté et que seront développés les moyens et outils pour leur mise en œuvre opérationnelle.

Déjà engagée depuis quelques années, cette professionnalisation repose sur la capacité des acheteurs à s'interroger sur leurs pratiques d'achat et sur la nécessaire élaboration de la cartographie des achats. Ceci suppose une analyse fine des besoins d'achat incluant la réflexion sur le CCV, dans sa partie « coût global » dans un premier temps, puis dans sa partie « externalités environnementales » dans un second temps.

C'est bien dans cette approche par étape, dans un objectif d'amélioration continue de la qualité de l'achat, que s'inscrit la présente notice. Il s'agit bien dans un premier temps d'aborder les sujets de fond et de comprendre de quoi l'on parle. Dans un second temps, une analyse par famille d'achat sera engagée afin d'élaborer des méthodes de calcul des coûts du cycle de vie appropriables par tous les acheteurs.

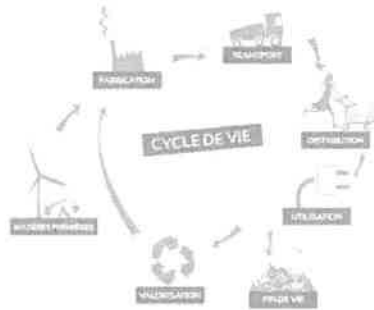
Le projet, dans ses deux étapes phares que sont l'élaboration d'une notice pédagogique puis la définition d'une méthode de calcul des coûts du cycle de vie, s'inscrit dans une démarche plus globale de généralisation d'outils novateurs dans des pratiques d'achat contemporaines alliant durabilité et efficacité de l'achat public.



## QUESTIONS-REPONSES

### Question n°1 : Qu'est-ce que le cycle de vie ?

Le cycle de vie est l'ensemble des étapes successives et interdépendantes tout au long de la vie d'un produit, d'un ouvrage ou d'un service : l'extraction des matières premières énergétiques et non énergétiques nécessaires à sa fabrication, la production, la commercialisation et ses conditions, le transport, l'utilisation et la maintenance, le réemploi, la réutilisation, le recyclage, la valorisation, la collecte et l'élimination vers les filières de fin de vie.



Source : Ademe

### Question n° 2 : Qu'est-ce que l'analyse du cycle de vie (ACV) ?

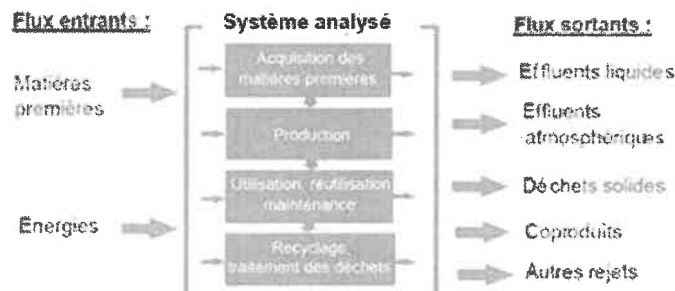
#### Définition

L'analyse du cycle de vie (ACV) est une méthode d'identification et de quantification des impacts environnementaux des produits, ouvrages ou services sur l'ensemble des étapes de leur cycle de vie (de l'extraction des matières premières nécessaires à leur fabrication jusqu'à leur élimination en fin de vie, en passant par toutes les étapes intermédiaires).

L'ACV est basée sur une approche fonctionnelle « cycle de vie » et multicritères. Elle évalue les impacts environnementaux induits par la fonction rendue par un produit, un ouvrage ou un service.

Les consommations de matières et d'énergie, les rejets et émissions dans l'air, l'eau et les sols, la production de déchets sont quantifiés à chaque étape du cycle de vie. Ces flux physiques, entrants et sortants du système analysé, sont exprimés en termes d'indicateurs d'impacts potentiels sur l'environnement.

Les impacts couramment retenus sont l'effet de serre, l'acidification de l'air, l'épuisement des ressources naturelles y compris l'énergie, l'eutrophisation de l'eau...



source : Ademe

L'ACV est une méthode connue depuis plusieurs années mise en exergue dans plusieurs domaines et notamment dans le domaine de la construction.

À titre d'illustration, la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit qu'à partir de 2018, les constructions nouvelles prennent en compte le niveau d'émissions de gaz à effet de serre dans la définition de leur performance énergétique avec une méthode de calcul de ces émissions sur le cycle de vie des bâtiments adaptée aux constructions nouvelles (articles 8 VI et 14 V).

Les résultats d'une ACV peuvent être utilisés pour des besoins d'écoconception, d'affichage environnemental, d'éco-labellisation des produits, d'achats responsables, d'orientation des politiques publiques.

Utilisée dans le cadre des marchés publics, l'ACV permet ainsi de comparer la qualité écologique de deux solutions ou produits en utilisant une variété de mesures différentes et diverses unités.

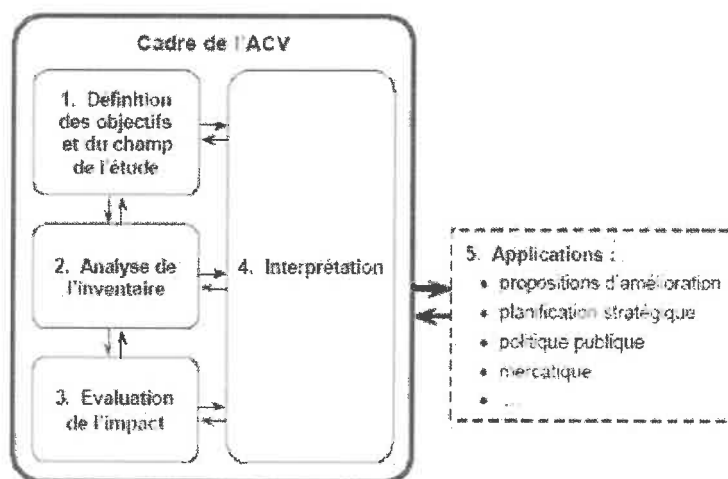
Contrairement à l'ACV, le coût du cycle de vie (CCV) aboutit à une seule unité de mesure, la monnaie, par la monétarisation des impacts et par la prise en compte également des coûts directs (exemples : le coût d'acquisition, coût de consommation,...) qui, bien que revêtant une valeur monétaire, sont hors champ des réflexions d'une ACV.

Enfin, à la différence du coût du cycle de vie, une ACV ne peut constituer un critère unique d'attribution des offres et le droit européen l'interdit. Le droit européen autorise l'acheteur à utiliser, s'il le souhaite, un seul critère de sélection des offres (au lieu et place de plusieurs critères) mais lorsqu'il le fait, l'acheteur ne peut recourir alors qu'au critère prix ou au critère coût, tel le coût cycle de vie.

### Méthode

Contrairement au coût du cycle de vie qui ne fait pas l'objet d'une norme générale officielle, la méthodologie ACV fait l'objet d'une standardisation internationale par la norme ISO 14040 « Management environnemental – Analyse du cycle de vie - Principes et cadres », complétée par la norme ISO 14044 « Management environnemental – Analyse du cycle de vie – Exigences et lignes directrices ».

La norme fixe les bases méthodologiques et déontologiques. Elle articule l'ACV en quatre étapes :



(1) les applications ne rentrent pas dans le champ d'application des normes

Source : Ademe

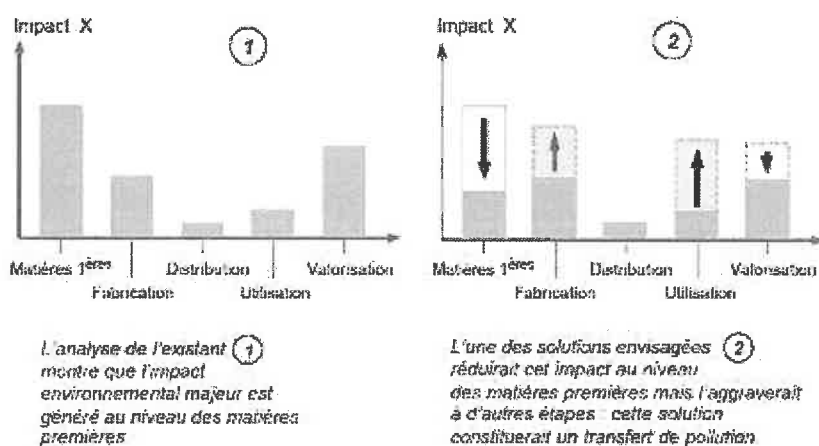
## Bénéfices

L'intérêt de l'ACV est d'évaluer plusieurs natures d'impacts environnementaux à toutes les étapes du cycle de vie.

Lors d'une comparaison, elle peut faire ressortir qu'un produit a moins d'impacts qu'un autre en termes d'émissions de gaz à effet de serre, mais en a davantage en termes de consommation de l'eau par exemple.

Elle peut aussi souligner qu'un gain à une étape du cycle de vie peut avoir des conséquences dégradant une autre étape.

Le schéma suivant illustre le cas d'un transfert de pollution d'une étape vers une autre :



Source : Ademe

Elle permet ainsi de restituer la complexité de l'environnement et d'éclairer les choix en indiquant où se situent les enjeux environnementaux, en rendant compte de transferts de pollution potentiels dans la comparaison de différentes solutions remplissant la même fonction.

## Question n°3 : Qu'est-ce que le coût du cycle de vie ?

Lors d'un achat, le prix du produit, de l'ouvrage, du service ne constitue qu'une partie des coûts qu'il engendre tout au long de son cycle de vie.

Il est donc nécessaire de calculer l'ensemble de ces coûts afin de déterminer l'offre économiquement la plus avantageuse.

Le coût du cycle de vie permet de rendre compte des coûts directement supportés par l'acheteur (appelés communément « coût global ») et des coûts externes liés aux impacts environnementaux (dits externalités) lorsqu'ils sont monétarisables.

Dans le cadre d'un marché public, la démarche coût du cycle de vie va donc servir de critère d'attribution.

Dans le détail, le coût du cycle de vie tient compte de tous les coûts à prévoir pendant la durée de vie du produit :

$$\text{Coût du cycle de vie} = \text{coûts directs (coût global) + coûts indirects (coûts des externalités environnementales)}$$

➤ **Les coûts supportés directement par l'acheteur (coût global) :**

- Les coûts liés à l'acquisition et frais connexes (prix du produit, livraison, installation, mise en service, garanties...);
- Les coûts liés à l'utilisation (consommation d'énergie, abonnement et taxes et autres ressources);
- Les frais de maintenance (main d'œuvre, pièces détachées);
- Les coûts liés à la fin de vie (coûts de collecte, de recyclage et d'élimination).

Le calcul du coût du cycle de vie nécessite une vision élargie du besoin afin de limiter en amont du marché toute dépense inutile ainsi qu'améliorer la maîtrise en phase d'usage ou de fin de vie de la prestation envisagée. Le coût du cycle de vie permet d'avoir la vision la plus large possible des coûts qu'engendre tout acte d'achat.

L'acheteur doit réfléchir aux solutions alternatives à sa disposition pour réduire les impacts environnementaux et faire des économies. Ces dernières sont envisageables à chaque étape du coût global, citons par exemple :

- l'utilisation de matériaux recyclés ou biosourcés, selon une approche « économie circulaire » ;
- le choix de produits à faible consommation d'énergie est source d'économies d'autant plus que la durée de vie du produit ou de l'ouvrage est longue (chauffage des bâtiments, carburants des véhicules, parc informatique, éclairage...);
- l'étude des alternatives permettant d'accroître le délai de remplacement, de réduire la complexité et le temps nécessaire à la maintenance, d'accroître la durée de vie ;
- l'anticipation et la planification de la phase de démontage, de marquage des matériaux en vue de leur recyclage, de la connaissance des filières de valorisation ou d'une élimination dans le respect de la réglementation.

➤ **Les coûts des externalités environnementales**

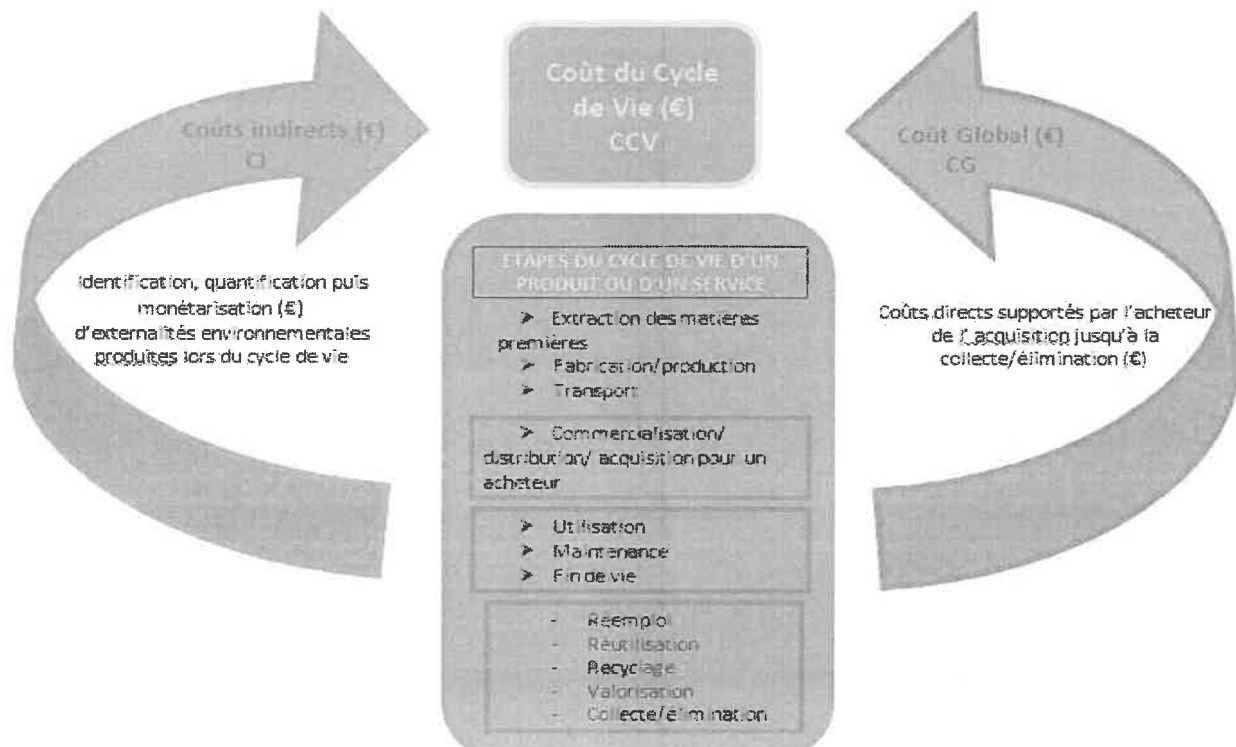
Les coûts des externalités environnementales sont les coûts des incidences environnementales négatives ou positives supportées par l'ensemble de la société, telles que les émissions de gaz à effet de serre, le changement climatique, la dégradation des écosystèmes, l'impact sur la santé.

Pour pouvoir être utilisés dans une procédure d'appel d'offres, les coûts externes doivent être en lien avec l'objet du marché.

Ils peuvent être pris en compte « à condition que leur valeur monétaire puisse être déterminée, vérifiée et publiée » et que la méthode utilisée pour récolter les données soit accessible à tous et fondée sur des critères vérifiables publiés et connus des soumissionnaires.

Une méthode de calcul pour les véhicules est présentée en question n° 8.

Le schéma ci-dessous présente les différents concepts : cycle de vie d'un produit, coût global, analyse du cycle de vie, approche en coût du cycle de vie, et explicite les corrélations qui existent entre ses différentes approches.



#### Question n° 4 : Qu'est-ce qu'une externalité ?

On parle d'externalité (ou d'effet externe) lorsque l'activité d'un (ou plusieurs) agent(s) économique(s) (producteurs ou consommateurs) a des conséquences sur d'autres agents sans qu'il y ait de reconnaissance économique ou financière.

On distingue des externalités négatives comme la pollution et des externalités positives comme la pollinisation d'un verger par les abeilles d'un apiculteur non rémunéré pour cela.

Les externalités ne se limitent pas aux domaines de la santé et de l'environnement. L'éducation et la formation, par exemple, qui facilitent l'organisation sociale, ou la production de connaissances, engendrent des externalités positives sur la société dans son ensemble.

Les agents économiques n'intègrent pas, spontanément, les effets externes dans leur(s) activité(s). De ce fait, le système de prix qui s'établit sur le marché n'est pas un indicateur suffisant des coûts et des avantages d'une activité pour la société dans son ensemble.

Dans le cadre des marchés publics, le coût du cycle de vie vise à mieux faire prendre en compte les externalités, via principalement leur monétarisation.

#### Question n° 5 : Comment l'offre la plus économiquement avantageuse s'articule-t-elle avec le coût du cycle de vie ?

L'offre économiquement la plus avantageuse est déterminée par le pouvoir adjudicateur sur la base :

- du prix de vente ou
- du coût, qui peut être fondé sur le rapport coût/efficacité, évalué selon une méthode telle que le coût du cycle de vie

- et éventuellement du meilleur rapport qualité/prix évalué selon des critères toujours liés à l'objet du marché (ex. : qualité, valeur technique, caractéristiques esthétiques et fonctionnelles...)

Le coût du cycle de vie peut donc faire partie des critères d'attribution susceptibles de déterminer l'offre économiquement la plus avantageuse tant qu'il est non discriminatoire, lié à l'objet du marché et qu'il respecte les conditions expliquées à la fin de la question n° 3.

Son utilisation doit être mûrement réfléchie par l'acheteur en amont de la passation du marché. Il s'agit pour l'acheteur de favoriser, à chaque fois que cela est possible, l'offre qui allie la mieux-disante économique aux préoccupations environnementales et/ou sociales.

#### Question n° 6 : Les certificats d'économie d'énergie peuvent-ils être pris en compte si l'on veut raisonner en coût du cycle de vie pour un marché d'achat d'énergie ?

Créé par la loi du 13 juillet 2005 dite loi de Programmation fixant les orientations de la politique énergétique (Cf. articles 14 à 17), le dispositif de certificats d'économie d'énergie (CEE) repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergies imposée par les pouvoirs publics aux vendeurs d'énergie (les « obligés »), qui sont ainsi incités à promouvoir activement l'efficacité énergétique auprès de leurs clients.

L'unité de mesure des CEE est le kWh d'énergie finale cumulée et actualisée sur la durée de vie du produit<sup>(1)</sup>. Il s'agit d'une méthode de calcul spécifique à ce dispositif qui ne pourrait pas être directement intégrée dans une approche en coût du cycle de vie, bien que ces deux démarches poursuivent des objectifs similaires.

Les CEE ont une valeur monétaire précise et peuvent être pris en compte dans le cadre d'un marché public de travaux. L'administration peut, par exemple, prévoir la possibilité de valoriser les CEE comme élément de prix du marché, sous réserve de respecter l'égalité de traitement entre les candidats et la transparence des procédures<sup>(2)</sup>.

#### Question n° 7 : En exigeant un label, puis-je me passer d'une démarche en coût du cycle de vie ?

Un label<sup>(3)</sup> est un document, certificat ou attestation confirmant que les ouvrages, les produits, les services, les procédés ou des procédures remplissent certaines exigences.

Les acheteurs peuvent réaliser des ouvrages, acquérir des fournitures ou services en se référant à un label comme l'écolabel européen, un écolabel (pluri)national ou tout autre label, à condition que les exigences attachées au label soient liées à l'objet du marché.

Il est également essentiel que ces exigences soient définies et adoptées sur la base de critères objectivement vérifiables et que le label soit accessible à tous les intéressés et qu'ils puissent l'obtenir.

Les acheteurs exigeant un label particulier doivent accepter tous les labels équivalents remplissant les mêmes exigences ou tout autre moyen de preuve répondant aux mêmes exigences (bilans de produits, éco-profil, rapports d'analyse etc.).

(1) Kilowatt heure « cumac »

(2) Voir la Fiche « *Certificats d'économie d'énergie et commande publique* » de la DAJ en date du 5 novembre 2013.

(3) Cf « Labels écologiques et sociaux : vers une utilisation facilitée par l'extension du lien à l'objet du marché » (CP-ACCP, 2014).

Parmi les labels existants, on peut citer les écolabels (ELE/Eco Label Européen, NF Environnement ou équivalent (à l'étranger)), des démarches Haute Performance Énergétique (HPE) et Haute Qualité Environnementale (HQE). Il en existe bien d'autres...

### Écolabels

Les écolabels sont des outils de reconnaissance de la qualité écologique d'un produit : ils garantissent la qualité d'usage du produit ainsi que la limitation des impacts sur l'environnement sur l'ensemble du cycle de vie du produit (depuis l'extraction des matières premières jusqu'à la fin de vie du produit, en passant par son utilisation).

Les écolabels permettent d'identifier les produits et services les plus performants d'un point de vue écologique. Ils sont attribués à des produits suivant une approche multicritère listant les impacts environnementaux.

### Démarches HPE et HQE

La HPE et la HQE peuvent être envisagées comme complémentaires à une réflexion en coût du cycle de vie mais ne peuvent s'y substituer pour deux raisons :

- elles ne couvrent pas le même champ d'analyse,
- elles ne permettent pas de déterminer les externalités environnementales des produits, ouvrages et services analysés, et la valeur monétaire attachée à ces externalités.

- En effet, la HPE et la Très HPE (THPE) fixent des niveaux de réduction d'énergie primaire par rapport à la Réglementation Thermique 2012 (RT 2012), et se limitent donc à la recherche de la performance énergétique au travers de la réduction de la consommation.

- Portée par une initiative associative, la démarche HQE est un label privé qui ne s'applique qu'aux bâtiments. Elle repose sur un spectre plus large intégrant la qualité environnementale. Globale et multicritère, l'analyse HQE pointe 14 cibles relatives à l'éco-construction, l'éco-gestion, le confort et la santé. Le bâtiment est envisagé dans son ensemble, de la conception à la déconstruction.

### Question n° 8 : Quelle est la méthode de calcul du coût du cycle de vie pour les véhicules ?

La Directive marchés publics 2014/24/UE ne reconnaît à ce jour qu'une méthode commune de calcul des coûts du cycle de vie : celle issue de la directive 2009/33/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Elle a été transposée en droit français par le décret n° 2011-493 et l'arrêté du 5 mai 2011. Cet arrêté impose à l'acheteur public de prendre en compte les incidences énergétiques et environnementales des véhicules qu'il achète par une méthode de calcul permettant de les monétariser.

S'il est possible d'inclure d'autres impacts, les textes précisent les modalités de calcul pour les incidences suivantes :

- la consommation d'énergie ;
- les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) ;
- les émissions d'oxyde d'azote (NOx) ;
- les émissions de composés hydrocarbonés non méthaniques (HCNM).

La méthode consiste à convertir en coûts (euros) les données relatives aux incidences que fournissent les différents candidats. Les incidences énergétiques et environnementales des offres seront ainsi comparées ou comparables.

Cette méthode est la seule aujourd'hui à se rapprocher le plus d'une démarche en coût du cycle de vie mais elle est appliquée seulement à certaines émissions et consommations, et donc à certains impacts et certaines étapes du cycle de vie. Ainsi si l'acheteur le souhaite, il peut dans ses procédures prendre en compte le coût

d'élimination des véhicules. En tout état de cause, les acheteurs se doivent à minima de respecter la norme Euro 6 sur les polluants des véhicules.

**Question n° 9 : Existe-t-il d'autres méthodes de calcul d'une externalité que celle pour les véhicules ?**

Il n'existe pas à ce jour de méthode commune de calcul des externalités rendue obligatoire par un acte législatif de l'Union européenne autre que celle prévue par la directive 2009/33/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion des véhicules de transport routier propres et économes en énergie, comme l'indique la directive 2014/24/UE en son article 68 paragraphe 3 renvoyant à l'annexe XIII.

Au regard des études menées, aboutir à une méthode universelle et globale pour l'ensemble des produits et des externalités n'est pas d'actualité. Des outils par famille d'achats sont en cours de développement à la Commission européenne. Les États membres vont également devoir définir des méthodes de calcul du coût du cycle de vie propres à chaque typologie de produits ou de matériaux.

**Question n°10 : Peut-on faire référence au coût du cycle de vie ailleurs que dans les critères d'attribution du marché ?**

Le droit européen de la commande publique ne prévoit le recours au coût du cycle de vie que comme critère d'attribution (articles 67 et 68 de la directive 2014/24/UE). Autrement dit, le critère « coût du cycle de vie » à vocation à figurer dans un avis de publicité ou un règlement de la consultation.

En revanche, le recours à l'approche « cycle de vie » est recommandé dans une spécification ou une clause d'exécution aussi bien :

- au niveau du processus spécifique de production, de fourniture, de commercialisation ou de fin de vie des travaux, fournitures ou services,
- au niveau d'un processus spécifique lié à un autre stade de leur cycle de vie, même lorsque ces facteurs ne ressortent pas des qualités intrinsèques de ces travaux, fournitures ou services.

L'acheteur peut ainsi prévoir par exemple, dans le cahier des charges, que la prestation ne devra pas dépasser un certain seuil d'émission de CO<sub>2</sub> ou de gaz à effet de serre. Autrement dit cette clause d'exécution va fixer un seuil et une méthode de calcul permettant de l'évaluer.

Il est nécessaire que les spécifications techniques établies par les acheteurs publics permettent d'ouvrir les marchés publics à la concurrence et d'atteindre les objectifs de durabilité.

À cet effet, la présentation d'offres doit refléter la diversité des solutions techniques, des normes et des performances ou exigences fonctionnelles existantes sur le marché. Cette diversité peut être définie sur la base de critères de performance liés au cycle de vie et à la durabilité du processus de production des travaux, des fournitures et des services.

**Question n° 11 : En exigeant un coût du cycle de vie, n'existe-t-il pas un risque de limiter l'accès à la commande publique ?**

L'exigence du critère « coût du cycle de vie » dans les critères d'attribution des marchés publics constitue une étape décisive dans l'objectif d'achat public durable. Cette étape doit cependant s'accompagner de mesures de sensibilisation des acheteurs comme des soumissionnaires afin qu'elle ne soit pas perçue comme une contrainte supplémentaire.

Les candidats (ou soumissionnaires) auront uniquement à fournir les données requises pour que les acheteurs publics puissent mener à bien l'évaluation du coût du cycle de vie sur la base de ces données.





## LA TÉLÉMATIQUE OPTIMISE LA GESTION DE FLOTTE

Flotte automobile (/web/finance-gestion/flotte-automobile)

Écrit par Bruno Mouly (/web/finance-gestion/flotte-automobile/author/1302-brunomouly) — dimanche, 24 novembre 2019 15:48

Taille de police

Les solutions télématiques, qui consistent à équiper les véhicules de boîtiers intelligents reliés à une plateforme de traitement de données, permettent aux gestionnaires de flotte de suivre le kilométrage des véhicules, leur état mécanique et les comportements de conduite. L'analyse de ces données fiables les amènent à réviser leur contrat de location longue durée sur le kilométrage réel, à optimiser la maintenance des véhicules et à baisser la consommation de carburant.

Constel est une entreprise spécialisée dans le déploiement et la maintenance de réseaux télécom, la transmission dans les centraux télécom et les Data Centers. Ses techniciens se déplacent en voiture sur un large rayon d'action régional pour intervenir sur le réseau de l'opérateur historique Orange et effectuer quotidiennement des travaux d'exploitation ou de maintien.

### Une flotte suivie de près grâce à des boîtiers intelligents

Pour cela, l'entreprise leur attribue une flotte de 130 voitures de société (Renault Clio et Citroën C3 "2 places") louées en location longue durée (LLD), de 140 utilitaires (Citroën Berlingo et Jumper, Fiat Doblo et Ducato) achetés en crédit-bail et de 12 véhicules nacelles montées sur la base d'un Citroën Jumper. « *Notre priorité est de suivre précisément le kilométrage de nos véhicules de façon à pouvoir réviser ou réajuster nos contrats LLD avec les loueurs sur le kilométrage réel par rapport au kilométrage contractuel. Ce dernier s'applique à tous nos véhicules de société et ne colle évidemment pas à la réalité d'usage de chacun d'eux. Pour pallier ce problème, on a équipé nos 282 véhicules de boîtiers intelligents télématiques du spécialiste Kuantic* », indique Serge Couly, responsable de la flotte de véhicules de Constel.

Un choix judicieux qui permet à l'entreprise de suivre en temps réel le kilométrage de ses véhicules, notamment de ses 130 voitures de société. Branchés au Bus-Can, le cœur électronique des véhicules, les boîtiers remontent des données kilométriques fiables à la plateforme de gestion de flotte qui les traite automatiquement pour en ressortir

des tableaux de bord périodiques. Le gestionnaire du parc obtient ainsi une visibilité précise sur le kilométrage de ses véhicules de société et peut ajuster en conséquence ses contrats LLD au kilométrage réel.

## Une surveillance de l'état mécanique des véhicules impacte le TCO

Mieux, la solution télématique de Kuantic, dont les boîtiers sont aussi connectés à l'ordinateur de bord du véhicule, permet de remonter en temps réel l'état mécanique des véhicules (niveau d'huile, pression des pneus, usure des plaquettes de freins...) et d'émettre automatiquement des alertes en cas de défauts.

« *La surveillance de l'état mécanique des véhicules, notamment des voitures de société, permet d'optimiser leur maintenance pour être au plus près de leurs conditions de restitution contractualisées avec les loueurs et d'éviter ainsi des frais supplémentaires de réparation* », expose Serge Couly. Surtout, le suivi du kilométrage et de l'état mécanique des véhicules a un impact sur le coût total de détention des véhicules ou Total Cost Ownership (TCO). « *La télématique nous conduit à avoir un TCO plus précis de la flotte de véhicules par région et donc d'ajuster le résultat d'exploitation pour chaque direction régionale* », estime-t-il.

Sur un poste de coût important qui s'élève à 2 millions d'euros par an pour sa flotte, le gain économique n'est pas négligeable. « *On peut obtenir une réduction du TCO de 5 à 15%* », glisse Samuel Vals, directeur général de Kuantic. Si le contrôle du kilométrage permet aussi à Constel de limiter l'usage abusif des véhicules, l'entreprise utilise également la géolocalisation pour contribuer à limiter les litiges sur les interventions en suivant le véhicule lors de ses déplacements et de ses chargements.



## La géolocalisation des véhicules participe à la sécurisation

C'est dans un objectif similaire que la mairie de Joué-lès-Tours (Indre-et-Loire) a équipé sa flotte de véhicules de boîtiers de géolocalisation du télématicien Suivideflotte.net. « *La géolocalisation des véhicules, couplée à un système de badge d'identification des conducteurs, nous permet d'avoir des informations précises sur leur position afin d'éviter les litiges, notamment sur la surveillance l'été des habitations par notre police municipale. La géolocalisation nous conduit aussi à assurer la sécurité des enfants dans nos autocars en suivant leur parcours et le respect des arrêts* », explique Laurent Blais, son responsable de la gestion du parc de véhicules et matériel.

Les 86 véhicules de la municipalité achetés auprès des constructeurs sont en effet pourvus de boîtiers de géolocalisation, dont 40 voitures (Renault Clio, Scenic et Espace, Peugeot 106 et 308 et, Citroën Saxo), 41 utilitaires (Renault Kangoo, Trafic, Master, Citroën Berlingo, Peugeot Partner), 1 poids lourd et 4 autocars. Temps d'utilisation, temps d'arrêt, temps d'attente..., toutes ces informations sont envoyées par les boîtiers à la plateforme de traitement des données de Suivideflotte.net en mode SaaS, dont le gestionnaire du parc extrait régulièrement des graphiques et des tableaux de reporting.

« *L'idée est d'avoir des informations sur l'usage des véhicules en fonction des besoins* », selon Laurent Blais.

La géolocalisation des véhicules associée à l'identification des conducteurs permet de localiser les infractions au code de la route et d'en identifier leurs conducteurs. Mais la mairie de Joué-lès-Tours n'utilise qu'une partie des fonctionnalités proposées par la solution télématique de Suivideflotte.net.

« *On offre trois fonctionnalités de géolocalisation : la géolocalisation de base pour optimiser les tournées, la géolocalisation éco-responsable qui mesure les comportements de conduite pour sensibiliser les conducteurs à l'éco-conduite et faire baisser la consommation de carburant et la géolocalisation de gestion de parc qui permet de revoir les contrats LLD selon le kilométrage réel* », résume Julien Rousseau président de Suivideflotte.net.

## Adopter une géolocalisation éco-responsable

Sur ces trois fonctionnalités les fournisseurs de solution télématique, qui s'adressent aux flottes techniques et de livraison de marchandises, privilégient la seconde. C'est le cas de Verizon Connect. *“ Nous proposons une solution destinée aux flottes d'interventions techniques, de livraison de marchandises ou de transport de voyageurs, qui permet de suivre en temps réel les collaborateurs mobiles et l'état de leurs véhicules. Cela, pour aider nos clients à résoudre leur problématique principale, à savoir la consommation de carburant ”*, assure Amandine Christolhomme, sa responsable marketing.

Freinages ou accélérations brusques, virages serrés, arrêts moteur tournant..., la solution de boîtiers embarqués sur les véhicules associée à une plateforme de traitement des données est capable de mesurer tout comportement dangereux de conduite ou vorace en carburant. *“ Notre outil restitue des tableaux de bord qui permettent au gestionnaire de flotte d'analyser l'activité de chaque véhicule et le style de conduite et de lancer en conséquence des actions correctives ”*, précise-t-elle.



Résultat : le suivi de bus de voyageurs pourrait faire économiser jusqu'à 4l/100km de carburant, l'optimisation des tournées techniques permettrait de passer de quatre à cinq visites par jour et aux transporteurs de marchandises de facturer à leurs clients le kilométrage réel de leurs trajets. *“ Les comportements de conduite impactent 20 % du TCO des flottes, liés à la consommation de carburant, à l'entretien des véhicules et à l'accidentologie ”*, résume Amandine Christolhomme. La solution de Verizon Connect va jusqu'à remonter les données du chronotachygraphe des chauffeurs routiers pour connaître leurs temps de repos, de conduite et de chargement/déchargement, afin de contrôler le respect des règles sociales du métier.

## Des comportements de conduite passés au crible

C'est aussi le credo du télématicien FleetGo. *“ En un clic, le gestionnaire de parc peut voir où sont ses conducteurs, leur temps d'activité et de repos grâce à un système d'identification du conducteur couplé à notre solution complète associant plateforme de traitement des données et boîtiers télématiques branchés sur le chronotachygraphe des poids lourds ”*, illustre Sabine Saint-Surin, sa responsable du développement France.

La solution de FleetGo décèle aussi les comportements de conduite en fonction de la consommation de carburant, des freinages ou accélérations, du régime du moteur, de la vitesse du véhicule... *« Cela permet au responsable de gagner du temps dans la gestion de sa flotte et de l'optimiser par des actions correctives ”*, conclut Sabine Saint-Surin.

## La télématique rationalise les flottes d'autopartage

La municipalité de Joué-lès-Tours a équipé ses 15 véhicules de service en autopartage, basés en mairie, de boîtiers télématiques reliés à une plateforme de traitement de données.



“ La solution a permis de voir le taux d'utilisation de chaque véhicule et les services qui les utilisent le plus”, explique Laurent Blais, responsable de la gestion du parc de véhicules et matériel. Après une analyse des données restituées par la plateforme télématique, le gestionnaire du parc a pu déceler “ un fort taux d'usage, du service informatique, au point de devoir acheter un véhicule supplémentaire”, selon Laurent Blais. “ La télématique a permis de rationaliser notre flotte de véhicules en autopartage grâce à la visibilité de leur taux d'utilisation saturé notamment sur certaines périodes et journées”, ajoute-t-il.

De son côté, le fournisseur italien de solutions Targa Telematics propose en France une solution de “ car sharing ” aux loueurs de véhicules courte durée qui, via son application mobile de véhicules en free floating (sans borne), permet au conducteur de prendre possession du véhicule sans les clés et donc sans avoir à les récupérer au comptoir du loueur.

“ On pense que l'évolution naturelle de consommation de véhicules en location courte durée passera par ce type d'autopartage keyless et deskless”, estime Jad Tabet, son directeur France.

Lu 4105 fois

Dernière modification le mardi, 16 novembre 2021 13:34

Tweeter

 Partager



### **Bruno Mouly (/web/finance-gestion/flotte-automobile/author/1302-brunomouly)**

Journaliste économique, avec près de 20 ans d'expérience en journalisme économique et en communication d'entreprise. Spécialisé en numérique, achats logistiques et mobilité. Il collabore également avec les Échos et le JDD.



## LA TÉLÉMÉTRIE EST UN VÉRITABLE OUTIL DE DIAGNOSTIC PRÉDICTIF DES VÉHICULES

Depuis plus de 30 ans, ACTIA se positionne comme l'un des leaders mondiaux dans les solutions de diagnostic. Ces solutions sont embarquées (on-board) ou débarquées (off-board).

Mais elles peuvent également être destinées :

- aux usines de production des véhicules,
- aux réseaux d'ateliers en après-vente ou à tous types de fournisseurs de service de maintenance et réparation.

Les véhicules rencontrent de nombreuses typologies de pannes. Ces pannes, dans le cas des constructeurs de véhicules de transport public, peuvent affecter par exemple l'ouverture des portes ou le bon refroidissement du moteur.

Avec la télémétrie, plus besoin de rapatrier le véhicule à l'atelier. La télémétrie se révèle être un moyen très efficace pour réaliser un **diagnostic prédictif** en anticipant l'apparition des pannes au travers une démarche d'Analyse et Traitement de données sur les données collectées (Intelligence Artificielle, Deep Learning, ...).

Ces données peuvent être très diverses :

- Données liées au fonctionnement du moteur pour éviter une surchauffe éventuelle,
- Données liées au fonctionnement des portes du véhicule,
- Code défaut générés par un système embarqué, etc...

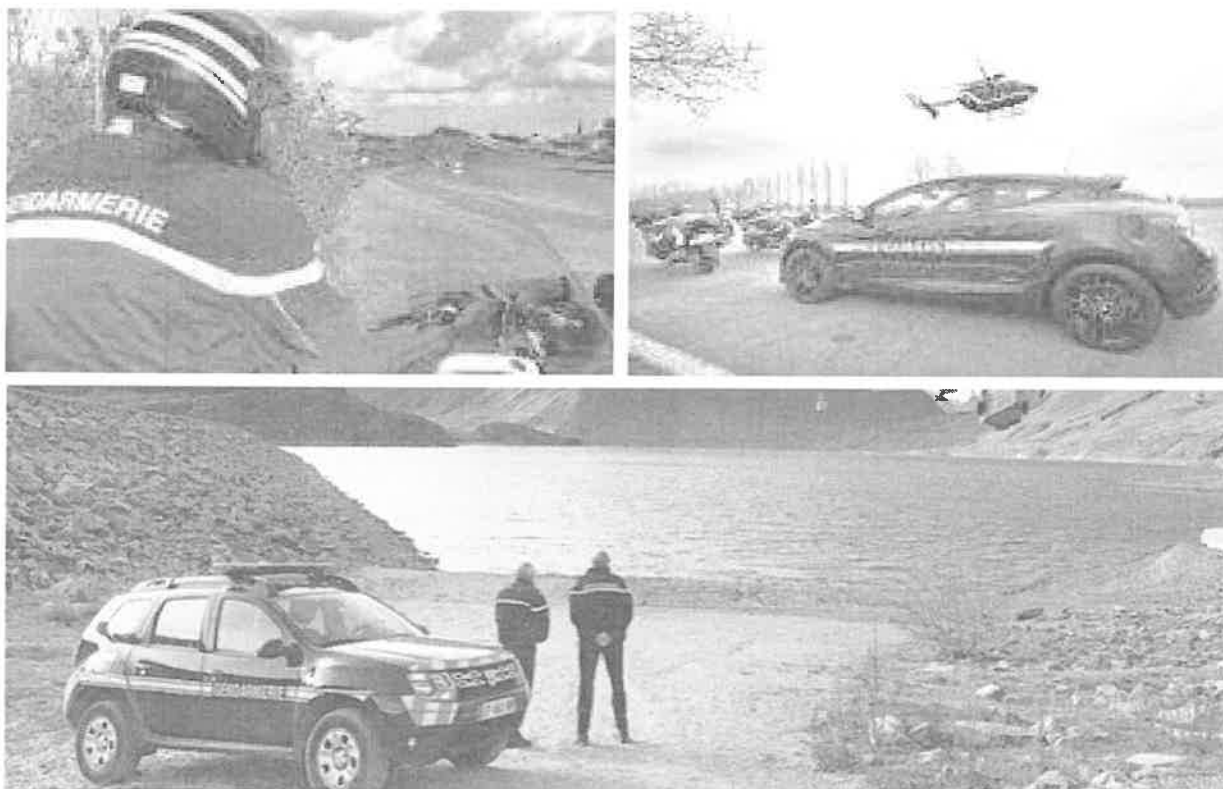
Cette démarche de diagnostic prédictif permettra ainsi au constructeur de **réduire les coûts d'exploitation et de maintenance** de ses véhicules. Il permettra également la mise en place d'actions correctives liées à la conception du véhicule et à l'optimisation des phases de qualification des véhicules présérie avant le lancement commercial de la version définitive.

Cette expertise globale, tout à fait unique, assure la fiabilité des véhicules tout au long de leur cycle de vie. De plus, ACTIA est un acteur majeur en matière de normalisation des standards et des protocoles de diagnostic.

Le groupe s'implique à l'échelle internationale dans les différents groupes de normalisation.

Intelligence prédictive, durée de vie des composants, de la batterie, maintenance automatisée, détections des anomalies et défauts, informations R&D, les champs d'applications sont multiples et la puissance data peut-être surprenante pour qui saura l'exploiter.

# GUIDE DE PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER 2021



---

GENDARMERIE  
NATIONALE



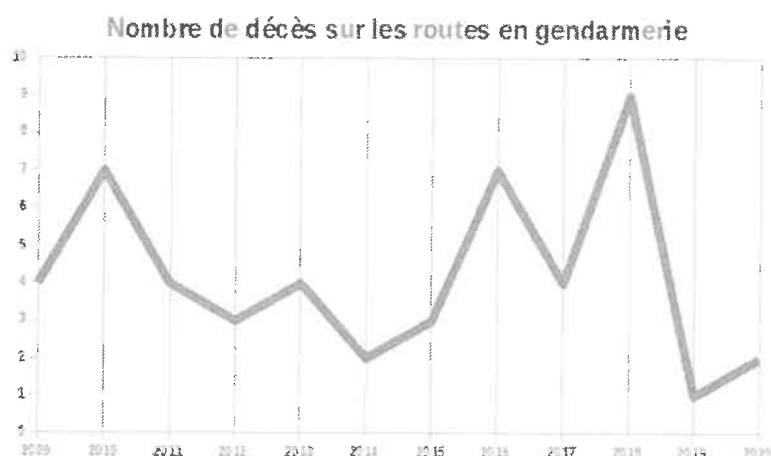
## Table des matières

I. INTRODUCTION.....	2
II. BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN 2020.....	3
1. Typologie des véhicules de service impliqués.....	3
2. Répartition mensuelle des accidents.....	4
3. Causes des accidents.....	5
4. Répartition des accidents par plage horaire.....	7
5. Répartition des accidents jour/nuit.....	8
6. Focus sur le refus d'obtempérer et les agressions volontaires.....	9
7. Répartition des accidents par type de roulage.....	10
8. Répartition des accidents par type de voie.....	11
9. Profil des personnels impliqués dans un accident de la route.....	11
III. ANALYSE DES CAUSES D'ACCIDENTS.....	12
1. Le risque routier intégré dans la démarche globale de prévention ( <i>a priori</i> ).....	12
2. Le risque routier analysé selon la méthode de l'arbre des causes ( <i>a posteriori</i> ).....	13
3. Exemples de causes comportementales pouvant être associées à l'analyse de l'accident.....	14
IV. PRÉCONISATIONS.....	15
V. CONCLUSION.....	20
VI. ANNEXE.....	21
1. Réglementation applicable.....	21
2. Statistiques.....	23

## I. INTRODUCTION

Depuis l'année 2009, 49 militaires sont décédés en service sur la route. Le risque routier est un risque professionnel majeur ; il constitue la deuxième cause de tués et blessés en gendarmerie. Ainsi, la prévention du risque routier représente une priorité dans la démarche de prévention.

Ce document s'appuie également sur une étude relative aux motocyclistes réalisée par le Centre National de Formation à la Sécurité Routière (CNFSR)<sup>1</sup>.



Le bilan 2020 dénombre en gendarmerie 296 accidents corporels, 2 décès (2 motocyclistes, dont l'un dans le cadre de sa formation et l'autre sur un trajet domicile/travail) et 342 blessés, dont 75 graves<sup>2</sup>. Les accidents corporels représentent une augmentation de 8 % mais une baisse de 13 % des accidents graves.

En 2019, les accidents corporels ont généré 1 décès, 314 blessés dont 86 graves.

Le présent guide comprend trois parties :

- un bilan de l'accidentalité en gendarmerie sur trois ans qui s'appuie exclusivement sur l'étude des « EVENGRAVE » relatifs aux accidents de la circulation routière ;
- une analyse des circonstances des accidents routiers ;
- les préconisations et les bonnes pratiques à destination des différents acteurs (le commandement, le chef de bord, le chef de patrouille et l'ensemble des personnels).

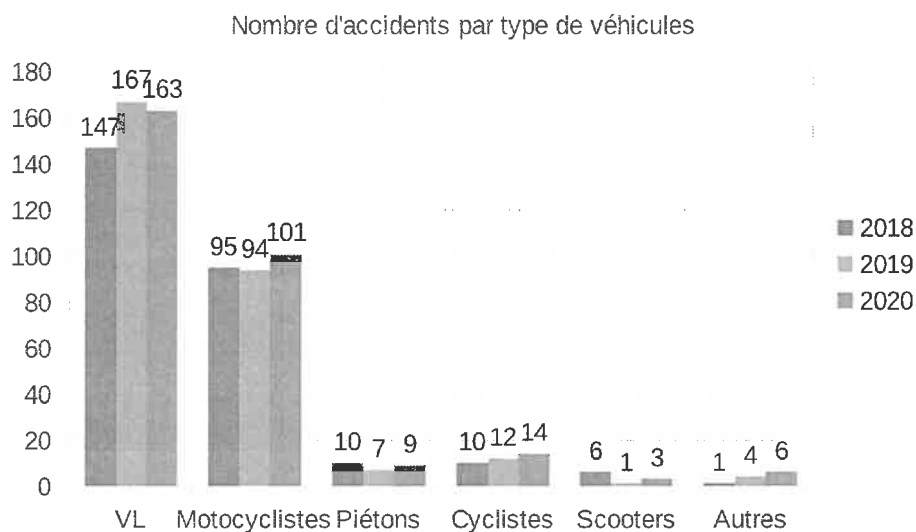
1. Pilotée par la sous-direction de la sécurité publique et de la sécurité routière

2. Est considéré comme blessé grave un personnel comptabilisant plus de 30 jours d'arrêt de travail.

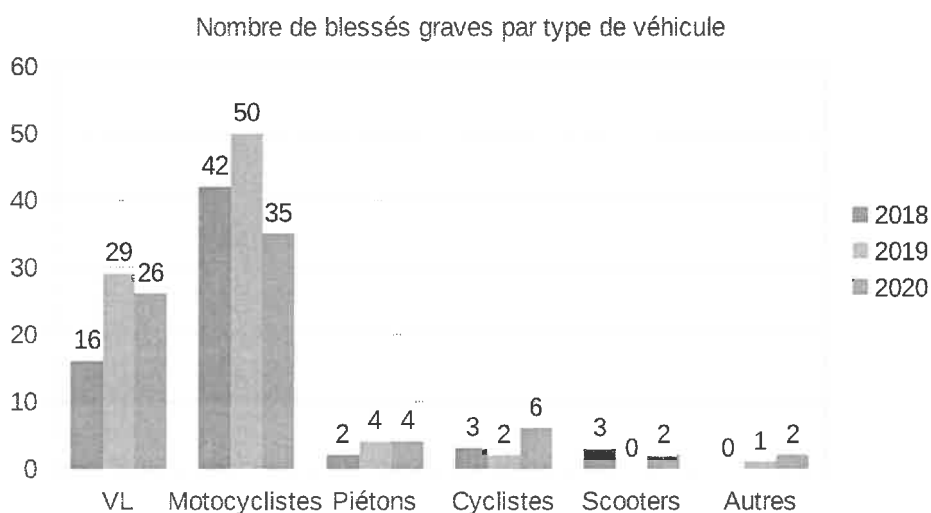


## II. BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ<sup>3</sup> EN 2020

### 1. Typologie des véhicules de service impliqués



Les accidents de véhicules légers restent constants. Les accidents impliquant des usagers vulnérables (motocyclistes, cyclistes et piétons) sont en légère augmentation. Les accidents de cyclistes sont en augmentation régulière depuis 3 ans.

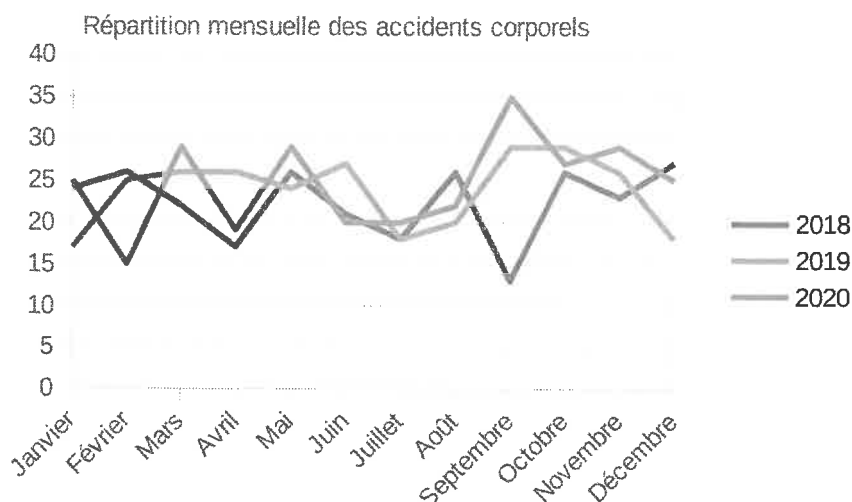


Si les motocyclistes représentent encore la population la plus impactée par les accidents graves, le nombre d'accidents graves a diminué en 2020, passant de 50 à 35 accidents.

Le nombre de blessés graves impliquant des cyclistes a augmenté en 2020 : 5 accidents sur les 6 sont survenus dans le cadre des trajets domicile-travail, mode de déplacement favorisé pendant la crise sanitaire.

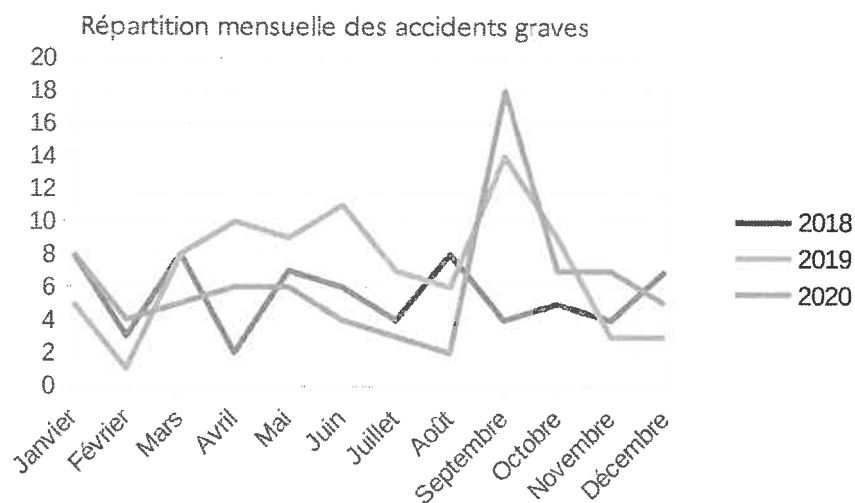
3. L'accidentalité est l'ensemble des statistiques qui caractérise les accidents corporels relatifs à une population donnée, ici les personnels civils et militaires de la gendarmerie.

## 2. Répartition mensuelle des accidents



Pendant le premier confinement (mars avril mai), les accidents corporels n'ont pas diminué. À partir du mois de mai, il est observé une baisse des accidents avec une régularité relative jusqu'au mois d'août, puis une augmentation importante à partir du mois de septembre jusqu'au mois de novembre, en lien avec la reprise d'activité de la population.

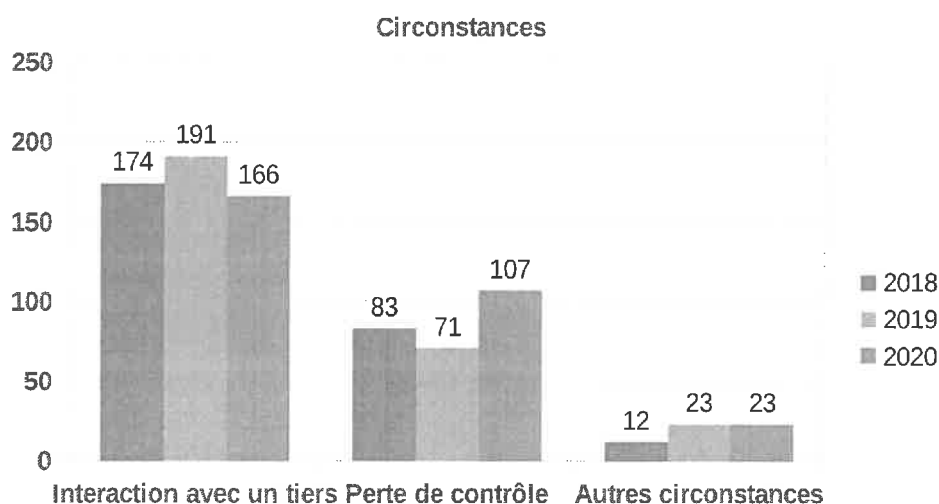
Le rapport du CNFSR<sup>4</sup> sur l'accidentalité des motocyclistes en 2020 confirme cette analyse globale et porte une attention particulière sur les mois de mars à mai qui ont généré un peu plus d'un tiers des accidents de la route.



La répartition mensuelle des accidents graves est marquée par une régularité des accidents du mois de juin au moins d'août. Il est toutefois constaté une très forte augmentation des accidents graves passant de 2 à 18 blessés graves entre le mois d'août et le mois de septembre. Cette tendance s'aggrave depuis 3 ans et mérite une attention particulière.

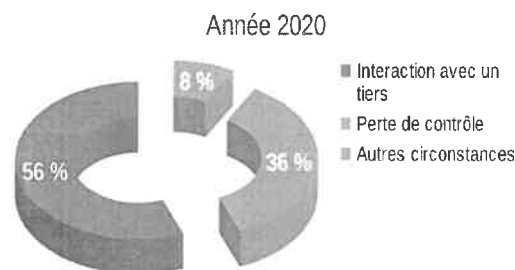
4. Note-express n° 97352 GEND/DOE/SDSPSR/BSRFMS du 20 décembre 2017 relative à l'analyse des accidents corporels et mortels de la circulation routière impliquant des motocyclistes de la gendarmerie nationale par le Centre national de formation à la sécurité routière.

### 3. Causes des accidents



Le suivi statistique sur trois années montre que l'interaction avec un tiers et la perte de contrôle restent les principales causes des accidents corporels.

#### Répartition des accidents en fonction des circonstances



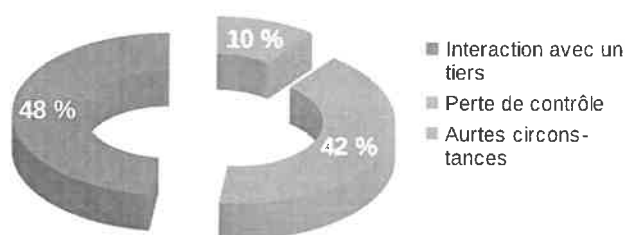
En 2020, les accidents causés par une interaction avec un tiers représentent 56 % des accidents corporels et les accidents liés à la perte de contrôle 36 %.

Les causes principales de la perte de contrôle sont :

- l'état de la chaussée (verglas, neige, humidité, aquaplaning, hydrocarbures, ornière, boue, gravillons, feuilles, mousse, sable, goudron fondu, etc.) ;
- l'évitement des véhicules tiers, ainsi que les personnes et animaux (chiens, sangliers, etc.) qui traversent la route de façon imprévue ;
- la survitesse ;
- les virages ;
- les freinages trop énergiques ;
- la luminosité (soleil, alternance zone d'ombre/zone lumineuse).

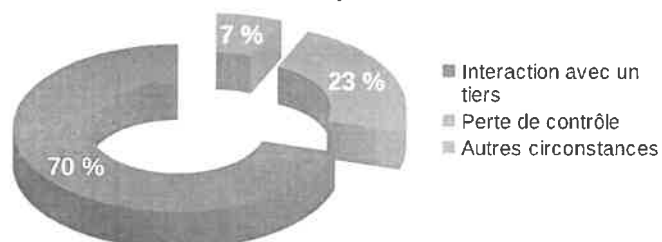
L'analyse de l'accidentalité a fait ressortir deux périodes distinctes qui nécessitent une étude plus approfondie.

### Causes des accidents en mars avril mai 2020



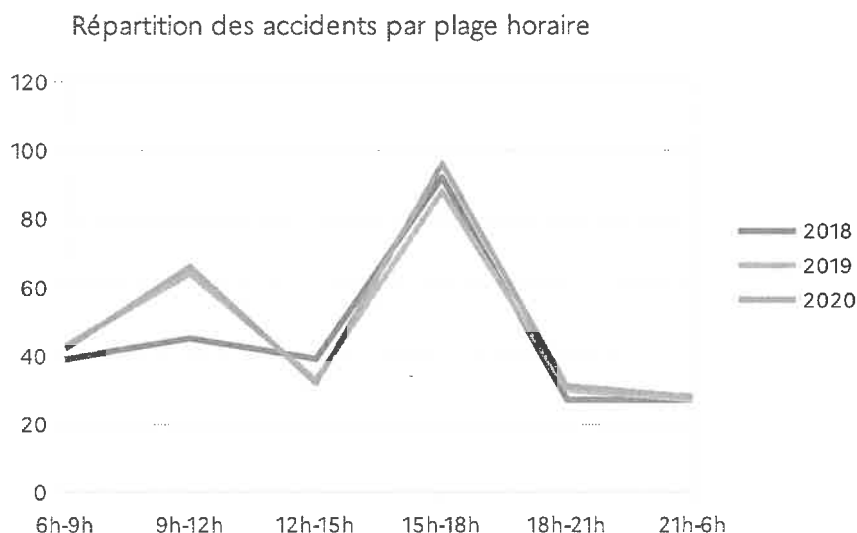
Pendant le premier confinement, l'augmentation des accidents liés à une perte de contrôle du véhicule peut s'expliquer par la survitesse sur les routes dégagées.

### Causes des accidents en septembre et octobre 2020



La hausse subite des accidents en septembre liés à une interaction avec un tiers peut s'expliquer par la reprise des activités professionnelles et scolaires après le confinement et la période de vacances estivales.

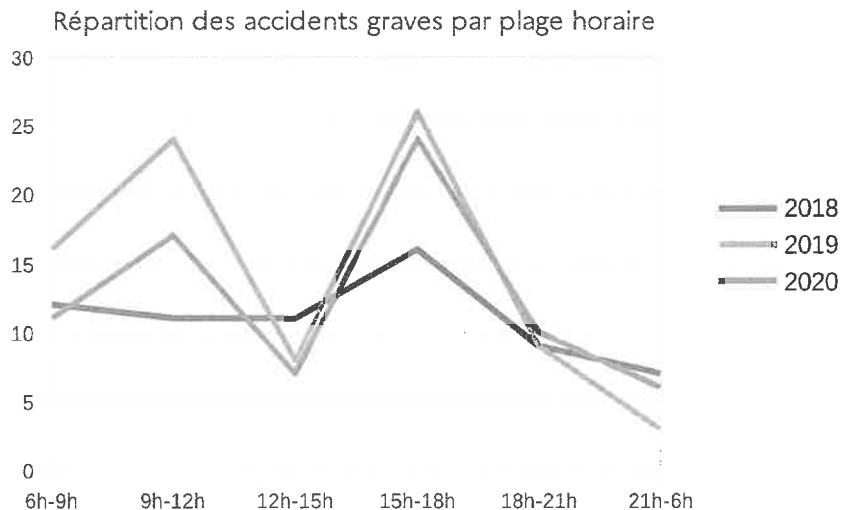
#### 4. Répartition des accidents par plage horaire



L'accidentalité en 2020 est représentative des deux années précédentes :

- le créneau 9h-12h concentre 66 accidents ;
- le créneau 15h-18h concentre 96 accidents , soit une légère baisse de 12 accidents.

Les créneaux 9h-12h et 15h-18h représentent 55 % de l'accidentalité.

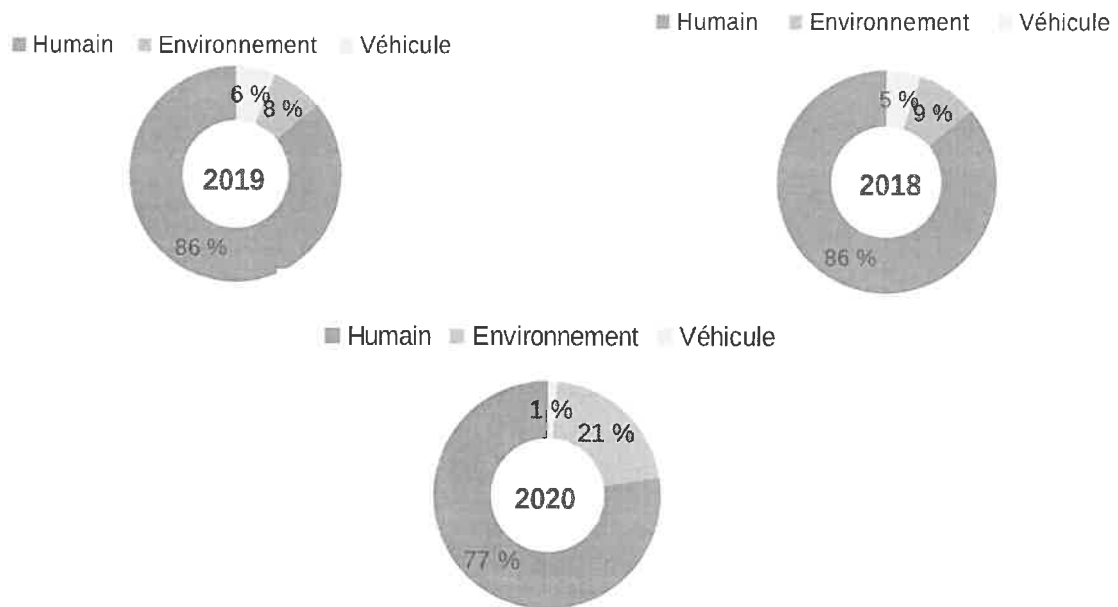


L'accidentalité en 2020 est représentative des deux années précédentes :

- le créneau 9h-12h concentre 17 accidents graves ;
- le créneau 15h-18h concentre 24 accidents graves, soit une baisse de 2 accidents.

Les créneaux 9h-12h et 15h-18h représentent 55 % de l'accidentalité sur le total des accidents graves.

### Analyse des facteurs d'accident entre 15h et 18h

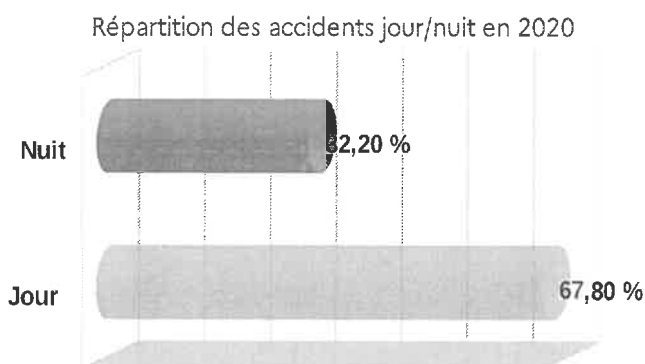


L'augmentation des accidents dans cette plage horaire cumule plusieurs facteurs :

- le nombre de patrouilles ;
- les créneaux de circulation les plus denses (sortie des écoles, fin de journée de travail) ;
- la baisse de vigilance des conducteurs (rythme biologique).

Un facteur supplémentaire intervient en 2020 : l'environnement lié aux périodes de confinement (survitesses).

## 5. Répartition des accidents jour/nuit<sup>5</sup>



32 % des accidents ont lieu de nuit. Ce chiffre reste important au regard du nombre de personnels en service externe sur le créneau considéré.

L'environnement constitue un facteur de risque important (manque de visibilité, conditions climatiques, état de la chaussée, animaux sur la voie, virages, etc.).

<sup>5</sup> Est considéré comme jour : entre le lever et le coucher du soleil.  
Est considéré comme nuit : avant le lever ou après le coucher du soleil.

## 6. Focus sur le refus d'obtempérer et les agressions volontaires

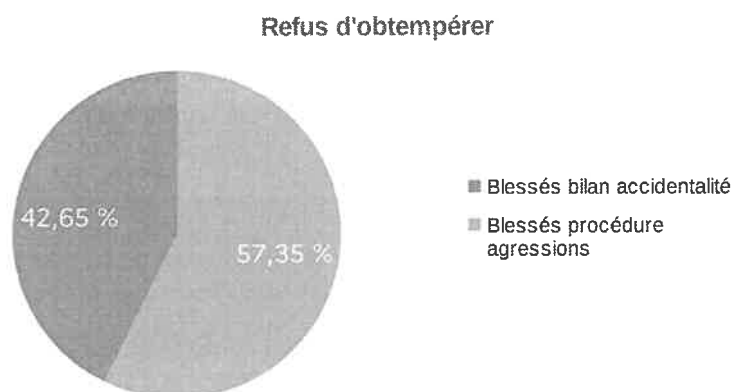
Lorsqu'un militaire est tué ou blessé suite à un refus d'obtempérer, la donnée statistique est comptabilisée dans la procédure des tués et blessés sur Agorha.

Le refus d'obtempérer doit être toutefois perçu comme un risque professionnel et s'inscrire pleinement dans la démarche transverse de prévention au sein de l'institution.

L'étude des « EVENGRAVE - Accident de la circulation routière » fait ressortir un bilan de 29 refus d'obtempérer (23 VL et 6 motocyclettes). Les accidents lors d'une intervention consécutive à un refus d'obtempérer représentent 9,83 % des accidents en mission. La cause principale résulte d'une poursuite à la suite d'un refus d'obtempérer.

Ce chiffre est complété par la tuile « Tués et blessés – Agressions » qui fait ressortir 39 refus d'obtempérer dus exclusivement à une agression volontaire avec l'utilisation du véhicule comme arme par destination.

En conclusion, sur l'ensemble des refus d'obtempérer (délit routier et agression volontaire), 1 militaire est décédé et 67 personnels ont été blessés en 2020 contre 12 en 2019<sup>6</sup>.



6. Les statistiques de 2019 issues du logiciel Agorha ne prennent pas en compte les mois de janvier à mars.

## 7. Répartition des accidents par type de roulage<sup>7</sup>

### Accidentalité par type de véhicule en fonction du type de roulage

2018				
	Interception	Mission	Liaison simple	Total
Véhicules légers	20	40	87	147
Motocyclettes	9	42	44	95
Piétons	1	6	3	10
Vélo	0	0	10	10
Scooter	0	0	6	6
Autres	0	1	0	1
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>89</b>	<b>150</b>	<b>169</b>

2019				
	Interception	Mission	Liaison simple	Total
Véhicules légers	39	41	87	167
Motocyclettes	12	20	57	94
Piétons	1	4	2	7
Vélo	0	0	12	12
Scooter	0	1	0	1
Autres	0	1	3	4
<b>Total</b>	<b>57</b>	<b>67</b>	<b>161</b>	<b>285</b>

2020				
	Interception	Mission	Liaison simple	Total
Véhicules légers	21	62	84	163
Motocyclettes	14	21	66	101
Piétons	0	5	4	9
Vélo	0	0	10	14
Scooter	0	0	3	3
Autres	0	0	5	6
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>88</b>	<b>172</b>	<b>296</b>

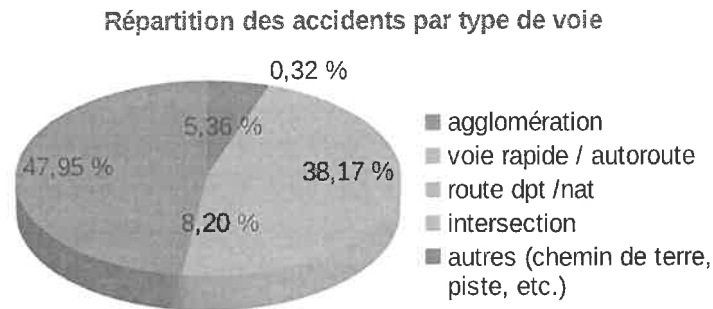
Sur les trois années observées, les accidents corporels ont lieu pour une grande partie lors de liaisons simples. Or ce type de roulage n'a pas de caractère d'urgence. Les liaisons simples exigent une vigilance particulière. L'utilisation du véhicule doit être dans ce cas limité à son strict nécessaire.

<sup>7</sup> Le CNFSR définit trois types de roulage :

- les liaisons simples : trajets qui n'entrent pas dans le cadre opérationnel d'une intervention ou d'une mission ;
- les missions : missions et autres opérations réalisées par la gendarmerie ;
- les interceptions : déplacements effectués afin d'atteindre un usager en infraction.



## 8. Répartition des accidents par type de voie

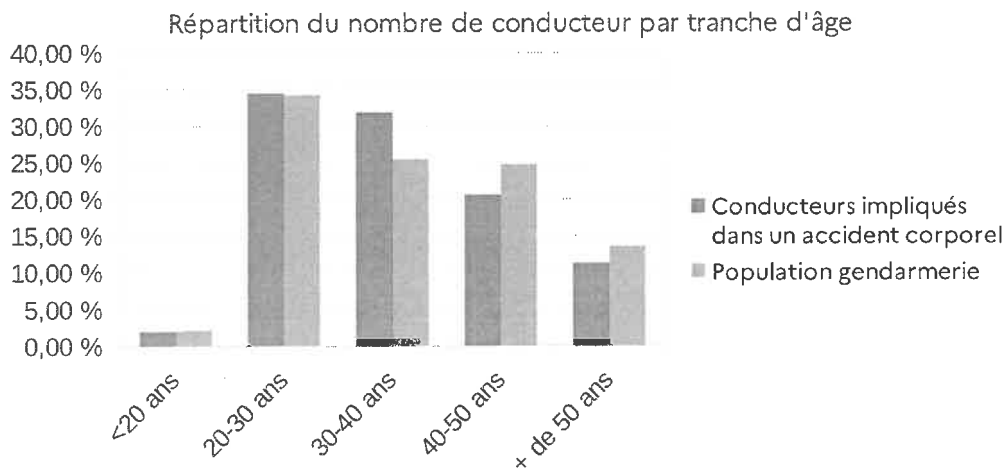


Les accidents surviennent principalement sur les types de voies suivantes :

- 47,95 % en agglomération ;
- 38,17 sur les routes départementales et nationales.

En 2019 et 2020, les accidents sur autoroute exigent une vigilance particulière car ils représentent 9% des accidents. Les accidents graves sur autoroute ont concerné exclusivement les motocyclistes.

## 9. Profil des personnels impliqués dans un accident de la route



La répartition des âges des conducteurs ne dégage aucun critère significatif pour interpréter l'accidentalité en gendarmerie. En effet, la répartition des âges des conducteurs correspond à la population des âges de la population globale en gendarmerie.

La prévention doit concerner l'ensemble des personnels mais une vigilance particulière doit être accentuée pour la tranche d'âge des 30-40 ans.

### III. ANALYSE DES CAUSES D'ACCIDENTS

#### 1. Le risque routier intégré dans la démarche globale de prévention (a priori)

En gendarmerie, la conduite de véhicule ou l'exposition au risque routier est quotidienne. Le chef d'organisme doit ainsi mettre en œuvre les mesures et moyens adaptés afin de garantir la santé et la sécurité des personnels placés sous son commandement. Cette responsabilité englobe les trajets domicile-travail et les missions sur la route.

Aussi, l'analyse des causes des accidents doit s'inclure dans la démarche globale de prévention qui s'articule autour des 9 principes généraux de la prévention :

- **Éviter les risques, c'est supprimer le danger ou l'exposition au danger :**

*Exemple : éviter l'usage du véhicule lorsque cela n'est pas nécessaire notamment pour des liaisons simples.*

- **Évaluer les risques, c'est apprécier l'exposition au danger et l'importance du risque afin de prioriser les actions de prévention à mener.**

*Exemple : les conditions climatiques peuvent être un facteur impactant le choix du mode de déplacement et le personnel doit adapter son mode de déplacement. En effet, par temps de pluie, il convient d'éviter l'utilisation des motocyclettes et des vélos.*

- **Combattre les risques à la source, c'est intégrer la prévention le plus en amont possible.**

*Exemple : organiser les lieux de travail (positionnement de la patrouille lors d'un dispositif routier).*

- **Adapter le travail à l'Homme, en tenant compte des différences interindividuelles, dans le but de réduire les effets du travail sur la santé.**

*Exemple : organiser le service afin de tenir compte de la fatigue des personnels.*

- **Tenir compte de l'évolution de la technique, c'est adapter la prévention aux évolutions techniques et organisationnelles.**

*Exemple : la mise en place de casque de télécommunication pour les motocyclistes. Cela favorise la communication et la coordination de l'équipe ou airbag intégré pour le motocycliste.*

- **Remplacer ce qui est dangereux par ce qui l'est moins, c'est éviter l'utilisation de procédés ou de produits dangereux lorsqu'un même résultat peut être obtenu avec une méthode présentant des dangers moindres ;**

*Exemple : remplacement d'un type de véhicule dès lors qu'un dysfonctionnement important est constaté.*

- **Planifier la prévention en intégrant technique, organisation et conditions de travail, relations sociales et environnement ;**

*Exemple : publication du plan de prévention du risque routier élaboré après analyse de l'accidentalité.*

- **Donner la priorité aux mesures de protections collectives et n'utiliser les équipements de protection individuelle qu'en complément des protections collectives si elles se révèlent insuffisantes ;**

- **Donner les instructions appropriées aux personnels, c'est former et informer les personnels afin qu'ils connaissent les risques et les mesures de prévention.**

*Exemple : formation des motocyclistes au pilotage au sein du CNFSR et diffusion du plan de prévention à l'ensemble des personnels*

## 2. Le risque routier analysé selon la méthode de l'arbre des causes<sup>8</sup> (a posteriori)

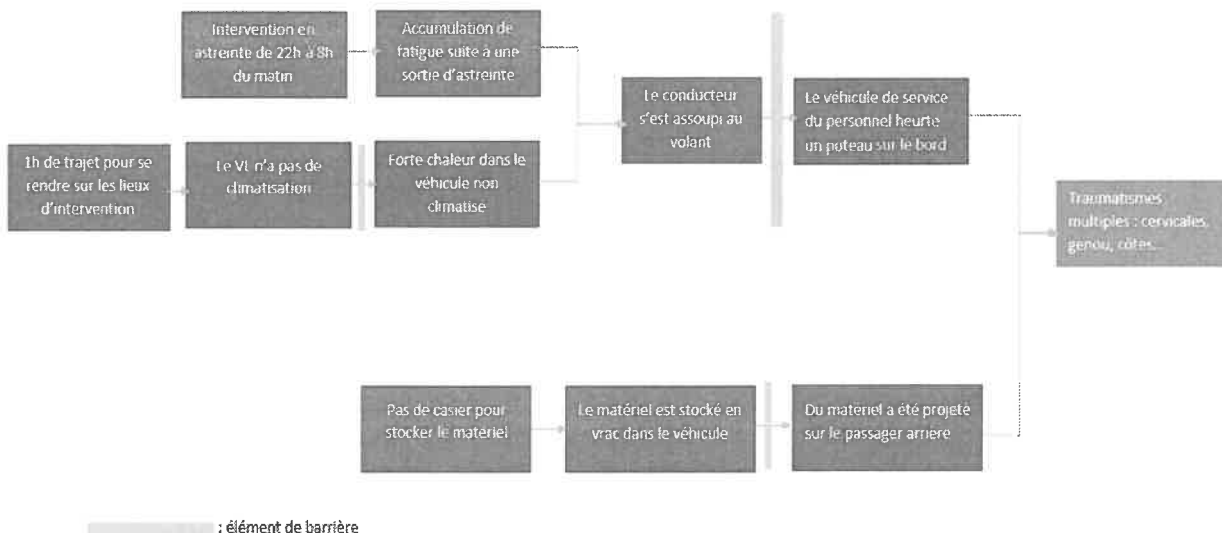
L'outil utilisé pour analyser un accident est l'arbre des causes. Il s'agit d'un schéma se présentant sous la forme d'une arborescence permettant d'identifier tous les faits relatifs à un accident, afin d'en déterminer de manière exhaustive les causes de survenance. Cette identification des causes permettra d'établir les liens de causalité, en vue de proposer des mesures de prévention à décliner pour éviter la reproduction du même accident.

Un guide méthodologique enquête accident publié en 2019 a été communiqué à l'ensemble des sections santé sécurité au travail et sera bientôt disponible dans le référentiel SST-Env.

L'arbre des causes permet de mettre en évidence les facteurs à l'origine de l'accident et ainsi déterminer les actions de prévention à mettre en place.

### Exemple d'une enquête accident

Une équipe d'astreinte est appelée la nuit, vers 2h, pour une intervention sur des violences intrafamiliales. Sur le chemin du retour, le conducteur percute un poteau en béton au bord de la route. Il roulait à 70 km/h. Sous le choc, une partie du matériel à l'arrière a arraché la cloison séparative et a percuté un passager à l'arrière. Un chauffeur qui empruntait la même route a appelé les secours quelques minutes après l'accident. Les pompiers sont arrivés très rapidement, ont porté secours aux victimes et les ont conduites à l'hôpital. Les deux gendarmes à l'avant sont légèrement blessés et le passager arrière plus gravement (traumatismes multiples, cervicales, genou droit, côtes).



#### Préconisation suite à l'accident :

- ✓ Organiser la répartition des services d'astreinte ;
- ✓ Vérifier le bon fonctionnement des véhicules ;
- ✓ Ranger le matériel dans un contenant adapté.

En 2020, seulement deux enquêtes « accident » ont été réalisées et portées à la connaissance de l'administration centrale. Il est rappelé que les commandants de formation administrative et les instances représentatives du personnel (CHSCT, CCHS, CCHPA) sont tenus de réaliser des enquêtes accident après chaque accident mortel, grave, répétitif ou non grave et dont les dommages auraient pu être importants.

8. Méthodologie préconisée par l'INRS et consultable sur le site <http://www.inrs.fr/media.html?refINRS=ED%206163>

### 3. Exemples de causes comportementales pouvant être associées à l'analyse de l'accident

Certains facteurs biologiques et psychologiques ont un rôle dans le comportement des conducteurs. Plusieurs théories peuvent expliquer ces comportements :

- **L'illusion de contrôle du risque**

Sur la route, les individus ont tendance à surestimer la maîtrise qu'ils ont de leur véhicule, ce qui leur donne une impression d'invulnérabilité. La conduite peut devenir un automatisme sur des itinéraires connus : l'habitude altère la perception du danger et les usagers sont moins attentifs.

- **Les rythmes biologiques et la fatigue**

Le corps est soumis à un rythme circadien pendant la journée qui influence le comportement et la vigilance. L'attention est maximale le matin et diminue au cours de la journée.

- **L'effet tunnel**

En situation de stress, les individus réduisent leur champ d'action. Ils se focalisent sur leur idée de départ et ne prennent pas en compte les alternatives.

- **La vision et la visibilité**

Des facteurs peuvent influencer notre visibilité : le tracé, l'opacité atmosphérique, la vitesse et la tâche aveugle (partie de la rétine sans photorécepteurs → certaines informations visuelles sont cachées par ce point).

- **L'interaction Homme – environnement - machine**

Un accident résulte souvent de la conséquence d'un dysfonctionnement homme-environnement-machine. L'analyse d'un accident peut s'articuler autour de ces trois facteurs.

- le facteur humain : variables physiologiques et psychologiques (fatigue, stress, émotions, capacités à se repérer et se diriger dans l'espace, etc.) ;
- le facteur technique : le véhicule et les éventuels problèmes techniques, état des infrastructures ;
- le facteur organisationnel : environnement, trafic, réglementation.

- **La théorie de la conditionnalité**

Au regard de certaines conditions, les individus se permettent de transgresser les règles lorsqu'ils estiment que les circonstances le justifient.

Exemple : une survitesse et le franchissement d'un feu rouge lors d'une interception de véhicule consécutif à un refus d'obtempérer.

## IV. PRÉCONISATIONS

### À destination des personnels

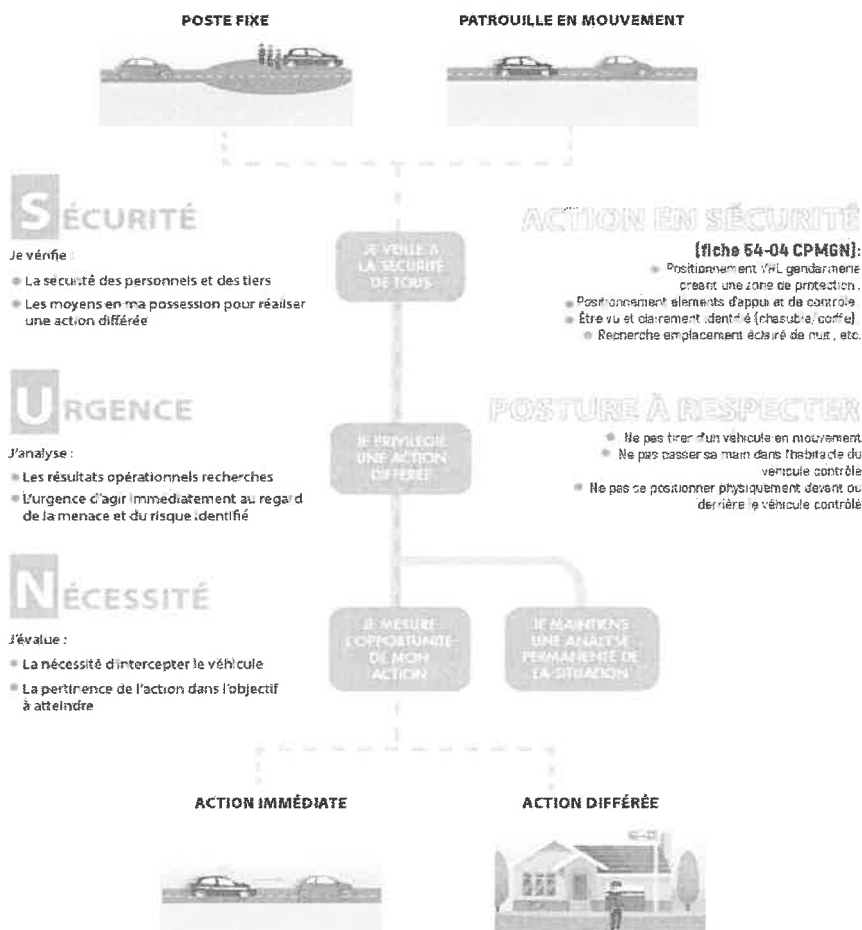
#### • Le respect des règles en opération

Le Code de la Route :

- rappeler le strict respect du Code de la Route pour conduire en sécurité et de manière exemplaire ;
- en cas d'intervention, respecter au mieux le Code de la Route pour préserver la sécurité des passagers et autres usagers de la route ;
- utiliser les avertisseurs lumineux uniquement en cas d'urgence<sup>9</sup>.

Les interceptions :

- évaluer la situation : prendre en compte tous les paramètres afin de garantir la sécurité du gendarme et des usagers (**méthode Sécurité Urgence Nécessité ou S-U-N**) ;
- proportionner sa prise de risque : le bond de rattrapage (intervention en sécurité) est une pratique de dernier recours ;
- envisager **prioritairement** l'interception différée.



9. Note-express n°4350 du 16/05/05.

Les contrôles :

- évaluer la situation et veiller à la sécurité des personnels et des tiers ;
- créer une zone de travail sécurisée avec un élément fixe ou le véhicule de dotation ;
- placer un militaire en appui ;
- proportionner la prise de risque selon la nécessité et l'environnement.

À motocyclette :

- de nuit, l'emploi de motocyclettes pour le **contrôle routier** est formellement **interdit**<sup>10</sup> ;
- à l'arrêt, hors du flux de circulation, il convient d'exclure la poursuite d'un usager ;
- évaluer l'urgence lors d'interceptions ;
- garantir aux motocyclistes des plages de récupération suffisantes lors de la programmation des services à motocyclette.

À pied :

- ✓ porter le gilet haute visibilité afin d'être identifié par les usagers de la route ;
- ✓ se positionner derrière un élément fixe pour créer une zone de protection sur le poste de contrôle fixe.

**Vigilance :** Lors d'une mission de sécurité routière ou de police de la route, le gendarme est vulnérable et susceptible d'être pris pour cible. Le véhicule peut être utilisé comme arme par destination.

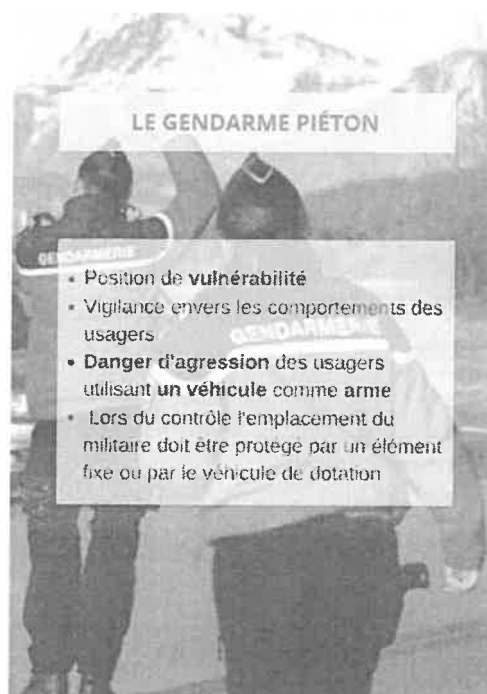
À vélo :

- ✓ porter les équipements obligatoires et recommandés (gilet rétro-réfléchissant, casque, gants, avertisseur sonore) ;
- ✓ entretenir le vélo (frein, éclairage, pneumatique) et le vérifier avant chaque utilisation ;
- ✓ être vigilant et respecter le code de la route ;
- ✓ éviter d'écouter de la musique ;
- ✓ éviter d'anticiper pour les autres ;
- ✓ limiter l'inter-file ;
- ✓ modérer sa vitesse en agglomération et en fonction des conditions climatiques et de l'état de la chaussée.

## • Le rôle du camarade

L'**esprit de corps** et la **bienveillance du camarade** ont un rôle majeur dans la prévention des risques. En effet lorsque l'attention du conducteur diminue, le camarade doit lui rappeler les mesures de sécurité élémentaires pour lui même et pour les autres.

La bienveillance s'applique également pour modérer ou stopper les éventuels comportements déviants du conducteur (survitresse, consommation de produits psychoactifs....



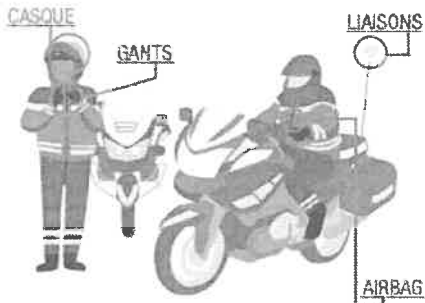
10. Circulaire n°150 000/GEND/DOE/SDSPSR/BSR du 27/08/2010 relative à l'emploi et à l'organisation des EDSR.

## • La notion de Partner Check

Cette notion issue des travaux du GT motocyclistes propose un système mnémotechnique afin que les militaires spécialistes du deux-roues n'oublent pas leurs équipements de protection individuelle.

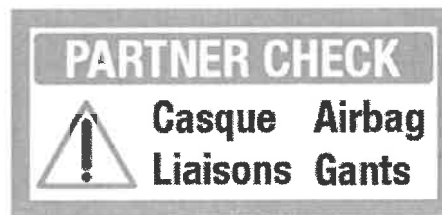
Ce contrôle mutuel de la sécurité avant le départ met en lumière **le rôle protecteur du camarade**.

# PARTNER CHECK



A coller sur la moto, sur la partie supérieure du réservoir, entre l'assise et le guidon.  
De sorte qu'il soit visible à chaque mise en route de la motocyclette.

- Il rappelle à travers l'acronyme GLAC, les points de contrôle mutuel de sécurité à effectuer (Gants, Liaisons, Airbag, Casque).



**SOYEZ ACTEUR DE VOTRE SÉCURITÉ  
ET DE CELLE DE VOTRE BINÔME.**

## • La fin de mission

- Stationner les véhicules dans un sens « prêt-à-partir » ;
- vérifier l'état du véhicule à chaque fin de mission (*check-list indiquant tous les éléments à vérifier sur le véhicule*).

## À destination des chefs de patrouilles

### • La responsabilité du chef de bord

- veiller au respect des règles ;
- proportionner l'action de la patrouille ;
- guider le conducteur lors de manœuvres ;
- surveiller le degré de fatigue du conducteur et procéder à son remplacement si nécessaire ;
- s'opposer aux prises de risques inutiles ;
- veiller à l'aptitude physique et psychique du conducteur à la conduite.

### • Le rôle du chef de patrouille chez les motocyclistes

- évaluer les risques avant tout départ en mission (méthode d'analyse des risques<sup>11</sup>) ;
- adapter le rythme de patrouille à la mission, à l'environnement et aux conditions de circulation ;
- faire des rappels sur la distance de sécurité et le positionnement au sein de la patrouille ;
- s'assurer, avant d'effectuer une manœuvre, de sa bonne compréhension par son binôme ;
- conformément à la circulaire 150 000, le chef de patrouille peut préconiser l'emploi des avertisseurs lumineux afin de maximiser la visibilité de la patrouille ;
- modérer et réguler la patrouille ;
- permettre le « lâcher prise » en cas de situation évoluant défavorablement (mauvaise visibilité, chaussée dégradée, trafic important...).

11. <http://eg-fontainebleau.gendarmerie.fr/documentations/cnfsr/vade-mecum/1000-gestion-du-risque-motocycliste>



---

## À destination du commandement

---

- **Planification et anticipation des missions**

- planifier les liaisons simples ;
- s'informer des conditions de circulation (météo, trafic) ;
- utiliser des moyens de communication alternatifs pour les réunions de commandements (conférence téléphonique).

- **Gestion du parc automobile et de la caserne**

- signaler les obstacles et les garages de la caserne ;
- suivre quotidiennement l'état du parc de véhicules.

- **Gestion des personnels**

- organiser des temps de formation et de prévention du risque routier ;
- sensibiliser sur la problématique des conduites addictives ;
- promouvoir la méthode d'analyse réflexe S-U-N, évaluant la pertinence d'une interception ;
- promouvoir l'interception différée ;
- rappeler que le gendarme est susceptible d'être agressé avec l'utilisation d'un véhicule comme arme par destination ;
- connaître l'accidentologie : causes et circonstances des accidents, types de véhicules ;
- Procéder systématiquement à une enquête de recherche des causes d'accidents.

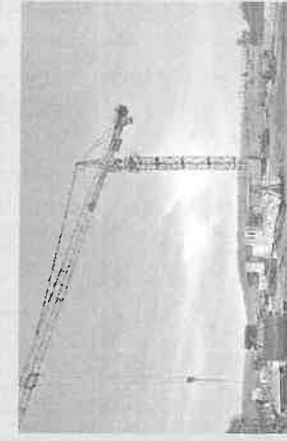


**MINISTÈRE  
DE L'INTÉRIEUR**

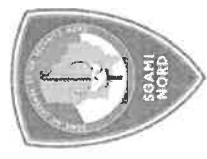
*Liberté  
Légalité  
Fraternité*

**Secrétariat général  
Préfecture de Police**

# SECRÉTARIATS GÉNÉRAUX POUR L'ADMINISTRATION DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR



# SGAMI



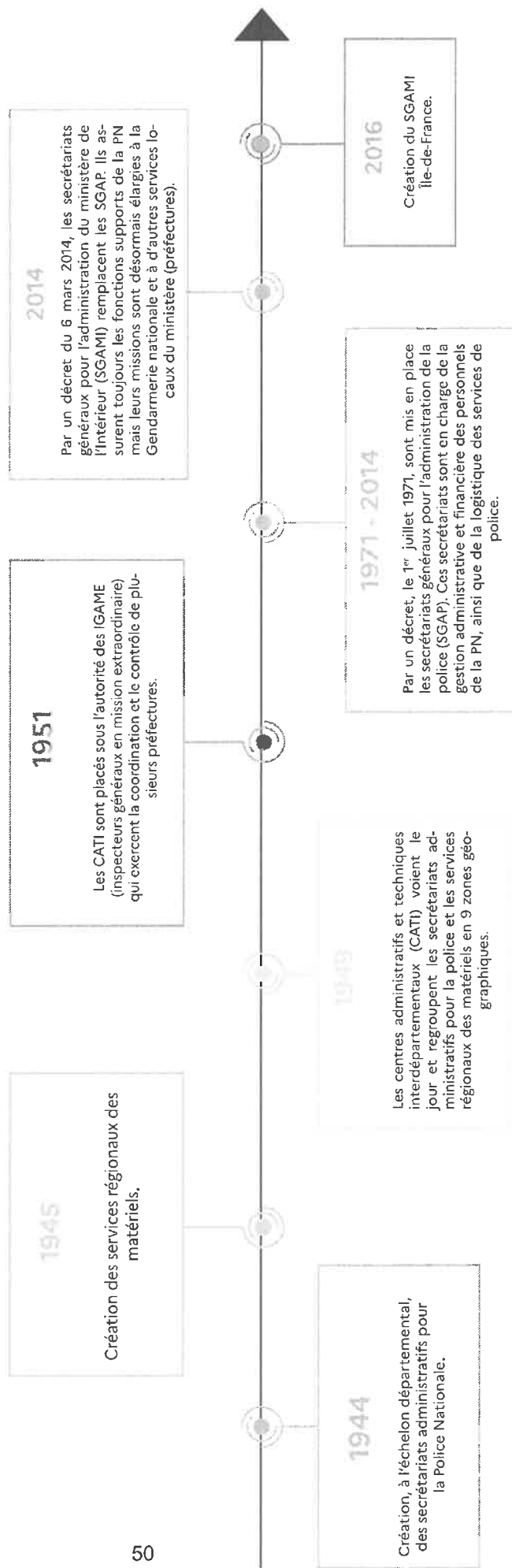
# SOMMAIRE

---

<b>Un peu d'histoire... 1944 à nos jours</b>	<b>p. 4</b>
<b>La zone de défense et de sécurité</b>	<b>p. 5</b>
<b>Qu'est-ce qu'un secrétariat général pour l'administration du ministère de l'Intérieur (SGAMI) ?</b>	<b>p. 7</b>
<b>La structure géographique des SGAMI</b>	<b>p. 9</b>
<b>L'organisation type</b>	<b>p. 10</b>
<b>Les 5 fonctions métiers</b>	<b>p. 11</b>
<b>Carte d'identité des SGAMI</b>	<b>p. 13</b>
<b>L'animation des SGAMI par le secrétariat général</b>	<b>p. 15</b>
<b>Gouvernance nationale des SGAMI</b>	<b>p. 17</b>
<b>Contacts</b>	<b>p. 19</b>

# UN PEU D'HISTOIRE... 1944 À NOS JOURS

Après la Première Guerre mondiale, la Police nationale connaît un essor considérable nécessitant la mise en place de structures nouvelles pour accompagner ce développement et répondre aux besoins nouveaux (matériels, immobilier...). C'est alors que sont nées les directions de soutien.



# LA ZONE DE DÉFENSE ET DE SÉCURITÉ

Il s'agit d'un échelon créé pour renforcer les capacités de l'État à assurer la **sécurité nationale et la défense civile et économique sur une zone géographique large**. C'est un cadre géographique commun dans lequel se coordonne les efforts civils et militaires.

## Préfet de zone de défense et de sécurité

### 1 / ÉLABORER, COORDONNER ET ADMINISTRER

Hors zone de Paris et du Sud, le **préfet délégué pour la défense et la sécurité (PDDS)** assiste le préfet de zone de défense et de sécurité dans trois missions :

- L'élaboration des mesures non militaires de défense et la coopération avec l'autorité militaire;
- La coordination des moyens de sécurité civile dans la zone;
- L'administration d'un certain nombre de moyens de la Police nationale, de la Gendarmerie nationale et d'autres services locaux du ministère de l'Intérieur.

### 2 / L'APPUI DES SGA

Le PDDS s'appuie sur le **secrétaire général adjoint pour l'administration du ministère de l'intérieur (SGA)** pour les missions d'administration générale, de logistique et de mutualisation de moyens pour les préfectures et les services de police et de gendarmerie.

Les postes de SGA font l'objet d'une **répartition équilibrée** entre les 3 périmètres (SG, PN, GN). Ainsi, au sein des 6 SGAMI (hors IDF), 2 postes de SGA sont dévolus à des membres du corps de conception et de direction de la Police nationale, 2 postes pour des officiers de Gendarmerie et les 2 derniers pour des administrateurs civils.



**Préfet délégué pour la défense et la sécurité (PDDS)**

# LES 5 FONCTIONS MÉTIERS



## DIRECTION DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE ET DES FINANCES

La direction assure les missions d'administration générale :

- la préparation des budgets et pilotage de l'exécution budgétaire;
- l'exécution des dépenses et des recettes (plateforme Chorus zonale);
- la passation et le suivi de l'exécution des marchés publics;
- la régie d'avances et de recettes;
- le suivi du contentieux de la protection fonctionnelle (sécurité juridique et dépenses indemnitaires).



## DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES

La direction assure les missions de gestion de ressources humaines :

- la gestion des ADS, des actifs de la PN, des personnels administratifs de la PN et de la GN;
- la paye du personnel de la PN, des civils de la GN et du personnel des préfectures (plateforme PESE);
- l'organisation du recrutement des personnels techniques, des réservistes et des ADS;
- l'organisation des concours des corps actifs de la PN, des examens professionnels des personnels techniques de catégorie A et B;



## DIRECTION DE L'IMMOBILIER

Les SGAMI constituent l'échelon décentralisé qui porte les principales opérations d'investissement immobilier (T5) des divers réseaux territoriaux du ministère.

La direction immobilière est en charge de l'ingénierie et de la conduite des opérations immobilières de la police, de la gendarmerie et des préfectures. Elle a également une mission de maintenance de ces implantations immobilières.



### **DIRECTION DE L'ÉQUIPEMENT ET DE LA LOGISTIQUE**

La direction est en charge :

- du maintien en condition opérationnelle du parc automobile de la Police et de la Gendarmerie nationales au sein de sa zone;
- de la mise à disposition de fournitures et de matériels au bénéfice de ses clients;
- du maintien en condition opérationnelle des équipements d'armement, de l'approvisionnement, du stockage et de la distribution de ces matériels.



### **DIRECTION DES SYSTÈMES D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION**

La direction assure les missions de sécurité des SIC :

- l'ingénierie, le déploiement et le maintien en condition opérationnelle du réseau général des transmissions (internet, intranet, messagerie, postes informatiques);
- le déploiement, la maintenance et l'amélioration du réseau de téléphonie;
- le développement et la maintenance d'applications informatiques;
- la modernisation et le maintien en condition opérationnelle des réseaux radio.



### **CABINET / ÉTAT MAJOR**

Le cabinet ou l'État Major assiste le SGA dans ses missions de coordination. Il gère notamment :

- les affaires transversales;
- le contrôle de gestion;
- le contrôle interne;
- la communication;
- le secrétariat général.



# CARTE D'IDENTITÉ DES SGAMI

## SGAMI EST



- 18 départements
- 105 217 km<sup>2</sup>
- 899 agents
- 4 sites (siège à Metz)
- Gestion de la paie de 20 103 agents
- 400 696 m<sup>2</sup> de structures immobilières
- En charge de 8 600 véhicules et 15 124 armes

## SGAMI ÎLE-DE-FRANCE



- 8 départements
- 12 012 km<sup>2</sup>
- 1 742 agents
- 7 sites (siège à Paris)
- Gestion de la paie de 54 000 agents
- 2 400 000 m<sup>2</sup> de structures immobilières (hors préfectures)
- En charge de 8 638 véhicules et 64 400 armes

## SGAMI NORD



- 5 départements
- 31 805 km<sup>2</sup>
- 547 agents
- 3 sites (siège à Lille)
- Gestion de la paie de 12 675 agents
- 500 000 m<sup>2</sup> de structures immobilières
- En charge de 4 014 véhicules et de 11 410 armes

## SGAMI OUEST



- 20 départements
- 128 347 km<sup>2</sup>
- 895 agents
- 3 sites (siège à Rennes)
- Gestion de la paie de 21 400 agents
- 1 037 000 m<sup>2</sup> de structures immobilières
- En charge de 10 100 véhicules et 18 222 armes

## SGAMI SUD



- 21 départements
- 112 846 km<sup>2</sup>
- 863 agents
- 5 sites (siège à Marseille)
- Gestion de la paie de 33 000 agents
- 556 914 m<sup>2</sup> de structures immobilières
- En charge de 5 000 véhicules et 22 000 armes

## SGAMI SUD-EST



- 12 départements
- 69 711 km<sup>2</sup>
- 741 agents
- 8 sites (siège à Lyon)
- Gestion de la paie de 16 000 agents
- 240 548 m<sup>2</sup> de structures immobilières
- En charge de 7100 véhicules et 13 835 armes

## SGAMI SUD-OUEST



- 12 départements
- 84 036 km<sup>2</sup>
- 707 agents
- 10 sites (siège à Bordeaux)
- Gestion de la paie de 8 080 agents
- 1 095 941 m<sup>2</sup> de structures immobilières
- En charge de 5 430 véhicules