

PARC AUTOMOBILE

# Une gestion optimisée, c'est possible !

Selon la Fédération des maires des villes moyennes qui a réalisé une enquête auprès de ses adhérents, la gestion d'un parc automobile peut être optimisée.

**S**ujet sensible, l'optimisation de la gestion d'un parc automobile est possible, comme le suggère l'enquête de la Fédération des maires des villes moyennes (FMVM), publiée en mai 2010 (\*), en jouant sur sa taille et le dimensionnement du personnel affecté à sa gestion et à son entretien. Son efficacité dépend surtout de la disponibilité des véhicules et du coût de leur entretien. Son dimensionnement tient aux compétences de la collectivité, à ses effectifs, à la politique d'attribution de véhicules, à la géo-

graphie des services, à l'éventuel remboursement de frais pour usage de véhicule personnel et à la mutualisation entre services ou « pool ». Concernant son entretien, les choix portent sur l'âge moyen du parc, son plan de renouvellement et la possibilité de sous-traitance à proximité. Le fait de responsabiliser les utilisateurs, de suivre la sinistralité et de maintenir les compétences des mécaniciens et l'équipement du garage intervient dans la décision de conserver ou non un garage interne.

**Valorisation.** L'optimisation passe ainsi par un renouvellement tous les quatre à six ans des véhicules pour éviter les pannes, alors que la moyenne s'élève, d'après l'enquête, à huit ans et demi. Souvent surdimensionnés, les effectifs s'optimiseraient avec un mécanicien pour cinquante véhicules. Or le ratio constaté est proche de un pour quinze à vingt-cinq. L'usage de voitures propres, qui, outre leur exemplarité, ferait diminuer la consommation de carburant, reste limité. Plus la collectivité est grande, plus l'effort est important. Mais toute remise à plat se révèle complexe. « Il y a du symbolique et de l'opérationnel à manier avec précaution. La logique voudrait qu'un service sédentaire n'ait pas de véhicule. Toutefois, celui-ci peut devenir un outil de management et de valorisation d'un agent à qui l'on demande une souplesse horaire », relève le consultant Arnaud Desclozeaux (lire l'avis d'expert ci-contre).

LES CHIFFRES CLÉS

- 3 000 à 4 000 euros, tel est le coût annuel d'un véhicule léger.
- 4,5 véhicules, c'est la moyenne constatée par collectivité pour 1 000 habitants.
- 15 à 25 représente le nombre de véhicules entretenus par agent. Optimiser ce chiffre reviendrait à ce qu'un agent entretienne 45 à 55 véhicules.
- 8,5 ans, c'est l'âge moyen du parc de véhicules légers. L'objectif conseillé est de 4 à 6 ans.
- 20 % de véhicules propres, dans les plans de renouvellement des parcs auto des collectivités, est l'objectif de la loi sur l'air.

Source : enquête FMVM.

S'agissant des collectivités de taille moyenne, la location longue durée semble peu utilisée, car elle ne permet pas de récupérer la TVA. Les décotes sont élevées lors de restitutions de véhicules malmenés. Elles préfèrent acheter leur flotte, quitte à externaliser la gestion et l'entretien. Pour suivre les réparations et les facturations, la présence d'un gestionnaire ou d'un chef-mécanicien interne paraît indispensable.

**Externalisation.** C'est le cas à Epernay (25 000 habitants, 600 agents, Marne) qui confie à l'extérieur l'entretien et la réparation de plus de cent vingt véhicules. Il en coûte 550 000 euros, dont 200 000 euros en carburant. Pour limiter les frais, le responsable du parc automobile effectue le petit entretien et coordonne les réparations. « C'est un professionnel, il connaît

AVIS D'EXPERT Arnaud Desclozeaux, consultant du cabinet Duranton

## « Un enjeu économique »



CABINET DURANTON

« Le parc automobile d'une collectivité a un coût. Chaque année, il devrait être renouvelé, ce qui, en général, n'est pas le cas : l'âge moyen des véhicules est décalé par rapport à celui des entreprises du secteur privé. Dégradé, il ne donne pas une bonne image. Dans une collectivité qui se veut exemplaire en matière de développement durable, en standardisant les moyens de déplacement et en les organisant en pool, le parc constitue un moyen de communiquer avec la population. Toutefois, la gestion de cette flotte n'est pas assez rigoureuse. La technicité interne est gage de réactivité, notamment concernant les véhicules lourds, coûteux et complexes à entretenir. Mais les outils de gestion, qui permettent d'évaluer les coûts, de choisir entre faire et faire faire et de dimensionner le personnel, restent le point faible des collectivités. »



E. HANNOTEAUX

le coût d'une intervention : on ne peut pas nous facturer du temps en plus. Entretenir nous-mêmes la flotte serait trop coûteux, car il nous faudrait investir dans des valises électroniques », souligne Hélène Devanlay, directrice des achats et des marchés publics. Dans cette ville de Champagne-Ardenne, les véhicules sont renouvelés au bout de sept ans, avec l'objectif de les changer à cinq ou six ans. Des voitures sont mutualisées à l'hôtel de ville, avec réservation et remise de clés et papiers à l'accueil. « Cela fonctionnerait encore mieux s'il y avait davantage de véhicules mutualisés. Et entre sites, c'est compliqué », confie Hélène Devanlay.

Pour sa part, Vienne (30 000 habitants, 650 agents, Isère), qui dispose de 159 véhicules (73 utilitaires, 38 berlines et des véhicules spécifiques), a trouvé un compromis entre l'entretien et les réparations courantes en régie, et des réparations plus lourdes externalisées. L'équipe comprend un chef de ga-

**TÉMOIGNAGE** Jérôme Pétesque, chef du service parc automobiles de la ville de Béziers (Hérault)

## « Notre force tient à la diversité des compétences techniques »

« Le service du parc automobile emploie vingt-cinq personnes, dont une secrétaire, deux comptables, des chefs d'ateliers et d'équipe ainsi que des mécaniciens. Un récent audit a montré que le ratio coût-rentabilité de notre garage en régie était plus économique que de faire appel au privé. Le matériel est amorti et nos mécaniciens spécialisés sont pointus. Entretenir et réparer nos balayuses et bennes à ordures constitue notre force. Il nous arrive de demander un diagnostic à l'extérieur, mais, dès que possible, nous investirons dans du matériel de détection de pannes. Notre coût horaire s'élève à 50 euros TTC, quand celui du privé, pour une vidange par exemple, est d'au moins 72 euros TTC, soit près de 50 % de plus. Chaque année, nous formons des apprentis pour assurer la relève. Par ailleurs, afin d'optimiser notre gestion, nous avons changé de logiciel et nous développons notre pool. »

rage, trois mécaniciens ainsi qu'une secrétaire, depuis peu, à plein temps pour optimiser un nouveau logiciel qui permet le suivi des réparations et de la consommation de carburant (260 000 euros sur un budget de 560 000 euros). « Être propriétaire de son parc reste un choix judicieux, car la location d'engins spéciaux est délicate. Employer des

mécaniciens aussi, car une vidange coûte cher dans le privé », explique Gilles Gaviot-Blanc, directeur général des services techniques (DGST).

**Pool.** Un parking proche de la mairie de Vienne accueille les véhicules qui sont vérifiés à la remise et à la restitution des clés, comme chez un loueur. La mise en place de ce pool

**Un coût de fonctionnement important, c'est moins de budget pour renouveler la flotte.**

Jérôme Pétesque, chef du service parc automobile de la ville de Béziers (Hérault)

a été effectuée après celle de carnets de bord : les véhicules consommant trop et sous-utilisés ont été retirés, d'autres mis en commun ou remplacés. Dans cette ville de la vallée du Rhône, l'âge moyen des véhicules dépasse huit à dix ans. Pour circuler intra-muros, des scooters hybrides ainsi que des vélos à assistance électrique et classiques sont mis à disposition des services. L'achat de berlines consommant peu va, en outre, être privilégié. Le suivi quotidien du kilométrage et de la consommation permettra d'alerter les personnes concernées en cas d'anomalie.

**Écoconduite.** Mais pour faire passer le message, il a fallu sensibiliser les directeurs et les chefs de service. « Je rappelle que les véhicules n'appartiennent pas à un agent, mais à la collectivité », remarque le DGST de Vienne. L'accès aux transports urbains pourrait aussi être facilité. Par ailleurs, la manière dont les véhicules sont utilisés constitue un point qui peut être amélioré, en incitant les conducteurs à se comporter de manière respectueuse et en les responsabilisant sur les conséquences du mauvais état d'un véhicule et les risques d'accident. A Epernay, un guide d'utilisation des véhicules va être remis à jour. « Nous demanderons à chaque agent de s'engager », précise la directrice des achats. Une formation à l'écoconduite est prévue dans le cadre de l'agenda 21. La ville de Béziers (72 000 habitants, 1 400 agents, 450 véhicules roulants, Hérault) dispose >

## L'effort pour se doter de véhicules propres reste peu fréquent

■ ■ ■ d'un garage interne performant pour tous types de véhicules. L'écoconduite y est pratiquée et la mise en pool, surveillée par un gestionnaire s'assurant du rendu en bon état des véhicules, devrait être renforcée par du personnel qui fera des vérifications techniques et de niveaux.

### Nouveau logiciel de gestion.

D'autres gains sont attendus après le changement de logiciel de gestion. « Nous l'alimentons avec toutes les données. Il permet d'éditionner le kilométrage mensuel, le nombre d'interventions et les durées d'immobilisation, d'effectuer une gestion consolidée des carburants et de gérer les prêts par pool », indique Jérôme Pétesque, chef du service parc automobile de Béziers (*lire le témoignage p. 55*). Le budget carburant représente 850 000 euros et celui des pièces détachées 500 000 euros, auxquels il faut ajouter 1,5 million d'euros de fonctionnement et 600 000 euros d'investissement par an. Des courbes de coût des véhicules vont être éditées, elles permettront de vérifier si les remplacements, tous les neuf à dix ans du fait du garage interne, sont pertinents.

Par ailleurs, les coûts d'utilisation normale et anormale seront mis en évidence. « Ainsi, nous pourrions constater si un véhicule a été maltraité et ferons remonter aux chefs de service ces informations pour qu'ils en identifient le montant et fassent que cela ne se reproduise pas. Un coût de fonctionnement important, c'est moins de budget pour renouveler la flotte », souligne Jérôme Pétesque. « Si une réparation prend du temps, si un véhicule tombe en panne parce que l'on n'a pas pu le



A Nevers, la collectivité a décidé de gérer le garage, comme dans le privé, en facturant les services.

### NEVERS (NIÈVRE)

## Des choix à faire en fonction de l'environnement

**A** Nevers (38 500 habitants, 700 agents – dont 6 agents parmi lesquels un mécanicien poids lourds, un chef de garage et un gestionnaire pour 185 véhicules), quand la ville envisageait d'externaliser son garage, un audit a confirmé l'absence, à proximité, de structures capables d'entretenir des véhicules lourds, de type balayeuses sujettes à panne et à casse. Conserver un seul mécanicien poserait problème les jours de congés. Il a été décidé de gérer le garage, comme dans le privé, en facturant les services. La maintenance des véhicules légers et fourgons revient à 500 euros par véhicule et par an, main-d'œuvre comprise. Ils sont remplacés au bout de sept à huit ans. La ville, qui a été pilote en matière de gaz naturel de ville (GNV), dispose de 65 véhicules en bicarburant. Elle réa-

lise des économies de carburant avec un GNV à 0,65 euro. Par ailleurs, des stages rappellent aux agents le Code de la route et la conduite douce. Des fiches de carburant, d'état kilométrique et d'entretien sont également éditées chaque trimestre. Les services généraux utilisent des véhicules communs, réservés sur l'intranet et localisés sur deux à trois sites. Une douzaine de scooters et une quinzaine de vélos électriques, et six vélos classiques complètent ce parc. Lors du précédent mandat, tous les véhicules roulant moins de 5 000 km par an ont été retirés au profit du pool. Mais un libre-service, avec automate donnant des clés, ne garantissait pas des véhicules en état de marche. Désormais, le directeur du service est responsable des véhicules et sollicite les remises en état.

renouveler ou si nous pointons la mauvaise utilisation de certains conducteurs, les relations peuvent être difficiles», ajoute-t-il. Une autre piste consiste, afin de rentabiliser le garage, à entretenir les véhicules du centre communal d'action sociale et de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, sauf ceux des villes environnantes, pour-

tant demandeuses, mais impossible juridiquement.

Autre source d'optimisation : l'effort pour se doter de véhicules propres. Toutefois, celui-ci reste peu fréquent. Grâce à des véhicules au gaz naturel de ville, Nevers (Nièvre) ne consomme que 200 000 euros de carburant pour sa flotte (*lire le focus ci-dessus*). Le coût des véhicules

électriques et la maintenance des batteries sont jugés trop élevés. Car au final, les impératifs financiers priment, pour l'instant, sur les choix écologiques.

Martine Doriac

(\*) Lire « La Gazette » du 8 novembre 2010 pp. 62-64 sur les Atsem et du 20 décembre 2010 pp. 54-55 sur la lecture publique.

### POUR EN SAVOIR PLUS

■ [www.villesmoyennes.asso.fr](http://www.villesmoyennes.asso.fr)