

**EXAMEN PROFESSIONNEL DE PROMOTION INTERNE ET  
EXAMEN PROFESSIONNEL D'AVANCEMENT DE GRADE DE  
TECHNICIEN PRINCIPAL TERRITORIAL DE 2<sup>e</sup> CLASSE**

**SESSION 2021**

**ÉPREUVE DE RAPPORT AVEC PROPOSITIONS OPÉRATIONNELLES**

ÉPREUVE D'ADMISSIBILITÉ :

**Rédaction d'un rapport technique portant sur la spécialité au titre de laquelle le candidat concourt. Ce rapport est assorti de propositions opérationnelles.**

Durée : 3 heures  
Coefficient : 1

**SPÉCIALITÉ : SERVICES ET INTERVENTION TECHNIQUES**

**À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET :**

- ♦ Vous ne devez faire apparaître aucun signe distinctif dans votre copie, ni votre nom ou un nom fictif, ni initiales, ni votre numéro de convocation, ni le nom de votre collectivité employeur, de la commune où vous résidez ou du lieu de la salle d'examen où vous composez, ni nom de collectivité fictif non indiqué dans le sujet, ni signature ou paraphe.
- ♦ Sauf consignes particulières figurant dans le sujet, vous devez impérativement utiliser une seule et même couleur non effaçable pour écrire et/ou souligner. Seule l'encre noire ou l'encre bleue est autorisée. L'utilisation de plus d'une couleur, d'une couleur non autorisée, d'un surligneur pourra être considérée comme un signe distinctif.
- ♦ Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.
- ♦ Les feuilles de brouillon ne seront en aucun cas prises en compte.

**Ce sujet comprend 25 pages.**

**Il appartient au candidat de vérifier que le document comprend  
le nombre de pages indiqué.**

*S'il est incomplet, en avertir le surveillant.*

Vous êtes technicien principal territorial de 2<sup>e</sup> classe, adjoint au responsable du parc automobile et engins de la communauté d'agglomération de Techniagglo. Cette intercommunalité se compose de 10 communes et comprend 110 000 habitants. Un projet de mutualisation des services techniques entre Techniagglo et les communes membres est envisagé. Le parc comprendra plus de 100 véhicules de moins de 3,5 tonnes.

Dans un premier temps, le Directeur Général des Services Techniques vous demande de rédiger à son attention, exclusivement à l'aide des documents joints, un rapport technique sur les enjeux de la mutualisation d'un parc automobile et engins.

**10 points**

La mutualisation ayant été entérinée, dans un deuxième temps, il vous demande d'établir un ensemble de propositions opérationnelles visant à rationaliser et verdir la flotte mutualisée de Techniagglo.

*Pour traiter cette seconde partie, vous mobiliserez également vos connaissances.*

**10 points**

**Liste des documents :**

**Document 1 :** « Mutualiser les services techniques : opportunité ou fausse solution ? » - *laGazette.fr* - 18 juillet 2017 - 4 pages

**Document 2 :** « Gestion éco-responsable de la flotte des véhicules du département » - *Le département de Seine-Saint-Denis* - 29 septembre 2016 - 5 pages

**Document 3 :** « Territorialiser les services techniques, un gage d'efficacité » - Laurent Guyon - *laGazette.fr* - 18 juillet 2017 - 3 pages

**Document 4 :** « Les collectivités et la mobilité électrique » (extrait) - *je-roule-en-electrique.fr* - consulté le 12 octobre 2020 - 2 pages

**Document 5 :** « Tout savoir sur la flotte de véhicules » (extraits) - *beev.co* - 10 juillet 2020 - 7 pages

**Document 6 :** « Un nouvel atout pour les collectivités territoriales : la mutualisation des moyens. La mutualisation de l'entretien des véhicules entre le SDIS et le parc départemental de l'Équipement : l'exemple du conseil général du Rhône » - *senat.fr* - consulté le 11 janvier 2021 - 2 pages

**Documents reproduits avec l'autorisation du C.F.C.**

*Certains documents peuvent comporter des renvois à des notes ou à des documents non fournis car non indispensables à la compréhension du sujet.*

## INTERCOMMUNALITÉS

### **Mutualiser les services techniques : opportunité ou fausse solution ?**

<https://www.lagazettedescommunes.com> - Publié le 03/05/2016 | Mis à jour le 18/07/2017

**La mutualisation des services techniques au sein du bloc communal représente un gisement potentiel d'économies à explorer mais ses spécificités imposent une approche au cas par cas, en fonction des contextes locaux. Quelles sont les différents outils à disposition, les gains attendus et les coûts à anticiper ?**

Alors qu'elle est souvent évoquée comme une source d'économies importantes pour les collectivités territoriales et leurs établissements publics, la mutualisation ne concerne bien souvent, dans les faits, que les fonctions supports administratives (ressources humaines, finances, systèmes d'information, etc.). Il reste un secteur encore peu exploré à ce jour : les services techniques, tant dans leurs missions fonctionnelles (bâtiments, garages, etc.) qu'opérationnelles (voirie, espaces verts, réseaux, etc.).

Si ce domaine d'activité représente un gisement potentiel d'économies à explorer, ses spécificités imposent d'adopter une approche au cas par cas, en fonction des territoires, dans le cadre d'une démarche résolument pragmatique. Ses particularités sont-elles le symbole d'une compétence trop complexe à mutualiser ?

La mutualisation constitue une opportunité de repenser une organisation souvent cloisonnée et de dégager des marges de manœuvre financières.

### **Un objet protéiforme pour répondre à un ensemble de besoins différenciés**

Bien qu'elle soit de plus en plus présentée comme un impératif, la mutualisation ne connaît pas de définition juridique. Si elle peut se comprendre de façon simple comme la mise en commun de ressources et/ou le partage de coûts, elle recouvre des instruments et réalités divers. Stades ultimes de la mutualisation, le transfert de compétence vers un EPCI et la fusion de collectivités ne sont pas présentés ici.

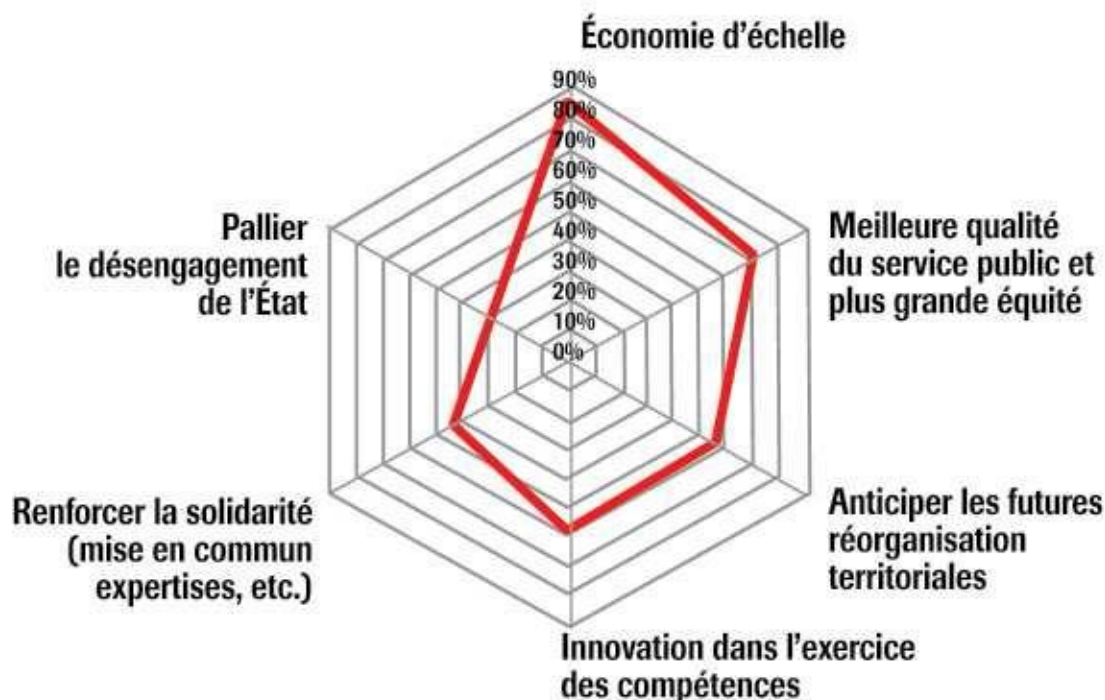
- **Le service commun** (L.5211-4-2 CGCT) : service partagé, hors transfert de compétence, entre un EPCI à fiscalité propre et toute ou partie de ses communes membres. Cette forme de mutualisation a connu un développement important pour les services supports au sein d'ensembles intercommunaux. Ce développement reste cependant souvent limité en pratique à un service commun partagé entre la ville centre et l'agglomération. Les services communs mis en place pour l'instruction des droits des sols constituent des expérimentations intéressantes de service commun à périmètre d'intervention large.

L'intérêt de cet outil a conduit le législateur à assouplir les modalités de sa mise en œuvre. En effet, la loi NOTRe étend la possibilité de créer un service commun entre un EPCI et toutes ou certaines de ses communes membres ainsi qu'aux établissements publics qui y sont rattachés. Dans le même sens, le champ de la mutualisation est élargi à l'ensemble des missions opérationnelles et fonctionnelles. Enfin, la gestion d'un service commun peut désormais être confiée à une des communes membres et plus, de façon obligatoire, à l'EPCI auquel elle est rattachée.

- **La mise à disposition individuelle d'agents** (art. 61 à 63 loi du 26 janvier 1984) **ou de services entiers** (L.5211-4-1 CGCT) : elle offre des solutions intéressantes pour des activités récurrentes et facilement programmables sur de longues périodes. L'entretien de terrains de football relevant d'une compétence communautaire par la commune sur lequel il se trouve constitue une illustration de mise à disposition de service.
- **Les créations ou gestion d'équipements ou de services** (L.5214-16-1, L.5215-27 et L.5216-7-1 CGCT) : dans ces hypothèses, l'EPCI confie par convention, notamment à une ou plusieurs communes membres, la création ou la gestion d'un équipement ou d'un service relevant de ses compétences.
- **Les groupements de commande** (art. 8 du code des marchés publics) : les configurations de groupements de commande sont multiples et peuvent aussi bien concerner des communes au sein de l'EPCI, que des communes avec d'autres acteurs publics. En termes de signalisation verticale par exemple, les groupements de commande peuvent être ainsi organisés entre communes, départements voire avec l'État, qui procèdent tous à des achats de ce type.
- **La mise en commun de moyens** (L.5211-4-3 CGCT) ou les prêts de matériel acquis par une collectivité au profit d'autres. Plusieurs configurations peuvent là encore être envisagées : acquisition par une agglomération au profit des communes membres par exemple, ou acquisition par une commune qui le partagera avec d'autres communes limitrophes. Cette dernière solution peut s'avérer particulièrement pertinente s'agissant de matériels techniques souvent utilisés au même moment et qui ne peuvent donc être partagés que dans ce périmètre et entre un nombre d'acteurs restreints (matériels de tonte ou d'élagage).
- **Les prestations de service entre collectivités** peuvent également être mises en œuvre en tant que moyen de mutualisation. Dans cette hypothèse, une collectivité bénéficie, contre rémunération, de l'action d'un service d'une autre collectivité. Les prestations de service peuvent représenter un intérêt certain, notamment en termes d'études ou d'ingénierie. Cette forme de mutualisation doit cependant être envisagée avec précaution, notamment au regard des règles de la commande publique.

## Les gains de la mutualisation

### CLASSIFICATION DES OBJECTIFS DES SCHÉMAS DE MUTUALISATION



Source : *La dimension ressources humaines des schémas de mutualisations (2015)*, CNFPT, ADCF, FNCDG

Parmi les gains escomptés, la capacité à dégager des marges financières est la plus attendue dans un contexte financier contraint. Ces économies budgétaires, qu'il n'est pas toujours possible de quantifier de façon précise en amont, s'activent à travers plusieurs leviers.

Tout d'abord, la mutualisation permet de générer des économies d'échelles. C'est le cas, par exemple, des groupements de commande. Le mécanisme est ici simple et intuitif et mobilise l'effet taille auprès des fournisseurs.

La mutualisation constitue également, classiquement, une opportunité de ne pas remplacer l'ensemble des effectifs quittant la collectivité en mutualisant des agents et en partageant la charge, c'est-à-dire la masse salariale, entre plusieurs collectivités. Dans les territoires ruraux, la mutualisation peut, par exemple, permettre de recruter un manager commun à quelques communes et alléger la place des élus qui, souvent, jouent un rôle de chef de service du fait de l'absence d'encadrement intermédiaire.

La mutualisation peut, par ailleurs, conduire à une réorganisation des services susceptibles de générer des gains d'efficacité, notamment en favorisant les synergies entre services. Dans le domaine des services techniques, la mutualisation peut être l'occasion de passer d'une logique de métier à une logique de projet aussi efficace en termes de moyens mobilisés qu'efficace en termes de rendu à la population. À titre d'illustration, regrouper l'ensemble des services relatifs à l'espace public peut générer des gains tout en permettant une activité coordonnée sur la voirie, l'éclairage, les espaces verts et l'ensemble des réseaux.

Au-delà des avantages purement économiques, la mutualisation est également perçue comme un moyen de pallier le retrait de l'État et de son apport en matière d'ingénierie notamment dans les territoires ruraux. Elle permet également d'assurer une meilleure qualité de service public, tout en restant innovant, dans un contexte financier contraint.

### **Des coûts induits à anticiper**

Si la mutualisation doit permettre de dégager des marges de manœuvres, elle implique également certains coûts, dont les coûts d'organisation et de pilotage.

La complexité de la démarche et de la gouvernance ne doit pas être sous-estimée. En effet, du fait des enjeux qu'ils portent en termes de services directs à la population, les services techniques font l'objet d'une attention particulière de la part des exécutifs. Entamer un processus de mutualisation, notamment au-delà du binôme « ville centre-EPCI » et lorsque sont en prise des collectivités aux profils hétérogènes (rural/urbain), implique une longue préparation.

Une mutualisation ambitieuse et réussie, aussi bien lorsque l'on évoque un groupement de commande que la mise en œuvre d'un service commun par exemple, nécessite un investissement certain en termes de temps d'animation, temps qu'il ne faut pas négliger. À défaut, les collectivités peuvent s'exposer à de lourds coûts de désorganisation, y compris sur le service rendu aux usagers. Il faudra prendre garde à des démarches qui se voudraient trop expéditives.

La gouvernance des formes les plus intégrées de la mutualisation n'est d'ailleurs pas simple à appréhender. Plusieurs commanditaires pour une seule et même entité administrative signifient mécaniquement un temps important de coordination pour l'encadrement de cette entité (gestion de demandes concurrentes, voire contradictoires, reporting, etc.). Comme pour l'animation de la démarche constitutive, ce coût de coordination doit être anticipé, a minima, par la définition préalable d'une gouvernance adéquate.

En matière de coûts cachés, le mieux est parfois l'ennemi du bien et il peut dès lors être conseillé de procéder, dans un premier temps, à une expérimentation sur une partie du territoire considéré, sans chercher à entreprendre une démarche uniforme en termes de temps ou de périmètre. Deux ou trois communes peuvent ainsi se regrouper pour partager du matériel ou un manager. Un tel mouvement peut ensuite en déclencher d'autres qui bénéficieront alors des retours d'expériences.

Direction des bâtiments et de la logistique

Service des affaires générales

1ère commission

## **RAPPORT AU CONSEIL DÉPARTEMENTAL**

Séance du 29 septembre 2016

### **OBJET : GESTION ECO-RESPONSABLE DE LA FLOTTE DES VÉHICULES DU DÉPARTEMENT**

Mesdames, messieurs,

Le Département s'est engagé, depuis de nombreuses années, dans la valorisation des actions éco-responsables mises en œuvre par les directions.

L'adoption par le Département de l'Agenda 21 des services fut une première formalisation de l'engagement de l'administration départementale dans une démarche éco-responsable, complété en 2009 par l'Agenda 21 du territoire. Onze actions stratégiques sont définies dont le plan de déplacement des agents, présenté lors de la séance du Conseil départemental du 5 novembre 2015.

La gestion de la flotte de véhicules du département est un domaine d'action complémentaire au plan de déplacement qui se décline autour de huit axes :

1. le verdissement de la flotte et l'électrification des sites ;
2. la mise en œuvre de la gestion mutualisée par pool ;
3. la rationalisation de la flotte ;
4. le rajeunissement de la flotte ;
5. la maîtrise des coûts de fonctionnement ;
6. la responsabilisation des directions et le partage de la gestion ;
7. l'amélioration des conditions de sécurité et de travail des utilisateurs ;
8. la vente des véhicules réformés aux agents.



Le Service Déplacement Optimisation et Entretien de la Flotte automobile (SDOEF) assure la gestion courante et le suivi de ces projets et, à ce titre, développe son action pour se positionner comme moteur sur le volet déplacement de l'éco-responsabilité.

L'année 2016 a été l'occasion de mettre en œuvre le regroupement des deux garages sur un site unique à Aubervilliers, étape préalable à l'aménagement dans les futures installations sur le site de Rosny prévue fin 2017.

## **1. Le verdissement de la flotte**

Le Département s'est engagé à mettre en œuvre le verdissement de sa flotte automobile depuis 2013 et s'est, à ce titre, lancé dans la mobilité électrique permettant par ailleurs de percevoir le bonus écologique mis en place par l'État et reconduit annuellement (- 6300 € par véhicule). Avec l'acquisition d'une moyenne de 35 véhicules électriques (VE) par an. Leur proportion est passée de 4 % à 13 % fin 2015. L'objectif d'atteindre 20 % en 2017, soit plus de 170 VE, doit placer notre collectivité parmi les départements les plus en avance dans le domaine des déplacements éco-responsables et la mobilité électrique.

Le plan d'investissement de 1,5 M€ en 2016 sur la flotte automobile va permettre au Département de dépasser les objectifs fixés. Avec l'acquisition de 62 VE et hybrides, cette catégorie de véhicules excédera le nombre de 175 et constituera 23 % de la flotte du Département dès fin 2016.

Le plan de déploiement des VE sur les sites extérieurs est en cours et s'accompagne du plan d'électrification des sites consistant à mettre en place des bornes de rechargement. Une première livraison de trois VE a été effectuée à la Maison Départementale des Solidarités de Noisy-le-Sec à l'occasion de la semaine du développement durable fin mai 2016. Le service étudie également toutes les possibilités d'énergie autre qu'électrique pour, à terme, bénéficier d'outils alternatifs au moteur diesel.

## **2. La mise en œuvre de la gestion mutualisée par pool**

La Direction des Bâtiments et de la Logistique (DBL) a lancé un chantier de gestion mutualisée des véhicules par pool et non plus par direction. La mise en place d'un outil de réservation en ligne permet à tout agent de réserver un véhicule à partir de son poste de travail. Outre la grande souplesse que procure ce dispositif, cela permet d'augmenter l'offre de mise à disposition avec moins de véhicules.

Une première étape a pu se réaliser en 2015 avec la mise en place de cette nouvelle gestion sur les sites centraux de l'Européen 2, Verdi et Papillon. Pour 2016, les sites de Picasso, Colombe, la DEA à Rosny et le Parc Georges Valbon basculeront à ce nouveau mode de gestion. Dès 2017, ce dispositif sera déployé progressivement sur l'ensemble des sites extérieurs.



### **3. La rationalisation de la flotte**

Concomitamment à la mise en œuvre du nouveau mode de gestion des véhicules, la DBL s'est engagée dans un plan tri-annuel de réduction de la flotte du département. Un objectif de réduction de 3% par an (- 25 véhicules) a été acté pour 2015 à 2017. Grâce au regroupement de 6 directions sur le site de Papillon en 2015 et la mise en place du nouveau mode de gestion des véhicules, l'objectif fixé a pu être dépassé.

En effet, pour la 1<sup>ère</sup> année, une réduction de la flotte de 39 véhicules a été réalisée soit plus de 4,5% de la flotte initiale. Cette action a permis ainsi d'accentuer la réduction du nombre de véhicules qui est passée de 937 en 2008 à 813 en 2015.

Parallèlement, le Département met progressivement fin aux autorisations de remisage à domicile (ARD) dans un souci de mise en conformité à la réglementation.

### **4. Le rajeunissement du parc**

Ces différentes démarches ont pour conséquence également d'abaisser l'âge moyen des véhicules de la flotte ce qui contribue à réduire les rejets polluants dans l'atmosphère et à réduire les coûts de maintenance. La moyenne d'âge actuelle de la flotte des véhicules de liaison se situe au-dessus de 9 ans. Les actions entreprises ainsi que le plan d'investissement de 2016 permettra de passer l'âge moyen des véhicules sous la barre des 8 ans en 2017.

### **5. La maîtrise des coûts de fonctionnement**

Dans le cadre de la création du SDOEF, un certain nombre d'actions ont été mises en place afin de mieux contrôler et agir sur les coûts de fonctionnement.

Avec l'optimisation du logiciel de gestion de flotte, la mise en place d'une gestion de stock généralisée et la formation des techniciens, tous les coûts et les interventions sont enregistrés, les entrées et sorties de pièces détachées sont tracées, valorisées et rattachées aux véhicules.

Le plan de gamme d'entretien a été adapté à l'utilisation des véhicules et a été revu complètement. Ainsi, une révision tous les 18 mois se substitue à la révision annuelle ce qui va induire une baisse de la consommation des pièces détachées.

De plus, un certain nombre d'indicateurs de suivi ont été mis en place. Ce mode de fonctionnement permet une analyse fine de l'activité, des reportings complets et une aide à la décision.

Ces mesures, complétées par la maîtrise des déplacements, notamment par le contrôle des autorisations de remisage à domicile, ont permis une économie de 62 000 litres de carburant en 2015 soit l'équivalent de 100 tonnes de CO<sup>2</sup> ou 16 tonnes de papier.

## **6. Le partage de la gestion et l'amélioration de la qualité de service rendue**

La garantie du succès et de la pérennisation du nouveau dispositif de gestion des véhicules ne pourra se faire sans l'aide et la responsabilisation des directions. Le service poursuit par ailleurs une démarche d'amélioration de la qualité de service rendue.

Ainsi, un dispositif de nettoyage de l'habitacle des véhicules mutualisés en pool a été testé en 2015, il sera reconduit à partir de 2016, en partenariat avec la DDEEFI avec un premier marché d'insertion sociale.

Également, de nouveaux tableaux de bord internes alimentés par des indicateurs plus pertinents permettront de mieux contrôler et de communiquer aux directions sur les délais de livraison des véhicules neufs et les délais d'immobilisation pour raisons de maintenance.

Enfin, des nouveaux reportings sont en cours d'élaboration et seront mis en place dès le second trimestre 2016. Les directions seront régulièrement informées sur :

- le suivi de l'utilisation des véhicules gérés en pool par les agents de leur direction ;
- l'utilisation des véhicules en dehors des plages horaires de travail ;
- les anomalies de carburant ;
- le nombre de sinistres responsables ;
- le nombre d'amendes reçues pour infractions au code de la route ;
- les relances de paiement pour les contraventions non réglées.

## **7. L'amélioration des conditions de sécurité, d'utilisation et de travail des utilisateurs**

Avec un rajeunissement de la flotte automobile par le renouvellement d'un plus grand nombre de véhicules, un suivi rigoureux des contrôles techniques obligatoires et des opérations de maintenance, les conditions de sécurité des utilisateurs sont mieux contrôlées.

De plus, afin de répondre, d'une part, aux objectifs du département sur le volet déplacement de l'éco-responsabilité et, d'autre part, aux attentes des agents, la DBL a mis en place en partenariat avec le PPRS, des actions de formation à l'éco-conduite et à la prise en main des véhicules électriques.

Enfin, avec le plan d'investissement exceptionnel de 2016, l'action d'amélioration des conditions de sécurité et de travail des techniciens, qui est également au cœur des préoccupations du service, va être lancée. Dans ce cadre, un partenariat tripartite avec les utilisateurs et le service santé et sécurité au travail du PPRS va être développé et permettra de répondre aux objectifs du programme de prévention et d'amélioration des conditions de travail (PRACT) 2016-2018.

## **8. La vente des véhicules aux agents**

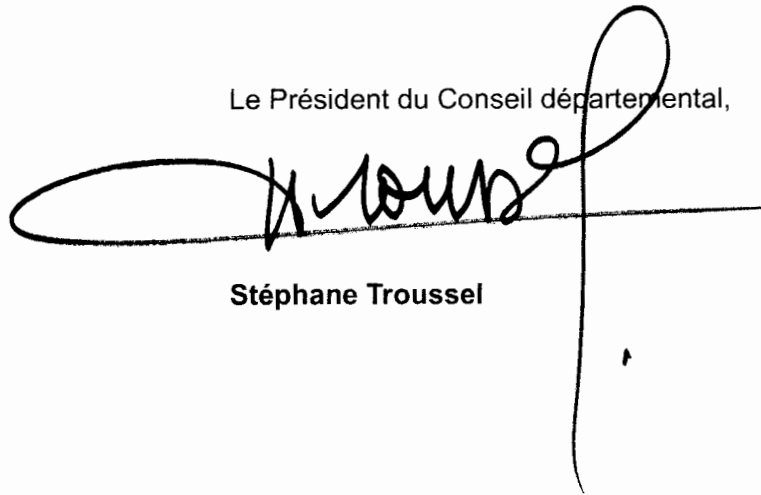
Dans le cadre d'une action sociale mise en place au profit des agents du département, la DBL organise annuellement une vente aux enchères des véhicules aux agents par

l'intermédiaire d'un commissaire priseur. Lors de la dernière vente qui s'est déroulée le 26 novembre 2015, 40 agents ont pu acquérir un véhicule pour un prix d'achat moyen de 856 €.

Avec l'objectif de diminution du nombre de véhicules de la flotte, le SDOEF s'est fixé pour objectif d'organiser dorénavant 2 ventes par an. La prochaine vente est prévue pour le mois de septembre et concerne 33 véhicules. Une seconde vente organisée avant la fin de l'année concernera environ 80 véhicules.

Je vous propose de donner acte de la présentation du rapport relatif à la gestion éco-responsable de la flotte des véhicules du département.

Le Président du Conseil départemental,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stéphane Troussel', is written over a horizontal line. A long vertical line extends downwards from the right side of the signature.

**Stéphane Troussel**

## Territorialiser les services techniques, un gage d'efficacité

<https://www.lagazettedescommunes.com> - Publié le 03/03/2017 | Mis à jour le 18/07/2017

**La fusion de communautés ou de régions et la création de communes nouvelles ou de métropoles impliquent une augmentation très notable de la dimension des territoires à gérer. Pour éviter le développement de technostructures éloignées des préoccupations du terrain et des contraintes opérationnelles, de plus en plus de collectivités réfléchissent à la territorialisation de leurs services, notamment techniques.**



Par Laurent Guyon, ingénieur en chef hors classe

La territorialisation de l'action publique permet de déterminer le bon niveau d'intervention pour une gestion performante des services publics en tenant compte des spécificités locales. Elle assure une meilleure définition des besoins et des réponses réactives aux demandes citoyennes. La territorialisation des services offre également la possibilité de ne concentrer au siège de la structure que les équipes chargées de la conception.

Les équipes opérationnelles sont, elles, situées au plus près du terrain, ce qui conduit à minorer les coûts liés aux déplacements mais aussi à ceux liés aux infrastructures car les pressions foncières sont moins importantes.

Cette proximité permet aussi une bonne connaissance des opérations en cours et une bonne coordination des travaux avec l'ensemble des autres opérateurs, ce qui est essentiel en termes de qualité mais aussi de coûts puisque les délais de réalisation sont ainsi mieux maîtrisés.

En termes de management, la territorialisation des services crée un lien étroit entre le personnel, le territoire et les usagers qui bénéficient du service, ce qui responsabilise les agents de terrain en leur donnant plus d'autonomie mais aussi en leur assignant des objectifs précis. Elle permet de décloisonner la gestion des services opérationnels, de

réduire les coûts cachés qui ont tendance à se multiplier dans les organisations trop centralisées et au final d'accroître la productivité des équipes.

### **Différentes organisations territorialisées**

La première peut être une simple prise en compte des territoires à partir du siège. Les secteurs géographiques sont intégrés à certaines directions opérationnelles. Il s'agit d'une simple déconcentration. Adoptée par bon nombre de services en charge de la gestion technique de réseaux dans tous types de collectivités, cette organisation ne permet toutefois pas une bonne coordination des interventions sur le terrain ni l'émergence d'une vision globale du territoire. Les équipes sont situées au siège même si des référents sont attribués à chaque secteur.

Bon nombre de conseils départementaux et régionaux tels que, par exemple, le département de la Moselle, ont privilégié une territorialisation légère avec un coordinateur territorial. Des antennes territoriales sont ainsi mises en place pour répondre aux attentes des acteurs locaux et faire le lien avec les services de la collectivité. Les services opérationnels restent sous la responsabilité hiérarchique de chaque direction thématique.

Enfin, une territorialisation intégrée de la décision et de la gestion des services publics peut être également décidée. Il s'agit dans ce cadre de confier une réelle autonomie de gestion à des pôles territoriaux. Un responsable territorial coordonne l'activité de tous les services de la collectivité sur un territoire donné. Les agents de terrain relèvent de l'autorité hiérarchique du responsable du pôle.

Les services centraux restent donc uniquement le support des services territoriaux et sont totalement déchargés des contingences opérationnelles alors traitées au niveau territorial. Ils assurent l'impulsion, la programmation, la régulation, la coordination, le pilotage de gestion et l'évaluation. Les pôles territoriaux sont quant à eux chargés de tout ce qui concerne l'opérationnel. Cette organisation en pôles territoriaux est notamment mise en place par les métropoles de Nantes (Loire-Atlantique), Toulouse (Haute-Garonne), Bordeaux (Gironde) et maintenant Saint-Étienne (Loire).

En outre, les métropoles de Nantes et de Bordeaux vont encore plus loin et signent avec les communes des contrats de codéveloppement pour une durée de trois ans. Ces derniers ont pour but de garantir une cohérence entre les objectifs de la métropole, pour l'ensemble des services publics dont elle a la charge et ceux de chacune des communes membres mais aussi de lister les actions et opérations à mettre en œuvre.

### **Vigilance et conditions de réussite**

L'organisation territorialisée mise en place doit être précisément adaptée aux enjeux et aux contraintes de la collectivité, en particulier des différents territoires ou bassins de vie qui la composent.

Cette organisation doit donc nécessairement évoluer dans le temps pour suivre et s'adapter aux évolutions socio-économiques des territoires concernés. Il est dans ce cadre impératif de régulièrement se poser la question de l'équilibre entre territorialisation et déconcentration. La territorialisation rend possible une adaptation aux spécificités du terrain mais est consommatrice de ressources.

À l'inverse, la centralisation permet des économies d'échelle mais éloigne du terrain et entraîne souvent l'apparition de lourdeurs technocratiques et d'importants coûts cachés.

Pour fixer convenablement et rationnellement le curseur entre centralisation et territorialisation, il est impératif de lister toutes les prestations devant être rendues ainsi que les ressources à mobiliser pour produire ces prestations. Pour chaque mission ou tâche, il convient de déterminer si du siège (central) ou de l'organisation territorialisée sera le mieux à même de l'accomplir, à moindre coût et avec un maximum d'efficacité. Pour ce faire, la méthode Raci permet de dire quelle entité « réalise, assume, est consultée ou est informée ».

Il est également important de déterminer le niveau d'autonomie laissé à chaque responsable de territoire et de bien qualifier la nature des liens avec les directions fonctionnelles situées au siège.

Dans ce cadre, les premières collectivités qui, comme la métropole de Nantes ou de Toulouse, avaient mis en place des organisations territorialisées au travers des pôles territoriaux ont déjà procédé à plusieurs reprises à des modifications dans l'organisation initiale.

La métropole de Toulouse a ainsi réduit le nombre des pôles territoriaux de huit à cinq, recentralisé un certain nombre d'activités supports, institué une coordination des pôles et un rattachement hiérarchique à un directeur général délégué et à un directeur délégué en lieu et place du rattachement direct au directeur général des services dans l'organisation initiale.

### **Saint-Étienne Métropole : organisation autour de trois territoires**

Créée au 1er janvier 2016, Saint-Étienne Métropole a souhaité mettre en œuvre une organisation territorialisée. À l'issue d'une analyse comparative des pratiques des métropoles de Bordeaux, Nantes et Toulouse, une organisation autour de trois territoires a été mise en place, au 1er juillet 2016, avec pour objectif une gestion des services urbains au plus près des communes. Les directions thématiques définissent la stratégie, les méthodes de travail et d'évaluation alors que les territoires de proximité ont pour missions :

- de gérer les moyens opérationnels garantissant un bon déroulement de l'action publique ;
- d'être un interlocuteur privilégié des élus du territoire ;
- de coordonner l'action des différentes directions de la collectivité ;
- de piloter en proximité la préparation et le suivi des prestations confiées aux entreprises ;
- de vérifier l'efficacité des prestations effectuées par les services communaux au profit de la métropole dans le cadre des conventions de mise à disposition de service.

Le découpage des trois territoires de proximité a été défini de manière consensuelle en prenant en compte les bassins de vie et les collaborations historiques entre les communes notamment au sein d'anciens syndicats de communes.



<https://www.je-roule-en-electrique.fr> – consulté le 12 octobre 2020

## Les collectivités et la mobilité électrique (extrait)

**Les collectivités ont un rôle fondamental dans le développement de la mobilité électrique. Elles jouent un rôle précurseur en électrifiant leur flotte et facilitent le passage à l'électrique des citoyens par le déploiement de bornes de recharge et en offrant des avantages à l'usage.**



En choisissant la mobilité électrique, les collectivités agissent pour améliorer la qualité de l'air, réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution sonore liées au transport sur leur territoire. Ce choix s'inscrit également dans une démarche plus globale pour déployer des modes de transport alternatifs comme l'autopartage en véhicule électrique.

Tout d'abord, des obligations légales les incitent à se doter de véhicules à faibles émissions au sein de leur flotte. Ensuite, elles peuvent déployer en voirie des infrastructures de recharge accessibles à tous, aussi bien particuliers que professionnels, inciter à équiper les parkings privés et mettre en place des avantages à l'usage comme la gratuité du stationnement ou bien des voies réservées.

### Passer sa flotte à l'électrique

Les collectivités ont aujourd'hui un devoir d'exemplarité sur une partie de leur parc, puisqu'en vertu de [la loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015](#), elles sont obligées d'intégrer une part de véhicules à faibles émissions à chaque renouvellement ou nouvelle acquisition dans un parc de plus de 20 véhicules.

## Quelles obligations pour le renouvellement des flottes publiques ?

	Etat et ses établissements publics	Collectivités territoriales et leurs groupements
<b>Véhicules de moins de 3,5 tonnes</b>	50 % de véhicules à faibles émissions lors de toute nouvelle acquisition ou renouvellement	20 % de véhicules à faibles émissions lors de toute nouvelle acquisition ou renouvellement
<b>Véhicules de plus de 3,5 tonnes</b>	50 % de véhicules à faibles émissions lors de toute nouvelle acquisition ou renouvellement	Etude technico-économique sur l'opportunité d'acquérir ou d'utiliser, lors du renouvellement du parc, des véhicules à faibles émissions

Au-delà des obligations légales, choisir un véhicule à faibles émissions démontre la volonté d'exemplarité et l'engagement de la collectivité dans la transition écologique et la lutte contre la pollution de l'air. Elle démontre aussi aux citoyens que le véhicule électrique peut être facilement utilisé et contribue à l'inscrire dans le quotidien de la population.

L'acquisition d'un véhicule électrique doit se faire à la suite d'une analyse approfondie des usages pour s'assurer du meilleur choix de véhicules. Ils constituent une véritable économie pour un gestionnaire de flotte s'ils sont suffisamment utilisés. En effet, avec un coût de carburant 4 fois inférieur à celui d'un modèle thermique et un entretien limité, une voiture électrique s'avère plus économique sur la durée et ce malgré le surcoût à l'acquisition, lui-même atténué par les aides à l'achat.

## Des aides pour s'équiper en véhicules à faibles émissions

Les collectivités territoriales bénéficient naturellement [du bonus écologique et de la prime à la conversion](#) valables sur l'acquisition d'un véhicule électrique. D'autres aides sont disponibles, comme celles proposées par certains syndicats d'énergie dont [celui de l'Yonne](#), qui offre 2 500 euros pour l'achat d'un premier véhicule électrique.

## Montant du bonus écologique en 2020

Catégorie de véhicule	Prix d'achat du véhicule	Montant de l'aide
Véhicule électrique	Jusqu'à 45 000 euros	5 000 €
	Entre 45 000 et 60 000 euros	3 000 €
	Au-delà de 60 000 euros	0 €
	Véhicule utilitaire léger au-delà de 60 000 euros	3 000 €
Véhicule hybride rechargeable	Jusqu'à 50 000 euros	2 000 €
Véhicule à hydrogène	Au-delà de 60 000 euros	3 000 €

De plus, [une fiche d'opération standardisée CEE](#) pour l'acquisition de véhicules électriques par les collectivités permet de récupérer plusieurs centaines d'euros supplémentaires en cas de mise au rebut d'un modèle plus polluant.

(...)

*Je-roule-en-électricité.fr est un site d'information pédagogique édité par l'Avere-France, l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique, en coopération avec ses partenaires et le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Nous voulons accompagner les Français dans leur passage à une mobilité plus propre, plus économique et plus pratique en offrant des réponses éclairées à leurs questions.*



# Tout savoir sur la flotte de véhicules (extraits)

<https://beev.co/guides/flotte-de-vehicules> - Mise à jour : juillet 10, 2020

(...)

## Comment financer une flotte de véhicules ?

Là aussi, cela dépend de chaque entreprise. Plusieurs options se présentent à vous lors de l'achat des véhicules pour votre entreprise.

- **Achat comptant** du véhicule – il faut avoir une trésorerie solide pour ce type d'achat.
- **La location longue durée** – vous payez des mensualités fixes chaque mois qui couvrent l'utilisation de la voiture ainsi que certaines prestations à négocier avec le loueur.
- **La location avec option d'achat** véhicule de société – vous payez une mensualité chaque mois. À la fin du contrat vous pouvez décider d'acheter ou non le véhicule loué. Cette option vous permet une grande liberté car si le véhicule a pris de la valeur pendant sa période de location, vous avez l'option de le racheter. Si au contraire, sa valeur résiduelle n'a pas changé, il vous suffit de ne pas faire jouer votre option d'achat et d'en reprendre un autre.

En achetant plusieurs véhicules pour votre société d'un coup, vous avez un pouvoir de négociation plus fort : vous pouvez lier toutes les voitures au même contrat et bénéficier de remises parfois importantes sur vos loyers ou le prix final. De plus, vous pouvez négocier des prestations complémentaires pour votre flotte.

*Bon à savoir, le seul moyen de s'assurer qu'on prend la bonne décision lors du choix du financement de ses voitures est de faire des simulations des coûts lors de l'achat ou de la location des véhicules.*

## Comment assurer une flotte de véhicules ?

C'est un budget conséquent pour les entreprises, mais une dépense nécessaire et obligatoire selon la réglementation en vigueur : l'assurance de ses véhicules.

Là aussi, vous avez la possibilité d'économiser de grandes sommes en prenant les devants. Bonne nouvelle ! Les assurances proposent aujourd'hui des "contrats d'assurance flottes" donc des contrats adaptés aux besoins de chaque parc automobile.

*Bon à savoir, afin de bénéficier d'un forfait flotte de véhicules en assurance, il faut que votre flotte d'entreprise soit composée d'au moins 3 à 5 véhicules selon l'assurance.*

L'assurance se base sur plusieurs critères pour établir le prix de la mensualité payée par l'entreprise :

- Le nombre de véhicules
- Leur puissance (la valeur des véhicules)
- L'ancienneté des véhicules
- L'activité de l'entreprise : en fonction de l'utilisation des véhicules le prix va varier. Par exemple, si vous faites du transport de personnes le risque d'accident sera plus grand ce qui va augmenter les mensualités payées.

Afin de prendre la meilleure décision, il convient de comparer plusieurs devis afin d'y voir plus clair et de prendre la meilleure décision. Dans le cas où vous disposez d'un parc automobile important, vous pouvez lancer un appel d'offre afin de mettre en concurrence les différents acteurs de l'assurance de flottes de véhicules.

## **Comment gérer une flotte automobile ?**

En tant que gérant ou chef d'entreprise, vous avez plusieurs options pour optimiser le fonctionnement d'une flotte automobile. Dans les deux cas, vous avez tout intérêt à opter pour un logiciel de gestion de flotte. Les véhicules peuvent être connectés à un système télématique de parc automobile.

### **Qu'est-ce qu'un système télématique de parc automobile ?**

La télématique est un domaine qui traite de la transmission longue distance de l'information informatisée. Dans le cas d'un parc automobile, cela veut concrètement dire que des informations telles que l'emplacement et la vitesse sont transmises d'un véhicule à un ordinateur distant. Cette technologie fonctionne grâce à des satellites GPS et des récepteurs GPS qui communiquent entre eux.

### **Recruter une personne en interne**

La première solution pour gérer efficacement sa flotte automobile est le recrutement d'une personne dédiée.

Le gestionnaire de flotte ou Fleet Manager aura pour objectif de maximiser le retour sur investissement des véhicules.

Cette personne sera centrale au sein de l'entreprise et aura différentes tâches :

- Achat et entretien de véhicules pour les livraisons.
- Décider s'il faut louer ou acheter des véhicules.
- Aide au recrutement de chauffeurs de qualité dans la flotte si besoin
- Choisir les meilleurs horaires de conduite pour les employés
- Gérer les chauffeurs de manière à ce qu'ils respectent des horaires stricts.
- Enregistrer et immatriculer tous les véhicules qu'ils gèrent.
- Trouver des moyens de réduire les coûts et de maximiser les profits.

- Élaborer des stratégies pour une meilleure efficacité énergétique.
- Tenir des registres détaillés de l'entretien et de l'inspection des véhicules.
- Suivre l'évolution des lois et de la réglementation en vigueur
- Planifier l'entretien régulier des véhicules pour assurer l'efficacité opérationnelle.
- Garantir des créneaux d'entretien et de maintenance afin de minimiser les temps d'arrêt et de respecter les calendriers de maintenance.
- Superviser le comportement des conducteurs et assurer un niveau élevé de service à la clientèle.
- Analyser les données pour accroître l'efficacité opérationnelle de l'entreprise.
- Utilisation de systèmes GPS pour surveiller les conducteurs et suivre les véhicules en cas de vol.

En résumé, c'est un métier à temps plein qu'il est compliqué de déléguer à un employé lambda. Le profil idéal sera un profil qui a une sensibilité pour la partie logistique du métier tout en ayant des qualités humaines lui permettant de cerner les besoins de ses collaborateurs.

Aujourd'hui, le profil évolue encore plus vers des profils très orientés "data" qui peuvent analyser des paramètres propres aux véhicules de l'entreprise, en tirer des conclusions et faire des recommandations clé à leur direction.

Avec le boom des services de mobilité et l'utilisation de flotte d'entreprise partagée, il se peut que le poste de fleet manager se transforme en mobility manager.

Les tâches sont différentes, mais le but est le même : aider les employés à mieux se déplacer tout en réduisant les coûts pour l'entreprise.

## **Externaliser la gestion de sa flotte de véhicules**

Si vous ne souhaitez pas ou que vous n'avez pas le budget pour recruter une personne au poste de fleet manager, vous avez l'option d'externaliser la gestion de votre flotte à un prestataire externe à votre entreprise. Vous avez deux solutions pour faire appel à des "fleeters" :

- **Un loueur peut gérer votre parc automobile** pour vous si vous signez avec lui : c'est un nouveau service qui est né d'une demande des clients des loueurs.
- **Un gestionnaire de flotte indépendant peut vous aider à économiser** sur la gestion de votre flotte en comparant différents devis et contrats : c'est simple, vous pouvez économiser plus en passant par un indépendant, car celui-ci va comparer plusieurs loueurs.

Il est évident que les économies réalisées seront d'autant plus importantes que le parc automobile sera important.

## **Pourquoi passer par un gestionnaire de flotte externe ?**

Plusieurs raisons. La gestion de flotte est une question épineuse et stratégique qui mérite une attention particulière surtout dans un contexte de réduction d'émissions de CO2 et une volonté de moins polluer.

## **Libérer du temps**

La raison principale consiste à **décharger la direction de tâches opérationnelles** redondantes qui pourraient faire perdre du temps. Comme nous l'avons vu plus haut, la gestion de flotte est un travail important qui nécessite une capacité analytique et humaine pour fonctionner.

Déléguer ce travail permet au prestataire externe de prendre du temps et de la hauteur pour cerner les axes d'amélioration et proposer des solutions concrètes pour optimiser la flotte automobile de votre entreprise.

## **Étendre son expertise**

Les "fleeter" permettent aussi aux entreprises de bénéficier d'une expertise et d'une vision à 360° qu'elle n'aurait pas forcément en interne.

La plupart des gestionnaires de flotte ont leur propre technologie en interne qui se relie à la technologie existante et qu'ils relient à leurs clients.

**Combien ça coûte ?** Cela dépend du prestataire. Généralement, après des frais de mise en place, il faut compter jusqu'à 40 € par véhicule par mois.

En fonction de la taille de votre entreprise, il est possible également de demander des outils de gestion sur-mesure qui s'adaptent à votre secteur.

## **Confort et optimisation**

Il ne faut pas oublier que la gestion de flotte, c'est sur toute la durée de vie du véhicule. Il faut aussi suivre la facturation des loueurs pour ne pas avoir de surprises, s'occuper des pneumatiques, envoyer des rappels aux collaborateurs pour l'entretien du véhicule.

*Bon à savoir, Lors de la souscription d'un contrat avec un gestionnaire de flotte, négociez bien la restitution des données traitées afin de pouvoir changer de prestataire si vous souhaitez le mettre en concurrence avec un autre gestionnaire.*

Si vous n'avez pas les ressources en interne, il est fortement conseillé de penser à un gestionnaire de flotte externe afin de réduire le pôle de dépense des véhicules de votre entreprise.

## **Comment optimiser une flotte de véhicules ?**

Peu importe comment vous gérez votre flotte (en interne ou via un prestataire externe de type "fleeter"), il faut se poser la question de l'optimisation de sa flotte de véhicules. Afin d'optimiser sa flotte, la première étape consiste en un diagnostic exhaustif du parc automobile de l'entreprise.

## Comment optimiser une flotte de véhicules ?

Les étapes clés



beev.co

### Étape 1 : Audit de l'existant via un diagnostic multicritères

C'est quoi un diagnostic multicritères ? En termes simples, c'est un audit de l'existant qui permet de voir les points problématiques, les améliorations possibles et le coût global de son parc automobile.

Afin de faire un diagnostic détaillé du parc automobile de l'entreprise, il faut

- Collecter des données de la flotte automobile
- Analyser ces données
- Faire des entretiens avec les collaborateurs afin d'en savoir plus sur leurs habitudes (besoins et souhaits, fréquence d'utilisation du véhicule, etc.)
- Standardisation de l'état des lieux

### Étape 2 : Optimisation des coûts

Une fois le diagnostic effectué, il faut penser aux prochaines étapes qui se traduisent par des fiches de synthèse, un rapport de synthèse des solutions envisageables pour la flotte ainsi qu'un plan d'action détaillé pour se fixer des objectifs à atteindre.

Le choix des leviers de réduction des coûts nécessite une approche analytique basée sur des outils comparatifs actualisés qui se traduit par des actions concrètes :

- Optimiser des moyens existants
- Arbitrer les décisions : flotte jeune / flotte âgée, achat / location longue durée
- Définir une politique d'acquisition et de renouvellement de la flotte
- Recommandations d'amélioration des processus de gestion

### **Étape 3 : Politique d'attribution**

Cette partie est cruciale dans l'optimisation de flotte. Elle se caractérise par des entretiens avec les employés qui utilisent les véhicules et donc qui sont au centre des décisions à prendre pour la suite. S'en suivent des recommandations quant à l'utilisation des véhicules : optimisation des horaires d'utilisation, de la qualité de conduire, etc...

### **Étape 4 : Informatique et logiciels**

Comme nous avons pu le voir en amont, la télématique est une composante cruciale de la gestion de flotte. Mais avant de choisir les logiciels qui vont accompagner les efforts de réduction des coûts, il faut se poser les bonnes questions.

Quelles sont les informations que l'entreprise souhaite récolter ? Quel usage en faire ? Afin de choisir le meilleur outil informatique, il convient de faire une analyse préalable des besoins. Une fois les besoins cadrés, il convient de comparer les logiciels adaptés à la gestion du parc et faire un rapport d'analyse des offres.

(...)

## **Flotte de véhicules électriques: les clés pour réussir sa transition énergétique**

Il n'y a pas de règle d'or lorsqu'il s'agit de l'électrification de sa flotte. Pour la plupart des entreprises, la question de l'électrification se pose si :

- le contexte réglementaire oblige les entreprises à se poser cette question
- les flottes souhaitent économiser de l'argent
- la transition écologique est au centre de la politique RSE de l'entreprise

À l'heure actuelle, il est assez rare de tomber sur une flotte 100 % électrique. La plupart des flottes commencent à électrifier leurs flottes peu à peu.

Lorsqu'on parle de flotte de véhicules électriques, il est généralement question de plusieurs types de véhicules : hybrides, hybrides rechargeables et électriques. Seules les voitures électriques sont considérées comme des véhicules propres, mais des flottes souhaitent inclure des véhicules hybrides afin de se rassurer.

### **Penser long terme**

Jean-Luc Fugit, député LREM du Rhône et président du Conseil National de l'Air, explique bien que les mesures vont entrer en vigueur en 2022 mais c'est seulement pour donner plus de temps aux entreprises d'anticiper leurs renouvellements en amont. En d'autres termes, il ne faut pas attendre 2022 pour commencer à prendre des mesures mais de les mettre en œuvre progressivement.

Au delà de la capacité de projection des entreprises, il faut aussi savoir que le malus écologique ne va cesser d'augmenter ainsi que le bonus écologique qui augmentera à 5 000 € pour les professionnels et à 7 000 € pour les particuliers.

## Réduire son TCO : Bien connaître les opportunités du véhicule électrique

On oublie souvent que les véhicules électriques sont moins chers à l'usage et peuvent faire économiser de belles sommes aux entreprises.

- Carburant moins coûteux (1,5 à 2 € les 100 km en moyenne)
- Faible coût d'entretien (30% en moins selon l'Avere)
- Silence (moins de pollution sonore)
- Absence d'émission de gaz d'échappement
- Confort (baisse de l'accidentologie, des arrêts maladies...)

C'est là où le calcul du TCO peut être utile pour les flottes de véhicules. Le TCO (total cost of ownership) comprend tous les coûts liés à un véhicule durant toute la durée de sa possession.

Les véhicules électriques permettent d'économiser plus de carburant et d'entretien par rapport à l'essence. Mais surtout, vous bénéficiez de nombreux avantages fiscaux qui vont réduire encore davantage le TCO : absence de TVS, tranche d'amortissement maximale, stationnement souvent gratuit, etc...

## Avoir une vision à 360° des implications des véhicules électriques

Si vous décidez d'opter pour une flotte de véhicules électriques, il faut que vous anticipiez certains paramètres.

- **La recharge** : c'est un point crucial. Où recharger son véhicule électrique ? Quelle borne choisir ? Quelle puissance ? Selon l'employeur et le type d'entreprise, il est possible ou non d'installer des bornes de recharge sur son lieu de travail. En tant qu'entreprise, vous pouvez prétendre à de nombreuses aides qui peuvent réduire le coût de telles installations : le programme Advenir permet aux entreprises de profiter d'une aide de 40% dans une limite de 1 360 € sur l'installation d'une borne de recharge (matériel et installation comprises).
- **Les types de bornes à installer** : si vous décidez d'opter pour plusieurs types de véhicules différents, il faudra connaître quelles types de bornes convient à chacun des véhicules. Ne pas anticiper ce point peut créer des points de frictions.
- **Le budget à consacrer** : comme nous l'avons vu plus haut, les véhicules électriques coûtent moins cher à l'usage ce qui peut vous permettre de changer de gamme de véhicules lorsque vous commandez vos nouveaux véhicules.
- **Car policy** : il est nécessaire de repenser sa car policy lorsqu'on passe à une flotte de véhicules électriques. Pourquoi ? Car ce sont des produits nouveaux qui ne se manient pas la même manière. Par exemple, un véhicule électrique est plus adapté pour des arrêts fréquents contrairement à un équivalent thermique.
- **Prévoir une assurance spécifique** : les véhicules électriques sont spécifiques et nécessitent une assurance pensée pour les véhicules électriques.

(...)



11 janvier 2021

## Un nouvel atout pour les collectivités territoriales : la mutualisation des moyens

### La mutualisation de l'entretien des véhicules entre le SDIS et le parc départemental de l'Équipement : l'exemple du conseil général du Rhône

Compte tenu de la part prépondérante du conseil général dans le budget du SDIS, le département du Rhône a entamé, dès 2003, une réflexion portant sur les domaines dans lesquels une coopération renforcée entre les deux entités était envisageable. Ainsi, a été mis en place un comité de pilotage dont la mission est de procéder à l'évaluation permanente des besoins entre les deux entités et de proposer les solutions adéquates. La volonté de transparence financière réciproque entre les deux partenaires s'est traduite par la signature d'une convention pour chaque domaine concerné, accompagné d'une convention financière récapitulative annuelle, à partir de 2007.

Le tableau suivant détaille les domaines dans lesquels des conventions de partenariat ont été signées entre le conseil général et le SDIS, à partir de 2003, avec les enjeux financiers correspondants.

<b>Première partie : productions du Département pour le SDIS</b>		
<i>Domaine de conventionnement</i>	<i>Année début - fin</i>	<i>Enjeux financiers</i>
Conduite par le CG des opérations du Schéma directeur des opérations immobilières du SDIS (35 M€ sur 2004-2009 + autant sur 2009-2020) et prise en charge d'une partie de la maintenance des bâtiments.	2004 à ce jour	Somme évaluée forfaitairement à 725 000 € en 2007
Prise en charge en régie de l'entretien des espaces verts des centres d'intervention du SDIS situés dans l'agglomération, ayant évolué vers le pilotage technique du marché d'entretien EV passé par le SDIS	2004 à ce jour	
Passage du SDIS sur certaines artères télécoms du CG et préparation conjointe d'appels d'offres télécoms	2006 - 2007	50 000 € par an
<b>Deuxième partie : productions du SDIS pour le Département</b>		
<i>Domaine de conventionnement</i>	<i>Année début - fin</i>	<i>Enjeux financiers</i>
Services sécurité de l'Hôtel du Département, de l'Institut départemental de l'enfance et de la famille et du chantier de construction d'un musée du Département, assurés par le SDIS.	2003 à ce jour	Remboursement au réel des salaires des 30 SP et de 75% du salaire des 2 cadres SP: en 2007 1.8 M€
Prise en charge de la commission de réforme du Département par le SDIS	2006 à ce jour	Choix de la gratuité vu les volumes



<b>Troisième partie : divers</b>		
<i>Domaine de conventionnement</i>	<i>Année début - fin</i>	<i>Enjeux financiers</i>
Cession par le SDIS de 2 gymnases attendant à 2 centres d'intervention et sous-utilisés par le SDIS	Décidé en 2002, en voie de finalisation	Cession à titre gratuit
Coopération pour que SDIS et Département puisse se recentrer sur leurs patrimoines respectifs	2006 - 2010	Le SDIS a loué des locaux au CG  Idem dans l'autre sens
Mise à disposition du Département de ressources humaines du SDIS	2004 à ce jour	Remboursement au réel de 3 salaires  120 k€ en 2007

*Source : Conseil général du Rhône*

La problématique de coopération renforcée entre le conseil général et le SDIS s'est de nouveau posée avec le transfert du parc de l'Équipement du Rhône au sein des services du conseil général, effectif depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, conformément aux dispositions de la loi n° 2009-1291 du 26 octobre 2009 relative au transfert aux départements des parcs de l'Équipement et à l'évolution de la situation des ouvriers des parcs et ateliers.

Différentes comparaisons ont été établies entre les deux entités, pour aboutir à un certain nombre de similitudes. C'est le cas par exemple en matière de flotte, avec la constatation de similitudes fonctionnelles entre les véhicules du parc et ceux du SDIS :

- ♦ les véhicules du parc et du SDIS nécessitent une haute disponibilité ;
- ♦ la maintenance des flottes est difficile à sous-traiter, compte tenu d'une réactivité nécessaire ;
- ♦ les flottes sont conservées sur de longues périodes, pouvant parfois aller jusqu'à vingt ans.

De nombreuses similitudes ont également été observées sur le plan des métiers de base (mécanique, serrurerie, électricité, dépannage) malgré des spécificités (pour le SDIS : bureau d'études, diagnostic, carrosserie ; pour le parc : menuiserie, pneus, engins agricoles).

L'ensemble de ces comparaisons a abouti à la conclusion selon laquelle la maintenance des flottes des deux entités devait relever du service public. Par ailleurs, l'expérience très positive, du point de vue du SDIS, de la gestion des bâtiments par le conseil général a facilité la signature d'une convention de partenariat entre le département et le SDIS, portant sur la gestion des véhicules.

Ainsi, 31 agents du parc de l'Équipement ont été mis à disposition fonctionnelle du SDIS pour assurer l'entretien des véhicules appartenant au SDIS. L'accueil de ces personnels bénéficiant de statuts particuliers, au sein du SDIS, n'a pas été un frein pour la mise en place de cette démarche, compte tenu de la coexistence de statuts divers au sein du parc.

Cette démarche renforce la philosophie de l'amendement présenté par votre rapporteur, et adopté dans le cadre des discussions sur le projet de loi relatif au transfert aux départements des parcs de l'Équipement et à l'évolution de la situation des ouvriers des parcs et ateliers. L'article 23 de la loi précitée permet désormais aux départements de proposer aux SDIS leurs compétences, sans contrevenir aux dispositions réglementaires et communautaires en matière de prestations de services pour le compte de tiers. Ainsi, les conseils généraux peuvent apporter aux SDIS leur aide en assurant pour leur compte, et à leur demande, l'entretien de leurs moyens matériels.