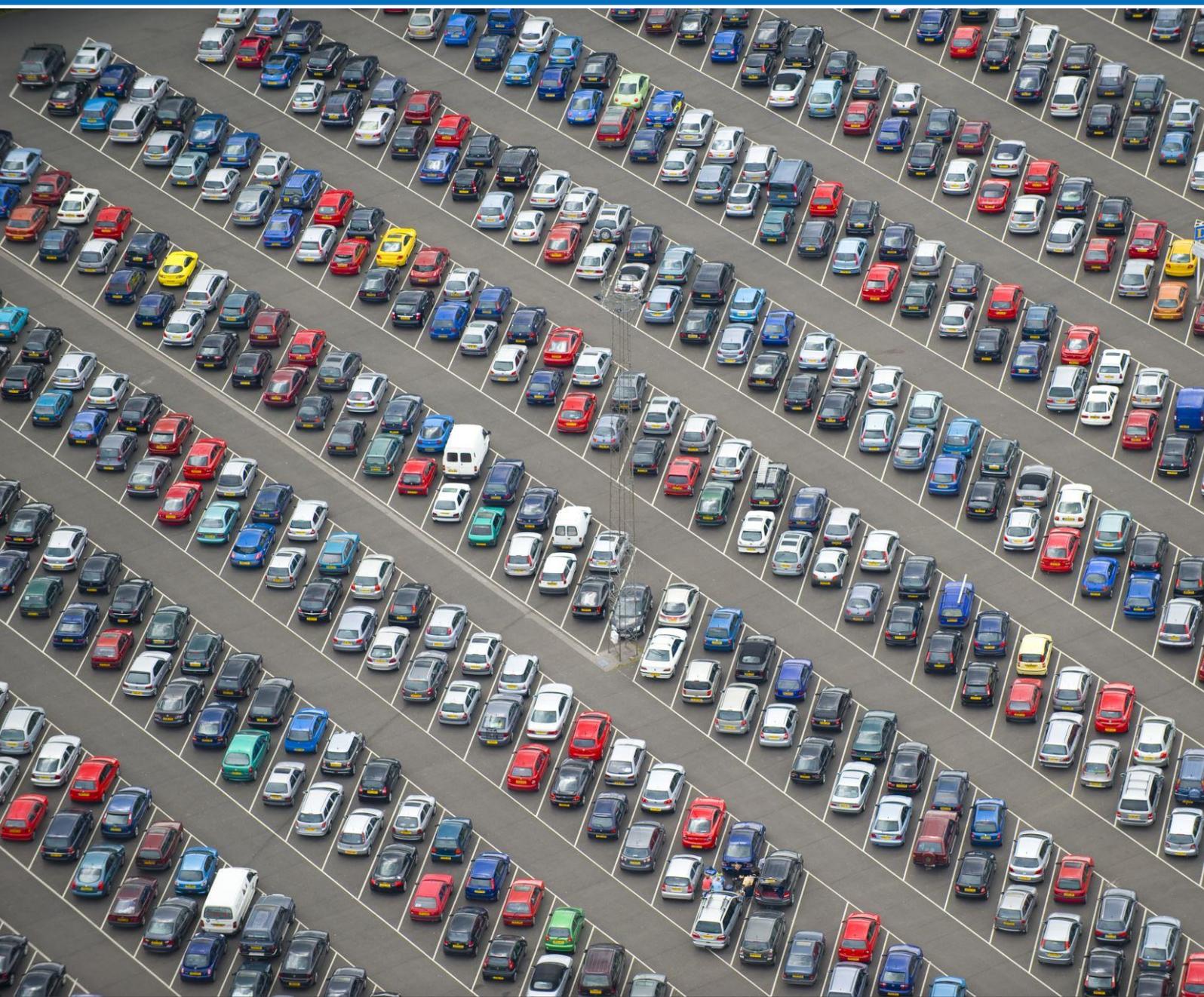


Région wallonne



Revue des dépenses
Gestion du parc automobile du SPW
Rapport final
Juillet 2024

Résumé exécutif

Ce rapport présente l'état d'avancement des travaux du groupe de travail relatif à la revue des dépenses consacrée à la gestion du parc automobile du SPW.

Depuis le comité de pilotage tenu en mars dernier, le groupe de travail a poursuivi la collecte de données en vue d'affiner le coût d'un véhicule de service et d'objectiver l'utilisation des véhicules de service.

Le groupe de travail a également eu l'occasion de rencontrer divers organismes avec lesquels il a pu échanger sur les pratiques en matière de gestion d'une flotte de véhicules.

La poursuite de l'exercice de collecte de données s'est avérée à nouveau difficile compte tenu de la diversité des sources de données, des pratiques différentes et de la charge de travail des services concernés.

Cependant, le travail réalisé aboutit à une objectivation des dépenses et une meilleure perception des utilisations de véhicules de service.

Les nombreuses analyses réalisées ont permis au groupe de travail de proposer cinq options politiques dont la mise en œuvre devrait garantir une meilleure efficacité, une optimisation des coûts et une gestion durable du parc automobile du SPW. Cependant, il n'a pas été possible dans le temps imparti d'évaluer les différents impacts des options, ni d'approfondir leur mise en œuvre.

Table des matières

1. Description approfondie du sujet	5
1.1. Description et contexte.....	5
1.2. Données collectées.....	8
1.3. Analyses récoltées.....	9
1.3.1. Données budgétaires.....	9
1.3.2. Objectivation de l'utilisation des véhicules de service.....	23
1.3.3. Benchmarking.....	43
1.4. Remarques du Comité de pilotage et les réponses/actions apportées par le GT.....	45
2. Méthodologie de fonctionnement du Groupe de travail	50
2.1. Composition du Groupe de travail.....	50
2.2. Organisation des travaux.....	51
2.3. Entités / personnes rencontrées.....	51
2.4. Remarques du Comité de pilotage.....	51
3. Pistes de réflexion identifiées lors de la phase rétrospective	51
3.1. Piste de réflexion 1 : Examen de l'utilisation des véhicules « dormants ».....	52
3.2. Piste de réflexion 2 : Optimiser la durée de vie des véhicules de service.....	53
3.3. Piste de réflexion 3 : Amélioration du reporting des dépenses dédiées aux véhicules de service.....	53
3.4. Piste de réflexion 4 : Modifications organisationnelles.....	53
3.5. Piste de réflexion 5 : Amélioration de la planification des marchés publics.....	53
3.6. Remarques du Comité de pilotage et les réponses/actions apportées par le GT.....	54
4. Diagnostic complet du sujet	54
5. Options développées lors de la phase prospective, leurs impacts et leurs mises en œuvre	54
5.1. Option 1 –Rationalisation de la gestion de la flotte :.....	54
5.2. Option 2 : Mutualisation des véhicules par zone géographique.....	56
5.3. Option 3 : Améliorer les outils de suivi et de monitoring.....	58
5.4. Réduction du nombre de retours à domicile avec des véhicules de service.....	59
5.5. Verdissement.....	61
6. Conclusion	63
7. Points d'attention	63
7.1. Problèmes/obstacles rencontrés.....	63
7.2. Points de progression/amélioration.....	64
7.3. Autres points d'attention.....	64
8. Annexes	64

LEXIQUE

ACTIA : Fournisseur du logiciel de géolocalisation

AR/AT: Arrêté de réallocation / arrêté de transfert

DF : Domaine fonctionnel

DGM : Département de la Gestion Immobilière

SILOG: Système d'information logistique

TCO : Total Cost of Ownership

ULIS : Logiciel de gestion du personnel

1. Description approfondie du sujet

Afin d'assurer la soutenabilité des finances publiques de la Wallonie, le Gouvernement wallon a pris la décision le 20 octobre 2022 d'implémenter le spending review dans le cycle de préparation des budgets.

Le spending review (« revue des dépenses » en français) est un outil permettant de développer, d'évaluer, de recommander et d'adopter des options politiques en analysant les dépenses existantes du Gouvernement dans des domaines définis. Il relie ces options au processus budgétaire. Les objectifs d'une revue des dépenses sont les suivants :

- permettre au Gouvernement de gérer le niveau global des dépenses ;
- aligner les dépenses avec les priorités du Gouvernement ;
- améliorer l'efficacité des programmes et des politiques.

Le cahier des charges relatif à la revue des dépenses portant sur la gestion du parc automobile du SPW a été approuvé par le Gouvernement wallon lors du conclave relatif au budget initial 2024.

Dans le cadre de la revue des dépenses souhaitée par le Gouvernement Wallon, il a été demandé de passer en revue les dépenses relatives à la gestion du parc automobile du SPW avec comme ligne de conduite un souci d'efficacité, de rationalisation (réduction de 5%) et de verdissement du parc automobile.

L'objectif de cet exercice est donc d'objectiver les besoins en déplacement du SPW dans le cadre de ses missions et d'identifier la manière la plus efficace de couvrir ce besoin : véhicules de service, contingent kilométrique, allocation forfaitaire. L'objectif est d'optimiser les dépenses en matière de déplacement et de verdir la flotte de véhicules.

1.1. Description et contexte

Un certain nombre de véhicules de service sont mis à disposition des agents du SPW pour leur permettre d'accomplir leurs missions. Ces véhicules sont mis à disposition par le département de la Gestion mobilière qui assure notamment l'acquisition et le suivi de divers marchés en lien avec les véhicules tels que les pneus, le carburant, les assurances, les entretiens/réparations ...

Parallèlement, un contingent kilométrique est accordé aux membres du personnel du SPW pour l'utilisation de leur véhicule personnel pour des missions de service dans l'hypothèse où un véhicule de service n'est pas disponible ou qu'il est impossible d'utiliser un véhicule de service en raison de circonstances particulières (par exemple, le besoin de son véhicule personnel pour des déplacements privés). Ce contingent kilométrique est déterminé chaque année par un arrêté de la Ministre de la Fonction publique et est géré par les départements RH du SPW Secrétariat général.

Par ailleurs, au sein du SPW ARNE, une allocation forfaitaire dite “de triage” est accordée aux agents forestiers parce qu’ils utilisent leur véhicule personnel pour effectuer leurs missions (hors domicile - lieu de travail). Cette allocation est gérée par les Départements RH du SPW Secrétariat général, sur base des informations transmises par le SPW ARNE.

Constatant, d’une part, la mobilisation de moyens budgétaires et humains importants consacrés à la gestion du parc automobile et, d’autre part, la superposition de mécanismes (véhicules de service/contingent kilométrique/allocation de triage), il est apparu nécessaire d’examiner plus avant la gestion du parc automobile.

L’objectif de cette revue des dépenses est d’objectiver la manière la plus efficiente de couvrir les besoins en déplacement du SPW dans le cadre de ses missions dès lors que plusieurs mesures coexistent actuellement : véhicules de service, contingent kilométrique, allocation forfaitaire.

L’objectif est également d’optimiser les dépenses en matière de déplacement et d’objectiver l’impact du verdissement de la flotte de véhicules.

Afin de circonscrire le champ d’investigation, le GT a décidé que les véhicules concernés par la revue des dépenses sont les véhicules mis à la disposition du personnel pour effectuer des missions de service à l’exclusion des véhicules de fonction, des véhicules « outils » et des engins de chantier.

Par véhicules «de service », on entend :

- VS1, Véhicule de service destiné au transport de 2 personnes, 2/4 portes + hayon
- VS2, Véhicule de service destiné au transport de 4 personnes, 2/4 portes + hayon
- VS3, Véhicule de service destiné au transport de 4 personnes, 4 portes + hayon
- VS4, Véhicule de service destiné au transport de plus de 4 personnes, 4 portes + hayon
- VTM1, Véhicule de transport de Marchandises Petit break, Peugeot 207 SW, Mégane break, ...
- VTM2, Véhicule de transport de Marchandises Grand break, Jogger, 308 SW, Lodgy
- VTM3, Véhicule de transport de Marchandises environ 500kg charge utile, Kangoo
- TT1, Véhicule tous chemins à motricité renforcée d'environ 500kg charge utile
- TT2, Véhicule tout terrain type SUV 4x4
- TT3, Véhicule tout terrain pick-up simple cabine
- TT4, Véhicule tout terrain pick-up double cabine

Par véhicules « outils », on entend:

- Tracteurs
- Camions
- Remorques

- VTM4, Véhicule de transport de Marchandises environ 800kg charge utile
- VTM5, Véhicule de transport de Marchandises +1000kg charge utile
- VA1, Véhicule aménagé type Service
- VA2, Véhicule aménagé type Transport Marchandises
- PU1, Camionnette type "Pick-up" simple cabine
- PU2, Camionnette type "Pick-up" double cabine

Par engins de chantier, on entend :

- Tractopelles
- Pelles
- Chariots élévateurs
- ...

L'analyse budgétaire porte sur le SPW pour les années 2021 à 2023. En effet, en raison de la centralisation des articles budgétaires au sein du programme budgétaire de la gestion mobilière d'une part et de la difficulté d'accéder aux données Gcom à la suite du passage à WBFIn-SAP d'autre part, il est apparu préférable de limiter la période de référence. Au niveau budgétaire, l'analyse a porté sur 2.631 véhicules en 2023 (véhicules de service et utilitaires légers) : ce sont les véhicules repris dans SILOG.

En ce qui concerne l'analyse de l'utilisation des véhicules, celle-ci n'a pu porter que sur les véhicules géolocalisés qui sont gérés par le Département de la Gestion mobilière. Sur une flotte totale de 2441 véhicules géolocalisé au SPW en 2023, l'analyse n'a porté que sur 1785 véhicules. Ont été exclus :

- les véhicules de l'AWAP et de l'AWAC qui ne sont pas gérés par le Département de la gestion mobilière. Par contre, les véhicules de l'OP ont été intégrés dans l'analyse dans la mesure où il dispose d'un SLA avec le département de la Gestion mobilière ;
- les véhicules « outils » qui sont géolocalisés mais ne rentrent pas dans le périmètre du présent rapport.

L'analyse de l'utilisation des véhicules a porté uniquement sur l'année 2023 car elle est illustrative de l'utilisation habituelle de la flotte, sans impact de la crise du COVID 19.

Outre la récolte des données budgétaires et des données relatives à l'utilisation des véhicules, le GT a réalisé un benchmarking avec la question suivante : « Comment d'autres entités gèrent leur flotte et y a-t-il de bonnes pratiques dont le SPW pourrait s'inspirer.

Le GT avait envisagé une étude pour comparer nos coûts actuels avec le coût d'une flotte composée de véhicules verts afin d'en déduire des stratégies de verdissement. Cependant, cette étude n'a pas pu être menée dans les délais et compte tenu de l'absence des données nécessaires.

1.2. Données collectées

Avant de développer des options, il convient d'analyser :

- Le coût et l'utilisation des véhicules de services ;
- Le coût et l'utilisation du mécanisme de l'indemnité kilométrique octroyée dans le cadre des missions de service ;
- Le coût et l'utilisation du mécanisme de l'allocation forfaitaire pour couvrir les déplacements avec son véhicule personnel, en vigueur au sein du SPW ARNE ;
- Le coût de la gestion administrative de la flotte de véhicules ;
- Les besoins en déplacement des différentes entités du SPW (à l'exclusion de l'AWAP et l'AWAC (cf. supra)).

L'enquête auprès des services dans le but d'objectiver au mieux les besoins en véhicules n'a pas pu être menée dans le délai imparti, mais sera à charge du SPW Support dans les mois à venir en lien avec la car policy.

- Données budgétaires

- Le coût des véhicules de services ;

Outre l'achat des véhicules, il convient de récolter les données relatives à une série de coûts annexes : pneus, carburant, assurance, entretien, réparation, ...

- Les coûts du contingent kilométrique ;
- Le coût de l'allocation forfaitaire ;
- Le coût de la gestion administrative.

- Objectivation du besoin en déplacements et manière de le couvrir

Capitalisant sur l'expérience du SPW MI qui a réalisé une photographie de l'ensemble de ses véhicules de service afin de savoir combien de kilomètres ont été nécessaires pour réaliser les missions et via quel système ces kilomètres ont été payés (contingent kilométrique, véhicules de service, ...), les besoins en déplacement du SPW ont été objectivés.

Cette objectivation s'est basée sur l'extraction et le traitement de données issues des logiciels suivants :

- SILOG pour obtenir le cadastre des véhicules entrant dans le scope de cette revue des dépenses ;
- ACTIA pour obtenir un cadastre des véhicules utilisés en 2023 et identifiés comme « véhicule » de pool ou « véhicule attribué ». Lorsqu'un véhicule est attribué, obtenir l'identification du conducteur principal et des informations quant à l'utilisation totale (nombre de trajets, de kilomètres, de jours et de retours à domicile) ;
- ULIS pour obtenir la distance domicile – lieu d'incorporation des membres du personnel utilisateur principal des véhicules attribués.

- Données juridiques

- Utilisation des véhicules de service
 - Circulaire du 29 août 2013 relative à l'attribution et à l'utilisation des véhicules de fonction et de service ;
 - Note interne du 21 décembre 2023 relative à l'utilisation des véhicules de service
- Contingent kilométrique
 - Article 530 du Code de la Fonction publique wallonne ;
 - Arrêté ministériel fixant le contingent kilométrique
- Allocations du Département de la Nature et des Forêts
 - Arrêté du Gouvernement wallon du 17 septembre 2015 relatif aux dispositions spécifiques applicables au Département de la Nature et des Forêts
- Verdissement de la flotte
 - Directive européenne de 2019 : la Directive 2019/1161/UE modifie la Directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Cette directive européenne impose un verdissement de la flotte via des objectifs minimaux en matière de marchés publics pour la part de véhicules propres dans le nombre total de véhicules couverts par les contrats.

1.3. Analyses récoltées

1.3.1. Données budgétaires

a) *Le coût moyen des véhicules de service du SPW*

Le premier objectif du groupe de travail a été de définir un coût moyen au kilomètre pour l'utilisation d'un véhicule de service.

Il est important de souligner la difficulté de l'exercice car dans le reporting des dépenses au niveau comptable, la différence entre les types de véhicules (véhicules de fonction, véhicules outil ou de service) n'apparaît pas. De plus, pour les années antérieures à 2023, les dépenses étant réparties sur plusieurs domaines fonctionnels, cela n'a pas permis une analyse claire et complète.

En effet, depuis le budget initial 2023, le programme fonctionnel 11.001 « SPW Support » reprend les crédits des départements de la gestion mobilière et de la gestion immobilière anciennement logés dans le programme 12.040.

Dans ce contexte, le **DF 040.012** « Provision : Acquisition de véhicules » a été modifié en **DF 001.113** « Provision : Acquisition de véhicules ».

Un nouveau **DF 001.107** « Achats de biens et services non-durables, frais de fonctionnement et d'équipement - Gestion mobilière » a été créé. Ce DF regroupe les DF

040.001 ; 040.002 ; 040.007 et 040.004. A noter que ce domaine fonctionnel reprend une multitude d'autres dépenses qui ne sont pas en lien avec les véhicules.

Pour les données avant 2023, c'est le **DF 040.004** qui doit être considéré.

Enfin, il a été également pris en compte le **DF 031.015** « Frais de déplacement : missions » pour les données relatives au contingent kilométrique (en ce compris l'allocation forfaitaire dite de « triage » accordée aux agents forestiers).

Cependant, afin de cadrer de manière macro les données budgétaires, une synthèse des exécutions 2020-2022 des crédits relatifs à l'acquisition de véhicules et aux frais de fonctionnement est présentée ci-après.

A noter qu'il s'agit de données agrégées (avant passage SAP pour les années 2020 et 2021) des montants tous types de véhicules confondus qui ne permettent pas une analyse plus fine telle que développée infra.

Exécutions 2020-2022 des crédits de liquidation relatifs à l'acquisition de véhicules et aux frais de fonctionnement.

DF	CB	Libellé Article de base	CL 2020 Initial	CL 2020 Ajusté	CL 2020 Final	CL 2020 Exéc.	CL 2021 Initial	CL 2021 Ajusté	CL 2021 Final	CL 2021 Exéc.	CL 2022 Initial	CL 2022 Ajusté	CL 2022 Final	CL 2022 Exéc.
040.004	81211000	PROVISION : VEHICULES - EQUIPEMENT, ENTRETIEN, REPARATION, ASSURANCE ET CARBURANT	5.442.000	9.261.000	9.261.000	4.697.996	8.037.000	8.037.000	8.037.000	7.797.194	12.420.000	12.110.000	12.110.000	10.159.967
001.113	87410000	(Nouveau) Provision : acquisition de véhicules	5.660.000	5.512.000	5.512.000	78.053	9.750.000	9.750.000	9.750.000	7.566.280	7.991.000	5.951.000	4.951.000	1.245.731

- DF 040.004 « Provision : véhicules - équipement, entretien, réparation, assurance et carburant » : La majoration prévue à l'ajustement 2020 visait notamment à faire face à l'entretien du parc vieillissant et à apurer un encours important dans certaines Directions générales. Seule un peu plus de la moitié des crédits disponibles a été liquidée.
- DF 001.113 « Provision : acquisition de véhicules » : Il est à noter une très faible exécution des crédits de liquidation en 2020. Ce probablement suite aux retards dans lancement de certains marchés et aux retards de livraison (probablement en lien avec la crise du COVID-19) qui ont généré des engagements mais pas de liquidation.

Ces retards de 2020 ont engendré un déport des liquidations sur 2021. Ce phénomène s'étant reproduit de 2021 à 2022.

Les exécutions étant en lien direct avec le cycle de mise en œuvre des marchés publics, un suivi rigoureux des temporalités de ces derniers permet une prévision budgétaire plus efficiente.

Résultats synthétiques de l'analyse budgétaire

❖ Coûts globaux par année civile :

L'objectif a été d'être le plus complet possible dans l'ensemble des coûts liés à l'utilisation des véhicules de service.

Pour rappel, les coûts d'investissement (achat de véhicules) définis dans le rapport intermédiaire étaient à prendre avec précaution, les amortissements n'ayant pu être définis. Dans le cadre du présent rapport, ces derniers ont pu être intégrés.

Les recettes perçues pour la revente et les indemnités des assureurs en cas d'accident ont également été intégrées.

La méthode de récolte des données et de calcul ont été les suivants :

1. Frais dits de fonctionnement :

Par frais de fonctionnement, il faut entendre les frais de carburant, les pneus, l'assurance, l'assistance/dépannage, la géolocalisation et l'entretien/réparation.

Ces différents frais étaient repris jusque 2022 sur le DF 040.004 (voir explication ci-dessus). En 2023, ils ont été globalisés dans le DF 001.107 qui reprend toute une série de dépenses en plus des dépenses liées aux véhicules.

Ci-dessous, un tableau reprenant les montants liquidés tels que repris dans SAP.

Montants liquidés en 2023 sur le DF 001.007 (données SAP)

Période budgétaire	Domaine Fonctionnel	Montant Liquidé
2021	040.004	7.797.194
2022	040.004	10.159.967
2023	001.107	23.351.993

Afin d'affiner ces données, une série d'informations a été fournie par la direction de la Gestion mobilière sur la base de données encodées notamment dans le logiciel SILOG. Au départ de ces données, les frais concernant le carburant, les pneus, les assurances, l'assistance et dépannage ont pu être identifiés pour 2021, 2022 et 2023.

En 2023, 2.631 véhicules de service (et utilitaires légers) sont répertoriés dans le logiciel SILOG dont 2.441 sont géolocalisés¹.

Le coût de la géolocalisation s'élève pour 2023 à 530.120,40 EUR, ce qui représente un coût moyen de 217,17 EUR/véhicule en 2023.

Il faut être attentif au fait que les montants pour la géolocalisation repris dans le tableau de synthèse sont les données extraites de SAP au départ des numéros de VISA 2022 et 2023 qui ont pu être identifiés dans le fichier reprenant les marchés publics (cf. ci-dessus).

Afin d'identifier les frais relatifs à l'entretien et à la réparation des véhicules, une clé de répartition a dû être définie vu que ce type de dépenses est commun à tous les types de véhicules. Pour ce faire, la direction de la Gestion mobilière a fourni un fichier reprenant les montants dépensés en 2023 sur la base des bons de commandes ainsi que les numéros de VISA correspondants. Grâce à ce fichier, la clé de répartition a pu être définie et s'élève à 67,06% (prorata des dépenses par type de véhicules en analysant chaque visa concerné).

Calcul de la clé de répartition sur la base des bons de commande 2023

Type de véhicules	Total Bons de commande 2023	Répartition (%)	
Bateau à moteur	13.919,15	0,43%	
Camion	657.888,22	20,50%	
Engin	7.538,97	0,23%	
Engin agricole	50.940,79	1,59%	
Engin de chantier	155.445,04	4,84%	
Engin de génie civil	5.311,90	0,17%	
Motricité renforcée	263.266,30	8,20%	
Petit matériel	5.073,91	0,16%	
Remorque	52.740,34	1,64%	
Utilitaire léger	622.715,79	19,41%	
Voiture de fonction	106.597,22	3,32%	
Voiture de service	1.265.963,96	39,45%	
Vélo	1.357,32	0,04%	
Barre de toit (info en attente)	265,95	0,01%	
Total général	3.209.024,86	100,00%	67,06%

En combinant les données extraites de SAP (DF 040.004 et 001.107) et les numéros de VISA, les montants liquidés en 2023 pour l'entretien et la réparation ont pu être identifiés,

¹ Seuls le SPW EER et le SPW IAS n'ont pas encore la géolocalisation sur leur flotte de véhicule (ce qui correspond à moins de 20 véhicules) mais sont en cours d'être équipés de la géolocalisation.

Les autres SPW ont la majorité de leur flotte équipée de la géolocalisation. Si ce n'est pas le cas, c'est qu'il s'agit alors de nouveau véhicule ou que le calendrier disponible n'a pas encore permis l'équipement

soit un total de 3.797.473 EUR (montants SAP). De là, la clé de répartition a été appliquée pour déterminer un montant liquidé 2023 pour l'entretien et la réparation des véhicules de service de **2.546.405 EUR**. A noter que seules les liquidations 2023 sont reprises dans le tableau de synthèse étant donné que seules les informations recoupées sur les dépenses 2023 étaient disponibles.

2. Frais de déplacement : « missions » (DF 031.015)²

Faisant suite à l'analyse des informations fournies³ par les services RH du Secrétariat Général, il a été décidé par le groupe de travail, afin de coller au scope du présent rapport, de retenir les postes de type de dépenses surlignés en jaune dans le tableau ci-après.

Liquidations 2021-2023 des dépenses du DF 031.015 en lien avec le scope du présent rapport

Code Ulis	2021	2022	2023
Triage	1.106.469	1.166.689	1.333.752
Contingent	2.310.515	2.550.050	3.018.337
Divers	55.100	46.371	45.190
Eloignement	94.845	81.822	97.127
Formation	55.721	96.872	169.730
Frais de parking	11.966	23.120	41.307
Indemnité de bicyclette	1.588	2.484	1.879
Séjour	599.264	692.216	882.996
Syndicat	64.343	69.193	82.051
Titre de transport	4.719	10.828	22.446
Domicile - lieu de travail	247		
Total général	4.304.777	4.739.646	5.694.815
Total données sélectionnées*	3.479.012	3.826.924	4.546.144

* correspondant à la ligne "Données Ulis" du tableau de synthèse

3. Coûts d'investissement :

Les données 2022 et 2023 extraites de SAP pour les DF 001.113 et 040.012 « Provision : Acquisition de véhicules » ont été analysées.

² Les frais de déplacement ont été calculés afin de pouvoir apprécier l'ensemble des coûts des missions de services. Cependant, ces frais n'ont pas été pris en considération dans le calcul du coût au km des véhicules de services

³ Données tirées du logiciel ULIS pour 2021, 2022 et 2023

Montants liquidés 2022-2023 sur les DF 001.113 et 040.012 (données SAP)

Période budgétaire	Domaine fonctionnel	Montant Engagé	Montant Liquidé
2022	040.012	6.869.863	1.245.731
2023	001.113	7.917.333	6.667.474

Pour identifier les coûts relatifs aux véhicules de service, un fichier reprenant les marchés publics 2022 et 2023 relatifs aux véhicules de service dans lequel se trouvent les numéros de VISA correspondants a été fourni. Ces visas ont été analysés et les données SAP ont pu être précisées.

Cependant, ne disposant que des numéros de VISA 2022 et 2023, seules les liquidations reprises en 2023 dans SAP, soit un montant de 3.057.490 EUR ont pu être affinées. Le montant qui a pu être identifié pour 2022 est celui des engagements (soit 4.098.673 EUR) dont l'exécution (liquidation) est reprise en 2023.

4. Coût administratif (RH affectés dans le tableau de synthèse)

Il a été estimé que 72,5 ETP de niveau C étaient dédiés aux véhicules. Pour identifier ces ETP, seuls les ETP relatifs à la gestion des véhicules de fonction n'ont pas été pris en compte.

Une clé de répartition a donc été identifiée pour ne viser que les véhicules du scope, soit une clé de 69,36% (prorata des dépenses par type de véhicules en analysant chaque visa concerné sur la base des bons de commandes 2023 fournis par la gestion mobilière).

Calcul de la clé de répartition sur la base des bons de commande 2023 en excluant les véhicules de fonction

Type de véhicules	Total Bons de commande 2023	Répartition (%)	
Bateau à moteur	13.919,15	0,45%	
Camion	657.888,22	21,21%	
Engin	7.538,97	0,24%	
Engin agricole	50.940,79	1,64%	
Engin de chantier	155.445,04	5,01%	
Engin de génie civil	5.311,90	0,17%	
Motricité renforcée	263.266,30	8,49%	
Petit matériel	5.073,91	0,16%	
Remorque	52.740,34	1,70%	
Utilitaire léger	622.715,79	20,07%	
Voiture de service	1.265.963,96	40,81%	
Vélo	1.357,32	0,04%	
Barre de toit (info en attente)	265,95	0,01%	
Total général	3.102.427,64	100,00%	69,36%

Le coût annuel d'1 ETP de niveau C est de 46.198 EUR pour un contractuel et de 39.491 EUR pour un statutaire, soit une moyenne de 42.844,50 EUR / ETP. En multipliant cette moyenne par le nombre d'ETP, un montant total de 3.112.653 EUR est identifié. En appliquant la clé de répartition, un montant de 2.158.936 EUR est obtenu pour le coût administratif des véhicules de service.

5. Amortissements

Les données concernant les amortissements du matériel roulant (catégorie 2400) ont été extraites du plan d'amortissement repris dans SAP au 31/12/2023.

Pour obtenir la répartition par type de véhicules, les données du plan d'amortissement ont été rapprochées avec SILOG sur la base du numéro d'inventaire.

Type de véhicules	Coût d'acquisition (de 2018 à 2023)	Amortissement au 31/12/2023	Valeur résiduelle au 31/12/2023
Véhicules hors scope	114.443.505	-20.062.871	52.547.580
Utilitaire léger	6.407.629	-1.126.627	2.502.696
2018	759.547	-79.796	2.522
2019	1.170.339	-234.068	111.886
2020	639.051	-127.810	214.162
2021	3.134.075	-626.815	1.527.647
2023	704.617	-58.138	646.479
Voiture de service	14.200.398	-2.385.709	5.788.859
2018	1.352.296	-140.386	857
2019	2.954.139	-590.828	183.563
2020	2.834.115	-566.823	918.155
2021	3.831.717	-766.343	1.865.103
2022	678.217	-135.643	456.953
2023	2.549.914	-185.686	2.364.228
Total général	135.051.532	-23.575.208	60.839.135

En 2022, une nouvelle circulaire sur les investissements a été publiée précisant les règles d'amortissement (jusque 2021, les règles étaient plus floues).

L'amortissement des véhicules comprend l'acquisition ainsi que son éventuel coût d'aménagement et se calcule linéairement sur 5 ans. Au 31/12/2023, les véhicules acquis avant 2018 n'entrent donc plus dans le calcul de l'amortissement.

L'amortissement comptabilisé au 31/12/2023 pour les véhicules concernant le scope de ce rapport est de 3.512.336,76 EUR.

Il est à relever que pour 2021, comparativement aux informations reprises dans le tableau relatif aux exécutions 2020-2022 des crédits de liquidation relatifs à l'acquisition de véhicules et aux frais de fonctionnement, le coût d'acquisition (tous véhicules confondus) sur la base du tableau d'amortissement est de 10.712 milliers EUR au lieu des 7.566 milliers EUR constatés en liquidation sur le DF de provision « acquisition véhicules ». Nous constatons donc une différence de 3.157 milliers EUR. Cette différence pourrait s'expliquer sur la base des hypothèses suivantes :

- Certaines acquisitions ont été imputées sur d'autres domaines fonctionnels, par exemple sur un domaine fonctionnel d'investissement au sein du Fonds du trafic routier pour un montant estimé à 1.424 milliers EUR. D'autres liquidations ont également pu être réalisées sur des domaines fonctionnels dans des budgets propres à certaines Directions générales non identifiés spécifiquement comme étant voués à de l'acquisition véhicules.
- Dans les amortissements relevés, nous constatons que certains équipements de véhicules (notamment le stripage) sont amortis mais ont peut-être été pris en compte sur des DF de code 12 (hors investissement).

Il est à noter que ce delta se réduit fortement après 2021 en raison de la clarification au niveau des méthodes d'amortissement.

1) Revente Véhicules

Les montants perçus pour la revente des véhicules pour les années 2021, 2022 et 2023 ont été fourni par la Direction de la Comptabilité des Actifs immobilisés via une extraction provenant de SAP.

Les montants perçus sont les suivants :

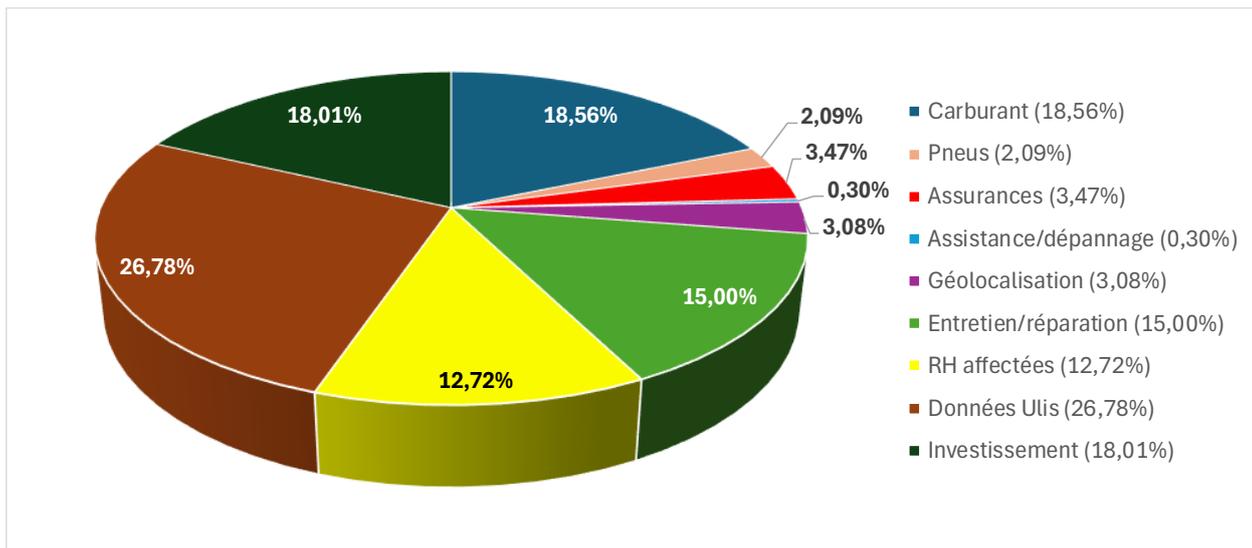
- En 2021 : 325.166,62 EUR ;
- En 2022 : 471.528,06 EUR ;
- En 2023 : 303.950,47 EUR.

2) Synthèse des dépenses par catégorie de dépenses 2021-2023

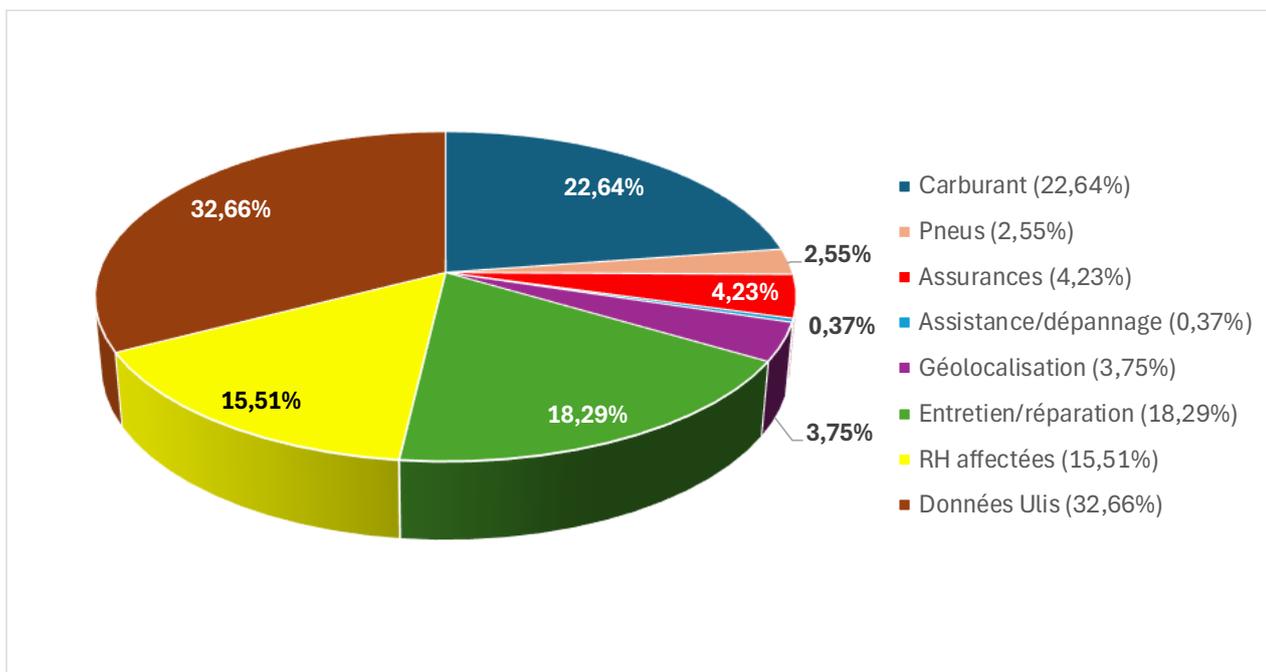
Type de dépenses	Liquidations 2021	Liquidations 2022	Liquidations 2023
Carburant	2.403.051,36	3.386.249,97	3.151.519,48
Pneus	366.626,23	321.786,37	354.682,22
Assurances	616.073,21	643.971,32	588.652,48
Assistance/dépannage	17.414,47	190.332,00	50.948,66
Géolocalisation		1.143.799,41	522.506,91
Entretien/réparation			2.546.404,93
RH affectées			2.158.936,07
Amortissement, exercice comptable 2023			3.512.336,76
Revente véhicules	325.166,62	471.528,06	303.950,47
Données Ulis*	3.479.012,01	3.826.923,95	4.546.143,86
Coût d'acquisition (achat + aménagement) *	6.965.791,97	678.216,96	3.254.531,23

* Ces données n'entrent pas dans le calcul du coût au km ci-dessous.

Répartition des liquidations 2023 comprenant les investissements



Répartition des liquidations 2023 hors investissements



❖ Coût moyen au kilomètre (2023) :

Ci-dessous se trouve le coût au km obtenu en tenant compte de l'amortissement et de la revente :

	Km parcourus en 2023*	
Utilitaires Légers	4.230.436,96	
Véhicules de service	20.646.850,05	
	24.877.287,01	
<i>*Les km parcourus en 2023 sont extraites du fichier SILOG</i>		
Coût du Km (hors Données Ulis et coût d'acquisition)		0,505764034

Focus sur le coût d'un véhicule (sans amortissement) par type de véhicule

Cette analyse repose sur les informations pour 560 véhicules du SPW MI, SPW ARNE et SPW SG.

Le but de cette analyse a été d'objectiver au mieux le coût d'utilisation d'un véhicule en prenant en compte 5 critères :

- son coût moyen en carburant : une estimation du coût en euro par km pour chaque véhicule a été réalisée (total dépensé en 2023/total de km parcourus par le véhicule en 2023). Ensuite, est calculée la moyenne de km parcourus par les 560 véhicules en 2023 (14.794,9 km). Le coût par km de chaque véhicule est multiplié par la moyenne de km. Pour comparer les coûts, il est simulé que tous les véhicules ont circulé le même nombre de km).
- son coût moyen en pneu : la moyenne des coûts disponibles pour les pneus entre 2021 et 2023 a été calculée. A noter que certains véhicules avaient des données disponibles uniquement pour une année particulière ou deux années. Dans ce cas, la moyenne a été calculée uniquement avec les données disponibles.
- l'assurance : même calcul que pour les pneus
- l'assistance /dépannage : même calcul que pour les pneus
- les frais d'entretien : même calcul que pour les pneus.

Les analyses par critère sont reprises dans les annexes au présent rapport.

Il ressort des analyses réalisées :

Par type de véhicules

Les véhicules « tout terrain » (Volkswagen Amarok, Dacia duster, Renault Kangoo 4x4) les plus coûteux. Ils coûtent davantage car ils consomment en général plus de carburant, en pneus, assistance et entretien.

A noter que Renault Kangoo 4x4 consomme moins de carburant, mais Dacia Duster a moins de dépenses en assistance et dépannage).

Les « Peugeot » et « Citroen » semblent coûter un peu moins en particulier au niveau de l'entretien et des pneus.

Si ces véhicules sont nécessaires, il y aurait lieu d'explorer pour optimiser leur utilisation.

Par année de mise en circulation

Il n'y a pas une tendance claire démontrant que les véhicules plus anciens soient plus coûteux que les véhicules récents.

La conclusion est plutôt que ceci dépend du type de véhicule.

Cependant, il est clair que les véhicules les plus anciens consomment plus de carburants que les plus récents et qu'ils ont plus souvent besoin d'assistance et de dépannage.

En conclusion, ce sont les véhicules à durée moyenne (acquis entre 2016 et 2019) qui coûtent le plus (le coût d'assurance, de l'assistance et de l'entretien sont plus importants).

Par type de carburant :

Il n'est pas constaté de différence significative entre un véhicule à essence et un véhicule Diesel. Les véhicules Diesel coûtent moins en consommation de carburant mais ceci est compensé par un coût plus élevé des entretiens.

Par utilisation du véhicule :

Des différences de coûts sont observées par entités qui peuvent s'expliquer :

- Par l'utilisation qui est faite des véhicules. Des véhicules qui circulent sur des chemins non pavés coûtent plus cher ;
- Par la méthodologie de suivi ou d'encodage des montants qui peut varier selon les entités .

b) Le coût de l'indemnité kilométrique

Pour rappel, l'indemnité kilométrique est fixée par l'article 531 du Code de la fonction publique wallonne. Elle permet de rembourser un membre du personnel qui effectue des déplacements professionnels avec son véhicule personnel.

Il est important de noter que cette indemnité n'est pas octroyée pour le remboursement de trajets domicile – lieu de travail, sauf dans le cas d'un rappel, d'une permanence à domicile ou de gardes à domicile au sens de l'arrêté du Gouvernement wallon du 14 juin

2001 réglant la valorisation des prestations irrégulières et des prestations de garde et de rappel et l'octroi d'allocations relatives à des travaux spécifiques

Il est également important de noter que cette indemnité est indexée trimestriellement en fonction du montant fixé par l'Administration Fédérale.

❖ Coûts globaux par année civile

Pour calculer le coût global de ce mécanisme, a été pris en compte le budget annuel utilisé pour le contingent kilométrique, le coût de l'assurance omnium qui couvre les accidents provoqués par des membres du personnel avec leur véhicule personnel en cas d'utilisation professionnelle et le coût administratif.

❖ Concernant le coût de l'assurance Omnium

Il est à noter que le coût de l'assurance omnium mission est conditionné au nombre de kilomètres effectués annuellement selon la méthode suivante :

1,79 euros TTC par tranche de 100 km parcourus.

Le détail du calcul pour chaque année concernée est le suivant :

- 2021 : (6.492.307 (km parcourus) : 100) X 1,79 = 116.212,30
 - 2022 : (7.139.908 (km parcourus) : 100) X 1,79 = 127.804,34
 - 2023 : (6.610.045 (km parcourus) : 100) X 1,79 = 118.319,80
- Le coût administratif a été calculé en tenant compte de l'émission d'environ 20.000 déclarations de créance par an⁴ et :
 - d'un besoin de deux ETP niveau C au niveau RH pour les encodages (coût moyen de 42.844 euros annuellement par ETP)
 - de la prise en compte, par créance, d'un temps de gestion de trois minutes pour le traitement par la ligne hiérarchique (coût moyen de 87.364,15 euros annuellement) et de 4 minutes pour le CLAP (niveau C) ce qui représente 1 ETP « Clap » et 2/3 d'un ETP "ligne hiérarchique".

Tableau de report des résultats :

Type de dépenses	Liquidations 2021	Liquidations 2022	Liquidations 2023
Contingent kilométrique	2 435 266	2 829 248	2 840 937
Assurance Omnium mission	116.212,30	127.804,35	118.319,80
<i>RH affectés</i>	<i>186.776,27</i>	<i>186.776,27</i>	<i>186.776,27</i>
TOTAL	2.738.254,57	3.143.826,62	3.146.033,07

⁴ Ce nombre représente le total des déclarations reçu par an en moyenne

❖ Coût moyen au kilomètre (2023)

Le coût moyen du km en 2023 : 0.4759 euros.
--

c) Le coût de l'indemnité forfaitaire de triage

L'allocation forfaitaire de triage est une indemnité spécifique octroyée aux préposés forestiers pour les déplacements de service. Ces agents ne bénéficient donc pas du contingent kilométrique.

Cette indemnité est prévue par l'article 7 de l'Arrêté Gouvernement Wallon du 17 septembre 2015 relatif aux dispositions spécifiques applicables au Département de la Nature et des Forêts.

❖ Coûts globaux par année civile :

- Le coût annuel relatif à l'octroi de cette indemnité pour les années considérées par le présent exercice est le suivant :
 - 2021 : 1.128.267 euros et représente un total de 3.007.909 kilomètres ;
 - 2022 : 1.199.086 euros et représente un total de 2.967.300 kilomètres ;
 - 2023 : 1.245.185 euros et représente un total de 2.923.655 kilomètres.
- Le coût annuel relatif à l'assurance Omnium couvrant les véhicules des agents bénéficiant de cette indemnité est le suivant (la méthode de calcul appliquée au point b est la même pour ce poste) :
 - 2021 : $(3.007.909 : 100) \times 1,79 = 53.841,58$ euros ;
 - 2022 : $(2.967.300 : 100) \times 1,79 = 53.114,67$ euros ;
 - 2023 : $(2.923.655 : 100) \times 1,79 = 52.333,44$ euros.
- Le coût administratif a été calculé en prenant en compte l'émission d'environ 4.000 déclarations de créance :
 - 1/2 ETP de niveau C pour la gestion RH
 - et prise en compte par créance d'un temps de 3 minutes pour le traitement par la ligne hiérarchique et de 4 minutes pour le CLAP.
Ce qui représente 1/7 « Clap » et 1/10 d'un ETP "ligne hiérarchique".

- Tableau de report des résultats :

Type de dépenses	Liquidations 2021	Liquidations 2022	Liquidations 2023
Indemnité forfaitaire de triage	1.128.267	1.119.086	1.245.185
Assurance Omnium	53.841,58	53.114,67	52.333,44
<i>RH affectés</i>	<i>30 158,41</i>	<i>30 158,41</i>	<i>30 158,41</i>
TOTAL	1.233.668	1.223.759,67	1.327.676,85

- ❖ Coût moyen au kilomètre (2023) :

Le coût moyen du km en 2023 : 0.4541 euros

1.3.2. Objectivation de l'utilisation des véhicules de service

L'objectif du groupe de travail a été dans un premier temps d'analyser l'utilisation de la flotte de véhicules de service du SPW (1785 véhicules) en 2023, sur la base des données issues de différentes bases de données.

Les analyses n'ont porté que sur les véhicules, et non sur les utilisateurs des véhicules.

Les données analysées proviennent de SILOG, d'ACTIA et d'Ulis (cf. SUPRA).

Le groupe de travail a également défini différentes pistes de travail pour l'analyse :

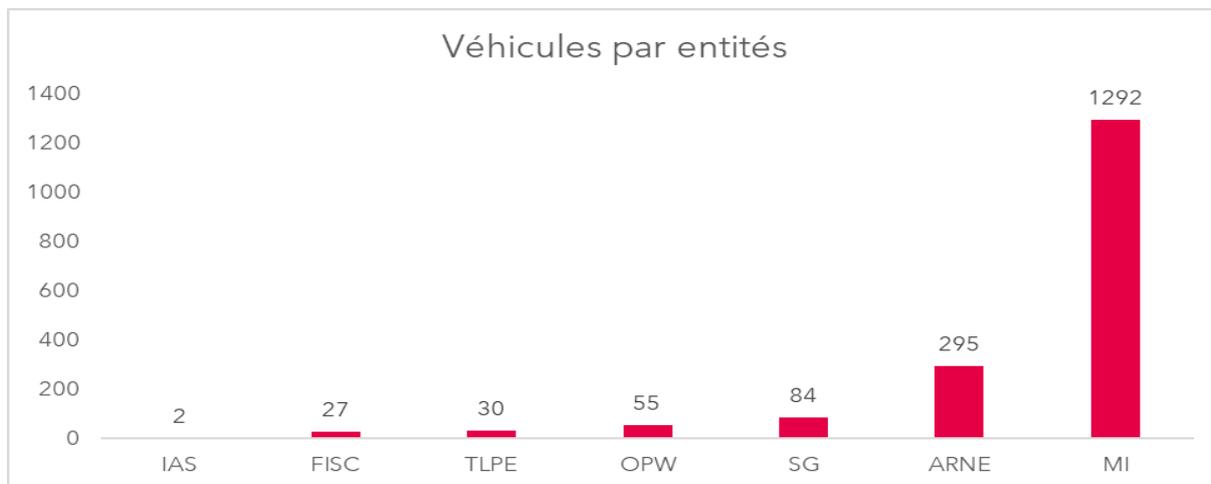
1. Identifier et caractériser les véhicules qui roulent le moins ;
2. Identifier et caractériser les véhicules qui roulent le plus ;
3. Identifier et caractériser les véhicules qui ont un conducteur principal ;
4. Identifier et caractériser l'utilisation des véhicules de services pour des déplacements domicile-lieu de travail ;
5. Identifier et caractériser les besoins de déplacement globaux par service et proportion de l'utilisation des véhicules de service.

Cette partie du rapport devra encore être complétée par d'autres analyses qui seront réalisées sur la base de ces données, dont notamment :

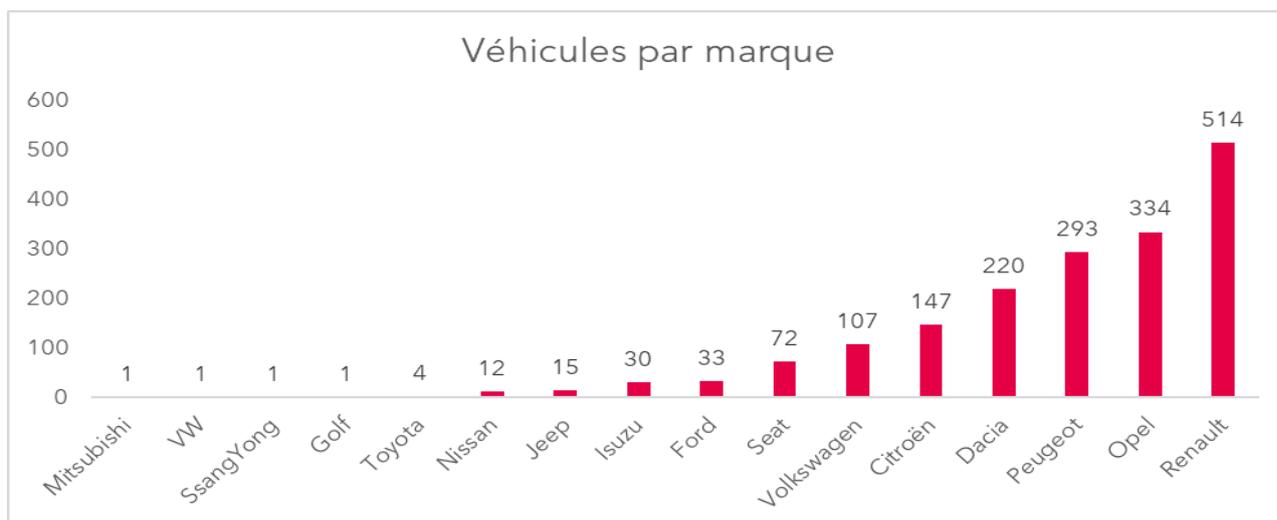
a) *Utilisation de la flotte globalement*

L'analyse des données a porté sur 1.785 véhicules. Ceux-ci se répartissent comme suit :

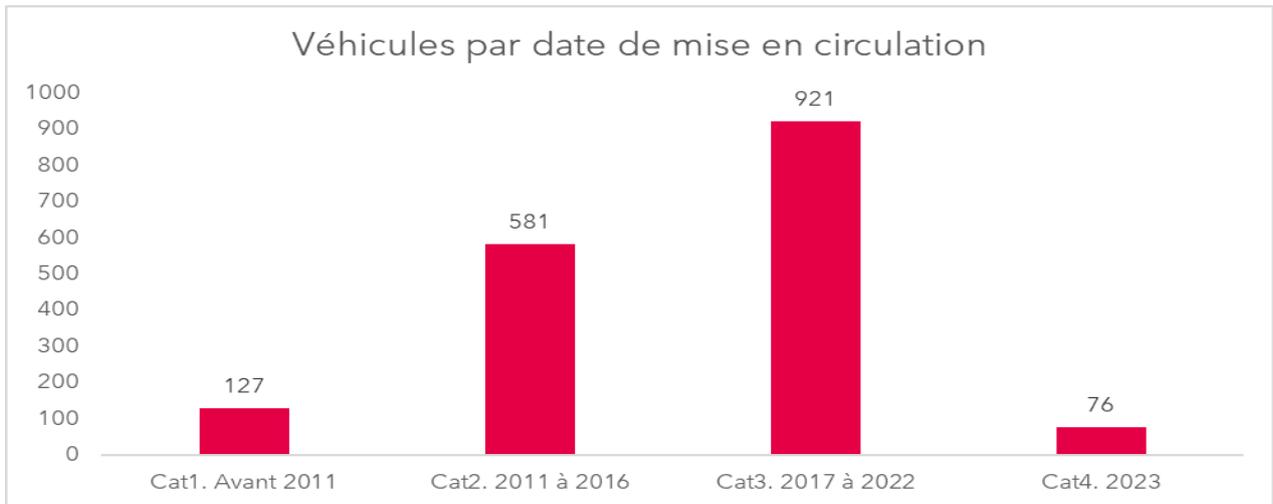
Par entité :



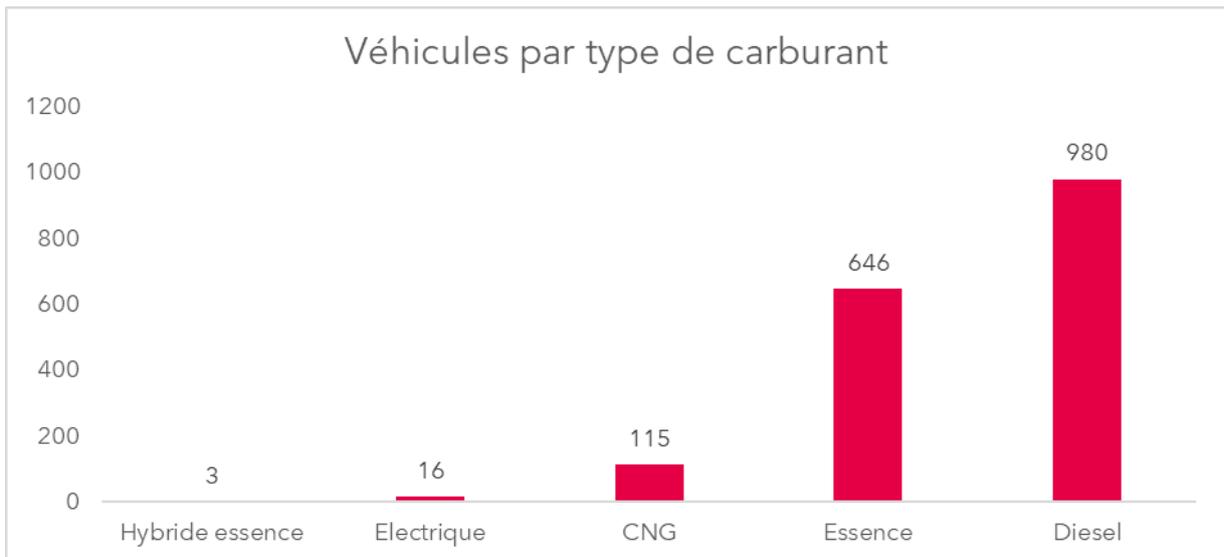
Par marque du véhicule :



Par âge du véhicule (uniquement des données pour 1705 véhicules) :



Par type de carburant (uniquement des données pour 1760 véhicules) :



Pour travailler les différentes hypothèses, nous avons fait une analyse générale de l'utilisation des véhicules à partir de trois variables :

- Le nombre de trajets réalisés au total avec le véhicule
- Le nombre de jours de l'année (jours calendrier) au total que le véhicule a été conduit
- Le nombre de kilomètres total que le véhicule a réalisé en 2023

La distribution de chacune de ces variables a été analysée et à partir d’une distribution normale des données. Trois catégories ont été créées à partir de la moyenne et un écart type (à partir de la moyenne, un écart type est soustrait pour définir la première catégorie et un écart type est ajouté à la moyenne pour définir la troisième catégorie).

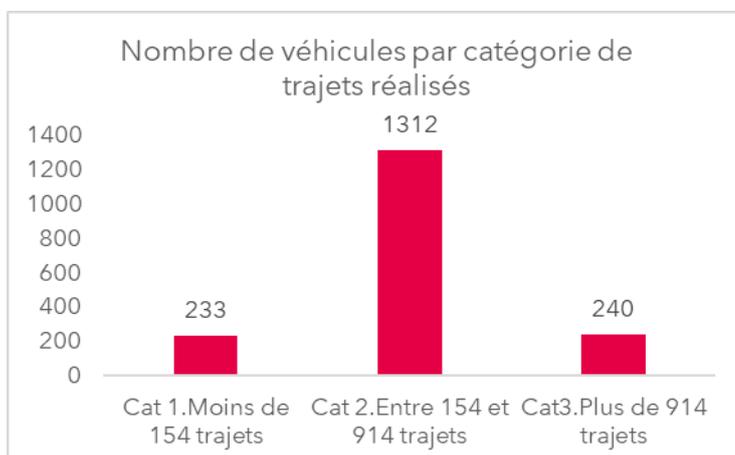


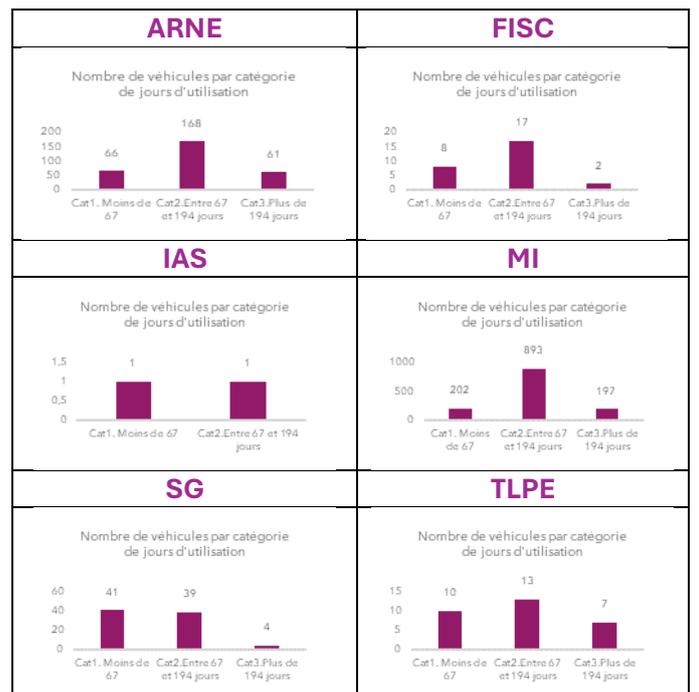
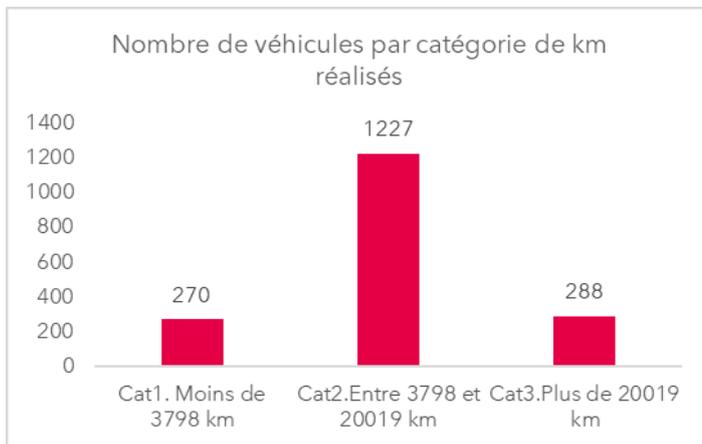
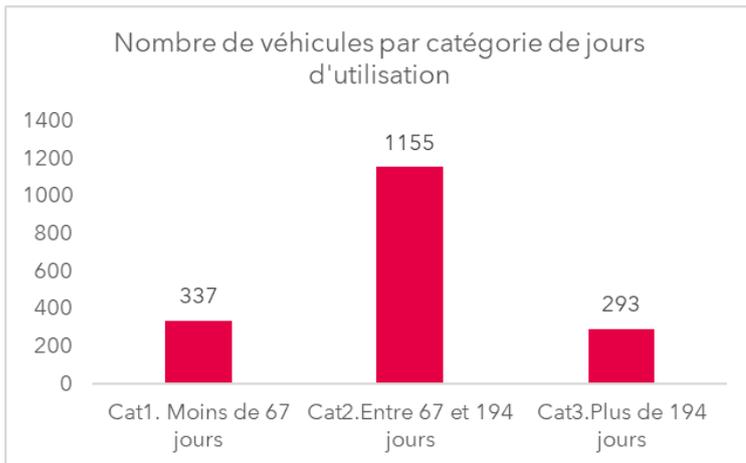
Ceci implique que dans la deuxième catégorie se retrouve en proportion 68,27% des valeurs.

Dans le groupe de la première catégorie se trouvent ainsi les cas plus éloignés de la moyenne, il s’agit des véhicules qui ont roulé le moins en 2023.

Dans le groupe de la catégorie 3, se trouvent les véhicules qui ont roulé le plus en 2023.

Les graphiques ci-après montrent les distributions des données à partir des catégories.





b) Focus sur les véhicules qui roulent peu

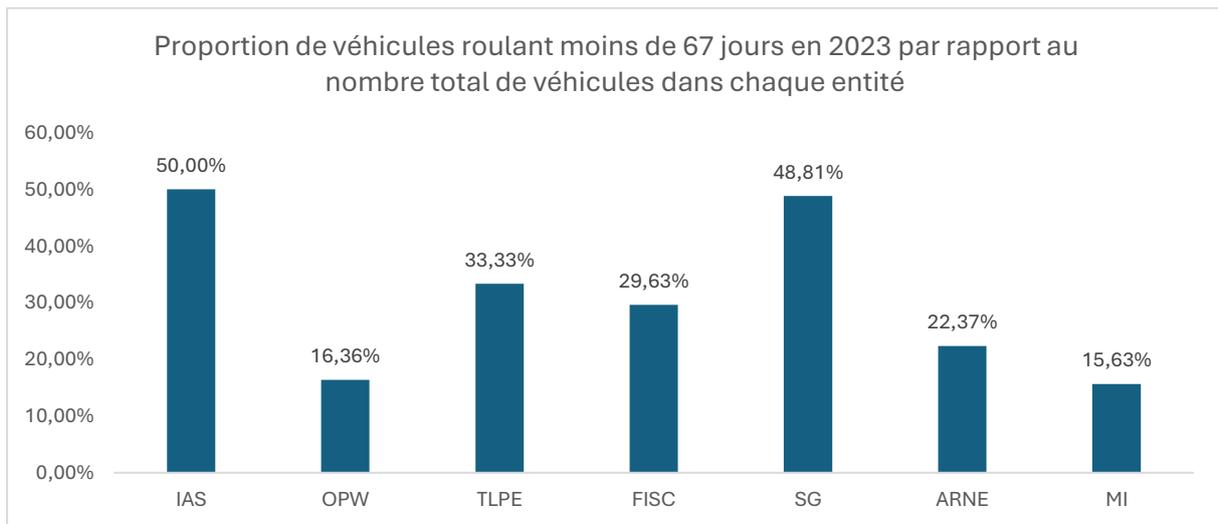
Après une courte analyse générale de la flotte des véhicules, un premier focus sur les véhicules peu utilisés au SPW a été réalisé, estimant qu'il s'agit d'une première piste éventuelle de rationalisation de la flotte.

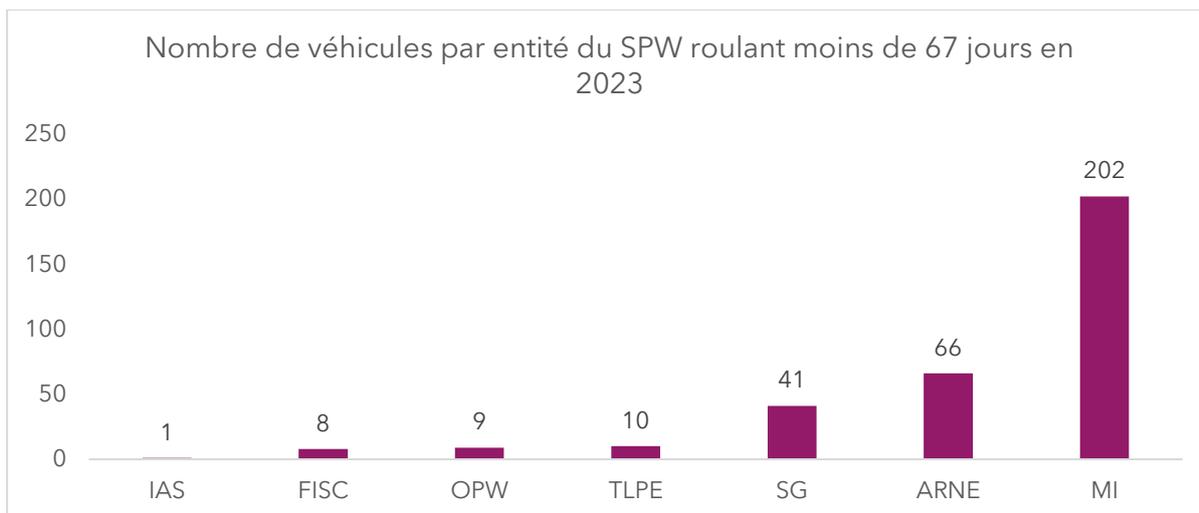
Cette catégorie « véhicules qui roulent peu » a été définie en prenant les véhicules qui sont utilisés moins de 67 jours par an. Ce nombre de 67 jours par an a été obtenu en traitant la statistique comme si elle se comportait selon une loi normale, qui représente alors une courbe de Gauss. En se plaçant à - 1 écart-type par rapport à la moyenne du nombre de jours d'utilisation, le nombre de 67 jours est obtenu.

Ces véhicules ont été caractérisés à partir de différentes variables.

Les deux graphiques ci-dessous permettent de voir la distribution de ces véhicules dans les différentes entités du SPW.

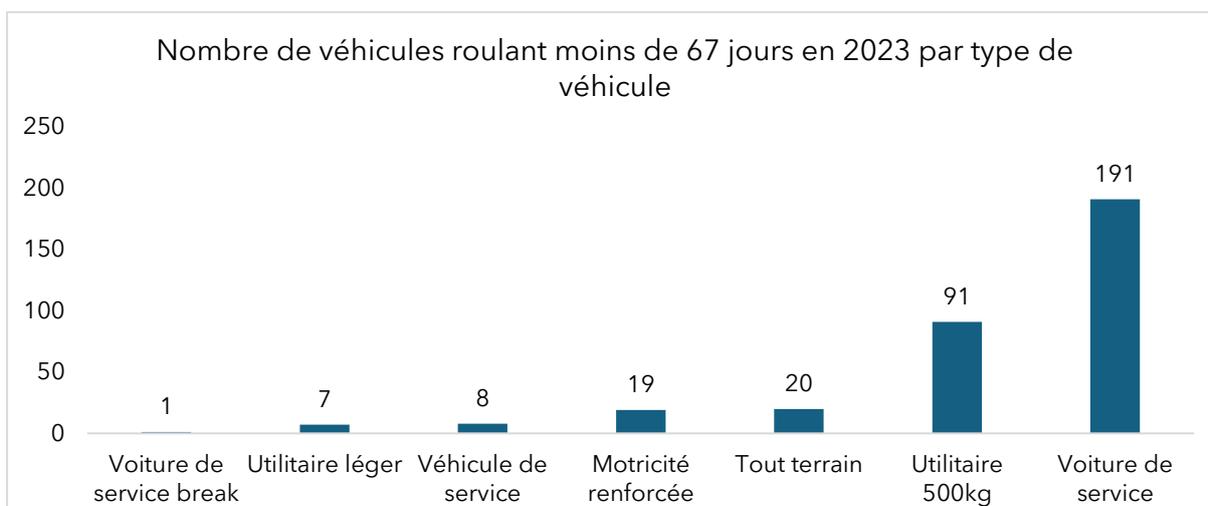
Le premier graphique présente la proportion que ces véhicules représentent du total des véhicules de l'entité. Le deuxième graphique présente le nombre de véhicules qui ont roulé moins de 67 jours en 2023 par chaque entité du SPW.

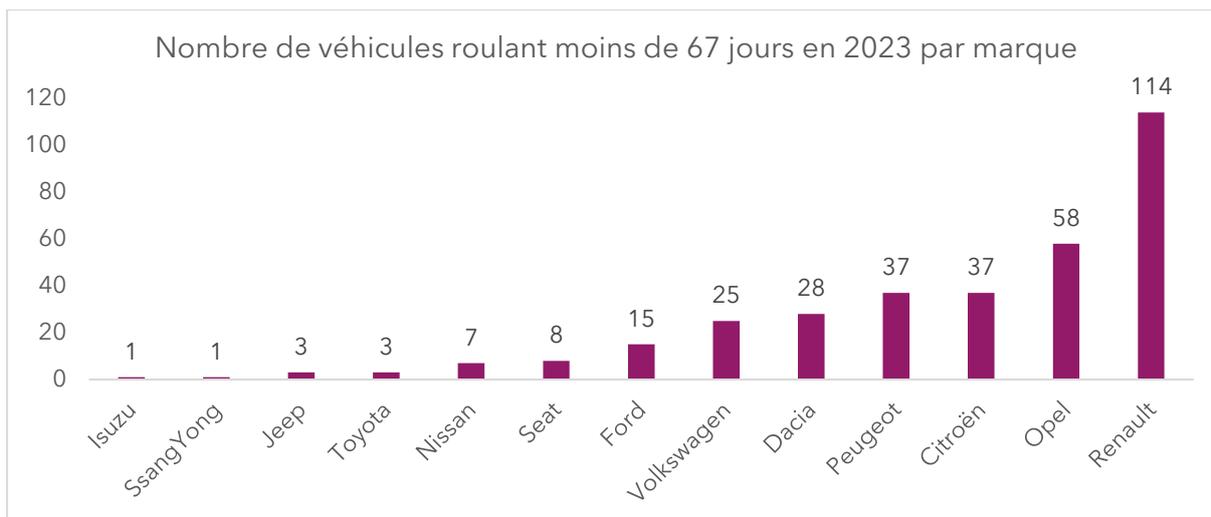




Les graphiques montrent que la plupart des véhicules ayant roulé moins de 67 jours sont au SPW MI, cependant ils représentent uniquement 15,63% de leur flotte de véhicules. Par contre, 48,81% des véhicules appartenant au SG (ce qui représente 41 véhicules) ont peu roulé en 2023.

Concernant les types de véhicules, les deux graphiques ci-dessous présentent d'une part le type de véhicule et d'autre part les marques des véhicules qui ont roulé moins de 67 jours en 2023.



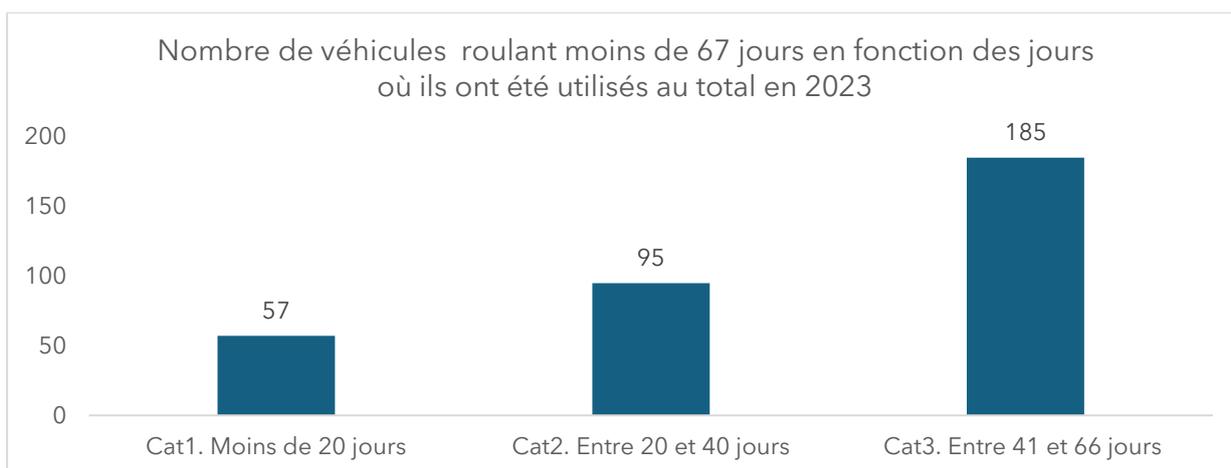


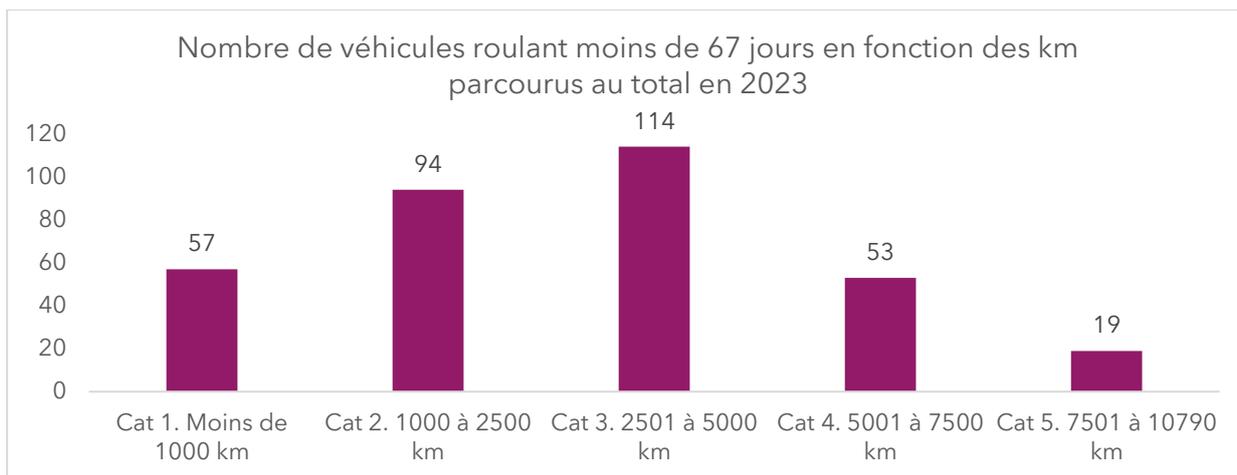
Les deux graphiques montrent que parmi les véhicules qui ont roulé moins de 67 jours en 2023 il y a principalement des voitures de service de marque Peugeot, Citroën, Opel et Renault. Dans une deuxième étape de l'exercice, à partir de leur type de véhicule, marque et modèle, le coût moyen que ces véhicules impliquent pour le SPW sera évalué.

Les jours que ces véhicules ont roulé en 2023 ont également été examinés. Trois catégories ont été créées :

- les véhicules qui ont roulé moins de 20 jours en 2023,
- ceux qui ont roulé entre 20 et 40 jours en 2023
- et ceux qui ont roulé entre 41 et 66 jours en 2023.

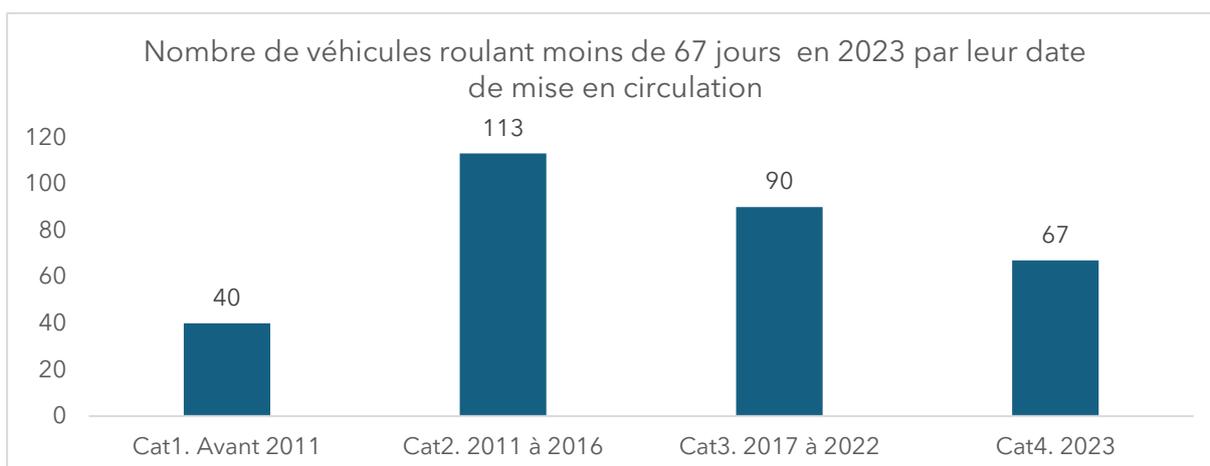
Les km parcourus par ces véhicules ont également été examinés. Parmi les 337 véhicules, celui qui a roulé le plus de km en 2023 a roulé 10.790 km. 5 catégories ont été créées à partir des km parcourus.





Le graphique montre qu'il y a 9% de la flotte de véhicules (152 véhicules) qui a roulé 40 ou moins de 40 jours en 2023, ce qui ne représente que 11% de l'année. De même, 15% de la flotte (265 véhicules) a roulé moins de 5.000 km en 2023.

Les dates de mise en circulation de ces 337 véhicules ont également été analysées. Il est important de noter que les données relatives à l'année d'immatriculation proviennent d'une autre base de données et que les données pour 310 véhicules sur 337 sont disponibles.



Le graphique montre que 49% des véhicules qui ont roulé moins de 67 jours en 2023 ont huit ans ou plus. Ces véhicules représentent a priori un coût plus élevé pour le SPW.

Concernant les véhicules qui ont été mis en circulation en 2023, 62 ont été mis en circulation avant juillet 2023. 2 véhicules ont été mis en circulation fin août 2023. En 4 mois, un a circulé 33 jours et l'autre 17 jours. Finalement, 3 véhicules ont été mis en circulation en fin septembre 2023. En 3 mois, un a circulé 10 jours, l'autre 12 jours et le dernier 47 jours (ce dernier ne rentre donc pas dans la catégorie de moins de circulation).

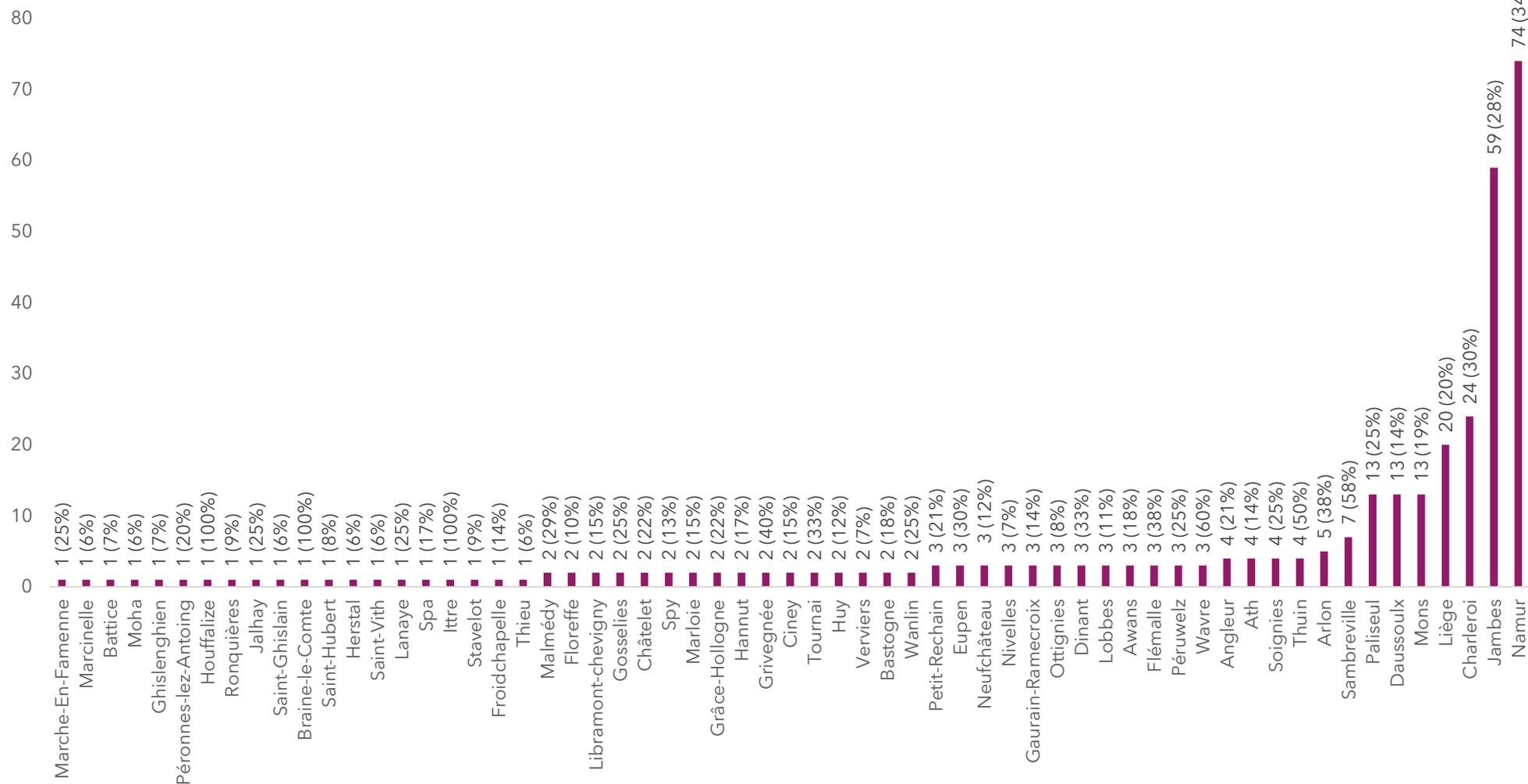
Finalement, la localisation de ces 337 véhicules a été analysée. Au total, la localisation de 332 véhicules est connue. Le graphique de la page suivante détaille le nombre de véhicules par ville et, entre parenthèses, le pourcentage que ces véhicules représentent par rapport à l'ensemble de la flotte automobile de la ville.

Le graphique permet de conclure que les véhicules sont plutôt concentrés sur des villes comme Namur, Jambes, Charleroi, Liège et Mons. Nous observons également qu'à trois exceptions, les villes ont d'autres véhicules dans leur flotte. Ce graphique permet ainsi de réfléchir à la piste de la mutualisation des véhicules par ville et d'une possible réduction de la flotte par ville.

Les Directions Générales ont été interrogées sur les raisons justifiant qu'un véhicule de service n'ait été utilisé que 67 jours sur l'année 2023. Si les explications sont diverses, il apparaît qu'elles concernent principalement :

- ***Une acquisition récente du véhicule et par conséquent trop proche du travail d'analyse.***
- ***Le véhicule est immobilisé pour réparation et/ou entretien.***
- ***Certains véhicules ne circulent que certaines périodes de l'année (ex.service d'hiver)***
- ***Pour certains véhicules, mise en évidence que le résultat de l'analyse ne correspond pas à l'utilisation effective. Ce dernier point peut s'expliquer par une récolte des données de géolocalisation incorrecte ou l'absence d'équipement de géolocalisation dans le véhicule.***
- ***D'autres enfin admettent que le véhicule roule peu et que l'analyse est correcte.***

Localisation géographique des véhicules roulant moins de 67 jours en 2023 en nombre de voiture et pourcentage de la flotte totale de la ville



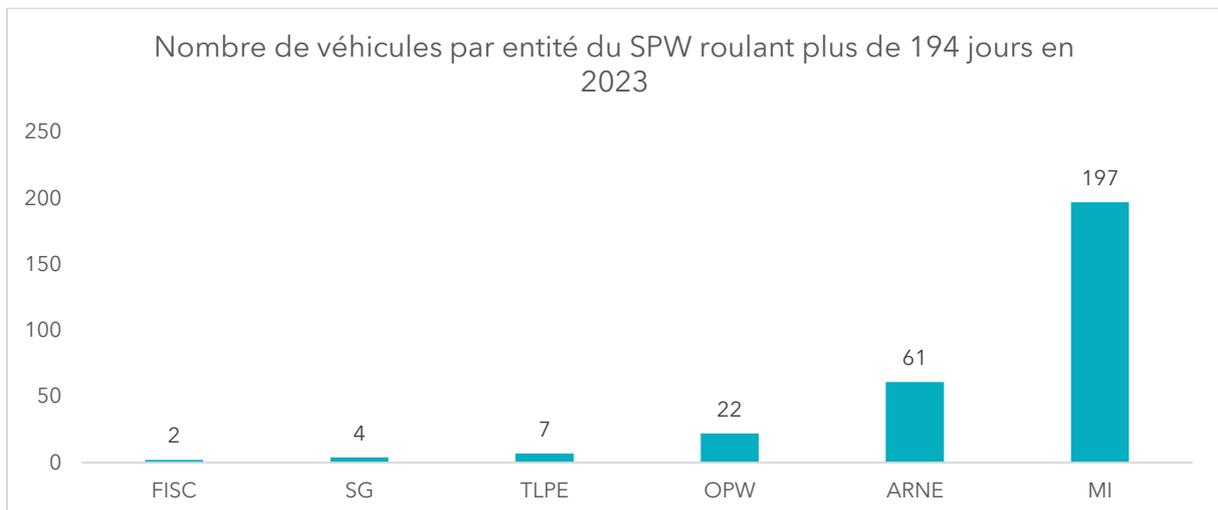
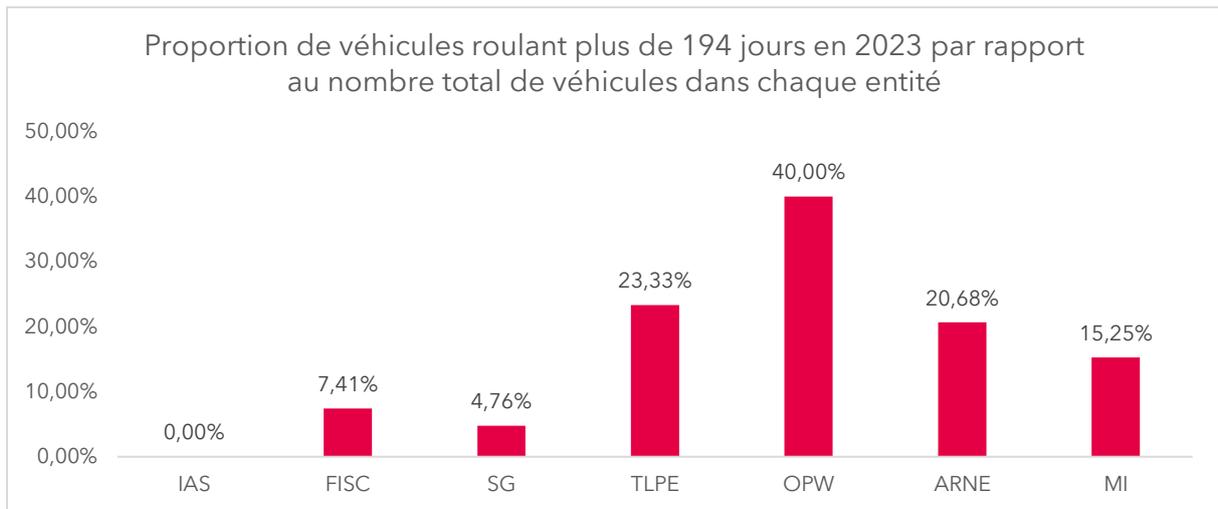
c) Focus sur véhicules qui roulent le plus

Les véhicules qui ont roulé plus de 194 jours en 2023

293 véhicules qui ont roulé plus de 194 jours en 2023 ont été caractérisés. Les deux graphiques ci-dessous présentent la distribution de ces véhicules dans les différentes entités du SPW.

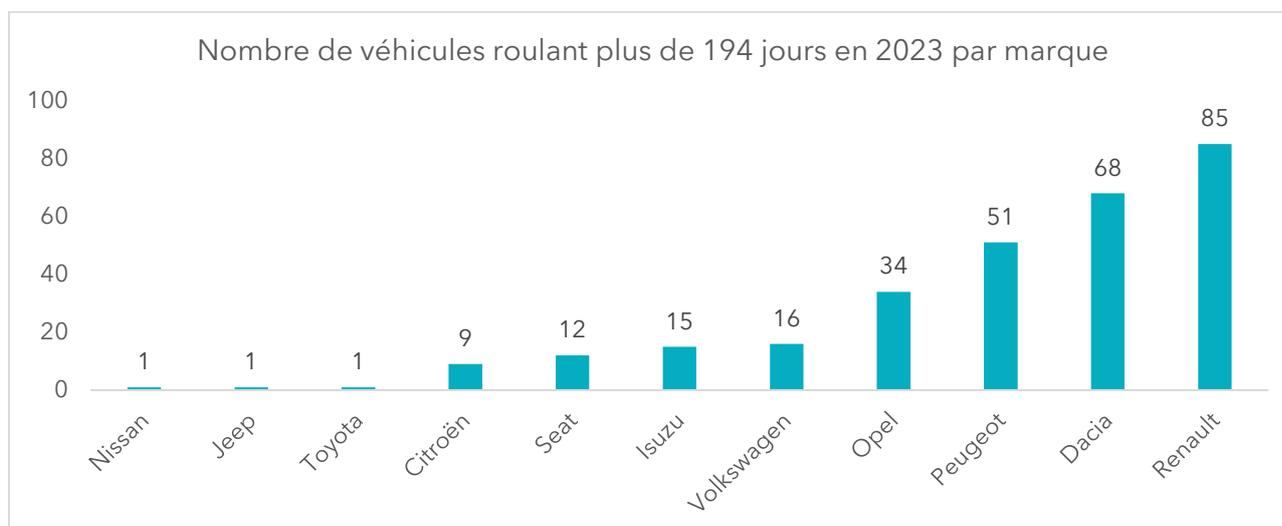
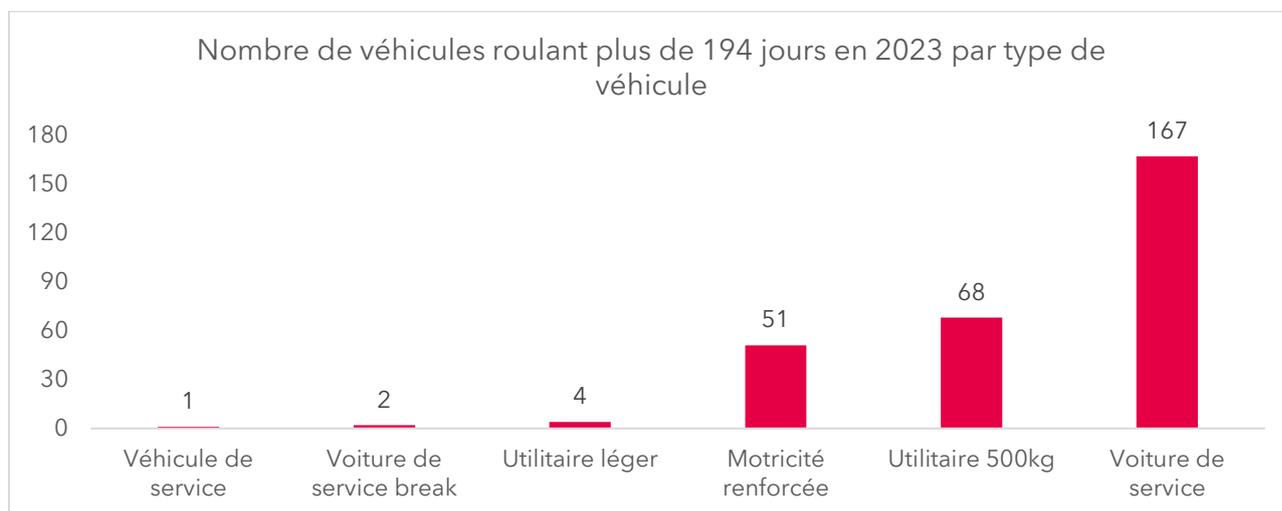
Le premier graphique présente la proportion que ces véhicules représentent du total des de l'entité.

Le deuxième graphique présente le nombre de véhicules qui ont roulé de plus de 194 jours en 2023 par chaque entité du SPW.



Comme pour les véhicules qui roulent moins, les véhicules qui ont roulé plus de 194 jours en 2024 se trouvent principalement au SPW MI (197 véhicules des 293). Cependant, ceci représente 15,25% de leur flotte totale. L'impact le plus important est dans la flotte de l'OPW, où 40% de leur flotte a roulé plus de 194 jours en 2023, au total 22 véhicules.

Concernant les types de véhicules, les deux graphiques ci-dessous présentent d'une part le type de véhicule et d'autre part les marques des véhicules qui ont roulé plus de 194 véhicules en 2023.



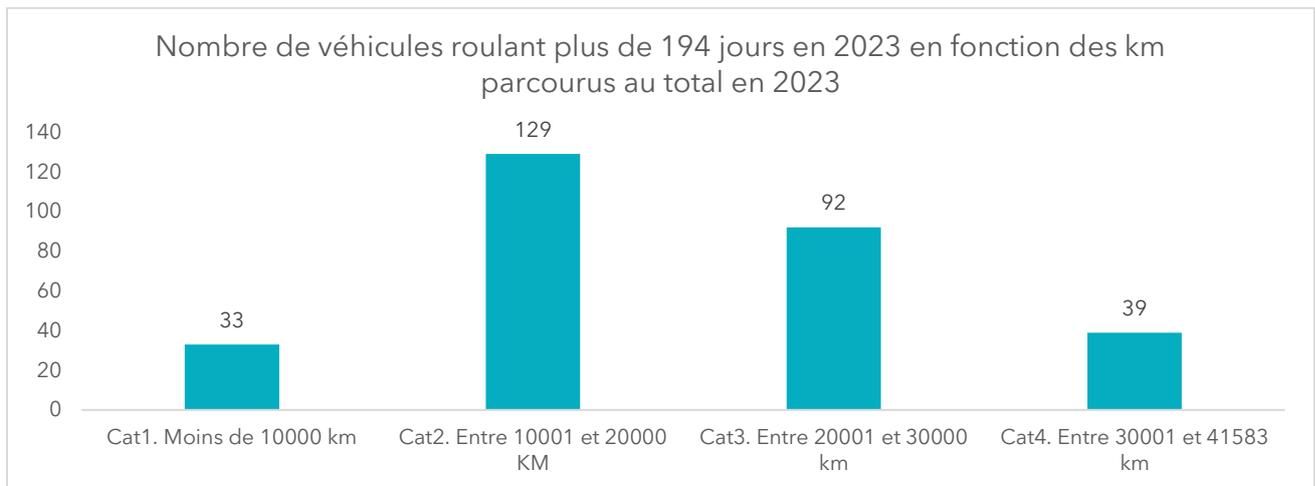
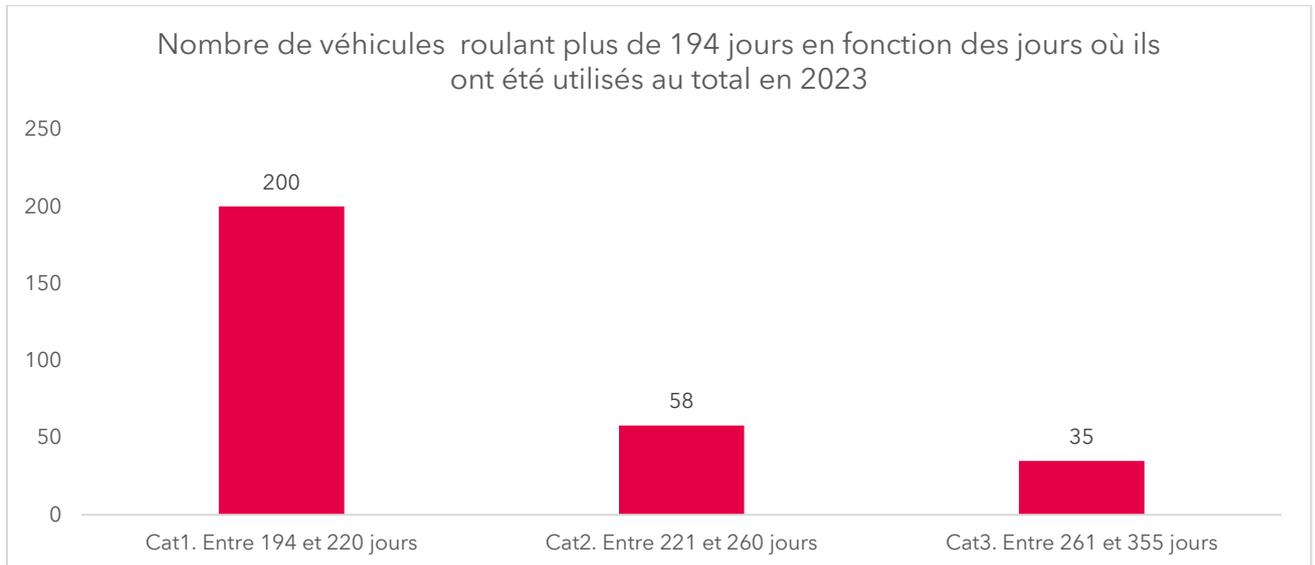
À la différence des véhicules qui roulent moins, les véhicules qui ont roulé plus de 194 jours en 2024 sont principalement de marque Renault et Dacia. Dans une deuxième étape de l'exercice, les coûts moyens de ces véhicules seront quantifiés.

Les jours que ces véhicules ont roulé en 2023 ont également fait l'objet d'un examen. Trois catégories ont été créées :

- les véhicules qui ont roulé entre 194 et 220 jours en 2023 ;
- ceux qui ont roulé entre 221 et 260 jours en 2023 ;
- et ceux qui ont roulé entre 261 et 355 jours en 2023.

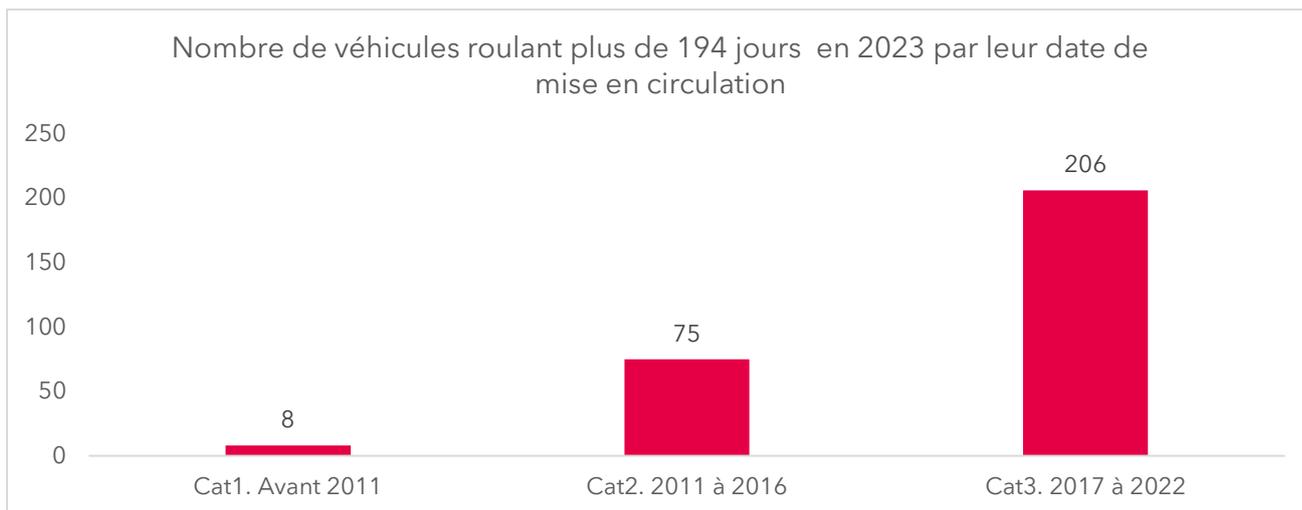
Les km parcourus par ces véhicules ont également été analysés. Parmi les 293 véhicules, celui qui a roulé le plus de km en 2023 a roulé 41.583 km et celui qui a roulé moins a roulé 1.690 km.

Quatre catégories à partir des km parcourus ont été créées.



Le premier graphique montre que ces véhicules roulent principalement moins de 220 jours, ce qui correspond globalement au nombre de jours ouvrables.

Les dates de mise en circulation de ces 293 véhicules ont également été examinées. Il est important de noter que les données relatives à l'année d'immatriculation proviennent d'une autre base de données et que les données ne sont disponibles que pour 289 véhicules sur 293.



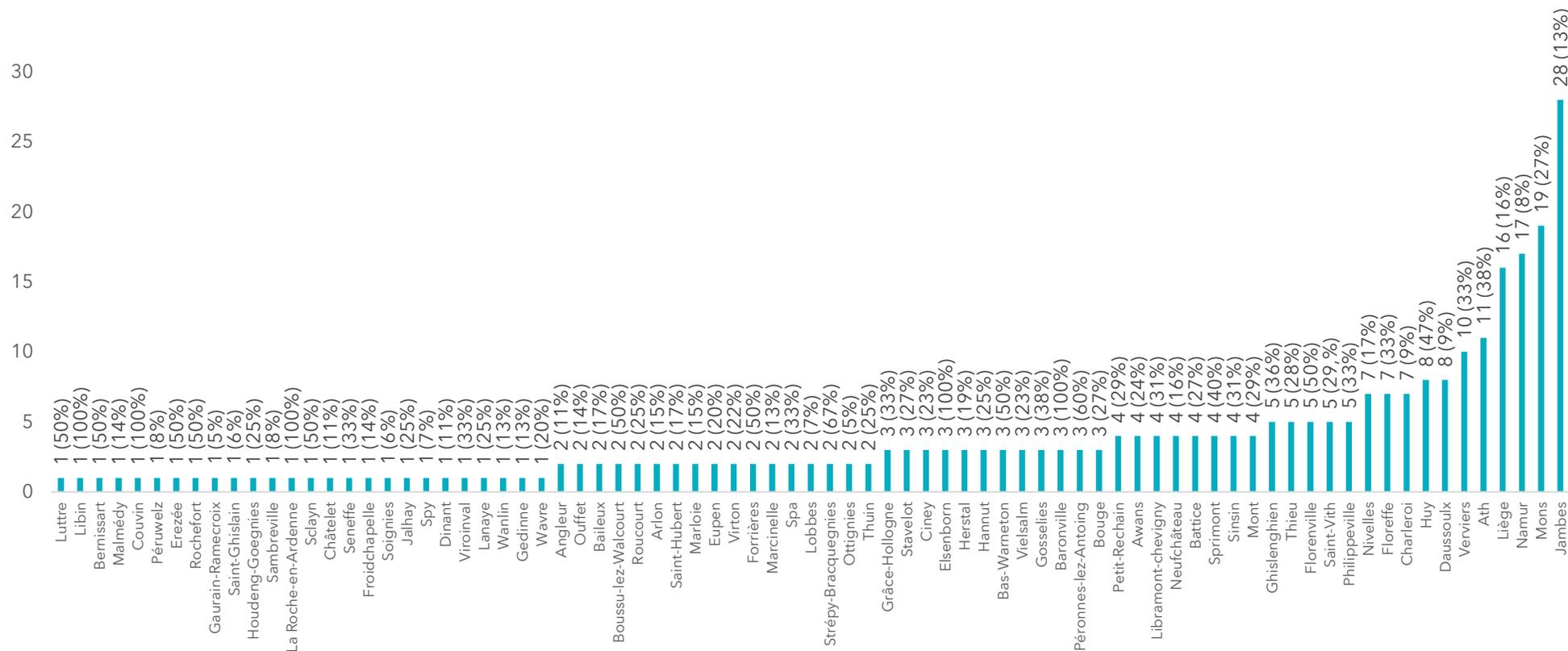
Le graphique montre que 29% des véhicules qui ont roulé plus de 194 jours en 2024 ont huit ans ou plus. Il n’y a pas de véhicules qui ont été mis en circulation en 2023 parmi ceux qui roulent plus. Parmi ceux qui ont été mis en circulation entre 2017 et 2022, 46 véhicules ont été mis en circulation en 2017, 25 en 2018, 21 en 2019, 41 en 2020, 56 en 2021 et 17 en 2022. Les véhicules plus anciens qui roulent beaucoup représentent un coût a priori plus élevé pour le SPW. Cela ouvre la discussion sur la pertinence de renouveler cette flotte de véhicules afin d’optimiser les coûts.

Enfin, la localisation de ces 291 véhicules a été examinée.

Le graphique de la page suivante détaille le nombre de véhicules par ville et, entre parenthèses, le pourcentage que ces véhicules représentent par rapport à l’ensemble de la flotte automobile de la ville.

Il faut remarquer que les véhicules qui ont circulé plus de 194 jours en 2023 sont moins centralisés que ceux qui ont roulé moins de 67 jours. Il est également observé que parmi les 293 véhicules qui ont roulé plus en 2023, 48% du total sont dans une ville où ces véhicules sont les seuls véhicules ou correspondent à plus de la moitié de la flotte de la ville. Ce graphique permet ainsi de réfléchir sur une possibilité de redistribution de la flotte selon les besoins des services à partir d’une analyse territoriale.

Localisation géographique des véhicules roulant plus de 194 jours en 2023 en nombre de voiture et pourcentage de la flotte totale de la ville



d) Focus sur les véhicules avec un conducteur principal

La troisième piste analysée est celle des véhicules avec un conducteur principal et les trajets réalisés par celui-ci. Ceci dans la perspective de pouvoir comparer les km réalisés avec le véhicule et les km réalisés dans les trajets du lieu de travail au domicile.

Pour réaliser cette analyse, il convient de définir ce que qui est entendu par « conducteur principal ». Ensuite, les variables « trajet réalisé », « jours utilisés » et « km réalisés » sont analysées.

Parmi les 1785 véhicules analysés, **1470 ont le même membre du personnel** qui fait le maximum de trajets, le maximum de jours et le maximum de km avec le véhicule.

Pour pouvoir identifier les conducteurs principaux, il est fait la relation entre les trajets/jours/km réalisés par l'agent et les trajets/jours/km réalisés avec le véhicule.

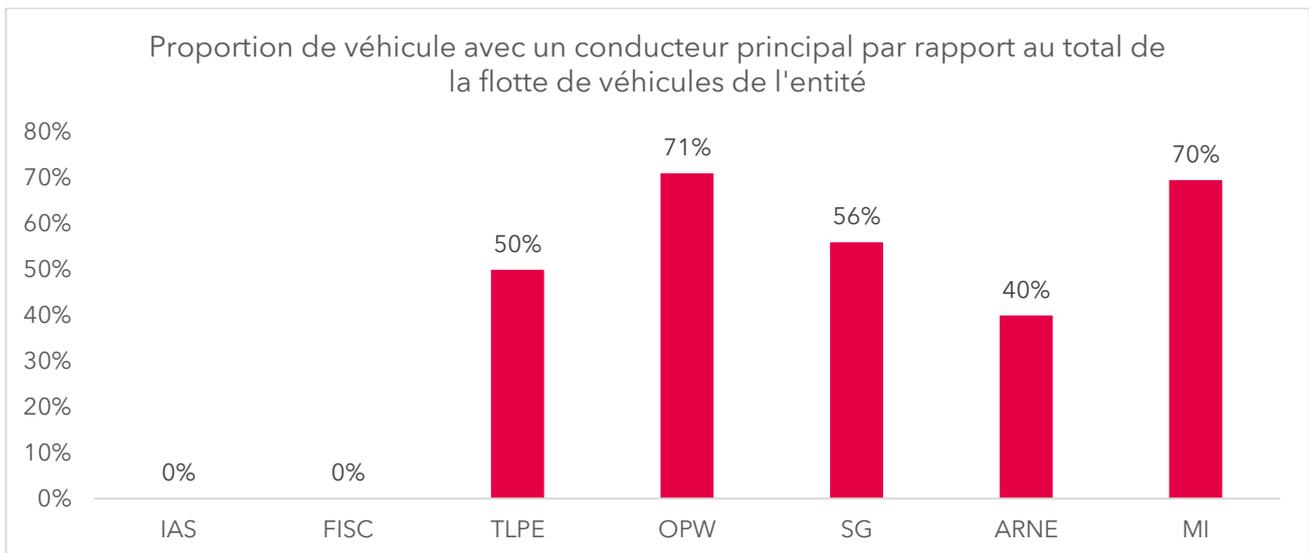
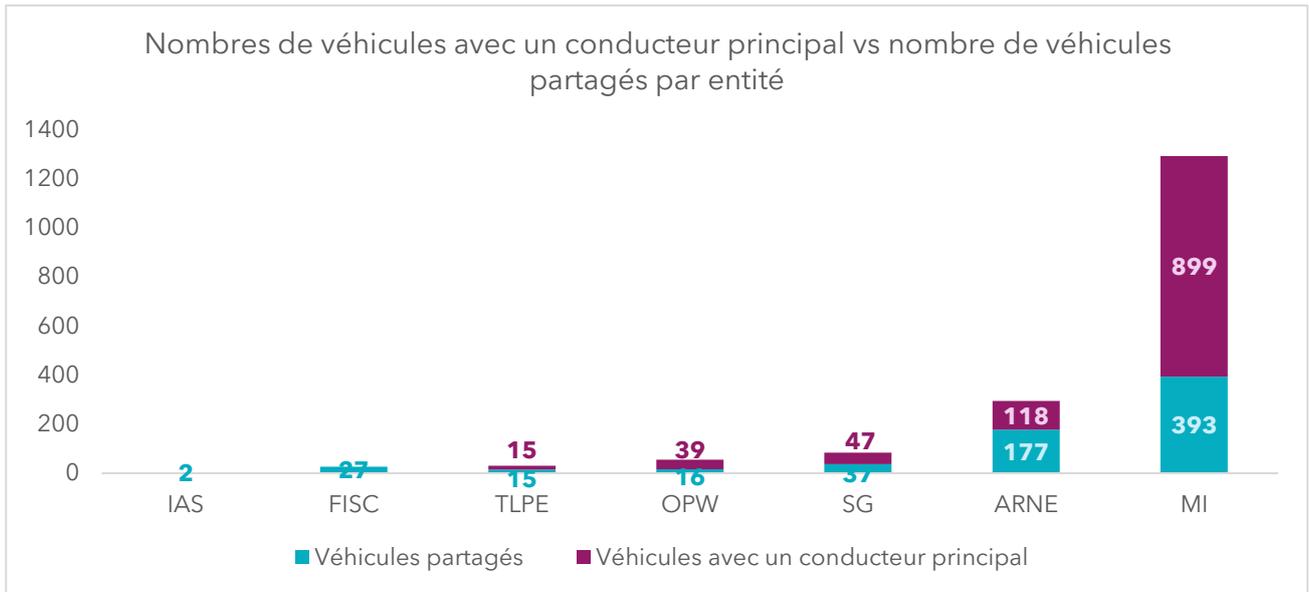
Dans une première analyse un pourcentage de 75% dans cette proportion trajets/jours/km par agents les trajets/jours/km est fixé. Ceci implique donc que si un véhicule a un conducteur qui a fait soit 75% des trajets du véhicule, soit 75% des jours avec la voiture, soit 75% des km de la voiture, cela conduit à considérer que le véhicule a un conducteur principal.

Sur cette base, il est constaté que **1118 véhicules ont un conducteur principal**. Ceci représente 63% de toute la flotte de véhicule pour laquelle des données de suivi sont disponibles.

Il faut noter que dans ces 1118 sont exclus les véhicules dans lesquels l'un des agents a effectué plus de 75 % des trajets ou des jours ou des km, mais un autre agent a fait le maximum dans l'une des variables. Par exemple, un agent A fait 80% des trajets du véhicule, ce qui correspond au maximum des trajets réalisés pour un agent pour ce véhicule. Cependant, un agent B utilise le même véhicule et fait 60% des km d'utilisation de cette voiture et donc le maximum de km qu'un agent a fait dans ce véhicule. Dans ce cas, il est considéré qu'il s'agit d'un véhicule de pool et donc qu'il n'y a pas un conducteur principal. Il faut savoir qu'il y a 80 véhicules dans ce cas.

Il convient également de noter que lorsque la répartition est effectuée par variable des conducteurs principaux, il est constaté que dans 915 véhicules, le même agent effectue plus de 75 % des trajets, plus de 75 % des jours et plus de 75 % des km.

Le premier graphique ci-dessous compare le nombre de véhicules avec un conducteur principal par rapport aux véhicules partagés par entité du SPW. Le deuxième graphique présente la proportion de véhicules avec un conducteur principal par rapport au total de la flotte de véhicules de l'entités.



À partir des graphiques, il peut être conclu que les véhicules avec un conducteur principal se concentrent à l'OPW (71% de leur flotte, ce qui correspond à 39 véhicules), au SPW MI (70% de leur flotte, ce qui correspond à 899 véhicules), au SG (56% de leur flotte, ce qui correspond à 47 véhicules), au SPW TLPE (50% de leur flotte, ce qui correspond à 15 véhicules) et au SPW ARNE (40% de leur flotte, ce qui correspond à 118 véhicules).

e) Focus sur l'utilisation des véhicules de service pour des déplacements domicile – lieu de travail

L'analyse des véhicules avec un conducteur principal a été poursuivie en vue de déterminer, parmi ces véhicules ayant un conducteur principal, ceux qui sont utilisés dans le cadre d'une fonction mobile sur le terrain (c'est-à-dire des membres du personnel qui partent de chez eux pour aller en mission et qui sont constamment sur le terrain) et ceux qui sont affectés à

des travailleurs ayant un lieu de travail fixe et régulier. Dans ce dernier cas, la part des kilomètres parcourus qui sont consacrés à des trajets domicile-lieu de travail sera identifiée.

Afin de poursuivre l'analyse relative à l'utilisation d'un véhicule par un conducteur principal, les entités ont été interrogées afin d'identifier parmi leurs conducteurs principaux ceux qui exercent une fonction mobile et qui ont de ce fait un besoin quotidien de mobilité notamment à partir de leur domicile.

Pour ce faire, nous avons défini la fonction mobile : Une fonction est considérée comme mobile lorsque les fonctions du travailleur le contraignent à se rendre quotidiennement et directement sur différents lieux de mission à partir de son domicile”.

Ceci implique que le véhicule est mobile 4 jours sur 5⁵.

Les analyses portent uniquement sur le SPW ARNE et le SPW MI, car ce sont les seuls à avoir identifiés des conducteurs principaux non mobiles.

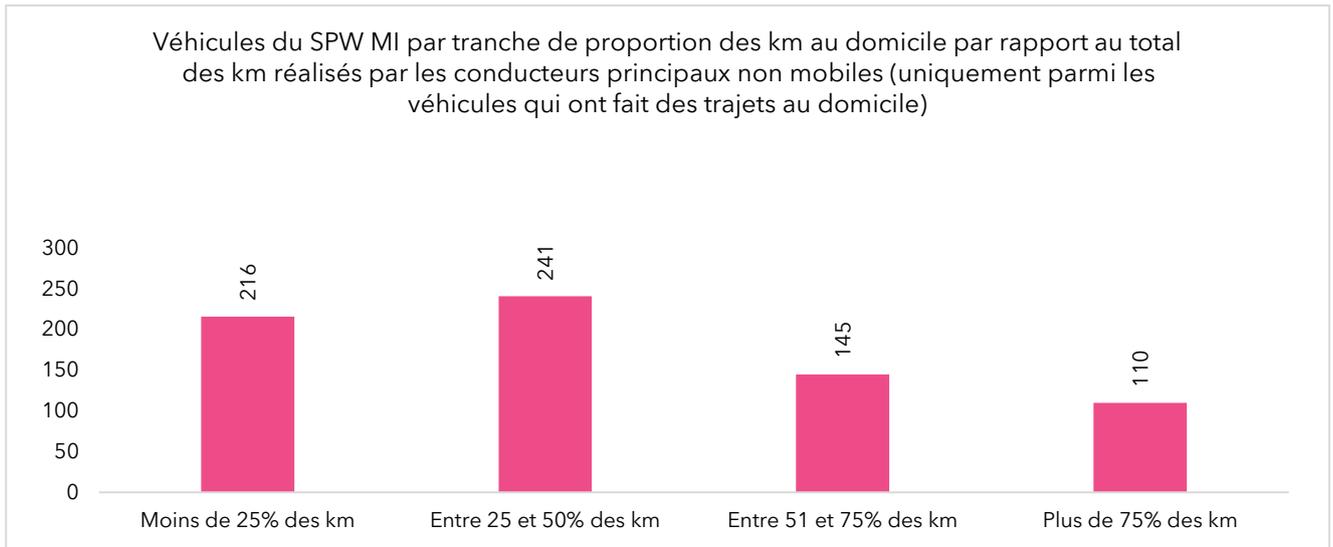
Analyse de la proportion du nombre de km consacrés aux trajets “domicile-lieu de travail” par rapport à l'ensemble des kilomètres parcourus par le véhicule :

Pour calculer cette proportion, est pris en considération le nombre de km entre le domicile (enregistré sur ULIS) et le lieu de travail. Cette distance est multipliée par le nombre de trajets domicile-lieu de travail. Lorsque l'agent a changé de travail ou de domicile en 2023, une moyenne pondérée entre les deux distances est réalisée.

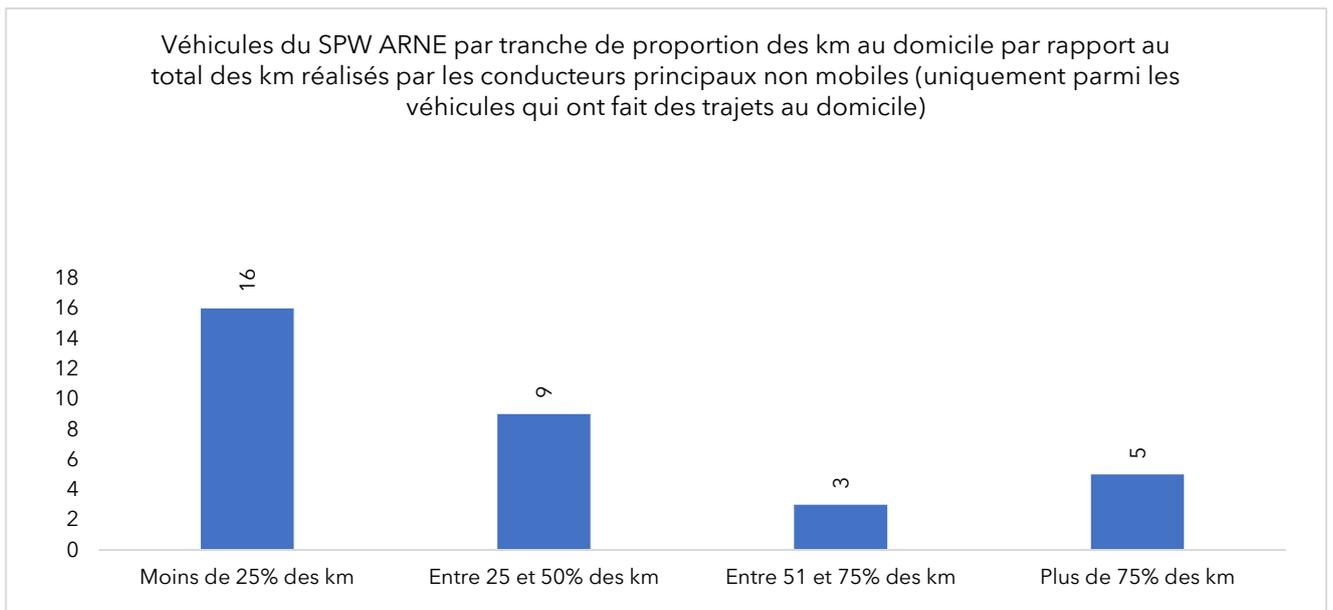
Point d'attention : pour tous les trajets qui commencent ou se terminent au domicile, sont comptabilisés les km du domicile-lieu de travail. Si l'agent a fait un autre trajet depuis ou vers son domicile que peut-être plus long ou plus court que le trajet vers son lieu de travail ou a fait un arrêt lors de ce trajet, celui-ci est également calculé à partir du total des km domicile-lieu de travail.

Ces analyses présentent une vision globale de l'utilisation des véhicules en 2023. Ceci est donc une année de référence, qui permet d'établir de tendances globales. À savoir qu'en 2024, la mise en œuvre de la circulaire du 21 décembre 2023 réglementant les cas d'exception à l'imputation d'un ATN pourrait exercer une influence sur des futures analyses.

⁵ Lors de l'analyse, le SPW a identifié 9 véhicules comme mobile parmi le total de véhicule avec un conducteur principal. Nous avons des données détaillées pour au total 898 véhicules qui ont un conducteur principal au SPW MI (à partir de la méthode expliquée dans le point précédent) et ne sont pas mobiles. De même, le SPW ARNE a identifié 66 véhicules mobiles parmi ceux qui ont un conducteur principal. Nous avons des données détaillées pour au total de 52 véhicules qui ont un conducteur principal et ne sont pas mobiles.



Au total, **8 véhicules du SPW ARNE** ont réalisé plus du 50% des km parcourus en 2023 avec des trajets domicile- lieu de travail



Au total, **8 véhicules du SPW ARNE** ont réalisé plus du 50% des km parcourus en 2023 avec des trajets domicile- lieu de travail

Enfin, une analyse de la distance séparant le domicile des agents de leur lieu de travail a été réalisée. Le résultat met en avant que les agents vivent en moyenne à 29 km de leur lieu de travail en sachant que 63,3% des agents ayant besoin d'un véhicule habitent à moins de 30km de leur lieu de travail.

1.3.3. Benchmarking

Dans le cadre de l'analyse, le GT a procédé à un benchmarking avec ORES, la SWDE, Infrabel, Bpost.

	ORES	SWDE	INFRADEL	bpost	SPW
Nbre de véhicules	1233	820	2106	4080 (Wallonie)	2500
Budget/an achats	10 millions	2,5 millions	Entre 8 et 18 millions d'ici 2027	25 millions	5 millions
Budget/an entretiens	8 millions	Entre 1,2 et 1,7 million	3 millions	120 millions	2,5 millions
Organisation	Central pour l'administratif + correspondants locaux	Central pour l'administratif + responsables locaux	Central pour l'administratif + responsables locaux	National, Régional et local	Décentralisée
Nbre de gest. de flotte	12 personnes	7 personnes	4 personnes	35 + 12 + 80	12
Acquisition VS?	Acquisition	Acquisition	Acquisition et Car-sharing	Leasing	Acquisition
Acquisition VF?	Leasing opérationnel	Leasing	Leasing	Leasing	Leasing opérationnel (à terme)
Qui s'occupe des VF ?	RH	RH			Gest. de flotte
Durée de vie des VS	7 ans / 180.000 km	10 ans / 160.000 km	9 ans	Entre 4 et 5 ans	8 ans
Nbre de km/an	20.000 km	17.200 km	11.000 km	Entre 15 et 25.000 km	10.000 km
Contrats d'entretien VS	Oui	Pour certains véhicules, pas tous	Avant oui, AUTO 5	Via leasing	Non
Fiche métier	Oui	Non mais rationalisation des VS proposés			Pas partout
Nettoyage extérieur VS	Externalisé		Par les agents - dans leur temps de travail (car-wash possible)	Par les agents - dans leur temps de travail	Par les agents - dans leur temps de travail (car wash possible)
Nettoyage intérieur VS	Par les agents chez eux				
Pneus	Permutation été/hiver - en réflexion	Permutation	4 saisons au Nord du sillon - permutation au Sud		Permutation
Verdissement	Projet pilote - à terme 100% électrique - Sans doute des bornes de recharge à domicile	16% carburant alternatif - électrification - bornes de recharge	2025 : 10 % de la flotte en 100% électrique - 2030 : 50% de la flotte en 100% électrique	100% en 2030 - budget entre 7 et 10 millions par an	38,5% en 2025
Retour à domicile	Oui	Oui	Non (sauf garde)	Non	En réflexion
ATN	Aucun (itinérants)	Oui	Non	Non	En réflexion
Règles pour le retour ?	Oui, pas de trajets privés	Oui, ça dépend de la fonction	Pas de trajets privés	/	Oui - pas de trajets privés
Géolocalisation	Non	Non	Oui	Oui	Oui
Déclassement ou revente	Revente via un prestataire externe	Revente via un prestataire externe	Revente	Revente ou paiement de la remise en état	Déclassement
Logiciel dédié à la flotte	Oui mais en recherche	Oui, dvlpé en propre		Oui	Non

Les constats :

Importance des flottes : Le benchmarking et les données récoltées montrent que la flotte du SPW fait presque le double de celle d'ORES et le triple de celle de la SWDE. La flotte d'Infrabel est légèrement moindre que celle du SPW. Les flottes d'ORES, SWDE et INFRABEL s'apparentent, par leurs diversités de métiers techniques, à celle du SPW. La flotte de bpost, très homogène et importante, est nettement différente de celle du SPW et il est donc plus difficile d'en tirer des enseignements.

Budget : A la lecture de ce tableau, il apparaît qu'ORES dispose d'un budget deux fois plus important pour acquérir des véhicules de service (8110€/véhicule) alors même que la société a moitié moins de véhicules que le SPW (2000€/véhicule). Soit un rapport de 1 à 4 vis-à-vis du SPW en matière d'investissement !

Le même constat ressort au vu du budget acquisition de la SWDE : 3050€/véhicule. La flotte d'Infrabel est presque similaire en termes de nombre de véhicules à celle du SPW mais là aussi, l'organisme dispose d'un budget plus conséquent.

Verdissements : toutes ces entreprises ont prévu dans leur budget une augmentation des coûts liée au verdissement de leur flotte. Toutefois l'électrification pose de nombreuses questions et soulève des incertitudes notamment pour le charroi lourd.

Mode de gestion : Chacune des entreprises rencontrées dispose également d'une gestion centralisée et transversale de la flotte, avec des correspondants ou des responsables locaux, ce qui est fortement différent de la gestion par entité appliquée par le SPW.

1.4. Remarques du Comité de pilotage et les réponses/actions apportées par le GT

- **Il conviendrait de faire le lien entre l'utilisation et les besoins**

Cette analyse est complexe uniquement avec les données quantitatives que nous avons. Les analyses quantitatives montrent qu'effectivement notre flotte n'est jamais utilisée au 100%, mais pour avoir plus de détail sur l'analyse des besoins, un audit était prévu pour une analyse plus qualitative de l'utilisation du véhicule. Le but de cet audit était de pouvoir rencontrer certaines directions pour comprendre un peu plus sur les besoins et la gestion des flottes. Toutefois, en raison de contraintes de temps et de la charge de travail qu'implique ce type d'analyse plus qualitative, cet exercice n'a pas pu être réalisé.

- **Examiner la possibilité de rationaliser entre différents jours de semaine**

Une analyse a été menée concernant la temporalité de l'utilisation des véhicules par année/mois/semaine et par jour de la semaine également.

Il faut noter que pour réaliser cette analyse de temporalité, chaque trajet des véhicules a dû être analysé. Cette analyse beaucoup plus détaillée des données est uniquement disponible sur le logiciel maximum 12 mois avant le début de l'analyse.

L'information avant ces 12 mois n'est pas récupérable dans le logiciel. Le SPW MI fait déjà une analyse des trajets de véhicules, dès lors, les informations pour toute l'année 2023 ont pu être récupérées. Cependant, pour les autres entités, l'information concerne la période de mai 2023 à mai 2024 (sachant que l'analyse a été réalisée début juin 2024).

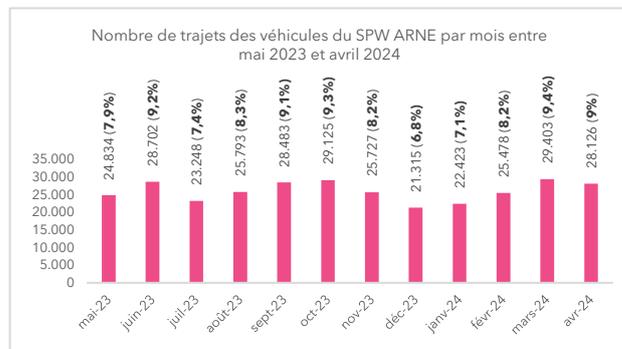
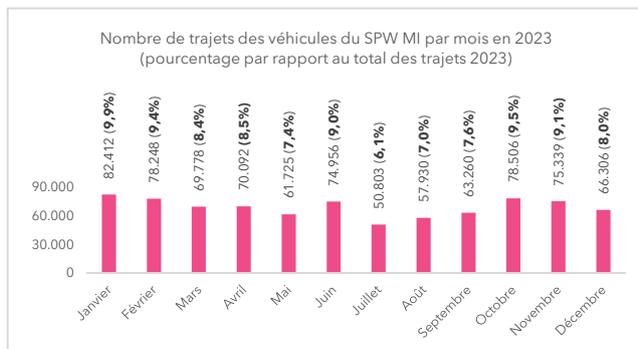
Détail des informations disponibles par nombre de véhicule :

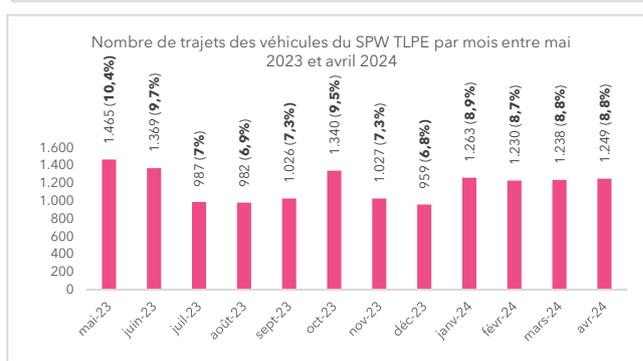
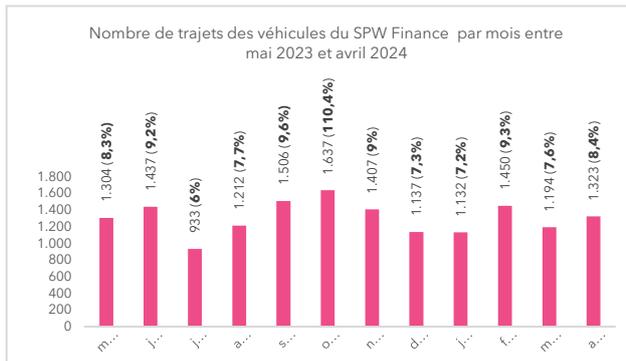
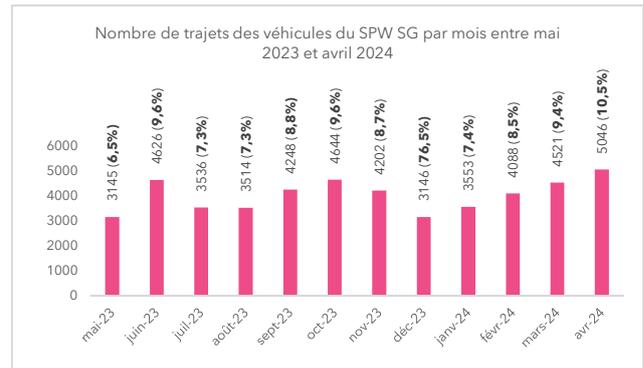
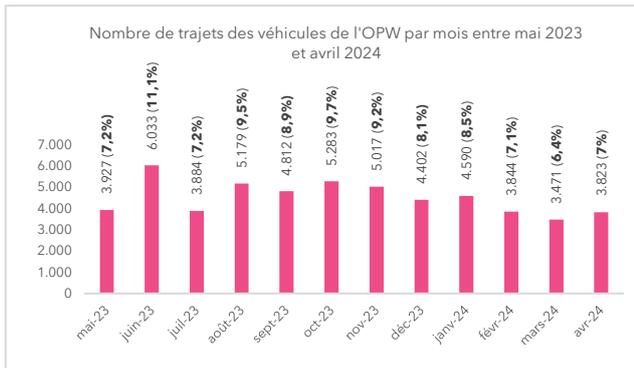
L'analyse porte sur le parc automobile suivant :

- 1285 véhicules du SPW MI (analyse entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2023) ;
- 291 véhicules du SPW ARNE (1 véhicule mis en circulation en mars 2023 – mais 16 véhicules sans information sur l'année de mise en circulation) ;
- 83 véhicules du SPW SG (1 véhicule mis en circulation en 2024 – mais 49 véhicules sans information sur l'année de mise en circulation) ;
- 54 véhicules de l'OPW (pas de véhicule mis en circulation en 2023-2024) ;
- 30 véhicules du SPW TLPE (pas de véhicule mis en circulation en 2023-2024) ;
- 28 véhicules du SPW Finances (analyse entre le 1^{er} mai 2023 et le 30 avril 2024) – 1 véhicule mis en circulation en décembre 2023.

Pour rappel, ces analyses sont possibles au travers des rapports générés par le système de géolocalisation.

Ci-dessous, un graphique par DG représentant le nombre de trajets réalisés par mois avec les véhicules et par entité .





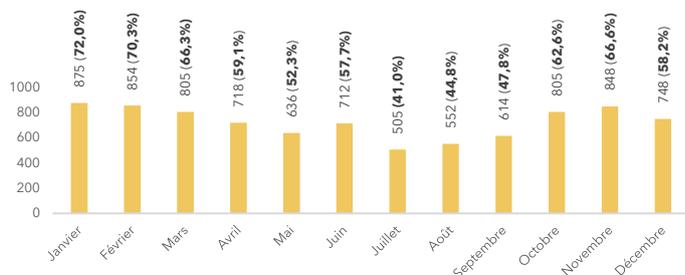
Les graphiques ne montrent pas des grandes différences par rapport aux mois d'utilisation des véhicules avec une diminution dans les mois de juillet-août dans certaines entités et dans d'autres pendant les mois d'hiver décembre-janvier. Nous avons également analysé le nombre de véhicules qui sont utilisés par mois. Pour cette analyse, nous avons considéré les véhicules qui ont fait au moins un trajet par mois. Ces analyses sont disponibles dans les annexes.

Ces analyses démontrent que :

- de façon générale, la flotte des véhicules est utilisée dans l'ensemble du SPW dans les mêmes proportions toute l'année. Il n'y a pas de pic d'utilisation. Toutefois, il est constaté une baisse d'activité pendant les mois de vacances (décembre – juillet août)
- L'ensemble de la flotte de véhicules du SPW n'est jamais utilisé à 100% un jour sur l'année. Il est constaté des pics d'utilisation à 80% certains jours mais de façon générale, l'utilisation journalière est de 50 à 70%.

Dans une deuxième analyse, ont été uniquement considéré les véhicules qui réalisent au moins 40 trajets au cours du mois). Les graphiques ci-dessous présentent l'utilisation des véhicules (ayant réalisé au moins 40 trajets par mois) par mois et par entité. Le pourcentage que ces véhicules représentent par rapport au total de la flotte de l'entité (en considérant les dates de mise en circulation des véhicules) est également signalé.

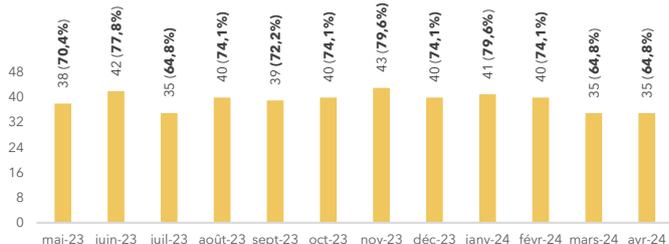
Nombre de véhicules SPW MI par mois ayant effectué au moins 40 trajets au cours du mois (et pourcentage par rapport au total de la flotte selon le mois de l'année)



Nombre de véhicules SPW ARNE par mois ayant effectué au moins 40 trajets au cours du mois (et pourcentage par rapport au total de la flotte selon le mois de l'année)



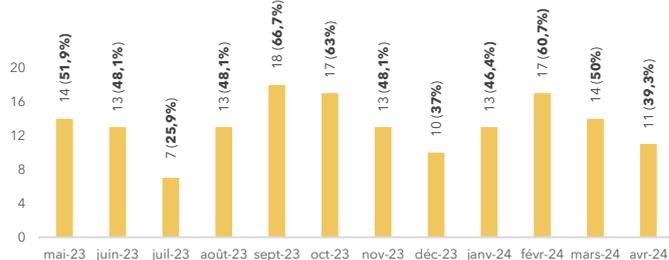
Nombre de véhicules du OPW par mois ayant effectué au moins 40 trajets au cours du mois (et pourcentage par rapport au total de la flotte selon le mois de l'année)



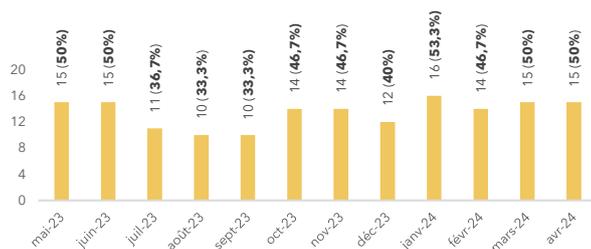
Nombre de véhicules du SPW SG par mois ayant effectué au moins 40 trajets au cours du mois (et pourcentage par rapport au total de la flotte selon le mois de l'année)



Nombre de véhicules SPW Finances par mois ayant effectué au moins 40 trajets au cours du mois (et pourcentage par rapport au total de la flotte selon le mois de l'année)



Nombre de véhicules SPW TLPE par mois ayant effectué au moins 40 trajets au cours du mois (et pourcentage par rapport au total de la flotte selon le mois de l'année)



Les graphiques montrent si l'examen se focalise uniquement sur les véhicules qui ont effectué au moins 40 trajets dans le mois, l'utilisation de la flotte descend même à la moitié dans certains mois pour la plupart des entités. Concrètement, 40 trajets représentent seulement un aller-retour par jour ouvrable (moyenne de 20 jours) du véhicule. Il est clair que certains mois, plusieurs véhicules ne sont pas utilisés (voir l'analyse en annexe). Mais même parmi les véhicules utilisés au cours du mois, certains mois, seule la moitié de la flotte est utilisée de manière "optimale".

Enfin, l'utilisation des véhicules par jours de la semaine a été analysée. Les trajets par jour de la semaine ont d'abord été analysés et ensuite le nombre de véhicules qui ont réalisé au moins un trajet par jour de la semaine. Les résultats montrent qu'il n'y a pas de grandes différences par rapport aux jours de la semaine. Clairement, l'utilisation est beaucoup plus limitée le samedi et le dimanche (où les trajets ne dépassent pas 6% des trajets totaux réalisés par le véhicule. Le détail de cette analyse se trouve dans les annexes.

- La centralisation des AB amène-t-elle des problèmes ou pas ?

Comme déjà mentionné, les domaines fonctionnels relatifs aux frais en lien avec les véhicules faisant l'objet du présent rapport ont été restructurés dans le cadre de l'élaboration du budget initial 2020 et également en 2023.

La première refonte consistait à centraliser les domaines fonctionnels (AB à l'époque) suivants :

- « Achats de biens meubles durables - Véhicules de XXX » en code économique 12 (Achats de biens non durables et de services) ;
- « Entretien, réparation, carburant et assurance des véhicules de XXX » en code économique 74 (Acquisitions d'autres biens d'investissement, y compris les biens incorporel).

Ces AB étaient logés au sein des programmes fonctionnels de diverses divisions organiques et ont été centralisés dans la division organique 12.22 « Equipement et fournitures » au sein de deux DF. Le premier en code économique 12 est le 12.04 « Provision : Véhicules – équipement, entretien, réparation, assurance et carburant » et le second en code économique 74 est le 74.01 « Provision : Acquisition de biens meubles durables et patrimoniaux ».

Lors de l'ajustement 2023, ces deux DF ont été transférés dans la division organique 11.001 (ex 12.01). Le DF 12.04 a été englobé dans une provision globale regroupant tous les Achats de biens et services non-durables, frais de fonctionnement et d'équipement - Gestion mobilière (DF 001.107). Le DF 001.113 est quant à lui relatif à « Provision : Acquisition de véhicules ».

Constats portant sur les AR/AT réalisés entre 2020 et 2023 :

Mouvements 2020 :

- 3 arrêtés de transfert visaient à redistribuer des crédits de liquidation au départ des DF centralisés vers les DF résiduels dans les DO-PG sur lesquels des visas d'engagement étaient ouverts et devaient être apurés ;
- Le 4ème mouvement concerne un transfert de fin d'année collectif décidé par le Gouvernement en vue de prendre en charge les primes COVID vagues 6, 7 aux entreprises et asbl.

Mouvements 2021 :

A l'analyse des deux AR/AT, les crédits disponibles en code économique 74 (investissements véhicules) ont été réalloués sur des DF de code 12 (fonctionnement divers SPW).

Vraisemblablement, ces crédits disponibles en vue de la réalisation de certains marchés publics n'ont pas été exécutés suite aux retards desdits marchés.

Mouvements 2022 :

Les mouvements réalisés ont permis d'ajuster les crédits aux besoins constatés. A noter qu'un excédent en investissements véhicules a été également transféré en fonctionnement divers

Mouvements 2023 :

Les mouvements réalisés ont permis d'ajuster les crédits aux besoins constatés. A noter que lors de cet exercice, il est constaté un mouvement inverse aux années 2021 et 2022. En effet, la provision d'acquisition de véhicules est réalimentée à hauteur de 2.000 milliers EUR.

En conclusion, il peut être constaté que le nombre d'AR/AT par année est relativement faible au regard du nombre global d'AR/AT réalisés par année pour le SPW (en 2021 : 562 (298 AR et 264 AT), en 2022 : 778 (559 AR et 219 AT), en 2023 : 676 (480 AR et 197 AT).

La centralisation des domaines fonctionnels permet une réaffectation rapide des crédits en fonction des besoins constatés tout en induisant pas une surcharge administrative.

- L'élaboration des marchés publics est-elle optimale ?

Considérant les travaux en cours au sein du DGM et faute de temps, il n'a pas été possible au groupe de travail d'examiner cette question.

2. Méthodologie de fonctionnement du Groupe de travail

2.1. Composition du Groupe de travail

Présidence : Isabelle PIERRET

En l'absence d'Isabelle PIERRET, la présidence est reprise par Jacques MOISSE

Membres :

David AGNESSENS, SPW – SG

Agnès CALBERG, SPW – MI

Camila CARVALLO, SPW – SG

Yves CENNE, IF

Valentin DEGLASSE, SPW-SG

Maxime DARRE, SPW – MI

Aude FADEUR, SPW- SG

Nathalie HOTTON, WFE

Sophie LAMBERT-PAUWELS, SPW – SG

Yves LECANE, SPW-ARNE

Frédéric RAZEE, SPW – SG

Simon ROBIN, SPW-ARNE

Bérénice TALBOT, SPW-MI

Louise VANMANSART, WFE

Loïc DETHIER, SPW-ARNE

Secrétariat : Fabienne BALFROID, Aude FADEUR et Sophie LAMBERT-PAUWELS

2.2. Organisation des travaux

Le GT a souhaité se réunir toutes les 2 semaines et a établi le calendrier en ce sens.

Le GT s'est réuni le 13 décembre pour la réunion de lancement, le 8 janvier, le 22 janvier, le 5 février, le 19 février et le 27 février, les 1^{er}, 15 et 29 avril, les 13 et 22 mai, les 3, 10, 18, 24 et le 28 juin 2024, tantôt en présentiel, tantôt en teams.

Par ailleurs, plusieurs réunions ont également eu lieu en groupe restreint concernant différentes thématiques :

- Le 4 janvier pour l'élaboration d'un projet de tableau visant à objectiver l'utilisation des véhicules de services ;
- Le 27 février pour analyser les résultats obtenus après le croisement des données provenant d'ULIS et d'ACTIA ;
- Le 29 février pour la rédaction du rapport intermédiaire.

2.3. Entités / personnes rencontrées

La présidente a présenté l'état d'avancement au Comité stratégique du SPW le 1^{er} février 2024.

La Présidente a également rencontré le consultant engagé via le DGM afin d'aligner les visions lors de l'élaboration des coûts à prendre en compte pour le calcul du TCO (Total Cost of Ownership) d'un véhicule vert.

Le groupe de travail a rencontré, dans le cadre de la réalisation d'un benchmarking, des représentants de la SWDE, d'ORES, d'INFRABEL et de Bpost, le 22 mai et le 3 juin 2024.

2.4. Remarques du Comité de pilotage

Pas de remarque particulière quant à l'organisation des travaux du groupe de travail.

3. Pistes de réflexion identifiées lors de la phase rétrospective

L'objectif de cette première phase dans les travaux a été de rassembler et d'objectiver les données. Il faut savoir que c'est un exercice particulièrement complexe dans le cadre de cette revue des dépenses car l'ensemble des données ne sont pas centralisées dans un service, certaines données sont lacunaires et qu'il n'y a jamais eu un tel travail d'objectivation.

Les travaux n'ont dès lors pas porté à ce stade sur l'élaboration d'options dans le cadre de la gestion des véhicules de service. Néanmoins, plusieurs pistes de réflexion ont déjà été mises sur la table.

3.1. Piste de réflexion 1 : Examen de l'utilisation des véhicules « dormants »

Sous réserve de la vérification du coût au kilomètre des véhicules de services mais qui à ce stade apparaît comme plus élevé que le coût pour le SPW de l'indemnité kilométrique, il est proposé d'examiner l'utilisation de véhicules « dormants » (sur la base des données de géolocalisation).

Dans le même ordre d'idée, il est également proposé d'analyser l'utilisation des véhicules de service en fonction de leur période d'utilisation au cours d'une même année. Le besoin de véhicules ne semble pas être nécessairement constant au cours d'une même année.

L'analyse pourrait aboutir à la conclusion qu'il faut davantage utiliser ces véhicules « dormants » afin de diminuer le coût du contingent kilométrique. Cette utilisation accrue pourrait être réalisée par une redistribution des véhicules en fonction des besoins des services à partir d'une analyse territoriale. Cette redistribution pourrait s'accompagner d'une mutualisation des véhicules entre services au sein d'une même ville.

L'analyse pourrait conduire à la conclusion qu'il est préférable de se débarrasser de ces véhicules en raison de leur inactivité et réaliser une réduction des coûts (carburants, pneus, assurance, entretien/réparation) et avoir davantage recours au contingent kilométrique ou les remplacer par des véhicules moins coûteux (en y ajoutant l'approche de verdissement).

L'analyse pourrait également aboutir à la conclusion qu'il faut supprimer les véhicules les plus coûteux tout en procédant à une mutualisation de certains véhicules entre services dans certaines zones géographiques.

Cet examen devrait conduire à une réduction des coûts et à une optimisation des véhicules de services

3.2. Piste de réflexion 2 : Optimiser la durée de vie des véhicules de service

Cette piste de réflexion suggère d'étudier la possibilité d'accélérer le renouvellement de certains véhicules de service pour optimiser les coûts. En effet, les véhicules les plus anciens et qui roulent beaucoup coûtent a priori plus cher.

L'impact de l'âge et de l'utilisation des véhicules sur les coûts ne sont pas évalués à ce stade. L'analyse va donc être poursuivie au travers d'un échantillonnage de véhicules différents. Cette analyse pourrait permettre de développer une stratégie de diminution de la flotte ciblée sur les véhicules les plus coûteux. En ce qui concerne le remplacement des véhicules, une analyse plus fine du coût au kilomètre permettrait également de mieux cibler les véhicules à remplacer en priorité, nonobstant les demandes des services.

3.3. Piste de réflexion 3 : Amélioration du reporting des dépenses dédiées aux véhicules de service

Dans la perspective d'assurer un meilleur suivi, des améliorations de l'identification des visas budgétaires dédiés aux véhicules de service pourraient être proposées, soit par une réflexion sur les marchés publics, soit par des modalités d'encodage précises dans WBFIn-SAP et SILOG.

3.4. Piste de réflexion 4 : Modifications organisationnelles

Des modifications organisationnelles pourraient être proposées si les résultats obtenus à travers le Spending Review démontrent des incohérences et/ou des inefficiences dans l'utilisation des véhicules de service.

3.5. Piste de réflexion 5 : Amélioration de la planification des marchés publics

Considérant les exécutions des crédits de liquidation relatifs à l'acquisition de véhicules et aux frais de fonctionnement, une amélioration de la planification des marchés publics pourrait être proposée afin d'assurer une meilleure prévision budgétaire.

3.6. Remarques du Comité de pilotage et les réponses/actions apportées par le GT

Souhait d'approfondir les pistes d'optimisation et d'organisation

Le GT a bien noté ce souhait qui se traduit notamment par le nombre de proposition d'options qui ont été formulées pendant les travaux à la suite du comité de pilotage. Les options concernent tant des pistes d'optimisation (ex. mutualisation) que d'organisation (renforcement d'un service central).

Le processus de gestion de la flotte doit être questionné

Le processus de gestion de la flotte a fait l'objet d'importants débats au sein du groupe de travail à la lumière du benchmarking effectué.

4. Diagnostic complet du sujet

La gestion actuelle de la flotte mérite certainement des améliorations significatives surtout au regard de l'ampleur de la flotte et des montants affectés pour fournir ces outils de travail aux agents. :

En termes d'efficacité : le processus de gestion et d'acquisition complexe a eu pour effet de rendre la flotte vieillissante et mal adaptée aux besoins qui ont évolué et aux évolutions sociétales.

En termes d'efficience : il est constaté qu'un grand nombre d'ETP sont dédiés au sein de la structure du SPW, ainsi que l'absence de données consolidées homogènes permettant une gestion plus maîtrisée des coûts.

En termes de cohérence : il faut constater une disparité dans la gestion entre les différentes entités.

5. Options développées lors de la phase prospective, leurs impacts et leurs mises en œuvre

5.1. Option 1 –Rationalisation de la gestion de la flotte :

Rationalisation des RH qui gèrent les véhicules

Professionnalisation du gestionnaire de flotte

Coordonner une gestion de flotte

Actuellement, la flotte est dirigée par 3 grands piliers : le SPW MI, l'ARNE et le DGM (reprenant l'ensemble des plus petites flottes des autres SPW). Cette manière de faire génère des différences notables dans la manière de gérer la flotte, de déclasser les véhicules, les procédures mises en place ne sont pas identiques au sein des trois piliers et il n'existe pas d'harmonisation obligatoire entre les 3 piliers.

Le SPW ne dispose pas non plus d'une seule plateforme pour communiquer entre tous les gestionnaires de flotte. N'ayant pas une vue transversale sur tous les véhicules qui lui appartiennent, le SPW n'a pas la capacité de fournir des informations et des données essentielles à une gestion optimale.

Une recentralisation DGM de la gestion des véhicules administratif standard (à l'exclusion des véhicules métiers ou techniques) permettrait de gagner en efficacité et cohérence. Cela suppose un renforcement des services transversaux avec un mandat et une mission de cet ordre qui pourrait conduire à la mise en place d'un service ou d'une direction dédiée.

En outre cette entité serait chargée d'établir, de contrôler et de faire respecter les normes à appliquer au sein du SPW (Car policy, ATN, verdissement, ...).

Cohérence :

Une gestion centralisée ou coordonnée de la flotte des véhicules du SPW devrait permettre d'objectiver les critères d'attribution et d'utilisation d'un véhicule ainsi que d'optimiser les dépenses de véhicules. En effet, le système actuel a montré ses limites dès l'entame des travaux, lorsqu'il a fallu déterminer les dépenses liées aux véhicules. Chaque gestionnaire de flotte travaille selon des règles différentes ou via des processus différents, ce qui rend la collecte des données extrêmement difficile.

Impacts :

A moyen terme, un véritable gain budgétaire pourrait être réalisé grâce à une uniformisation et une optimisation de la gestion des budgets et grâce à la définition d'une politique uniforme. Les décisions pourront être prises sur la base d'analyses d'indicateurs (identiques pour toutes les entités) telles que :

- La réaffectation de véhicules ;
- L'acceptation ou non de réparation, de déclassement, de remplacement, ...
- L'acceptation ou non des retours à domicile ;
- La gestion des assurances, des PV, ...
- Des campagnes de remplacement ciblées, ...

Certains processus devront être revus et harmonisés afin de convenir des meilleures façons de travailler de manière collaborative.

Conditions :

Il est plus que probable que cette option génère également des gains en RH par l'homogénéisation et la digitalisation des processus, ainsi que par un pilotage et une maîtrise interne mieux structurée.

Feuille de route :

1. Mise en place d'un groupe de travail inter-DG pour délimiter précisément le périmètre de centralisation (échéance 31 décembre 2024)
2. Revoir le processus de collecte et de priorisation de besoins pour définir un programme 2025 de renouvellement d'une partie de la flotte (échéance fin 2024)
3. Renforcer la centralisation par les moyens que le Gouvernement décidera d'attribuer (plan de personnel, plan spécifique, ...) soit à une cellule au sein de la direction de la gestion mobilière, soit via la création d'une nouvelle direction. (année 2025)
4. Améliorer le reporting et procéder à une évaluation de l'option retenue (2026)

Sur le plan de la coordination, il s'agira également de créer des "cercles d'apprentissage" entre les différents gestionnaires afin qu'ils apprennent à se connaître et surtout qu'ils puissent partager leur manière de fonctionner avec le reste de la nouvelle équipe qui sera composée. Grâce à un partage des connaissances de chacun, la nouvelle entité pourra éviter l'écueil de ne pas tenir compte des particularités de chaque entité du SPW.

Risques potentiels :

- Il existe un risque sur la temporalité : dès le 2^{ème} semestre 2024 et nonobstant la mise en place de cette option, il faudra une collaboration accrue entre le SG et les différents SP ;
- Délai d'adoption de la Car policy ;
- Délai de passation des marchés de véhicules ;
- Le changement dans les processus et les centres de décisions nécessitant un accompagnement.
- L'impact budgétaire de l'obsolescence de la flotte (frais et taux de renouvellement).

5.2. Option 2 : Mutualisation des véhicules par zone géographique

L'analyse de la flotte des véhicules qui a été réalisée par les services des Ressources humaines grâce aux données fournies par la géolocalisation a montré que plus de 13% de la flotte sont des véhicules qui roulent moins de 67 jours par an. Cette analyse a également montré que la sous-utilisation de ces véhicules est plus importante dans les villes où les services du SPW sont plus nombreux.

Les raisons invoquées par les différents services pour expliquer la sous-utilisation des véhicules « dormants » sont diverses et variées. A la lecture de celles-ci, il ressort qu'une partie de ces véhicules est clairement sous-utilisée et pourrait être mieux employée.

La rationalisation des bâtiments et le regroupement des services au sein de grands centres administratifs permettra de diminuer une partie de cette sous-utilisation.

Afin de pouvoir pallier cette sous-utilisation, il est proposé d'imposer le retour de la gestion de ces véhicules, identifiés comme mutualisables, au sein d'une nouvelle entité transversale à tous les SPW reprise à l'option. Ce retour permettra de remettre ces véhicules en ordre, de les ré-attribuer là où des besoins sont nécessaires et de déclasser de plus vieux véhicules qui coûtent plus cher.

Le projet de mutualisation des véhicules (les dormants + d'autres repris au sein d'un même bâtiment) devrait également être étendu à un maximum de grands centres administratifs de manière à pouvoir diminuer le nombre de véhicules et donc, les coûts.

Cohérence :

La mise en œuvre de cette option permettra d'objectiver précisément les besoins des SPW en véhicules de service et d'objectiver les critères d'attribution et d'utilisation d'un véhicule dans la perspective d'une utilisation plus efficace et respectueuse de l'environnement.

Impacts :

Mettre en place cette mesure devrait permettre de rationaliser l'utilisation des véhicules roulant peu. Cela devrait permettre également d'éviter d'acheter de nouveaux véhicules à d'autres entités. Les véhicules sous-utilisés actuellement pourront ainsi servir à d'autres missions et seront amortis dans le temps.

Au niveau de l'organisation interne, cela suppose un système de réservation via un logiciel (comme Immotep par exemple, à l'instar de la réservation des salles de réunion).

Un projet pilote est en cours au sein du Cap Nord et dès que celui-ci livrera ses conclusions, le projet pourrait être étendu à d'autres bâtiments. L'impact budgétaire pourra également mieux être appréhendé grâce aux conclusions de ce projet pilote.

Conditions :

Au niveau des développements techniques, il conviendra de se baser sur les résultats du projet de mutualisation des véhicules de service actuellement mené au sein du Cap Nord pour connaître les développements exacts nécessaires. Ceux-ci seront principalement de type informatique.

Feuille de route :

1. Tirer les enseignements de l'expérience pilote (octobre 2024)
2. Généraliser aux nouveaux bâtiments (cap sud et RENOV'O) (année 2025/2026)
3. Après évaluation, généraliser aux autres grands centres administratifs. (2026)

Risques potentiels :

Un accompagnement au changement sera nécessaire pour accompagner les équipes dans cette option.

5.3. Option 3 : Améliorer les outils de suivi et de monitoring

Imposer l'utilisation de SILOG et imposer des règles d'encodage**Gestion centralisée de la géolocalisation**

Le Groupe de Travail recommande d'imposer à tous les gestionnaires de flotte d'introduire, de manière systématique, les dépenses liées à un véhicule (via le numéro de plaque) dans SILOG. Cela permettra une comptabilité analytique et un suivi du coût des véhicules qui permettra, à terme, une gestion optimale de la flotte.

Cela permettra également de calculer le TCO (Total Cost of Ownership) de chaque véhicule : un TCO plus élevé que la moyenne signifiera que le véhicule doit être surveillé et, in fine, déclassé. Le fait de maintenir un TCO bas pour chaque véhicule engendra de facto un TCO de la flotte beaucoup plus bas, ce qui permettra de rencontrer l'objectif de réduction de 5% des dépenses tel que demandé dans le cadre de cet exercice de spending review.

Dans le même ordre d'idée, la géolocalisation, actuellement portée par le SPW MI pour des raisons historiques, devrait revenir au sein de la nouvelle entité afin de pouvoir contrôler de manière identique pour l'ensemble du SPW l'utilisation qui est faite des véhicules et d'en tirer des enseignements généraux.

Rendre l'utilisation de SILOG obligatoire et l'interfaçage de ce logiciel à celui de la géolocalisation et d'éventuels autres logiciels de gestion de flotte ou de prestataires (garagistes) améliorerait grandement l'efficacité et l'efficience de la gestion de la flotte.

Cohérence :

Cette proposition vise à rencontrer l'objectif d'optimisation des dépenses de véhicules.

Pouvoir calculer un TCO est essentiel en matière de gestion de flotte. Il s'agit ici de développer des outils de monitoring et de gestion de la flotte afin d'obtenir une gouvernance efficiente de la flotte.

Impacts :

Il est probable que des développements au sein même du logiciel SILOG seront nécessaires afin de permettre l'encodage de la totalité des frais liés à la vie d'un véhicule et d'en tirer des statistiques facilement.

De même, si des ponts doivent être créés entre SILOG et d'autres logiciels (notamment celui de la géolocalisation), des développements web devront être planifiés.

Un meilleur TCO permettra de savoir quels sont les véhicules les plus utilisés, les plus vieux, qui polluent le plus et qui sont les plus coûteux. Gérer la flotte du SPW grâce à des critères objectifs et précis permettra de diminuer la flotte et aura donc un impact positif sur l'environnement.

Conditions :

Des développements web seront nécessaires entre SILOG et d'autres logiciels.

Feuille de route :

1. La première étape est une instruction émanant de la hiérarchie (Costra) et rendant obligatoire un processus et des règles d'encodage de toute dépense liée à un véhicule, peu importe son montant. (fin 2024 / mi 2025)
2. Les développements web nécessaires à l'interfaçage des différents logiciels devront être intégrés dans la feuille de route du SPW Digital. (2026)

Risques potentiels :

La persistance d'autres habitudes (résistance au changement)

5.4. Réduction du nombre de retours à domicile avec des véhicules de service

Les rapports d'utilisation de la flotte obtenus grâce aux données issues de la géolocalisation ont permis de se rendre compte qu'une part importante des kilomètres effectués avec les véhicules de services sont produits en dehors des missions des agents : les retours à domiciles et détours (cf. pages 41 et ss.)

Dès lors, en l'absence d'une augmentation considérable du budget lié au matériel roulant qui permettrait de renouveler l'importante flotte actuelle tout en la verdissant, il convient de rationaliser la flotte en tenant compte des missions de service.

Cohérence

La mise en œuvre de cette option vise une optimisation des dépenses.

Impacts :

L'impact peut être double et risque de se neutraliser :

- 1 la réduction des coûts liés à l'utilisation des véhicules de services dans le cadre des retours à domicile.

Si les agents n'utilisent plus les véhicules en dehors des cas d'exemption de l'ATN, de facto, la cotisation carbone n'est plus due dans la quasi-totalité des cas.

Si un ATN n'est pas appliqué, la taxe de circulation annuelle n'est également plus due non plus.

De plus, cela pourrait diminuer d'un certain pourcentage (à évaluer) et réduire les kilomètres actuellement produits et donc le volume de la flotte actuelle.

- 2) L'augmentation des coûts liés à l'utilisation du contingent kilométrique :

Afin d'éviter le recours indû à l'utilisation du contingent kilométrique par les agents qui se seraient vu retirer l'usage d'un véhicule de service pendant une longue période, il conviendra de continuer à cadrer et à monitorer avec précision l'utilisation du contingent kilométrique. Ce cadrage et ce monitoring étant dépendant du middle management, il reviendra au SPW d'insister auprès de ce dernier sur ces points.

La résistance au changement serait évidemment importante dès lors que le modèle actuel serait intégralement revu.

Impact environnemental : du point de vue du SPW, cette réduction aurait inévitablement un impact positif sur le bilan carbone de l'organisation.

Conditions : Les conditions essentielles sont doubles ;

- 1) L'adoption de la nouvelle Car Policy
- 2) Utilisation des données à des fins de meilleure gestion.

Feuille de route :

1. Adoption de la Car policy (le plus vite possible et au plus tard en automne 2024)
2. Etablissement d'un plan de rationalisation par chaque Direction générale (mars 2025)

3. rapport annuel au Costra (septembre 2025) et au GW

Risques potentiels :

Résistance au changement.

Impact organisationnel.

5.5. Verdissement

Un consultant externe, Deloitte, a été engagé par le DGM pour aider à la rédaction des Car Policies et pour élaborer des scénarios de verdissement.

Le scénario qui serait in fine choisi par le top management devrait être mis en place par la nouvelle entité qu'il est proposé de créer et pourrait être financé, partiellement, par les réductions de budget réalisées parmi les 4 options développées ci-dessus.

La méthodologie suivie par le consultant pour élaborer les différents scénarios s'est basée principalement sur la Directive européenne UE 2019/1161 qui a pour objectif de promouvoir l'utilisation de véhicules de transport routier propres et économes en énergie au sein de l'Espace économique européen (EEE). Ses principaux objectifs incluent l'incitation à l'achat et à l'utilisation de véhicules à faibles émissions, en établissant des objectifs d'achat minimum pour les autorités publiques, ainsi que la promotion de l'interopérabilité des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques.

Cette directive s'inscrit dans les efforts de l'UE visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à favoriser la transition vers une mobilité plus durable.

Selon cette Directive, 93 véhicules de la flotte du SPW sont concernés car ils ont été acquis lors de marchés publics attribués après le 2 août 2021 : 92 d'entre eux appartiennent à la catégorie M1/M2/N1 (transport de personnes de 8 places ou moins, transport de personnes de plus de 8 places et inférieur à 5 tonnes, transport de marchandises de moins de 3.5 tonnes) et 1 véhicule appartient à la catégorie N2/N3 (transport de marchandises compris entre 3.5 tonnes et 12 tonnes et transport de marchandises de plus de 12 tonnes).

Trois analyses ont été réalisées : une basée sur l'ancienneté des véhicules, une sur le prix des véhicules et la troisième sur le kilométrage des véhicules.

Le phasage choisi a été calqué sur les principes de la Directive, pour répondre aux exigences légales : la première période est d'aujourd'hui jusqu'à la fin de l'année 2025 ; la deuxième

période débute au 1er janvier 2026 et se termine à la fin de l'année 2030 tandis que la troisième période commence au début de l'année 2031.

En se basant uniquement sur la Directive, comme cette dernière ne s'intéresse qu'aux véhicules acquis après le 2 août 2021, seuls 93 véhicules rentrent dans le champ d'action de la Directive. Cela signifie qu'il suffit d'acquérir 56 véhicules "propres" pour atteindre les 38.5% demandés par la Directive européenne. Au vu du budget actuel alloué par le Gouvernement wallon pour l'acquisition des véhicules, l'achat de ces 56 nouveaux véhicules d'ici le 31 décembre 2025 est tout à fait faisable. Ces 56 véhicules remplaceront les véhicules les plus anciens et qui ont le plus de kilomètres à leur actif.

Cependant, au vu de l'ancienneté du parc automobile du SPW, il n'est raisonnable de penser que le SPW pourra se contenter de verdir uniquement 56 véhicules.

A budget égal chaque année et équivalent à ce qu'il est pour le moment, c'est-à-dire 3.989.747€ (moyenne du budget d'acquisition relative aux 10 dernières années), le verdissement de la flotte totale n'interviendra qu'en 2053. Le verdissement prendrait donc 30 ans et n'inclurait pas le renouvellement des premiers véhicules verts acquis.

A budget équivalent, des économies en carburant pourront être réalisées car le coût des carburants actuels (essence, diesel) est bien plus élevé que le coût en électricité qui sera dû. Le surcoût d'un véhicule électrique a été pris en considération dans le scénario de verdissement car la capacité budgétaire du SPW a été prise en compte. Cela signifie que les économies en carburant réalisées pourraient être réinjectées dans le budget d'acquisition des véhicules, de manière à pouvoir accélérer le verdissement de la flotte.

Deux autres scénarios ont donc été développés.

Le premier projette un verdissement de la flotte pour 2038, ce qui signifierait une augmentation du budget annuel alloué aux acquisitions de véhicules de 1.93. Cela porterait le budget annuel à 7.697.657,15€.

Cette augmentation du budget est à mettre en rapport avec la diminution des coûts liés au carburant utilisé par les véhicules de service.

Le second scénario projette un verdissement de la flotte pour 2030, ce qui signifierait une augmentation du budget annuel alloué aux acquisitions de véhicules de 4.13. Cela porterait le budget annuel à 16.494.979,61€. A nouveau, cette augmentation est à mettre en rapport avec la diminution du coût payé pour les carburants.

Tous ces scénarios impliquent la mise à disposition d'infrastructures ad hoc.

6. Conclusion

Outre l'établissement du cadastre des véhicules de service, ce rapport met en évidence les coûts relatifs aux déplacements du SPW dans le cadre de la réalisation de missions de service et objective l'utilisation des véhicules de service.

Le benchmarking réalisé a été source d'enseignements, en particulier en termes d'organisation de la gestion de la flotte et a alimenté la réflexion relative aux propositions d'options politiques.

Ce travail d'objectivation inédit s'est avéré de bout en bout d'une extrême complexité compte tenu des multiples données dispersées entre divers services, difficilement indentifiables au sein de plusieurs domaines fonctionnels et applications informatiques et démontre le caractère indispensable de disposer d'outils de suivi et de monitoring garantissant une gestion efficiente de la flotte du SPW.

Ce travail a également été rendu difficile en raison de la charge de travail des services concernés et en particulier les services du DGM et du personnel de la DG Support du Secrétariat général, qui en parallèle ont élaboré une proposition de car policy, qui est une pièce essentielle dans le cadre de la gestion d'un parc automobile.

A la lumière des travaux et des options politiques proposées dans le cadre de la présente revue des dépenses transparaît la nécessité d'harmonisation des pratiques dans l'optique d'une meilleure efficacité, d'une optimisation des dépenses et d'une équité entre tous les agents du SPW.

7. Points d'attention

7.1. Problèmes/obstacles rencontrés

Il s'agit d'un sujet complexe qui concerne de nombreuses dépenses de natures à rechercher dans différentes sources.

Il existe une difficulté à identifier les budgets afférents à l'utilisation des véhicules de service en raison de la difficulté d'isoler, au sein d'un même domaine fonctionnel, les frais relatifs aux véhicules de service par rapport à ceux relatifs aux véhicules de fonction et aux véhicules outils.

7.2. Points de progression/amélioration

Accorder une attention particulière à la rédaction du cahier des charges afin de circonscrire clairement le champ d'investigation ;

Il serait également utile de s'assurer, au moment de la rédaction du cahier des charges, qu'aucune réforme n'est en cours.

Enfin, il serait utile de mobiliser et d'impliquer, dès la rédaction de ce document, les parties prenantes.

7.3. Autres points d'attention

- La présente revue des dépenses porte sur les années 2021 à 2023 alors qu'un changement de système d'utilisation des véhicules de service (avec un impact potentiel de surcoût : cotisation CO2, taxe de circulation, ...) est en cours d'implémentation ;
- La collecte des données a induit des développements informatiques ou la consultation de tiers, qui ont un coût, dont la prise en charge n'est pas définie : pour la géolocalisation, des exports informatiques ont été demandés au prestataire ACTIA ; pour les données domicile – lieu de travail, nous avons dû demander au SEGI de nous fournir les informations et nous avons fait appel à un consultant pour l'établissement du coût d'un véhicule vert.

8. Annexes

- Cahier des charges ;
- Circulaire du 29 août 2013 relative à l'attribution et à l'utilisation des véhicules de fonction et de service ;
- Note interne du 21 décembre 2023 relative à l'utilisation des véhicules de service ;
- Arrêté ministériel fixant le contingent kilométrique ;
- Données budgétaires ;
- Objectivation des besoins en déplacement ;
- Liste de toutes les options proposées par le groupe de travail ;
- Rapport intermédiaire