



Inspection générale
de l'administration

n° PAM 07-006-01

Inspection générale
de la police
nationale

Contrôle général
des armées

n° 1904/DEF/CGA/
PRB/CREG/BDT

Contrôle général
économique et
financier

n° 07-04-27

Mission d'audit de modernisation

Rapport

sur la rationalisation de la maintenance des véhicules de la police nationale en Ile-de-France

Etabli par

Franck PERRIEZ
Préfet,
chargé de mission à
l'Inspection générale
de l'administration

Frédéric PAPET
Inspecteur de
l'administration

François-Yves BOSCHER
Contrôleur général de la
police nationale

Frédéric BEAUDROIT
Contrôleur des armées

Daniel HANGARD
Chef de mission au
Contrôle général
économique et
financier

- Mai 2007 -

Synthèse

La maintenance des véhicules de la police nationale en Ile-de-France

Constats

Ministère de l'intérieur

1. Cadre de l'audit

- **La maintenance des 10 835 véhicules de police en Ile de France :**
 - ✓ Est assurée par 3 structures différentes ne relevant pas des mêmes chaînes hiérarchiques
 - Service central automobile (SCA) pour l'administration centrale du ministère
 - SGAP de Paris pour Paris, les Hauts-de-Seine, le Val de Marne et la Seine-Saint-Denis
 - SGAP de Versailles pour les départements de l'Essonne, de Seine-et-Marne, des Yvelines et du Val d'Oise
 - ✓ Mobilise 432 agents dont un nombre important de policiers au SGAP de Paris
- **L'objectif de la maintenance est de garantir la meilleure disponibilité des véhicules aux services actifs de la police nationale tout en optimisant l'ensemble des moyens affectés à cette activité.**

2. Constats

- **Les objectifs de maintenance ne sont pas atteints en matière de disponibilité des véhicules, malgré les progrès enregistrés ces dernières années**
- **Une sinistralité supérieure à la moyenne nationale, partiellement justifiée par les contraintes opérationnelles**
- **Une « auditabilité » limitée de l'activité de maintenance au SGAP de Paris et au SCA en l'absence de bilan d'exploitation**
- **Une organisation administrative complexe et des modes de gestion hétérogènes, malgré les directives nationales**

MINEFI - DGME - 2007

La maintenance des véhicules de la police nationale en Ile-de-France

Propositions

Ministère de l'intérieur

3. Recommandations

- **Prévenir la sinistralité**
 - ✓ Définir une norme, renforcer la formation des utilisateurs
 - ✓ Sanctionner les fautes caractérisées de conduite et prendre en compte l'accidentologie dans les politiques indemnitaires et disciplinaires des services
- **Agir sur le fonctionnement des structures de soutien**
 - ✓ Remplacer les policiers exerçant dans les garages par des ouvriers professionnels
 - ✓ Uniformiser les pratiques de travail et aller vers une certification qualité
 - ✓ Mutualiser les ressources, les moyens et les compétences entre les structures et les sites. Externaliser, le cas échéant, les prestations sur des critères économiques et non comme simple variable d'ajustement
- **Elaborer un schéma directeur immobilier pour les garages en Ile-de-France.**
- **Assurer un pilotage et une direction de la fonction et des structures**

4. Impacts attendus et échéances

- **Renforcement du pilotage de la maintenance automobile en Ile-de-France**
- **Rationalisation et uniformisation des modes d'action des ateliers des 3 structures**
- **Amélioration des services rendus aux services actifs de police**
- **Optimisation de l'emploi des moyens humains, techniques et immobiliers**
- **Réduction des coûts de la maintenance automobile en Ile-de-France**
 - ✓ Gain maximal de 3,9 millions d'euros (à moyen terme)
- **Réduction du taux d'immobilisation des véhicules.**

MINEFI - DGME - 2007

PRINCIPAUX ELEMENTS DE PERIMETRE DE L'AUDIT

PERIMETRE PHYSIQUE

Eléments de périmètre de l'audit	Nombre	Commentaires
Structures de maintenance automobile de la police nationale en région Ile-de-France relevant :		
du SGAP de Paris	4 ateliers	
du SGAP de Versailles	3 ateliers	
du Service central automobile (SCA)	1 atelier	

PERIMETRE FINANCIER

Eléments de périmètre	Montant (en millions d'euros)	Commentaires
Recettes	néant	
Dépenses annuelles SGAP Paris (*)	17 607 200 €	
Dépenses annuelles SGAP Versailles	7 930 943 €	
Dépenses annuelles SCA	4 628 063 €	
Dépenses totales annuelles des trois structures (**)	30 166 206 €	

(*) Ces dépenses incluent la charge des personnels et des véhicules de la ville de Paris présents dans les garages du SGAP de Paris

(**) Base 2005/2006 hors coûts immobiliers

EFFECTIFS CONCERNES

Nombre d'agents (en ETP)	Service(s)	Commentaires
257	SGAP Paris	
101	SGAP Versailles	
74	SCA	
Total des trois structures : 432 agents.		

ORGANISATION GENERALE DU SOUTIEN AUTOMOBILE DE LA POLICE NATIONALE

EN REGION Ile de France

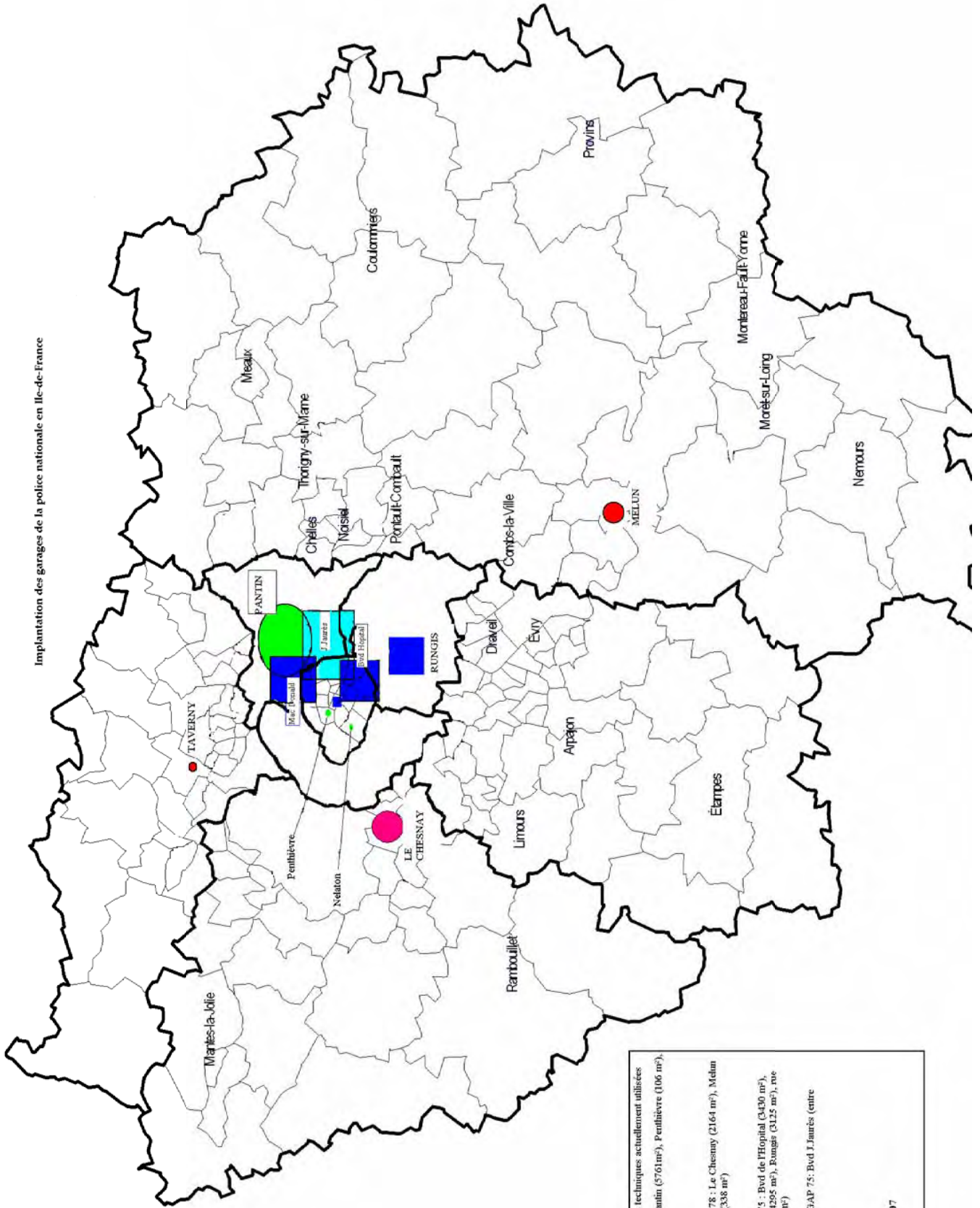
Données 2005 pour SGAP 78, 2006 pour SGAP 75 et SCA

DGPN Programme 176 "Police nationale"

Action 06 "Commandement, ressources humaines et logistique"

BOP 1	BOP 2
Administration centrale (R. BOP : DGPN)	Zone de défense Ile de France (R. BOP : Préfet de police Paris)
SCA	SGAP Versailles
Services soutenus Cabinet et administration centrale MIAT Directions centrales PN	Services soutenus Services actifs de police 78, 95 77 et 91
Nombre de véhicules soutenus 1 724 (Cabinet et administration centrale MIAT : 216, DGPN: 1 508)	Nombre de véhicules soutenus 3 307
Effectifs des services de soutien automobile 74	Effectifs des services de soutien automobile 101
Structures de maintenance Atelier Pantin (93) Antennes techniques Beauvau et Nélaton (MIAT) Surface technique de travail 5 761 m² (Pantin)	Structures de maintenance Atelier régional Le Chesnay (78) Atelier avancé Melun (77) Atelier avancé Taverny (95) Surface technique de travail 2 973 m²
Nombre d'interventions/an 9 183	Nombre d'interventions/an 11840 (dont 3 482 externalisées)
Services soutenus Services actifs de police 75, 92 93 et 94 <i>Services de la ville de Paris et autres (RATP)</i>	SGAP Paris
Nombre de véhicules soutenus 5 804 <i>(dont 722 ville de Paris et autres)</i>	Nombre de véhicules soutenus 5 804
Effectifs des services de soutien automobile 257	Effectifs des services de soutien automobile 257
Structures de maintenance Atelier Bd de l'Hôpital (13e) Atelier Bd Mac Donald (19e) Atelier Motos Chanoinesses (4e) Atelier Rungis (94) <i>+ acquisition atelier Bd Jean Jaurès (19e)</i> Surface technique de travail 11 130 m²	Structures de maintenance Atelier régional Le Chesnay (78) Atelier avancé Melun (77) Atelier avancé Taverny (95) Surface technique de travail 2 973 m²
Nombre d'interventions/an 45 965	Nombre d'interventions/an 11840 (dont 3 482 externalisées)

Implantation des garages de la police nationale en Ile-de-France



Implantations avec les surfaces techniques actuellement utilisées

- Garages du SCA: Pantin (5761 m²), Pantthière (106 m²), Neldon (38 m²)
- Garages du SGAP 78 : Le Chesnay (2164 m²), Melun (945 m²), Taverny (338 m²)
- Garage du SGAP 75 : Bvd de l'Hôpital (3430 m²), Bvd Sac Emond (4295 m²), Rougar (3125 m²), rue Charonnese (190 m²)
- Futur garage du SGAP 75: Bvd J.Janès (entre 6560 et 8690 m²)

source: IGA, janvier 2007

PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

Numéro	Recommandation	Pages du rapport	Responsable(s) de mise en œuvre (nom ou entité)	Echéance de mise en œuvre
01	<p>Mettre en œuvre les recommandations du rapport d'étude de l'IGPN n°06-7089 du 26 juin 2006 sur l'accidentologie automobile dans la police nationale, et en particulier les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fixer une norme commune de sinistralité automobile dans la police nationale assortie d'indicateurs de suivi et d'exécution ; - Mettre en place des modules de formation et de sensibilisation en matière de conduite et de sécurité routière à l'intention des conducteurs « multi-accidentés » ; - Prendre en compte l'accidentologie automobile dans le cadre de la mise en œuvre de la politique indemnitaire des fonctionnaires de police. 		<p>DGPN</p> <p>DGPN / DAPN</p> <p>DGPN / DAPN</p> <p>Services actifs de police</p>	<p>Mise en œuvre progressive dès 2007</p>
02	Simplifier et vérifier les modalités de calcul des taux d'immobilisation et d'indisponibilité des véhicules		DGPN/DAPN	Dès 2007
03	Désigner au sein des services actifs de police des experts techniques en matière de maintenance et d'entretien du parc automobile.		Services actifs de police (DDSP à titre principal)	2007
04	Réduire au minimum le nombre des fonctionnaires de police exerçant des fonctions techniques dans les ateliers de maintenance automobile.		DGPN SGAP Paris - SCA	Mise en œuvre progressive dès 2007
05	Généraliser et unifier les bilans d'exploitation et les systèmes de comptabilité analytique des ateliers de maintenance automobile des SGAP de Paris, de Versailles et du SCA.		DGPN / DAPN SGAP Paris – SGAP Versailles - SCA	2007
06	Généraliser et unifier les démarches de certification de services des ateliers de maintenance automobile des SGAP de Paris et du SCA (sur le fondement de la certification « QUALICERT » des structures mentionnée dans le PAP du programme 176)		DGPN / DAPN SGAP Paris - SCA	2007 / 2008
07	Mettre en place des actions périodiques de contrôle interne des activités des ateliers de maintenance automobile des SGAP de Paris, de Versailles et du SCA.		SGAP Paris – SGAP Versailles – SCA	2007
08	Organiser des réunions périodiques d'échanges sur la maintenance automobile entre les SGAP de Paris, de Versailles et le SCA et les services actifs de police qu'ils soutiennent.		SGAP Paris – SGAP Versailles – SCA	2007

09	Rédiger, à l'intention des services actifs de police soutenus, des documents d'orientation, de présentation et d'information sur la politique de maintenance automobile mise en œuvre par les SGAP de Paris, de Versailles et le SCA.		SGAP Paris – SGAP Versailles – SCA	2007
10	Mutualiser les achats de pièces détachées et de consommables entre les SGAP de Paris, de Versailles et le SCA.		SGAP Paris – SGAP Versailles – SCA	Mise en œuvre progressive dès 2007
11	Mutualiser l'utilisation des ateliers et des moyens des SGAP de Paris, de Versailles et du SCA. Etablir des protocoles d'échange de prestations correspondants.		SGAP Paris – SGAP Versailles SGAP Paris - SCA	Protocole signé avant juin 2007 Protocole signé avant fin 2007
12	Développer l'externalisation au privé des prestations techniques dans un cadre mutualisé entre les SGAP de Paris, de Versailles et le SCA après comparaison des coûts sur le fondement des systèmes de comptabilité analytique des ateliers (cf. recommandation 05).		SGAP Paris – SGAP Versailles – SCA	Mise en œuvre progressive à partir de 2008
13	Programmer le projet de déménagement de l'atelier régional du Chesnay (prévu dans le cadre du projet de regroupement des services du SGAP de Versailles).		SG / DEPAFI DGNP / DAPN SGAP Versailles	2008
14	Organiser et programmer le transfert des activités du garage central (Bd de l'Hôpital) sur le nouveau site du Boulevard Jean Jaurès (et sur le garage sud de Rungis pour les véhicules lourds).		SG / DEPAFI DGNP / DAPN SGAP Versailles	2007
15	Etablir un schéma directeur immobilier pour les installations dédiées à la maintenance automobile de la police nationale en région Ile de France.		SG / DEPAFI DGNP / DAPN	2007
16	Etablir des directives de gestion pour la maintenance automobile en région Ile de France.		DGNP	2007
17	Rédiger un document d'orientation d'ensemble du soutien automobile en région Ile de France assorti d'objectifs d'efficacité et d'efficience et annexé au document de gestion du BOP logistique zonal (document établi en application des directives du DGNP prévues par la recommandation 15)		Préfet de police de Paris	2007 / 2008
18	Mettre en place une structure de pilotage pour la maintenance automobile en région Ile de France associant les SGAP de Paris, de Versailles et le SCA.		SGAP Paris – SGAP Versailles – SCA	2007

PRINCIPALES AMELIORATIONS QUALITATIVES ATTENDUES

Amélioration attendue	Numéro des recommandations correspondantes	Principaux bénéficiaires				Nature de l'amélioration attendue (***)	Indicateur(s) de mesure envisageable(s)
		Citoyen	Usager (*)	Contribuable	Agents (**)/Autres (préciser)		
Rationalisation et uniformisation des modes d'action des ateliers des trois structures.	05 et 06		X		X	2, 3 et 5	
Renforcement du pilotage de la maintenance automobile en région Ile de France.	02, 07, 15, 16, 17 et 18		X			7	
Amélioration générale des services rendus aux services actifs de police soutenus en considération de leurs besoins.	03, 08 et 09		X			2	
Optimisation de l'emploi des moyens humains, techniques et immobiliers.	04, 11, 13 et 14		X		X	2, 4 et 8	
Réduction des coûts de la maintenance automobile en région Ile de France.	01, 04, 10, 11 et 12		X	X		2	Ratio : coût total maintenance / nombre de véhicules soutenus.
Réduction du taux d'immobilisation des véhicules.	01		X			2	Taux d'immobilisation et d'indisponibilité du parc de véhicules soutenu.

- (*) : (1) Amélioration de l'égalité d'accès aux services publics
(2) Meilleure adaptation des missions de l'Etat aux besoins; meilleure allocation des moyens de l'Etat par rapport aux besoins
(3) Simplification des procédures
(4) Réduction des délais de traitement
(5) Modernisation du fonctionnement des structures de l'Etat
(6) Meilleur accès à l'information
(7) Renforcement des capacités de pilotage / de contrôle de l'Etat
(8) Amélioration des conditions de travail des agents
(9) Autres (à préciser)

PRINCIPAUX GAINS FINANCIERS ET DE PRODUCTIVITE ATTENDUS

Gains financiers attendus	Echéance indicative d'obtention des gains	Montant (en millions d'euros)	Nature			Commentaires
			Augmentation des recettes	Réduction des dépenses	Dépenses évitées ou en moindre progression	
Réduction du coût annuel moyen de maintenance des véhicules.	A compter de 2007	3,9 au total et au maximum pour l'ensemble des structures dont : - 3,48 au maximum pour le SGAP de Paris - 0,48 au maximum pour le SCA		X		Gain potentiel résultant d'une uniformisation entre les structures du coût moyen annuel de maintenance par véhicule (sur la base du coût atteint par le SGAP de Versailles en 2005) en considérant que le coût moyen de Versailles soit atteignable par le SGAP de Paris et le SCA. Ce gain potentiel de long terme comprend également les économies qui résulteront pour le budget « ville » de la PP de l'amélioration de l'efficacité des ateliers de son SGAP. En effet, dans ses calculs, la mission n'a pas pu isoler le coût propre de la maintenance du parc de la ville de celui du parc de l'Etat. Ce gain maximal à long terme peut être atteint notamment grâce aux 4 axes ci-dessous.
Axe 1 : Réduction au minimum du nombre de fonctionnaires de police exerçant des fonctions techniques dans les ateliers de maintenance automobile (SGAP Paris et SCA).	A compter de 2007	0,75 pour le SGAP de Paris ; 0,3 pour le SCA (gain maximal annuel escompté en fin de mise en œuvre)		X	X	Gain résultant directement de l'application de la recommandation 04 en considération du surcoût des fonctionnaires de police en masse salariale. Mesure conduisant parallèlement à un redéploiement d'environ une centaine de policiers vers des missions opérationnelles.

<p>Axe 2 : Réduction du nombre d'interventions techniques liées aux mesures de prévention de la sinistralité et de l'accidentologie automobiles.</p>	<p>A compter de 2007</p>	<p>Non évalué</p>		<p>X</p>	<p>X</p>	<p>Gain résultant de l'uniformisation à moyen terme du nombre moyen annuel d'interventions par véhicule uniformisé entre les trois structures de maintenance (base SGAP Versailles 2005) ; à nuancer avec une sinistralité opérationnelle peut-être supérieure pour certaines directions de police soutenues par le SGAP de Paris.</p>
<p>Axe 3 : Mutualisation des achats de pièces détachées et consommables</p>	<p>A compter de 2008 (passation progressive de marchés communs aux trois structures)</p>	<p>Non évalué</p>		<p>X</p>		<p>Gain résultant directement de l'application de la recommandation 10. Réduction de prix par effet de massification des achats – réduction des coûts administratifs de passation des marchés.</p>
<p>Axe 4 : Développement de l'externalisation au privé des prestations.</p>	<p>A compter de 2008</p>	<p>Non évalué</p>		<p>X</p>		<p>Gain résultant directement de l'application de la recommandation 12. Selon comparaison des coûts après la mise en place d'un système uniformisé de comptabilité analytique des ateliers de maintenance automobile.</p>

Gains de productivité attendus	Echéance indicative d'obtention des gains	Nombre d'ETP	Masse salariale (en millions d'euros)	Commentaires
Gains associés aux mesures d'économie de gestion exposées ci-dessus.	A compter de 2007	Non évalué	Non évaluée	
Mutualisation et optimisation de l'utilisation des ateliers de maintenance automobile.	A compter de 2007	Non évalué	Non évaluée	Gain résultant directement de l'application de la recommandation 11 : protocoles d'échanges de prestations entre les ateliers des trois structures. Augmentation des activités de l'atelier du SCA de Pantin (potentiel à évaluer en fonction des contraintes techniques du site). Déplacements pour maintenance des véhicules de police et de leurs équipages réduits et rationalisés.

Résumé

La maintenance des 10 835 véhicules de la police nationale en Ile de France est assurée par trois structures différentes : le SGAP de Paris qui soutient l'ensemble des services de police de Paris et de la petite couronne, le SGAP de Versailles qui soutient les services de police de la Seine-et-Marne, des Yvelines, de l'Essonne et du Val-d'Oise, et le service central automobile (SCA) qui soutient le parc police comme hors police de l'administration centrale.

La rationalisation de la maintenance automobile doit viser à garantir la meilleure disponibilité des véhicules de police au meilleur coût pour les finances publiques.

Concernant les prestations fournies aux services opérationnels de police, si les taux d'immobilisation et d'indisponibilité des véhicules de la police nationale ont fortement baissé depuis 2002 en Ile de France, les niveaux constatés par la mission restent supérieurs à la moyenne nationale comme aux objectifs affichés dans le projet annuel de performance devant le Parlement.

Concernant l'organisation de la maintenance, la mission a constaté une grande hétérogénéité dans les modes de gestion des trois structures. Ainsi, les directives de gestion arrêtées par la DGPN (choix des corps de fonctionnaires servant dans les ateliers des SGAP, mise en place de bilans d'exploitation, certification notamment) ne trouvent pas de traduction dans les pratiques du SGAP de Paris ou du service central automobile.

La mission a rencontré de grandes difficultés pour établir les éléments de comparaison les plus simples entre les trois structures du fait de l'absence d'homogénéité, voire de l'absence pure et simple, de contrôle de gestion au SGAP de Paris et au service central automobile. Elle a du dès lors bâtir la plupart des ratios et statistiques, sur lesquelles elle a fondé ses analyses et a réalisé une estimation du coût complet des prestations de maintenance des trois structures. Le SGAP de Paris et le SCA sont, à ce jour, des structures particulièrement peu « auditables ».

Ainsi, les résultats auxquels la mission est parvenue comportent des incertitudes du fait de la multiplicité des interlocuteurs et des sources auxquels elle a été confrontée. Toutefois, ces résultats demeurent significatifs et mettent en exergue la grande disparité des performances économiques des trois structures auditées. En effet, le coût moyen d'entretien d'un véhicule est supérieur d'environ 26% au SGAP de Paris et 11,9% au SCA par rapport au SGAP de Versailles.

Le premier facteur d'explication de cet écart de coût complet se trouve dans le poids différent de la masse salariale entre les trois structures. Ce surcoût trouve notamment sa source dans l'emploi à hauteur de la moitié des effectifs des garages au SGAP de Paris et de 30% dans ceux du SCA de fonctionnaires de police à la rémunération nettement supérieure à celle des ouvriers professionnels.

Quatre axes de travail semblent nécessaires pour rationaliser la maintenance des véhicules de la police nationale en Ile-de-France :

- entreprendre, en amont, une lutte sans relâche contre une sinistralité qui apparaît comme particulièrement importante en Ile-de-France, voire excessive dans certains services ;
- moderniser et uniformiser le fonctionnement des structures. Il s'agit pour le SCA et le SGAP de Paris d'appliquer l'ensemble des normes de gestion modernes édictées par la DGPN/DAPN et, pour le SGAP de Paris, de réduire fortement la proportion de policiers dans ses ateliers de maintenance ;
- utiliser au mieux les possibilités de mutualisation offertes par l'achat d'un nouveau garage au profit du SGAP de Paris dans le 19^e arrondissement ;
- améliorer la coopération entre les trois structures de maintenance.

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....
I. L'OBJECTIF DE LA MAINTENANCE DES VEHICULES DE LA POLICE NATIONALE : GARANTIR LA MEILLEURE DISPONIBILITE DES VEHICULES POUR LES SERVICES ACTIFS DE POLICE EN OPTIMISANT LES MOYENS DEDIES AU SOUTIEN AUTOMOBILE.....	17
A. LA MEILLEURE DISPONIBILITE DES VEHICULES	17
B. L'OPTIMISATION DES MOYENS	18
II. MALGRE LES EFFORTS DE RATIONALISATION DE LA DAPN, L'ORGANISATION DE LA MAINTENANCE DES VEHICULES DE LA POLICE NATIONALE EN ILE DE FRANCE DEMEURE FORTEMENT LIEE A LA STRUCTURE ADMINISTRATIVE QUI LA MET EN ŒUVRE.....	21
A. UNE DISPONIBILITE DU PARC AUTOMOBILE QUI N'ATTEINT PAS LES OBJECTIFS FIXES.....	21
B. LA SINISTRALITE DES VEHICULES DE CERTAINES DIRECTIONS OU SERVICES SOUTENUS PAR LES SGAP DE PARIS ET DE VERSAILLES OU LE SERVICE CENTRAL AUTOMOBILE EST NETTEMENT SUPERIEURE A LA MOYENNE NATIONALE	22
C. LA COMPLEXITE DE L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE DE LA MAINTENANCE DES VEHICULES DE LA POLICE EN ILE DE FRANCE	23
D. DES ORGANISATIONS ET DES MODES DE GESTION PARTICULIEREMENT HETEROGENES.....	24
E. UN COUT DE LA MAINTENANCE NETTEMENT SUPERIEUR AU SGAP DE PARIS ET AU SCA QU'AU SGAP DE VERSAILLES	27
III. L'ORGANISATION DE LA MAINTENANCE DES VEHICULES DE LA POLICE NATIONALE EN ILE-DE-FRANCE EST DE PLUS CONFRONTEE A DES FACTEURS EXOGENES DE COMPLEXITE.....	29
A. L'ACHAT DU GARAGE JEAN JAURES REND NECESSAIRE UNE REFLEXION REGIONALE SUR L'IMMOBILIER DES GARAGES DE LA POLICE NATIONALE	29
B. UNE SENSIBILITE AU SINISTRE ET UN SOIN PORTE AU VEHICULE VARIABLES SELON LES SERVICES DE POLICE.....	29
C. UNE CONNAISSANCE IMPARFAITE DES BESOINS ET DES CONTRAINTES	31
1. <i>Une anticipation difficile de la charge de travail.....</i>	<i>31</i>
2. <i>La circulation des flux.....</i>	<i>31</i>
3. <i>La complexité technique des réparations</i>	<i>31</i>
4. <i>La place des services d'expertise dans les garages.....</i>	<i>31</i>
IV. PRINCIPALES PRECONISATIONS.....	32
A. LA PREVENTION DE LA SINISTRALITE.....	32
1. <i>arrêter une norme commune de sinistralité.....</i>	<i>32</i>
2. <i>La formation.....</i>	<i>32</i>
3. <i>Les sanctions</i>	<i>32</i>
4. <i>Le contrôle et l'organisation</i>	<i>33</i>
B. LE FONCTIONNEMENT DES STRUCTURES	33
1. <i>Le retrait des policiers des garages.....</i>	<i>34</i>
2. <i>Une uniformisation des pratiques.....</i>	<i>35</i>
3. <i>Une "approche client"</i>	<i>35</i>
4. <i>La certification</i>	<i>35</i>
5. <i>Les différentes possibilités de mutualisation</i>	<i>35</i>
6. <i>L'externalisation.....</i>	<i>36</i>
C. LA QUESTION IMMOBILIERE	37
1. <i>Le déménagement nécessaire du garage du Chesnay (opération de moyen terme)</i>	<i>37</i>
2. <i>L'achat du garage boulevard Jean Jaurès.....</i>	<i>38</i>
D. LES STRUCTURES DE DIRECTION ET DE PILOTAGE	39
1. <i>La mission s'est efforcée de raisonner en terme de scénarios, en prenant en compte l'évolution possible du SCA.....</i>	<i>39</i>
2. <i>Les scénarios possibles d'évolution.....</i>	<i>40</i>

E. CHIFFRAGE DES ECONOMIES POTENTIELLES A LONG TERME	41
MONOGRAPHIE 1 : SGAP PARIS	43
MONOGRAPHIE 2 : SGAP VERSAILLES	58
MONOGRAPHIE 3 : SCA.....	65
GLOSSAIRE	73
LISTE DES ANNEXES	94

INTRODUCTION

Dans le cadre de la « vague 5 » des audits de modernisation dont les modalités ont été définies par le Premier ministre dans deux circulaires du 29 septembre 2005 et du 13 juillet 2006¹, l'inspection générale de l'administration, l'inspection générale de la police nationale, le contrôle général des armées et le contrôle général économique et financier ont procédé à un audit visant à rationaliser la maintenance du parc automobile de la police nationale en Ile-de-France.

M. Franck PERRIEZ, préfet chargé de mission à l'inspection générale de l'administration, M. Frédéric PAPET, inspecteur de l'administration, M. François-Yves BOSCHER, contrôleur général de la police nationale, M. Frédéric BEAUDROIT, contrôleur des armées, et M. Daniel HANGARD, chef de mission de contrôle général, ont été chargés de réaliser cet audit.

La mission s'est en premier lieu attachée, d'une part, à visiter la grande majorité des implantations des trois structures auditées² et, d'autre part, à s'entretenir avec les principaux responsables de la maintenance des véhicules de la police nationale et avec un certain nombre « d'utilisateurs³ ». La mission a ensuite sollicité auprès des deux SGAP et du SCA la fourniture d'un certain nombre de données de gestion afin de pouvoir comparer les performances de ces structures et de mettre en exergue des pistes de rationalisation.

Dans cette deuxième phase de leur travail, les membres de la mission ont été confrontés à la grande disparité des données de gestion des deux SGAP et du SCA.

Ainsi, seul le SGAP de Versailles dispose d'un bilan d'exploitation dont l'établissement est pourtant prescrit par une circulaire de la DAPN depuis 1998.

Pour le SGAP de Paris et le SCA, la mission a du elle-même bâtir une estimation du coût complet des prestations fournies. A titre d'exemple, pour satisfaire aux demandes de la mission, le SGAP de Paris a, pour la première fois, procédé à une estimation du coût des dépenses de fluides dans ses différents garages et n'est toujours pas en mesure de fournir une estimation du nombre d'heures réellement consacrées à l'entretien et à la réparation dans ses garages ; le service central automobile, quant à lui, n'a pas été capable de transmettre à la mission la masse salariale de ses agents se consacrant à la maintenance automobile, la mission a dû elle-même procéder à une estimation sur la base des éléments transmis par la DAPN d'une part et par la DRH du ministère d'autre part⁴.

De plus, les données concernant le SGAP de Versailles sont extraites du bilan d'exploitation de l'année 2005, tandis que les données concernant le SCA et le SGAP de Paris ont été reconstituées par la mission à partir d'éléments hétérogènes sur l'année 2006 fournis par ces deux services.

Les données présentes dans les monographies⁵ et mises en perspective dans le rapport qui les précède constituent l'approche la moins inexacte possible de la réalité, que la mission a pu

¹ Circulaire du 29 septembre 2005 relative la mise en place du programme d'audits de modernisation ; circulaire du 13 juillet 2006 relative à la conduite des audits de modernisation.

² Seules les implantations les plus modestes n'ont pas fait l'objet d'une visite de la mission, soit les garages de Nélaton et de Penthièvre du SCA, de Taverny au SGAP de Versailles et de la rue Chanoinesse au SGAP de Paris.

³ Cf. liste des personnes rencontrées.

⁴ La mission a retenu pour tous les calculs concernant la masse salariale dans cet audit le « coût administration total » qui englobe l'intégralité des charges « patronales ». A titre d'exemple, un gardien de la paix à l'indice moyen majoré 352 a un « coût administration annuel » de 41 199 € pour une rémunération brute annuelle de 28 626 €

⁵ Ces monographies ont été au cours de leur élaboration transmises aux services concernés pour avis et compléments éventuels.

dresser dans le court délai qui lui était imparti et sur la base des éléments disparates dont disposaient les structures inspectées⁶.

Cette difficulté à obtenir une information précise est d'autant plus étonnante que les véhicules occupent une place incontournable dans l'accomplissement des missions de la police nationale et que leur sinistralité est particulièrement importante en Ile de France.

⁶ Ce n'est pas la disponibilité des agents du SGAP de Paris ou du SCA pour renseigner la mission qui est en cause, mais bien l'absence de bilans d'exploitation dans les structures où ils servent.

I. L'OBJECTIF DE LA MAINTENANCE DES VEHICULES DE LA POLICE NATIONALE : GARANTIR LA MEILLEURE DISPONIBILITE DES VEHICULES POUR LES SERVICES ACTIFS DE POLICE EN OPTIMISANT LES MOYENS DEDIES AU SOUTIEN AUTOMOBILE

Ce double objectif d'efficacité et d'efficience s'inscrit directement dans le cadre de l'objectif n°10 « *Optimiser l'emploi des personnels et des moyens (du point de vue du citoyen et du contribuable)* » du projet annuel de performance (PAP) du programme 176 « *Police nationale* ».

A. La meilleure disponibilité des véhicules

La disponibilité des véhicules conditionne pour une large part la bonne exécution des missions opérationnelles des services actifs de la police nationale. Elle fait l'objet, au titre de l'objectif n°10 du PAP du programme 176 d'un indicateur de performance spécifique⁷ décliné en deux sous-indicateurs nationaux :

- le taux d'immobilisation, correspondant à la moyenne, par trimestre, du nombre de jours d'immobilisation d'un véhicule pour maintenance ;
- le taux d'indisponibilité, correspondant à la moyenne, par trimestre, du nombre de jours d'immobilisation d'un véhicule avec prêt d'un véhicule de remplacement.

Le PAP annexé au projet de loi de finances pour 2007 se fonde sur les valeurs suivantes :

	2004	2005	2005	2006	2007	2009
	Réalisation	Prévision	Réalisation	Prévision	Prévision	Cible
Taux d'immobilisation	7,06%	7%	7%	6,95%	6,75%	6,5%
Taux d'indisponibilité	1,87%	1,75%	2%	1,5%	1,45%	1%

Si ces données visent à mesurer l'efficacité du soutien automobile de la police nationale, leur évolution dépend également fortement du taux de renouvellement du parc, du niveau et des modalités de gestion du parc de remplacement, des conditions d'emploi des véhicules par les services opérationnels et de la sinistralité enregistrée.

Selon le PAP, « *l'amélioration de la disponibilité des véhicules est recherchée à travers l'amélioration de la productivité des ateliers des SGAP (un des moyens étant la certification « QUALICERT » des structures), la mutualisation interservices des moyens d'entretien et de réparation automobile, en particulier avec la gendarmerie nationale, enfin, quand il est économiquement avantageux, le recours à l'externalisation de l'entretien* ».

⁷ Indicateur 10.3 : Taux d'indisponibilité des véhicules de la police nationale.

B. L'optimisation des moyens

L'optimisation des moyens dédiés à l'entretien et à la maintenance des véhicules de la police nationale découle logiquement de l'objectif n°10 du PAP du programme 176. Elle correspond par ailleurs à la « *démarche globale et méthodique de recherche d'économies structurelles dans le fonctionnement des services de police* » lancée par le DGPN et formalisée dans un « *guide opérationnel et pratique* » établi en juin 2006.

S'agissant du soutien automobile, l'optimisation des moyens peut être recherchée dans les trois grandes dimensions suivantes :

- optimisation des moyens budgétaires :
 - en améliorant la gestion des ateliers des SGAP ;
 - en partageant les « bonnes pratiques » et en recourant, le cas échéant, à l'externalisation de certaines prestations. Ces orientations supposent une évaluation des modes de gestion des différentes structures de la police nationale concernées et une comparaison avec les organismes privés sur le fondement de comptabilités analytiques généralisées ;

- optimisation des moyens humains :
 - en mobilisant au mieux les compétences du personnel chargé de l'entretien et de la maintenance des véhicules ;
 - en répartissant équitablement la charge de travail entre les différents ateliers ;
 - en définissant au plus juste besoin l'emploi de policiers actifs dans les tâches non opérationnelles de soutien automobile ;

- optimisation des moyens techniques et immobiliers :
 - en utilisant pleinement le potentiel des ateliers ;
 - en mutualisant l'action des différentes structures en fonction des besoins et contraintes des services opérationnels de police et en réorganisant, autant que nécessaire, les zones de compétence, l'implantation et l'aménagement technique des ateliers.

TABLEAU COMPARATIF DES STRUCTURES

	Données techniques						Ratios				
	Nombre de véhicules soutenus	Nombre total d'agents	Nombre d'agents exerçant des fonctions techniques	Nombre d'interventions	Surfaces techniques de travail des ateliers	Surfaces de parking	Véhicules/ agents	Interventions/ véhicules	Surfaces techniques/ véhicules	Surfaces techniques/ agents fonctions techniques	Surfaces de parking/ véhicules
SGAP Versailles (chiffres 2005)	3 307	101	72	11 840	2 973 m2	5 240 m2	32,7	3,5	0,9	41	1,6
SCA (chiffres 2006)	1 724	74	52	9 183	5 905 m2	6 737 m2	23,3	5,3	3,4	113	3,9
SGAP de Paris (chiffres 2006)	5 804	257	170	45 965	11 130 m2	5 576 m2	22,6	7,9	1,9	65	0,9

TABEAU COMPARATIF DES COÛTS⁸

	Coût total	Ventilation			Fonctionnement ¹⁰	Fournitures	Prestations externalisées	Effectif budgétaire	Nombre de véhicules	Ratios		
		Masse salariale chargée ⁹								Coût total/ véhicules	Coût total/ kilomètres ¹¹	Coût total/ agent ¹²
SGAP Versailles (chiffres 2005)	7 930 943	3 197 853	553 742	2 961 101	1 226 246	101	3 307	2 398	0,14	78 524	670	
SCA (chiffres 2006)	4 628 063	2 904 323	167 420	1 479 790	76 530	74	1 724	2 684	0,16	62 541	504	
SGAP Paris¹⁴ (chiffres 2006)	17 607 200	9 779 880	921 208	6 515 724	390 388	257	5 804	3 034	0,28	68 510	383	

⁸ Voir Partie IV. E. pour les commentaires.

⁹ La mission a retenu dans ce tableau, comme dans l'ensemble de son rapport, le « coût administration annuel » pour l'évaluation de la masse salariale.

¹⁰ Sans prise en compte de l'amortissement immobilier.

¹¹ La mission précise que le coût total [de l'entretien] /kilomètre n'intègre, bien entendu dans le cadre d'un audit sur la maintenance, ni le coût d'achat ni les frais de carburant et ne peut donc s'assimiler à un prix de revient kilométrique (PRK).

¹² Le coût total par agent est une notion intéressante pour les services ne recourant que peu à l'externalisation (SCA et SGAP de Paris) ; en revanche, sa pertinence est limitée pour une structure recourant plus largement à l'externalisation comme le SGAP de Versailles.

¹³ Le coût par intervention est plus faible au SGAP de Paris et au SCA en raison du plus grand nombre d'interventions de petite ampleur dans ces deux structures.

¹⁴ Le fonctionnement comme la masse salariale incluent la charge des personnels et des véhicules de la ville de Paris.

II. MALGRE LES EFFORTS DE RATIONALISATION DE LA DAPN, L'ORGANISATION DE LA MAINTENANCE DES VEHICULES DE LA POLICE NATIONALE EN ILE DE FRANCE DEMEURE FORTEMENT LIEE A LA STRUCTURE ADMINISTRATIVE QUI LA MET EN ŒUVRE.

A. Une disponibilité du parc automobile qui n'atteint pas les objectifs fixés

Les taux d'immobilisation et d'indisponibilité des véhicules des services de la police nationale d'Ile-de-France sont nettement supérieurs aux objectifs fixés par le DGPN¹⁵ et aux taux enregistrés au plan national. Les chiffres communiqués en la matière par les trois structures de soutien automobile de la région s'établissent en effet comme suit pour l'année 2005 :

	Taux d'immobilisation	Taux d'indisponibilité
SGAP Paris	10 %	5,95 %
SGAP Versailles	11,55 %	7,07 %
SCA ¹⁶	3,78 %	3,1 %
Réalisations nationales (*)	7 %	2 %
Prévisions nationales (*)	7 %	1,75 %

(*) Données du PAP 2007 du programme 176

Ces données ne sauraient à elles seules évaluer l'efficacité réelle des structures de maintenance concernées. Plusieurs éléments tempèrent en effet l'appréciation des résultats.

Il apparaît d'une part que les règles de calcul, particulièrement complexes, des taux d'immobilisation et d'indisponibilité du parc automobile fixées par une instruction ministérielle de 2002 ne sont pas appliquées uniformément par les deux SGAP et le SCA qui, par ailleurs, sont largement redevables des données fournies par les services actifs de police soutenus. Ces derniers assurent généralement un suivi de la disponibilité de leurs véhicules sur des bases spécifiques tirées des exigences opérationnelles quotidiennes qui ne correspondent pas aux dispositions de l'instruction de 2002¹⁷. Les modes de calcul varient en outre d'un SGAP à l'autre en fonction des modalités de gestion des parcs de remplacement¹⁸. Un rappel et une simplification des modes de calcul des taux considérés seraient nécessaires¹⁹.

D'autre part, les résultats ci-dessus doivent être interprétés sur le moyen terme. En effet, depuis 2003, les taux d'immobilisation et d'indisponibilité ont sensiblement baissé, notamment au SGAP de Paris où le taux d'immobilisation des véhicules a été réduit de moitié depuis cette date.

Enfin, les taux d'immobilisation et d'indisponibilité observés résultent pour une très large part de la forte sinistralité automobile enregistrée au sein des services actifs de police soutenus par le SGAP de Paris, de Versailles et le SCA.

¹⁵ Cf. PAP du programme 176.

¹⁶ Il est à noter que le SCA se fixe des objectifs de disponibilité sans que les valeurs retenues soient déterminées en lien avec le travail de la DAPN dans le cadre du PAP 2007 du programme 176.

¹⁷ Cf. Instruction DAPN/LOG/BMMSP/ N°0251 du 9 avril 2002.

¹⁸ Cf. Situation observée en la matière au SGAP de Paris développée au § II-D.

¹⁹ D'autant plus que ces éléments figurent dans les PAP et RAP du programme 176.

B. La sinistralité des véhicules de certaines directions ou services soutenus par les SGAP de Paris et de Versailles ou le service central automobile est nettement supérieure à la moyenne nationale

Les véhicules de la police nationale connaissent en Ile de France un nombre de sinistres²⁰ par véhicule nettement supérieur à la moyenne des autres véhicules de police. Pour l'année 2004, le bureau des moyens mobiles de la DAPN a enregistré 13903 sinistres pour un parc estimé à 30705 véhicules, soit une fréquence annuelle de 0,45 sinistre par véhicule, tandis que le nombre de dossiers de sinistre par véhicule et par an atteignait 0,5 au SGAP de Versailles et 0,75 au SCA en 2005, et même 0,83 au SGAP de Paris en 2006.

Fréquence annuelle des sinistres	SGAP Paris	SGAP Versailles	SCA	France entière
	0,83	0,5	0,75	0,45

Cette sinistralité supérieure des véhicules de la police nationale en Ile-de-France est naturellement à mettre en relation avec les contraintes opérationnelles plus importantes des services de police dans cette région. Toutefois ces contraintes opérationnelles supérieures au reste du territoire national, notamment en petite couronne, ne doivent pas masquer la forte variation de la fréquence des sinistres entre des services²¹ qui semblent pourtant soumis au même type de délinquance²².

Ainsi, s'il est concevable que les services de sécurité publique aient, tout chose égale par ailleurs, une sinistralité bien plus importante que les directions de soutien, il est plus difficilement explicable qu'entre les services de sécurité publique du SGAP de Paris les taux de sinistralité passent du simple ou double entre la DDSP des Hauts de Seine (0,74 sinistre par véhicule et par an en 2006²³, ce qui est déjà élevé) et celle de Seine-Saint-Denis (1,37 sinistre par véhicule et par an en 2006) ou celle de la direction de la police urbaine de proximité de la préfecture de police qui atteint le chiffre de 1,42 accident par véhicule et par an, sans pouvoir exciper d'une délinquance identique à celle de la Seine-Saint-Denis.

La mission a aussi porté son attention sur la proportion des accidents sans tiers en cause et d'accidents entièrement imputables à un service de police au sein du nombre total d'accidents qui frappent ce service. Cette proportion fournit une indication de l'attention portée par ce service à la lutte contre les sinistres, même si on peut concevoir que les services les plus exposés aient légitimement une sinistralité « autonome » plus importante.

En 2005, sur les 5015 sinistres qui ont frappé les véhicules soutenus par le SGAP de Paris, 70% se sont produits sans tiers en cause ou lors d'accidents avec tiers impliquant la responsabilité exclusive du véhicule de police. Si le caractère principalement urbain de la circulation dans Paris et la petite couronne peut expliquer une partie de cette forte proportion d'accidents sans tiers en cause (accrochages plus fréquents par exemple), il n'en demeure pas moins que la

²⁰ Les chiffres communiqués correspondent au nombre de sinistres déclarés par les services de police auprès des ateliers SGAP et qui ont donné lieu à l'ouverture d'un dossier accident dans la base de gestion informatique du parc automobile (GIPA). Ces données concernent tous les véhicules du parc automobile de la police nationale (2 et 4 roues). Le terme « sinistre » regroupe aussi bien les dégradations volontaires (jets de projectiles, percussion...) que tous les types d'accidents (petits accrochages de manœuvre, de stationnement, chocs importants etc...). Les sinistres pour lesquelles la responsabilité de l'administration n'est pas engagée, sont également comptabilisés dans ces statistiques.

²¹ Cf. monographies 1, 2 et 3.

²² En outre, le caractère particulier de certaines directions d'administration centrale, s'il peut expliquer une fréquence supérieure des sinistres, ne saurait exonérer de toute réflexion sur ce point. Il convient de relever à cet égard que les directions soutenues par le SCA ne connaissent pas les mêmes contraintes opérationnelles (« caillassage », soutien de DDSP) que celles soutenues par les SGAP de Paris et de Versailles.

²³ Cf. monographie 1 réalisée par la mission qui a travaillé à partir de statistiques établies sur les onze premiers mois de 2006.

comparaison de cette proportion des accidents sans tiers en cause et d'accidents entièrement imputables au service entre les différentes directions est particulièrement éclairante. Ainsi ce taux atteint 100% pour la DDRG des Hauts-de-Seine, 78% pour la DDSP du Val-de-Marne, 76% pour la direction de l'ordre public et de la circulation et 73% pour la police judiciaire de la préfecture de police.

La mission regrette que le suivi de l'accidentologie ne fasse pas l'objet d'échanges plus soutenus et plus formalisés entre les services d'entretien et de réparation d'une part et les services utilisateurs d'autre part. La mission a en effet relevé des pratiques variables dans les trois structures auditées.

Ainsi, le SGAP de Paris suit de manière particulièrement fine l'accidentologie des différents services qu'il soutient. Il possède des tableaux renseignés mensuellement, service soutenu par service soutenu. Y figurent, entre autres, le nombre d'accidents, l'identité du responsable du sinistre et l'évolution d'une année sur l'autre du nombre de sinistres. Le SGAP de Paris a informé la mission de sa volonté d'utiliser ce tableau de bord récemment mis en place dans son dialogue avec les directions soutenues. La mission ne peut qu'approuver cette perspective.

Si le SCA suit la sinistralité pour l'ensemble du parc d'administration centrale qu'il soutient, la mission relève néanmoins que seul le directeur général de la police nationale a demandé l'établissement d'un tableau de bord pour suivre l'évolution de la sinistralité de ses différents services.

Le SGAP de Versailles a, quant à lui, mis en place des tableaux de bord de suivi trimestriel de l'accidentologie recensant pour chacun des services soutenus le nombre d'accidents automobiles et faisant état des coûts de réparation correspondants (coûts supportés par les services de police sur leur budget de fonctionnement). Ces tableaux, internes au SGAP, ne sont pas communiqués aux services concernés, ce que la mission regrette. Le SGAP signale toutefois ponctuellement par lettres aux chefs des services soutenus les anomalies constatées en matière d'entretien et de maintien en condition de leurs véhicules.

C. La complexité de l'organisation administrative de la maintenance des véhicules de la police en Ile de France

L'organisation de la maintenance automobile des véhicules de la police nationale repose sur l'existence d'un seul SGAP compétent par zone de défense. Cette règle souffre toutefois d'une exception majeure : la région Ile-de-France où deux SGAP sont compétents, l'un placé auprès du préfet des Yvelines et soutenant l'ensemble des services de police des départements de la Seine-et-Marne, des Yvelines, de l'Essonne et du Val d'Oise, l'autre, placé sous l'autorité du préfet de police et soutenant l'ensemble des services de police de Paris, des Hauts de Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val de Marne. A ces deux SGAP, s'ajoute le service central automobile en charge de l'entretien, de la réparation et de l'équipement en moyens spécifiques des véhicules de l'administration centrale du ministère de l'Intérieur.

Si le service central automobile est rattaché directement au cabinet du directeur général de la police nationale, les deux SGAP de Paris et de Versailles sont soumis à l'autorité de la direction de l'administration de la police nationale, direction d'administration centrale rattachée au DGPN. La mission a relevé à de nombreuses reprises que les directives de gestion arrêtées par la DAPN (choix des corps de fonctionnaires servant dans les ateliers des SGAP, mise en place de bilans d'exploitation, certification...) avaient des difficultés à trouver une traduction dans les pratiques du SGAP de Paris.

Ainsi, et pour ne prendre qu'un seul exemple, en l'absence de bilans d'exploitation, le SGAP de Paris n'a pas été en mesure de fournir à la mission le nombre d'heures d'intervention total sur une année par agent accomplissant une tâche d'entretien/maintenance. En revanche, le SGAP de Versailles, sur la base des bilans d'exploitation mis en place conformément aux circulaires ministérielles²⁴, a pu fournir le ratio de 1037 heures annuelles et la mission a pu établir, grâce aux données transmises par le SCA, le même ratio pour ce service, soit 862 heures par agent. Il n'a en revanche pas été possible d'établir ce ratio au SGAP de Paris, ce qui aurait de plus été particulièrement intéressant si l'on veut bien anticiper sur le développement du point II. E. ci-dessous et sur le poids important de la masse salariale dans l'écart de coût complet entre les SGAP de Paris et de Versailles.

D. Des organisations et des modes de gestion particulièrement hétérogènes

L'analyse comparée des trois structures de maintenance automobile de la police nationale en région Ile-de-France met en évidence une grande hétérogénéité dans l'organisation et les modes de gestion adoptés par les SGAP de Paris, de Versailles et le SCA bien que leurs activités ne présentent pas, à quelques rares exceptions près²⁵, de spécificités particulières d'une entité à l'autre²⁶.

S'agissant en premier lieu du personnel, des écarts très significatifs sont observés dans le niveau des effectifs des services de maintenance rapporté au volume des parcs automobiles soutenus. Le ratio du nombre de véhicules par le nombre d'agents dans chacun des trois organismes est en effet le suivant :

	SGAP Paris	SGAP Versailles	SCA
Véhicules / nombre total d'agents du service de maintenance	23 véhicules/agent	33 véhicules/agent	23 véhicules/agent
Véhicules / nombre d'agents techniques dans les ateliers	32 véhicules/agent	46 véhicules/agent	33 véhicules/agent

Par ailleurs, si aucun fonctionnaire de police n'est affecté dans le service de maintenance automobile du SGAP de Versailles, les policiers actifs représentent la moitié des effectifs au SGAP de Paris²⁷ et 30% au SCA²⁸.

De fortes disparités apparaissent en second lieu au plan des infrastructures immobilières dont disposent les deux SGAP et le SCA pour l'exercice de leur mission de soutien technique automobile.

²⁴ Cf. Circulaire ministérielle DAPN/LOG/BMMSP/N°99/284 du 28 juin 1999 actualisée en dernier par la circulaire DAPN/LOG/BMMSP/N°05/460 du 16 juin 2005.

²⁵ Engins spéciaux soutenus par les ateliers du SGAP de Paris ou équipements de transmissions pour le SCA notamment.

²⁶ Pour l'essentiel, il s'agit en effet d'assurer dans tous les cas l'entretien et la maintenance techniques d'un parc homogène de véhicules automobiles affecté dans les services actifs de la police nationale de la région Ile-de-France (ou dans les directions et services centraux du ministère de l'intérieur pour le SCA).

²⁷ 131 policiers pour un total de 257 agents.

²⁸ 22 policiers pour un total de 74 agents.

Rien de comparable en effet entre l'atelier régional du SGAP de Versailles²⁹ occupant au Chesnay (78) des locaux datant de 1955, inadaptés³⁰ et utilisés au maximum de leurs capacités et les installations dont bénéficie le SCA à Pantin (93) spécialement aménagées en 1995 avec des surfaces techniques de travail et de stationnement importantes.

La situation des quatre ateliers actuels du SGAP de Paris est inégale ; l'ensemble devrait évoluer à la suite de l'acquisition d'un nouveau garage situé boulevard Jean Jaurès (19^e arrondissement)³¹.

Au-delà de l'état des installations, les surfaces techniques de travail et de stationnement rapportées au nombre de véhicules soutenus et aux effectifs employés dans les différents ateliers donnent toute la mesure des disparités entre les trois structures en matière d'infrastructures immobilières. Les ratios correspondants s'établissent en effet comme suit :

	SGAP Paris	SGAP Versailles	SCA
Surfaces techniques de travail / nombre de véhicules soutenus	1,9 m ² /véhicule	0,9 m ² /véhicule	3,4 m ² /véhicule
Surfaces techniques de travail / nombre d'agents techniques	65 m ² /agent	41 m ² /agent	113 m ² /agent
Surfaces de stationnement / nombre de véhicules soutenus	1,6 m ² /véhicule	0,9 m ² /véhicule	3,9 m ² /véhicule

Il y a lieu de souligner que, malgré ces disparités, les infrastructures ne sont que très rarement partagées entre les trois services³².

Un projet de protocole d'échanges de prestations entre les SGAP de Paris et de Versailles, au profit du parc automobile des services de police situés à proximité des ateliers de chacune des deux structures et permettant des gains en termes de délais et de coûts, est établi depuis décembre 2005 mais non encore signé³³.

Les échanges de prestations avec la gendarmerie nationale³⁴ sont, à la différence de ce qui existe en province, très limités³⁵ du fait du nombre suffisant et de la répartition géographique des structures de maintenance automobile des deux institutions en région Ile-de-France³⁶.

²⁹ Le SGAP de Versailles est par ailleurs confronté aux difficultés résultant des particularités de sa zone de compétence territoriale : éparpillement géographique des services de police soutenus, enserrement de la zone de responsabilité du SGAP de Paris.

³⁰ Les aires de stationnement des véhicules sont extérieures.

³¹ Cf. Partie IV.C.

³² Les échanges de prestations se limitent en effet aux contrôles techniques des véhicules du SGAP de Paris effectués par l'atelier du SCA de Pantin et à la prise en charge par les services du SGAP de Versailles des véhicules de la CRS de Vaucresson (92) et de la PAF d'Orly (94) situés dans le ressort territorial du SGAP de Paris.

³³ Projet de protocole en annexe.

³⁴ Dont les modalités techniques et financières sont fixées par l'instruction interministérielle n°1-2004/DGPN/DGGN/LOG du 27 avril 2004.

³⁵ Contrôles techniques de quelques véhicules légers de gendarmerie par l'atelier régional du Chesnay du SGAP de Versailles.

³⁶ Cf. Carte de situation de l'organisation actuelle du soutien automobile de la gendarmerie nationale en région Ile-de-France en P.J. en annexe – une réorganisation des implantations est en cours.

Des différences sont enfin relevées dans les pratiques et les modes de gestion développés.

Plusieurs exemples illustrent cette situation.

Si le SGAP de Versailles et le SCA assurent la gestion des véhicules composant les parcs de remplacement destinés à pallier les immobilisations, le SGAP de Paris répartit a priori les véhicules concernés au sein des services opérationnels. Cette pratique affecte l'évaluation de l'indisponibilité des véhicules des services actifs de police soutenus³⁷.

En matière de suivi technique des activités, si tous les ateliers utilisent au quotidien l'application GIPA (gestion informatisée du parc automobile) développée par la DAPN, seul le SGAP de Versailles a mis en place la certification « Qualicert »³⁸ dont l'objet est de fiabiliser la qualité des prestations et le niveau de satisfaction des « clients ». Sur ces derniers points, il est relevé que les actions de contrôle interne des ateliers sont rares et non formalisées pour chacune des structures. Les échanges avec les services de police soutenus sur l'organisation et la conduite de la maintenance automobile sont également rares³⁹ et aucun document d'information et de présentation d'ensemble, du type « guide-pratique », relatif aux modalités techniques et financières du soutien automobile n'est édité par les deux SGAP et le SCA à l'intention des services opérationnels concernés.

S'agissant du suivi économique et financier, l'établissement de bilans d'exploitation annuels des ateliers selon les règles fixées par la DAPN depuis 1999⁴⁰ n'est respecté qu'au SGAP de Versailles⁴¹. Ces bilans d'exploitation forment un système assez complet de comptabilité analytique commune des structures de maintenance automobile (même si les données relatives à la masse salariale doivent être révisées dans les documents actuels⁴²) permettant, notamment, d'orienter les choix en matière d'externalisation au privé de certaines prestations.

Le recours à l'externalisation n'est significatif qu'au SGAP de Versailles : 30% des interventions pour 1,2 million d'euros en 2005, soit environ 15% du coût total de l'activité. Le SGAP de Paris et le SCA n'externalisent que la maintenance des véhicules poids lourds et transports en commun qui représente moins de 1% des interventions. Le coût moyen des prestations externalisées au SGAP de Versailles n'apparaît toutefois pas économiquement avantageux⁴³, aussi le recours au secteur privé s'explique-t-il principalement par l'éloignement géographique de plusieurs des services de police soutenus ainsi que par la saturation des ateliers.

³⁷ De plus la politique de pré-affectation des véhicules du parc volant dans les directions opérationnelles fausse la perception que les directions soutenues peuvent avoir du parc volant. Ce dernier n'est ainsi plus considéré comme un parc de remplacement lorsqu'un véhicule est immobilisé, mais comme un abondement de dotation utilisé au quotidien. Dès lors, le calcul du taux de disponibilité au SGAP de Paris, juste selon les normes de la DAPN, semble faux pour les services par lui soutenus.

³⁸ La certification « Qualicert » figure au nombre des mesures d'amélioration de la disponibilité des véhicules de la police nationale citées dans le PAP 2007 du programme 176.

³⁹ Même si SGAP de Paris et le SCA organisent annuellement une réunion d'échanges avec les responsables des services soutenus – les décisions adoptées au cours de ces réunions ne donnent pas lieu à l'établissement de plans d'action formalisés.

⁴⁰ Cf. Circulaire ministérielle DAPN/LOG/BMMSP/N°99/284 du 28 juin 1999 actualisée en dernier par la circulaire DAPN/LOG/BMMSP/N°05/460 du 16 juin 2005.

⁴¹ Le SGAP de Paris a toutefois pu rassembler des éléments permettant l'élaboration par la mission d'une sorte de compte de gestion de ces ateliers – le SCA n'a, pour sa part, pas été en mesure de communiquer à la mission les coûts de fonctionnement de l'atelier de Pantin (fluides), ni la masse salariale de ses agents.

⁴² Prise en compte de la masse salariale « chargée ».

⁴³ Par rapport au coût complet des interventions dans les ateliers intégrés du SGAP évalué à partir des bilans d'exploitation actuellement établis.

L'hétérogénéité des pratiques et des modes de gestion conduit les SGAP de Paris, de Versailles et le SCA à un développement indépendant de leurs activités selon des logiques propres. Il en résulte une absence quasi-totale de mutualisation interservices des moyens. Outre le niveau très limité des échanges de prestations déjà souligné, cette réalité se caractérise en matière de gestion économique et financière par l'absence de mutualisation des achats de pièces détachées et de consommables⁴⁴, pourtant de même nature, opérés par les trois structures. Cette situation d'ensemble se traduit par des coûts de maintenance automobile sensiblement différents d'un organisme à l'autre.

E. Un coût de la maintenance nettement supérieur au SGAP de Paris et au SCA qu'au SGAP de Versailles

Les comparaisons, difficilement établies par la mission (cf. II. D.)⁴⁵, font apparaître de fortes disparités du coût de la maintenance entre les SGAP de Paris, de Versailles et le SCA.

Le coût total de l'entretien par véhicule soutenu est de 2 398€ par an au SGAP de Versailles et de 3034€ au SGAP de Paris et de 2684 € au SCA.

Le coût moyen d'entretien d'un véhicule est donc supérieur d'environ 26% au SGAP de Paris et 11,9% au SCA par rapport au SGAP de Versailles.

Le premier facteur d'explication de cet écart de coût complet se trouve dans le poids différent de la masse salariale entre les trois structures. Celle-ci représente 40% du coût total au SGAP de Versailles et 55,5% au SGAP de Paris et 62,7% au SCA. Le coût annuel moyen⁴⁶ d'un agent est de 31 662 € au SGAP de Versailles et de 38 054 € au SGAP de Paris et de 39 248 € au SCA.

Le coût d'un agent travaillant au SGAP de Paris est donc 20% supérieur à celui d'un agent travaillant au SGAP de Versailles. Si le « coût annuel administration » d'un agent travaillant dans le SGAP de Paris était amené au niveau de celui du SGAP de Versailles, la masse salariale des ateliers du SGAP de Paris, à nombre d'agents constants⁴⁷, serait diminuée de 1,64 million d'euros⁴⁸.

Coût moyen annuel d'un agent ⁴⁹	SGAP Paris	SGAP Versailles	SCA
	38 054 €	31 485	39 248

L'écart de rémunération des agents explique ainsi à lui seul 44,6 % de l'écart constaté entre les coûts moyens annuels des véhicules entre les deux SGAP de Paris et de Versailles⁵⁰.

Le surcoût unitaire de 20% des agents employés par le SGAP de Paris par rapport à ceux employés par le SGAP de Versailles s'explique pour une bonne part par l'emploi de policiers dans les ateliers.

⁴⁴ Hors marchés d'approvisionnement nationaux passés par la DAPN à l'instar des pneumatiques.

⁴⁵ Les chiffres du SGAP de Versailles sont ceux de l'année 2005 extraits des documents fournis par le service. Les chiffres du SCA et du SGAP de Paris ont été reconstitués par la mission à partir d'éléments hétérogènes sur l'année 2006 fournis par ces deux services. La fiabilité des comparaisons et des chiffres avancés par la mission souffre du caractère pour le moins disparate des outils de gestion des trois structures.

⁴⁶ Les chiffres ici donnés correspondent au « coût annuel administration » tel que calculé par la direction des ressources humaines du MIAT. A titre d'information, à un « coût annuel administration » de 31 184€ pour un agent administratif de 2^e classe de la filière administrative de la police nationale correspond pour l'agent à une rémunération brute annuelle de 20 469 €

⁴⁷ Soit 257 en novembre 2006.

⁴⁸ $9\,779\,880 - (257 \times 31\,662) = 1\,642\,746$.

⁴⁹ Coût administration annuel, cf. Monographies 1,2 et 3.

⁵⁰ $17607\,200 - (5807 \times 2398) = 3\,682\,014$; $1\,642\,746 / 3682\,014 = 0,446$.

En effet, malgré un processus de réduction de leur nombre, les policiers représentaient encore, en novembre 2006, 51% des agents employés dans les ateliers du SGAP de Paris. Or, la mission a estimé que l'emploi d'un policier appartenant au corps de maîtrise et d'application (CMA) a un surcoût de 17% par rapport à l'emploi d'un ouvrier professionnel (OP).

Dès lors, la mission a établi que la non-substitution d'un agent de police par un ouvrier professionnel a un coût annuel d'environ 5 800 €. Le remplacement de tous les policiers appartenant au corps de maîtrise et d'application⁵¹ par des OP permettrait une économie annuelle, sur la base des coûts 2006, de près de 750 000 €. Au SCA, la substitution d'ouvriers professionnels aux policiers est plus avancée, ces derniers représentent tout de même encore 30% des agents travaillant dans les garages. Une substitution totale au SCA pourrait conduire à terme à une économie de l'ordre de 300 000 €².

Le remplacement, à effectif constant, des policiers par des OP correspond à 45,6% des économies en termes de masse salariale nécessaire pour ramener ce poste de dépenses au SGAP de Paris au niveau de celui du SGAP de Versailles.

In fine, la présence à hauteur de 50% de policiers parmi les agents travaillant dans les ateliers du SGAP de Paris explique 20,3% du surcoût de cette structure par rapport au SGAP de Versailles.

Il semble à la mission qu'une bonne partie du reste du surcoût du SGAP de Paris par rapport au SGAP de Versailles réside, d'une part, dans le nombre des agents employés dans les ateliers mécaniques et, d'autre part, dans l'affectation de ces agents au sein des ateliers.

En effet, la mission a relevé :

- que le ratio parc soutenu/ effectif d'entretien-maintenance s'élevait à 34,1 véhicule par agent au SGAP de Paris contre 45,9 au SGAP de Versailles⁵³ ;
- que les effectifs de soutien et de direction représentaient 24,1% des effectifs dédiés aux ateliers mécaniques au SGAP de Paris contre 12,9% au SGAP de Versailles ;

⁵¹ En retenant l'hypothèse d'un maintien des officiers de police dans les postes de direction des garages, cf. monographie 1.

⁵² Cf. monographie 3.

⁵³ Même si cet écart doit être relativisé du fait du bien plus grand recours à l'externalisation au SGAP de Versailles.

III. L'ORGANISATION DE LA MAINTENANCE DES VEHICULES DE LA POLICE NATIONALE EN ILE-DE-FRANCE EST DE PLUS CONFRONTEE A DES FACTEURS EXOGENES DE COMPLEXITE

A. L'achat du garage Jean Jaurès rend nécessaire une réflexion régionale sur l'immobilier des garages de la police nationale

L'achat à l'automne 2006 d'un garage de grande dimension situé dans le 19^e arrondissement, boulevard Jean Jaurès, au profit du SGAP de Paris devrait permettre de réorganiser l'implantation des garages de maintenance des véhicules de la police nationale en Ile-de-France et, à terme, de réduire d'une unité le nombre de sites de garage dans le ressort du SGAP de Paris. En effet, le nouveau garage du boulevard Jean Jaurès devrait permettre, outre la fermeture du garage central du boulevard de l'hôpital, implantation vétuste, celle, à terme, du garage dit « Nord » situé boulevard Mac Donald.

Une telle réorganisation implique une spécialisation du nouveau garage Jean Jaurès⁵⁴ sur les véhicules légers du fait de son incapacité, en raison d'une hauteur sous plafond limitée, à recevoir des véhicules utilitaires et, a fortiori, des poids lourds.

Elle implique aussi la mise en place d'un protocole d'accord entre le SGAP de Paris et le SCA, afin que ce dernier puisse accueillir dans le garage de Pantin, outil moderne et fonctionnel de maintenance dont la densification de l'usage est envisageable, une partie de l'entretien des véhicules légers ou des utilitaires aujourd'hui soutenus par le garage du boulevard Mac Donald du SGAP de Paris.

Cette perspective nécessite évidemment l'évaluation des capacités techniques de montée en puissance du garage de Pantin. Enfin, cette réorganisation implique la concentration de la maintenance des véhicules lourds sur Rungis dont l'extension des surfaces de travail est également envisageable.

Cette réflexion sur l'immobilier régional des ateliers de maintenance de la police nationale doit naturellement intégrer les deux SGAP franciliens et ne pas se limiter à des réflexions uniquement centrées autour des préoccupations du seul SGAP de Paris. A cet égard, le développement de l'utilisation du garage de Rungis pour le soutien de véhicules rattachés au SGAP de Versailles doit être envisagé.

Enfin, la réflexion sur l'immobilier des garages de la police nationale en Ile-de-France ne se termine pas avec l'exploitation maximale des opportunités offertes par l'achat du garage Jean Jaurès. Il semble, à terme, indispensable d'étudier la programmation de la construction d'un nouvel atelier au bénéfice des services de police de la « grande couronne », en remplacement de l'actuel atelier du Chesnay dont les installations répondent avec difficulté aux besoins des services.

B. Une sensibilité au sinistre et un soin porté au véhicule variables selon les services de police

Il a été vu que la notion de sinistre correspondait à un vaste ensemble allant du choc important au petit accrochage de manœuvre. Dès lors, le nombre de sinistres par véhicule, s'il est un indicateur important pour connaître le soin apporté par chaque service opérationnel à ses

⁵⁴ La monographie 1 revient en détail sur les surfaces disponibles.

véhicules, doit toujours être interprété en tenant compte, d'une part, des contraintes opérationnelles que le service subit et, d'autre part, des types de sinistre auxquels il est confronté.

Toutefois, la mission, même en tenant compte, d'une part, d'un nombre important d'accrochages de faible ampleur supérieur à Paris et dans la « petite couronne » par rapport à la « grande couronne » et, d'autre part, des contraintes opérationnelles plus fortes qui pèsent sur certains services soutenus par le SGAP de Paris ou le SCA, s'étonne que ces derniers présentent des taux de sinistre par véhicule et par an de 0,83 en 2006 pour le premier et de 0,74 pour les véhicules des services de police⁵⁵ soutenus par le second contre « seulement » 0,5 pour le SGAP de Versailles.

A cet égard, on peut relever que le coût total par intervention est de 670 € au SGAP de Versailles contre seulement 383 € au SGAP de Paris et 504 € au SCA. Un tel écart semble montrer que, en moyenne, une intervention au SGAP de Paris ou au SCA porte sur un dommage de plus faible ampleur. Deux explications peuvent dès lors être avancées : soit une plus grande fréquence de ce type d'accidents dans la capitale, soit une plus grande sensibilité des services soutenus par le SGAP de Paris et le SCA à des dommages (type rayure par exemple) qui ne sont pas soumis à réparation dans la grande couronne du fait des distances pour accéder aux ateliers de réparation mais que la densité des garages du SGAP de Paris ou du SCA⁵⁶ pousse, à l'inverse, à ne pas laisser passer.

La mission n'a pas eu le temps d'examiner le nombre d'interventions et leur typologie par service soutenu et ne possède que des données par service de soutien (c'est-à-dire les deux SGAP et le SCA). Il serait toutefois intéressant de pousser l'analyse service par service.

En effet, si l'on pourrait comprendre que des incidents du type « rayure » conduisent à une réparation immédiate dans les services assurant des fonctions de représentation (type cabinet ministériel), il lui serait plus difficilement compréhensible que, par exemple, les services de sécurité publique de la préfecture de police, demandent à leur SGAP de rattachement le même type d'entretien.

Ce travail plus fin permettra donc de mieux expliciter l'exceptionnel taux d'intervention relevé au SGAP de Paris (7,9 interventions par véhicule et par an contre « seulement » 3,5 pour le SGAP de Versailles et 5,3 pour le SCA).

Si la sensibilité au sinistre semble variable entre les services de police, la variabilité du soin apporté aux véhicules affectés est, elle, certaine.

Les SGAP sont ainsi capables d'identifier précisément l'attention portée par les services actifs aux véhicules qui leur sont confiés. Si la mission ne dispose pas de données pour étayer son propos, elle a pu cependant remarquer que des consignes, données régulièrement par les chefs de service à leurs agents pour leur rappeler leurs obligations en termes d'entretien et de nettoyage de leurs véhicules, portent leurs fruits.

⁵⁵ Ceux-ci représentent 89% du parc du SCA.

⁵⁶ Avec les ateliers avancés de Nélaton et Penthièvre.

C. Une connaissance imparfaite des besoins et des contraintes

1. Une anticipation difficile de la charge de travail

A l'inverse de la gendarmerie nationale, la police nationale n'a pas mis en place pour son parc automobile de dotation de référence par service. Le choix a été fait de confier au chef de service une enveloppe fongible lui permettant d'adapter, au fur et à mesure de ses achats, son parc de véhicules selon l'analyse qu'il fait des besoins opérationnels de ses unités. Dès lors, les SGAP ne possèdent qu'une visibilité de moyen terme (un an) sur le parc qu'ils auront à entretenir.

2. La circulation des flux

La maintenance des véhicules de la police nationale ne s'est organisée que partiellement en fonction de la répartition géographique des services de police bénéficiaires. En effet, il existe une forte concentration de garages de maintenance dans le nord et l'est de Paris et leur proche couronne (garage du boulevard Mac-Donald, garage du boulevard de l'Hôpital, futur garage avenue Jean Jaurès pour le SGAP de Paris, garage de Pantin pour le SCA), alors que les services de police du SGAP de Versailles ne disposent que de trois garages, dont le principal, au Chesnay, est ancien, et les deux autres de surface réduite par rapport au nombre de véhicules à soutenir.

Dès lors, si la mission penche pour le maintien du principe du rattachement des directions de police à un SGAP déterminé, elle souligne l'intérêt de protocoles d'échanges de prestations aux marges des zones de compétence, notamment pour permettre à des véhicules de la grande couronne (Essonne par exemple) de s'appuyer sur le SGAP de Paris, plus richement doté en surface, pour certaines prestations.

3. La complexité technique des réparations

La généralisation de l'électronique embarquée dans les véhicules oblige les différents garages à acquérir de coûteux moyens de diagnostic (valises) spécifiques à chaque marque, ce qui alourdit le coût global de l'entretien.

4. La place des services d'expertise dans les garages

Chaque atelier possède une cellule d'expertise qui dispose de données particulièrement intéressantes dans la lutte contre l'accidentologie, lorsqu'elles peuvent être agrégées par le service compétent. Toutefois, en raison de leur rattachement administratif différent, les trois structures de maintenance ont des influences inégales sur l'utilisation opérationnelle des véhicules.

IV. PRINCIPALES PRECONISATIONS

Quatre catégories de pistes d'amélioration peuvent être distinguées.

A. La prévention de la sinistralité

Des constats chiffrés que l'on retrouve dans les premières parties du rapport comme des entretiens conduits par la mission - notamment chez les responsables directs de garage - il ressort clairement que le taux de sinistralité est excessif en région Ile-de-France et que sa réduction significative constitue l'un des axes majeurs de la réduction du coût de la maintenance des véhicules de police en Ile-de-France, y compris dans la disponibilité des personnels puisque ces accidents entraînent chaque année environ 2000 blessés.

Ce thème a été traité dans le rapport n°06-7089 du 26 juin 2006 de l'IGPN dont la mission recommande de mettre en œuvre les principales propositions.

Elle insiste néanmoins sur quatre éléments qui lui paraissent particulièrement importants :

1. Arrêter une norme commune de sinistralité

Cette norme de sinistralité pourrait éventuellement être élaborée en référence avec ce qui se constate dans les autres grandes conurbations européennes (Berlin, Londres...).

2. La formation

La mission prend bonne note de la mise en place récente d'une formation spécialisée à la conduite automobile pour les jeunes fonctionnaires de police.

Elle souhaite qu'un module de formation continue adaptée soit organisé pour les conducteurs responsables d'un nombre trop élevé d'accidents et suggère de s'inspirer (sans coût ni rigidité supplémentaires) du système de « permis de service » en vigueur dans la police allemande.

Au passage, la mission n'a pas été convaincue par le distinguo opéré entre les 2 écoles (SCA et PP) – conduite de vitesse et conduite de sécurité – et estime nécessaire de réfléchir à l'éventualité de la fusion des 2 écoles.

3. Les sanctions

Les responsables des directions et services actifs de police ont affirmé à la mission que des sanctions disciplinaires et pécuniaires sévères étaient appliquées par les services de police en Ile-de-France en cas de faute caractérisée de conduite. Malgré ces actions dont la mission recommande la poursuite, la sinistralité reste élevée, même si on constate une chute de 23 % des accidents au sein de la DDSP de Seine et Marne à la suite d'une sévérité accrue complétée par des actions de sensibilisation des agents.

La mission souhaite que la politique indemnitaire des fonctionnaires concernés puisse être modulée en fonction des capacités de conduite des véhicules. Elle considère par ailleurs comme indispensable que ces politiques indemnitaire et disciplinaire soient unifiées entre les services concernés et clairement affichées par la hiérarchie.

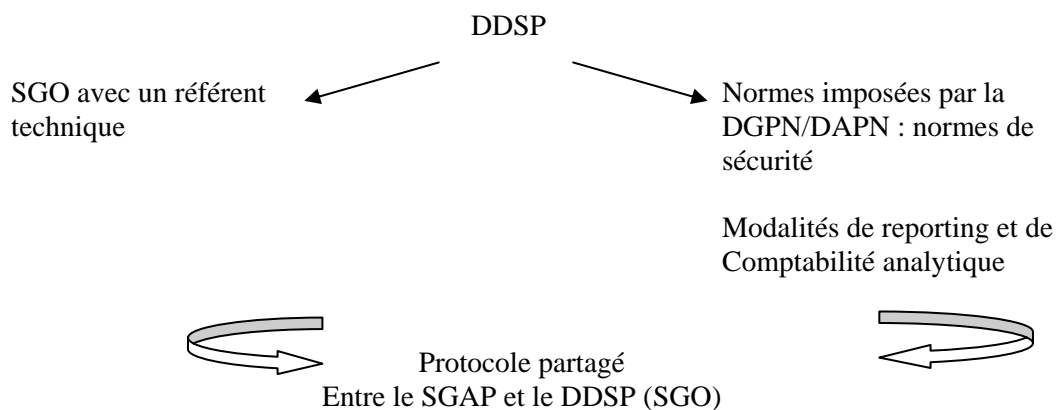
4. Le contrôle et l'organisation

a) la mission rappelle la recommandation contenue dans le rapport n°06-7089 de l'IGPN d'unifier l'information et le "reporting" dans ce domaine afin de bénéficier d'une mesure fiable de l'évolution ;

b) la mission propose de mettre en place, à effectif constant évidemment, auprès de chaque DDSP, éventuellement de manière expérimentale et progressive, un "expert technique" dans le domaine de la maintenance automobile.

Ces fonctionnaires auront notamment pour tâche de sensibiliser leurs collègues opérationnels sur la nécessité de réduire le nombre d'accidents, d'assurer le minimum d'entretien quotidien (nettoyage...) et de respecter les "bonnes pratiques" de conduite⁵⁷.

Un "modèle organisationnel" pour une DDSP pourrait être le suivant :



Une mesure du même type pourrait être naturellement étendue à d'autres services actifs de police.

B. Le fonctionnement des structures

La mission a constaté un effort entrepris depuis quelques années par les différents garages visités et leurs donneurs d'ordres afin d'améliorer la performance des ateliers et de fournir une prestation de qualité à un coût maîtrisé. D'autre part, les services actifs considèrent que les services rendus par l'échelon central des SGAP et les relations avec ceux-ci se sont considérablement améliorées depuis 3 ans, situation qui n'est sans doute pas sans rapport avec l'augmentation des crédits disponibles et la fourniture des voitures neuves et adaptées au titre des crédits votés dans la LOPSI.

⁵⁷ Pas de sur-régime par exemple sauf nécessité opérationnelle manifeste.

La mission considère néanmoins que des progrès sont encore possibles, ne serait-ce qu'en rapprochant les taux d'indisponibilité constatés (voir II et II) avec les objectifs affichés dans le programme police nationale de la loi de finances pour 2007.

D'une manière plus générale, la mission estime qu'un certain nombre de documents normatifs édités par la DGPN et/ou DAPN doivent être établis pour l'ensemble des structures concernées et partagés par celles ci.

1. Le retrait des policiers des garages

Le retrait des personnels actifs de police des garages a été entrepris de manière systématique au SGAP de Versailles, conformément aux instructions ministérielles et aux engagements présentés devant le Parlement en loi de finances par le ministre de l'Intérieur, avec moins de persévérance dans les garages du SGAP de Paris.

Au-delà de l'élémentaire mise en œuvre des instructions reçues, la réduction de la place des policiers dans les garages semble nécessaire en raison du surcoût des fonctionnaires de police par rapport aux ouvriers professionnels (environ 17 %, charges sociales comprises).

L'argumentation présentée par le SGAP de Paris en faveur du maintien d'un grand nombre de policiers dans ses garages (137 actuellement) repose sur la nécessité d'une disponibilité potentielle 24 heures sur 24 en cas de crise. Cette argumentation n'est pas convaincante. Il suffit, à l'instar des autres SGAP, pour garantir la continuité du service public :

- d'organiser un système d'astreinte spécifique pour les ouvriers professionnels des garages de la police en Ile de France, en y incluant si nécessaire un système indemnitaire adapté ;
- de conserver une présence policière minimale, notamment dans la hiérarchie intermédiaire (chefs de garage, par exemple) et pour l'utilisation des véhicules spécialisés. La mission note toutefois à cet égard que le SGAP de Versailles n'a pas ressenti le besoin de conserver un encadrement policier dans ses garages.

La préfecture de police doit dès lors s'engager sans tarder dans une réduction forte de la proportion des effectifs policiers dans ses ateliers. Il convient notamment que la préfecture de police cesse tout recrutement à la sortie des écoles de police et toute mutation à l'intérieur du SGAP, afin de ne pas rendre plus difficile cette réforme qui est à mener sans tarder. De la même façon, le SCA doit poursuivre sa politique de réduction de la place des personnels policiers dans son garage de Pantin.

Cette réforme aura 3 conséquences également positives :

- la substitution à un fonctionnaire du corps de maîtrise et d'application d'un ouvrier professionnel représente un gain net d'environ 5800€ en année pleine, puisqu'un ouvrier professionnel coûte environ 17 % de moins en masse salariale chargée qu'un fonctionnaire de police ;
- la remise progressive sur le théâtre opérationnel d'une centaine de policiers ;
- le recrutement d'une centaine de jeunes ouvriers professionnels dont les compétences seront sans doute plus adaptées aux techniques nouvelles.

Cette mesure ne pourra être mise en œuvre que progressivement au fur et à mesure des départs en retraite.

2. Une uniformisation des pratiques

Un des paradoxes constatés par la mission réside dans le fait que, si la réparation et l'entretien d'un véhicule automobile d'un type donné n'appellent pas de différences notables d'un lieu à un autre du territoire, les politiques des garages concernés varient de manière significative, ce qui rend l'évaluation des performances délicates.

La mission considère comme indispensable l'application par les 2 SGAP et le SCA d'un modèle unifié de comptabilité analytique sur le fondement de la circulaire de la DAPN du 28 juin 1998, modifiée par celle du 16 juin 2005, prenant appui sur une informatique de gestion commune.

Les différents coûts et ratios nécessaires à l'évaluation de la gestion, tels que la mission s'est efforcée – avec quelques difficultés de les faire apparaître (voir II – III et tableau récapitulatif) - seraient ainsi immédiatement disponibles.

Ce document, établi mensuellement sous forme de tableaux de bord, serait l'outil de gestion de base du DAPN, d'importantes différences de coût entre les garages ne pouvant être justifiées qu'en raison de la prise en compte de l'amortissement des immobilisations.

3. Une "approche client"

La mission a été frappée par le fait que si les "clients" des unités de maintenance - c'est-à-dire les unités opérationnelles - ne se plaignent pas des services rendus, ils ne sont que très peu consultés ou associés aux activités de maintenance.

Elle suggère donc d'organiser à un niveau adéquat SGAP par SGAP, une conférence semestrielle dite "conférence clients", laquelle rassemblerait, au niveau le plus élevé, les principaux utilisateurs, les responsables de la gestion des garages et la DAPN. Y serait notamment évaluée l'évolution des principaux indicateurs : taux de sinistralité, taux d'immobilisation, taux d'indisponibilité, coûts des opérations, avancement des procédures de mutualisation...

Chacune des ces rencontres ferait l'objet d'un procès-verbal, consacré principalement au suivi des actions programmées, arrêté par les protagonistes et transmis aux préfets concernés et au DAPN. Une telle procédure permettrait d'évaluer en temps réel le déroulé des réformes entreprises, leurs succès ou insuccès et de corriger le tir si nécessaire.

4. La certification

La mission souhaite la généralisation de la certification (qualicert) prévue dans le projet annuel de performance « police nationale » et fondée sur une véritable approche client d'une part, sur une cohérence des pratiques des différents garages de l'autre, favorisant ainsi les mutualisations.

5. Les différentes possibilités de mutualisation

Les trois structures de maintenance d'Ile-de-France travaillent souvent seules, sans que l'on constate d'effort réel de coordination et de mutualisation.

La situation pourrait être fortement améliorée au moins sous trois aspects :

- la mutualisation des achats, par l'intermédiaire de marchés uniques, en particulier pour les pièces détachées ou pour la constitution de stocks (peinture, outils...) ;
- la définition de "bonnes pratiques" en fonction de la localisation des garages et des accidents : possibilité dans certains cas de recourir à des garages privés pour de petites réparations afin d'éviter de longs trajets avec plusieurs policiers immobilisés ;
- la mutualisation par catégories de véhicules.

Le processus est déjà engagé en raison des contraintes spécifiques de certains garages : impossibilité d'accueillir les PL à Jaurès et inversement grande disponibilité d'espace à Rungis, spécialisation de certains ateliers dans les 2 roues, surcharge de l'atelier du Chesnay...

Cette spécialisation gagnerait cependant à être moins subie que dirigée, notamment pour les véhicules spéciaux ou pour certaines réparations demandant une technicité exceptionnelle, plus ou moins disponible selon les garages.

La situation géographique des garages - produit de l'histoire - ne relève d'aucune logique opérationnelle : concentration au Nord de Paris pour la PP et le service central automobile, forte implantation dans le Sud des garages du SGAP de Versailles : le Chesnay, Melun. Cela entraîne très vraisemblablement un surcoût lié au parcours nécessaire pour un véhicule accidenté pour rejoindre son garage de rattachement.

Il n'est pas possible de remédier intégralement à cette situation mais des progrès pourraient intervenir en mutualisant certaines opérations ; une telle politique a commencé à être mise en œuvre par l'élaboration d'un projet de protocole d'accord entre le SGAP de Versailles et la PP, projet qui n'a pas été signé. La mission regrette cette absence d'aboutissement et souhaite vivement que les acteurs concernés signent ce protocole, éventuellement amélioré et que des protocoles similaires soient établis pour l'utilisation du garage de Pantin (ex. entretien des véhicules utilitaires).

6. L'externalisation

Le délai consenti à la mission et surtout l'absence de comptabilité analytique unifiée ne lui ont pas permis d'évaluer l'intérêt d'une externalisation maximale de l'entretien standard telle qu'elle se pratique, par exemple, au Royaume-Uni.

La DAPN estime d'ailleurs au vu de certains travaux comparatifs qu'elle a menés que l'opération ne serait pas rentable.

On constate cependant une externalisation partielle (environ 30 %) des petites réparations courantes au SGAP de Versailles, externalisation plus subie que voulue, sous une triple contrainte :

- la place manquante au garage du Chesnay ;
- les distances dans les quatre départements de la grande couronne qui conduisent à essayer de trouver un garage de proximité ;
- La technicité très particulière d'une réparation qui dépasse les compétences des garages de la police.

Enfin, les instructions données par la DAPN sont de ne recourir à la sous-traitance qu'en cas d'économies dûment constatées ; l'absence d'une réelle comptabilité analytique rend ce critère hasardeux à appliquer.

On voit que ces pratiques ne se constituent pas autour des éléments traditionnellement clefs d'une politique d'externalisation que sont la réduction des coûts et/ou stratégie managériale de recherche de flexibilité et le recentrage sur les métiers fondamentaux des organismes.

La mission rappelle que l'externalisation constitue l'un des moyens cités dans le PAP pour atteindre l'indicateur n°10-3 relatif à la disponibilité des véhicules. Par ailleurs, l'externalisation constitue un moyen de faire face à une surcharge ponctuelle d'activité.

La mission recommande donc d'accroître la politique de sous-traitance lorsque celle-ci apparaît clairement comme moins coûteuse et plus efficace, afin notamment d'éviter les temps de déplacement et d'immobilisation non seulement des véhicules mais aussi des agents.

La mise en place immédiate d'une compatibilité analytique unifiée permettra à terme d'évaluer avec plus de rigueur le bénéfice éventuel d'un élargissement de la sous-traitance.

C. La question immobilière

Les choix d'implantation immobilière ont des conséquences importantes et de long terme pour l'organisation de la maintenance automobile.

Les réflexions de la mission sur les moyens de rationaliser l'organisation de la maintenance des véhicules automobiles en Ile de France ont dû prendre en compte deux projets importants.

1. Le déménagement nécessaire du garage du Chesnay (opération de moyen terme)

La localisation du garage au Chesnay, au cœur des Yvelines, semble opérationnellement pertinente, mais son installation actuelle n'est plus adaptée aux besoins du service (exigüité, ancienneté des locaux).

Un projet, très abouti dans sa conception, de déplacement du garage sur un site proche occupé par des installations de stockage de matériels⁵⁸, a été présenté par le SGAP de Versailles au bureau des affaires immobilières de la police nationale de la direction de l'évaluation de la performance, des affaires financières et immobilières du ministère. Le coût global du projet est de l'ordre de 110 M€ sur 5 ans⁵⁹.

Sans se prononcer sur la validité intrinsèque de ce montant, la mission considère que ce projet doit être mené à bien si l'on veut que le garage du Chesnay améliore sa productivité et renforce la sécurité de ses agents.

Une part des économies réalisées grâce à la mise en œuvre des préconisations de la mission pourrait permettre de financer une partie de cet investissement.

⁵⁸ Ces installations devraient être transférées à Limoges.

⁵⁹ Ce chiffre ne tient compte ni du coût de dépollution ni du produit éventuel de la vente du site.

2. L'achat du garage boulevard Jean Jaurès

L'acquisition au profit du SGAP de Paris au cours de l'automne 2006 d'un nouveau garage situé boulevard Jaurès dans le 19^e arrondissement de Paris pour un montant avoisinant les 9,65 millions d'euros a une forte influence sur la politique d'implantation des garages en Ile de France (il s'agissait pour la préfecture de police de profiter de l'opportunité rare que constitue, dans Paris intra-muros, une surface disponible aussi importante) :

- Rien ne justifie plus le maintien du garage du Boulevard de l'Hôpital dont les conditions de sécurité sont mauvaises et pourraient entraîner des conséquences graves. Il faut donc transférer l'atelier du Boulevard de l'Hôpital sur le site de Jaurès.

Il restera à déterminer si les services administratifs installés Boulevard de l'Hôpital doivent y rester ou accompagner le garage dans les bureaux vides de situés au sein du nouveau garage. Cette question est à la marge de la commande passée à la mission, mais celle-ci ne peut que souligner qu'un maintien dans les lieux impliquerait, d'une part, des travaux très importants de rénovation, dont le coût est estimé par la DEPFI, en première analyse, à environ 10 M€ sur 5 ans, et, d'autre part, et toutes choses égales par ailleurs, une augmentation du nombre des implantations.

- Il convient en effet d'exploiter au mieux les perspectives de réduction du nombre d'implantations à laquelle l'acquisition du garage Jean Jaurès devrait conduire. Dans ce cadre, il faut d'emblée prendre en considération que le garage Jean Jaurès n'est en mesure d'accueillir que des véhicules légers. Il pourrait en revanche prendre en charge l'entretien de l'ensemble des véhicules légers aujourd'hui assuré par le garage boulevard de l'hôpital et par le garage du boulevard Mac Donald. L'entretien des utilitaires, aujourd'hui assuré par les garages du boulevard de l'Hôpital et du boulevard Mac Donald, pourrait s'effectuer, dans le garage dévolu pour le moment au seul SCA à Pantin, dans une proportion à déterminer dans le protocole qui doit être signé entre le SGAP de Paris et le SCA et en tenant compte des capacités techniques de montée en puissance du garage de Pantin⁶⁰. Enfin, l'entretien de l'ensemble des véhicules lourds s'effectuerait dans le garage Sud à Rungis.

Il faut enfin tenir compte, dans la capacité finale du garage Jean Jaurès de la dévolution à la ville de Paris d'une importante surface (4 étages) destinée à installer une pré-fourrière pour la gestion de laquelle la signature d'une convention paraît indispensable.

Une telle reconfiguration aurait l'intérêt de libérer le site du boulevard Mac Donald⁶¹ qui pourrait être utilisé ou valorisé par le ministère de l'Intérieur dans le cadre des réflexions immobilières qu'il conduit.

La mission a constaté l'absence d'un schéma directeur relatif à la politique immobilière des garages en Ile de France. Même si cette dernière ne peut-être détachée et conçue hors du programme général foncier du ministère, il paraît nécessaire à la mission qu'un document unique - bien entendu confidentiel mais partagé par les deux SGAP - retrace les perspectives en fonction des scénarios choisis, des coûts estimés et, si possible, de la programmation retenue.

⁶⁰ Capacité de portance de la dalle supérieure notamment.

⁶¹ Une fois l'imprimerie de la PP, le stand de tir et la brigade d'assistance aux personnes sans abri déplacés.

D. Les structures de direction et de pilotage

Les analyses qui précèdent montrent à l'évidence un manque de coordination entre les trois structures (deux services déconcentrés : les SGAP de Versailles et de Paris, et un service central : le SCA).

Deux éléments expliquent pour l'essentiel cette situation :

- Le caractère « soumis » de la fonction logistique⁶² au regard de l'opérationnel, plus sensible encore dans la police que dans d'autres services publics ;
- Le poids particulier de la préfecture de police dans les équilibres administratifs, lequel s'explique, entre autres, par les exigences de l'ordre public dans la capitale.

La mission a dès lors été amenée à s'interroger sur la nécessité de revenir sur l'organisation actuelle des différentes structures de soutien automobile. Faut-il et peut-on réformer cette organisation avec trois structures ou doit-on se satisfaire de ne mettre en œuvre qu'un minimum de mesures d'amélioration de la gestion ?

1. La mission s'est efforcée de raisonner en terme de scénarios, en prenant en compte l'évolution possible du SCA

La mission s'est posée la question de savoir si, compte tenu de ses performances et de son positionnement (service d'administration centrale), il ne s'avérerait pas nécessaire de retirer au SCA son rôle dans la maintenance automobile pour la confier au SGAP de Paris et de recentrer ainsi l'activité du SCA sur sa responsabilité de suivi et de régulation du parc automobile de l'administration centrale, cabinets des ministres inclus.

Après réflexion, la mission a décidé de ne pas retenir cette proposition :

- il serait difficile de confier à un service déconcentré (la préfecture de police) le soutien des services actifs de police d'administration centrale (RAID, SPHP, DCPJ, DCRG...) ;
- elle constituerait un élément supplémentaire de difficultés internes qui risquerait de rendre plus délicate la mise en œuvre des recommandations indispensables que préconise par ailleurs la mission ;
- elle conduirait à accroître le champ des compétences du SGAP de Paris qui doit d'abord, à périmètre constant, améliorer l'efficacité de son mode de gestion.

En revanche, la mission considère que le garage de Pantin, bel outil en matière de maintenance automobile actuellement sous-utilisé, doit être exploité au maximum de ses capacités. Dans ces conditions, elle estime indispensable qu'une convention entre la PP et le SGAP de Paris, (et éventuellement le SGAP de Versailles) soit signée afin de déterminer selon quelles modalités, notamment techniques, le rôle de ce garage dans la maintenance des véhicules, notamment utilitaires, pourrait être accru.

⁶² Au sens large du terme, au-delà de la maintenance automobile.

2. Les scénarios possibles d'évolution

a) Piste 1 : s'engager vers une politique volontariste d'externalisation

Dans cette perspective, tout ce qui peut l'être serait externalisé : les achats, les réparations courantes et le contrôle technique. Les deux SGAP et le SCA ne garderaient que l'entretien de très haute technicité portant sur les véhicules spéciaux. Leurs effectifs seraient réduits à due concurrence et ils seraient à court terme conduits à fusionner.

La mission n'a pas cru devoir recommander une telle option et ce pour trois raisons :

- l'absence de comptabilité analytique ne permet pas d'évaluer, pour l'instant, avec assez de précision les performances des garages en régie pour savoir si une telle externalisation serait rentable sur le strict plan économique;
- la mise en œuvre en serait longue et délicate : vente des garages notamment
- cette mesure constituerait une révolution trop importante dans la culture policière française où les véhicules constituent une partie intégrante du service actif. Les résistances pourraient s'avérer trop fortes au regard du gain aléatoire espéré.

b) Piste 2 : la fusion des trois structures de maintenance

L'autre solution est évidemment de fusionner les 2 SGAP et le SCA en étant conscient du fait qu'en raison de sa taille et de ses responsabilités spécifiques, le SGAP de Paris absorberait de fait celui de Versailles et le SCA. L'intérêt d'une telle mesure serait les gains de productivité, a priori, qui en découleraient sur les fonctions dites « support » (GRH, budget, achat...).

La mission ne croit pas cependant devoir recommander cette solution. En effet :

- les analyses conduites dans les chapitres précédents montrent clairement que l'effort de productivité et de réduction des coûts doit d'abord porter sur les garages du SGAP de Paris ; il serait donc paradoxal de lui confier l'ensemble de la gestion ;
- l'analyse de la mission montre également qu'il convient de renforcer l'autorité et le rôle de la DGPN et de la DAPN. Cet objectif serait compromis par l'existence d'une structure de maintenance parisienne omnipotente.

c) Piste 3 retenue par la mission : une réforme a minima mais impérative

Cette réforme serait a minima, car il s'agit de conserver les structures actuelles afin d'éviter « un choc de culture administrative » qui pourraient bloquer toute amélioration de la performance.

Cette réforme comporterait quatre volets principaux :

- une uniformisation des pratiques et des outils de pilotages des deux SGAP et du SCA, selon des normes définies par la DGPN : normalisation des ratios, comptabilité analytique unifiée, normalisation des effectifs, notamment le remplacement systématique des policiers par des ouvriers professionnels, sauf sur des fonctions particulièrement spécifiques d'encadrement ou de conduite d'engins de maintien de l'ordre (ces exceptions devant être rapidement listées par la préfecture de police et présentées pour acceptation à la DAPN) ;

- une mutualisation aussi large que possible en matière d'achats, de marchés régionaux, de gestion des magasins et d'échanges de prestations (cf. projet de protocole non encore signé) ;
- la mise en place, au niveau du DGPN, en début de réforme, lequel pourrait ensuite déléguer au DAPN, d'une structure légère de pilotage pour la région Ile de France, en incluant dans sa compétence la politique immobilière. Cette structure devra être créée à effectif global constant ;
- L'établissement d'un document de référence partagé par l'ensemble des acteurs de la maintenance automobile en Ile de France, et notamment, la Préfecture de Police, assorti d'objectifs de gestion, établis lors du "dialogue de gestion" et repris dans le document de gestion du BOP.

A terme, ce document pourrait se transposer en contrat d'objectifs et de moyens entre le DGPN d'une part, les SGAP de l'autre.

Cette réforme sera donc a minima mais impérative.

La mission a constaté que l'absence de coordination d'une part et de clarification d'autre part des objectifs et des moyens rendait la gestion de la maintenance automobile de la police en Ile de France, non seulement opaque, mais, semble-t-il, excessivement coûteuse. Il lui apparaît donc qu'un premier train de réformes, relativement facile à mettre en œuvre, doit impérativement être engagé.

A plus long terme, lorsque les procédures et les mécanismes de gestion seront communs, la question se posera de savoir si l'ensemble de la maintenance automobile en Ile de France doit être confié à un seul organisme administratif placé sous l'autorité du directeur de programme et dans quelle mesure, de manière pragmatique en fonction des résultats des bilans d'exploitation, une partie de cette activité pourra être externalisée.

Enfin, mais la mission est consciente que cette recommandation est à la limite de son mandat , il paraît indispensable que soit engagée rapidement une réflexion sur la nécessité d'établir un parc automobile de « référence » à partir des ratios véhicules/agent et sinistralité/véhicule.

E. Chiffrage des économies potentielles à long terme

Le tableau comparatif des coûts figurant au début du rapport appelle plusieurs remarques.

Il convient en premier lieu de relever que les chiffres du SGAP de Versailles sont ceux de l'année 2005 extraits des documents fournis par le service, alors que les chiffres du SCA et du SGAP de Paris ont été reconstitués, parfois difficilement, par la mission à partir des éléments hétérogènes fournis par ces deux services sur l'année 2006. Dès lors, les écarts qui apparaissent au détriment de ces deux derniers services doivent être légèrement atténués mais sans que cela ne remette en cause d'aucune manière le caractère significatif de l'écart de coût constaté.

Le coût moyen de maintenance et d'entretien d'un véhicule est supérieur d'environ 26% au SGAP de Paris et 11,9% au SCA par rapport au SGAP de Versailles.

Si le coût du kilomètre parcouru est relativement proche entre le SCA et le SGAP de Versailles, le SGAP de Paris présente un coût au kilomètre deux fois supérieur à celui du SGAP de Versailles.

Inversement, le coût par agent et le coût par intervention sont plus faibles au SGAP de Paris et au SCA en raison du plus grand nombre d'agents et du plus grand nombre d'interventions à Paris.

Au total, même en tenant compte d'une plus grande sinistralité dans la petite couronne et à Paris du fait de contraintes opérationnelles plus fortes, l'écart entre les coûts moyens de maintenance entre les structures semble excessif⁶³, surtout entre les SGAP de Paris et de Versailles. De plus, le parc soutenu est globalement homogène, les pièces et les fournitures sont les mêmes et les coûts salariaux unitaires devraient être semblables pour un même corps de fonctionnaires.

Sur la base de constat, la mission a considéré que le coût par véhicule du SGAP de Versailles devait être pris comme référence, même s'il pourrait sans doute lui-même être réduit. En conséquence, une économie de 600 € environ par véhicule au SGAP de Paris, de 300 € au SCA paraît possible à long terme, économie qui englobe celle qui résultera du départ progressif des personnels de police dans les garages parisiens (SGAP de Paris comme SCA).

Le gain potentiel maximal est donc égal à l'écart des coûts moyens multiplié par le parc soutenu par les deux structures, soit :

- Pour le SGAP de Paris : environ $600 \text{ €} \times 5\,804 = 3\,480\,000 \text{ €}$
- Pour le SCA environ $280 \text{ €} \times 1\,724 = 480\,000 \text{ €}$
- Soit un potentiel d'économies d'environ 3,9 millions d'euros, représentant 13% de la dépense identifiée.

Ce chiffre important en valeur absolue doit être traité avec prudence. Outre le doute sur son exactitude du fait de « l'auditabilité » très faible de deux des trois structures concernées, plusieurs circonstances peuvent le réduire dans des proportions que la mission n'a pas pu mesurer. Entre autres :

- la possibilité ou non de ramener au niveau du SGAP de Versailles le coût moyen de la maintenance d'un véhicule du SGAP de Paris ou du SCA du fait, pour le premier, de contraintes opérationnelles supérieures et, pour le second, d'un niveau d'exigence de certains services soutenus qui demeurera supérieur ;
- l'absence de lien entre la composition du parc en deux et quatre roues et le coût moyen de la maintenance.

⁶³ D'autant que la mission n'a pas inclus les immobilisations dans son calcul de coût complet, immobilisations qui auraient certainement majoré l'écart entre le SGAP de Paris et le SGAP de Versailles.

MONOGRAPHIE 1 : SGAP PARIS

1- Parc soutenu

1.1 – Services concernés

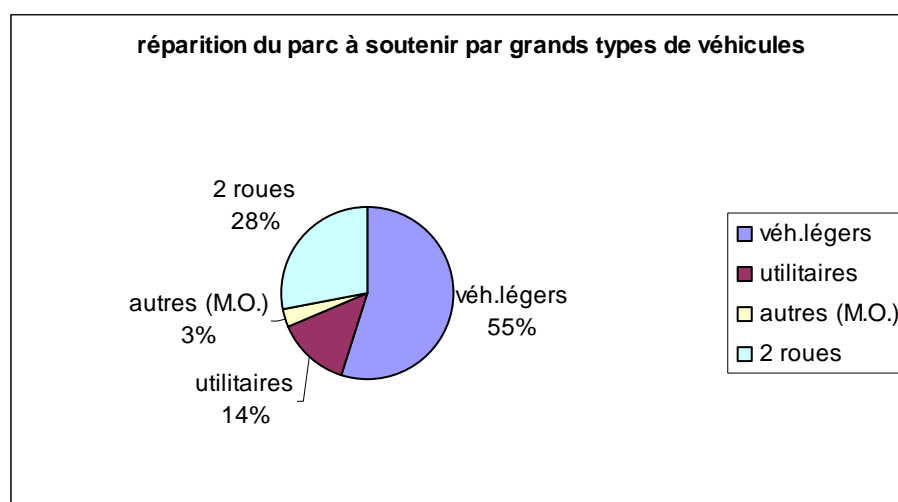
Tous services actifs de la police nationale des départements 75, 92, 93,94 correspondant à la zone territoriale de compétence du SGAP : toutes interventions de contrôle technique, d'entretien, de maintenance et de réparation des véhicules en dotation.

1.2 – Situation du parc « police nationale soutenu »⁶⁴

1.2.1 Le parc total à soutenir

Total Etat+ville+ autres budgets				
4 roues			2 roues ⁶⁵	total
4179			1625	5804
véhicules légers	utilitaires	autres (M.O.)		
3189	792	198		

	Véhicules légers 4 roues	Utilitaires et poids lourds	2 roues	Autres (M.O., remorques)
Nombre de véhicules	3189	792	1625	198
Age moyen (<i>en années</i>)	3,68	6,91	6,25	9,57 ; 11,38
Kilométrage moyen	69105,8	75211	13410	19258 ; 9024
Kilométrage moyen/an	16045	9353	2384	3066
Kilométrage total	51 167 505	7 407 576	3 874 000	607068



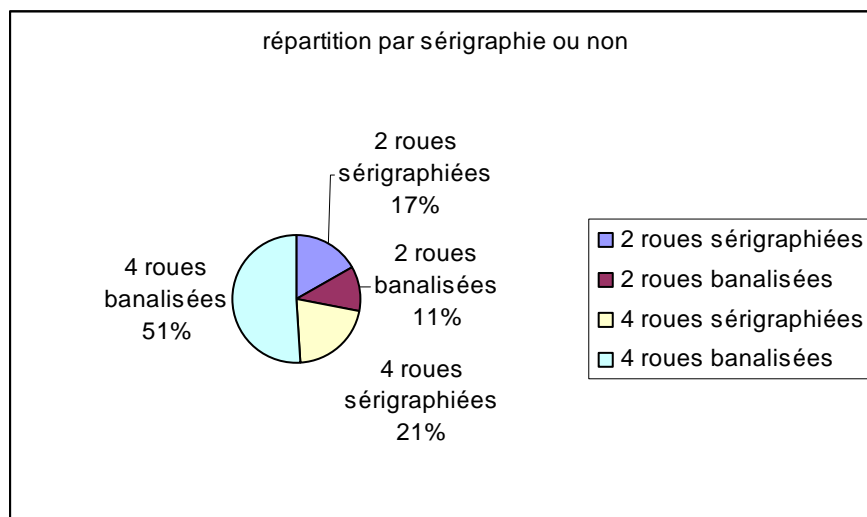
Au 22 novembre 2006, le parc automobile de la police nationale soutenu par le SGAP de Paris était de 5804 véhicules de toutes catégories.

⁶⁴ Les chiffres ci-après avancés sont issus des données transmises par la préfecture de police et sont, sauf exception expressément mentionnée, en date du 22 novembre 2006.

⁶⁵ Il s'agit des deux roues motorisées uniquement.

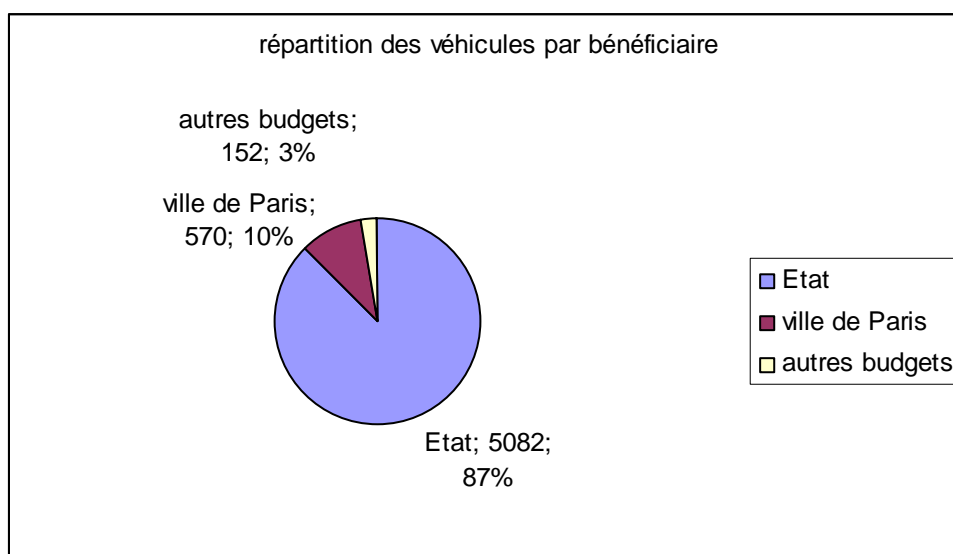
Répartition par sérigraphie ou non

répartition par sérigraphie	
2 roues sérigraphiées	960
2 roues banalisées	665
4 roues sérigraphiées	1235
4 roues banalisées	2944
total	5804



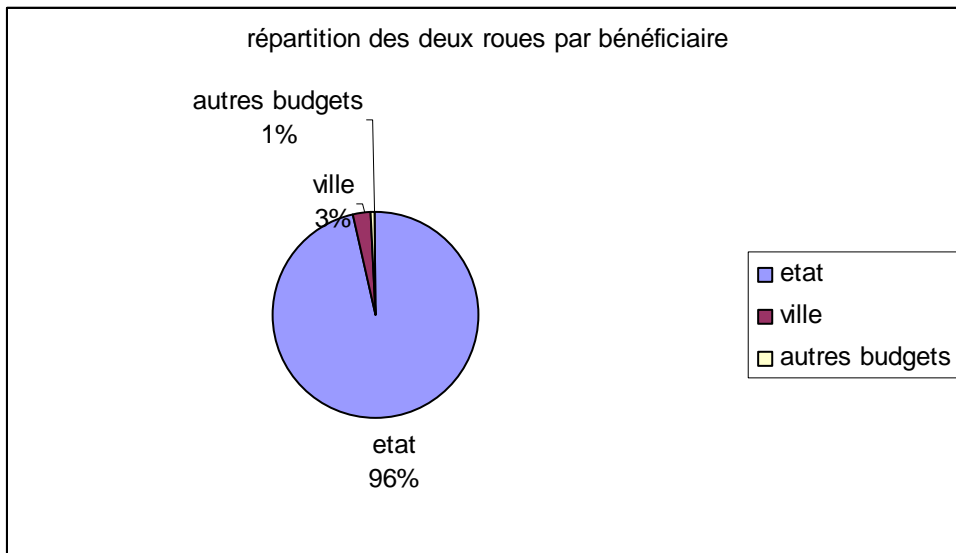
1.2.2. Les bénéficiaires du Parc

répartition des véhicules par bénéficiaire			
bénéficiaire	total	dont 2 roues	dont 4 roues
Etat	5082	1572	3510
ville de Paris	570	44	526
autres budgets	152	9	143



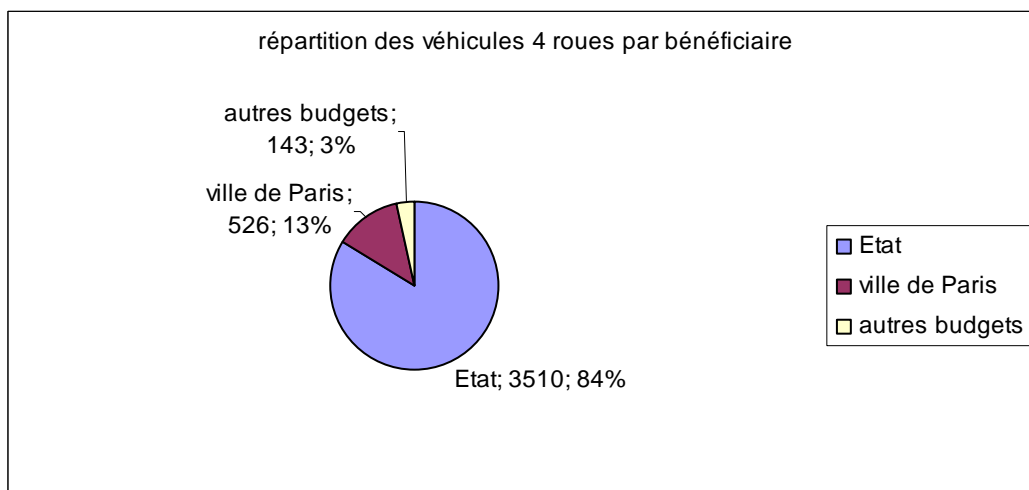
Répartition des deux roues par bénéficiaire

deux roues	
Etat	1572
ville	44
autres budgets	9



Répartition des 4 roues par bénéficiaire

4 roues	
Etat	3510
ville de Paris	526
autres budgets	143



2- Organisation générale de l'activité de soutien automobile

2.1 – Les structures

Les activités d'entretien et de maintenance des véhicules du parc soutenu relèvent de la responsabilité du département des ateliers mécaniques de la sous-direction du soutien technique de la direction opérationnelle des services techniques et logistiques.

Ateliers	Activités	Situation
Atelier central du boulevard de l'hôpital	Toutes interventions mécaniques et de carrosserie, spécialisation dans les véhicules légers et les utilitaires	Surface totale : 6420 m ² dont : - surfaces techniques : 3430 m ² ; - magasin/stockage : 700 m ² ; - parking : 1934 m ² ; - bureaux et divers : 356 m ² .
Atelier Nord Boulevard Mac Donald	Toutes interventions mécaniques et de carrosserie, spécialisation dans les véhicules lourds	Surface totale : 7648 m ² dont : - surfaces techniques : 4295 m ² ; - magasin/stockage : 450 m ² ; - parking : 2600 m ² ; - bureaux et divers : 303 m ² .
Atelier Sud Rungis	Toutes interventions mécaniques et de carrosserie, spécialisation véhicules lourds, atelier motos	Surface totale : 4668 m ² dont : - surfaces techniques : 3215 m ² ; - magasin/stockage : 245 m ² ; - parking : 950 m ² ; - bureaux et divers : 258 m ² .
Atelier Chanoinesse	Spécialisation motos	Surface totale : 441 m ² dont : - surfaces techniques : 190 m ² ; - magasin/stockage : 85 m ² ; - parking : 92 m ² ; - bureaux et divers : 74 m ² .
« garage Renault », boulevard Jean Jaurès	Aucune pour l'heure. A terme et selon les documents communiqués à la mission ⁶⁶ les activités seront le stationnement (sous-sol et R+3), la pré-fourrière au bénéfice de la ville de Paris(R+4 à R+7), l'entretien des véhicules légers (RDC + une partie du R+1), le musée de la PP (une partie du R+1) et l'accueil de services de la PP (R+2).	Surface totale : 30 000 m ² dont : - surfaces techniques : 6560 à 8690 m ² ; - magasin/stockage : m ² ; - parking : 6700 m ² ; - bureaux et divers : 2250 à 4380 m ² ; - fourrière : 9000 m ²

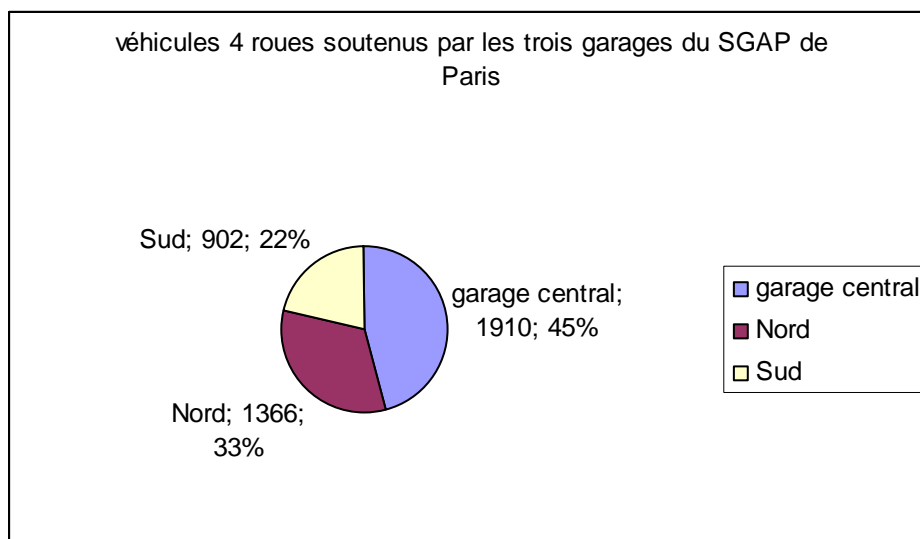
Charge de travail des 3 garages traitant des véhicules quatre roues

Parc 4 roues soutenu au 24/11/06	
garage central	1910
Nord	1366
Sud	902

⁶⁶ Etude du cabinet *caryatide* de septembre 2006 « réutilisation du garage Renault-Jaurès pour un pôle logistique préfecture de police -SGA-SAI » page 5 :

« la hauteur ce chaque niveau permet d'en évaluer sa destination principale :

- le sous-sol (hsp : 2,2 m) restera principalement un niveau de stationnement
- le RDC et R+1 (hsp : 3,3 m) ont la hauteur sous poutre suffisante pour accueillir des ateliers de mécanique et de carrosserie, à destination de **véhicules légers uniquement**
- le R+2 (hsp : 2,2 m), répertorié aujourd'hui comme espace de bureau, le restera
- du R+3 au R+7 (hsp : 2,2 m), les niveaux sont strictement dédiés à du stockage de véhicules légers ».

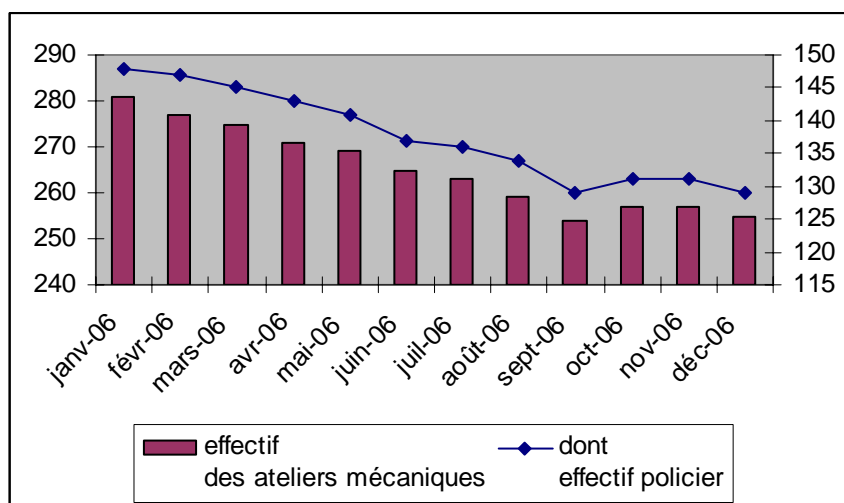


2.2 – Le personnel

2.2.1. Données quantitatives

Les effectifs présents dans les ateliers mécaniques du SGAP de Paris ont fortement décrû au cours de l'année 2006 passant de 281 agents en janvier à 255 en décembre 2006, soit une diminution de 9,26% sur un an, ce qui est particulièrement important. La moitié des agents travaillant dans les ateliers appartient à des corps actifs de la police nationale. Ce corps a subi une déflation encore plus importante puisque ses effectifs ont été réduits de 12,83% durant l'année 2006.

	janv-06	févr-06	mars-06	avr-06	mai-06	juin-06	juil-06	août-06	sept-06	oct-06	nov-06	déc-06
effectif des ateliers mécaniques	281	277	275	271	269	265	263	259	254	257	257	255
dont effectif policier	148	147	145	143	141	137	136	134	129	131	131	129



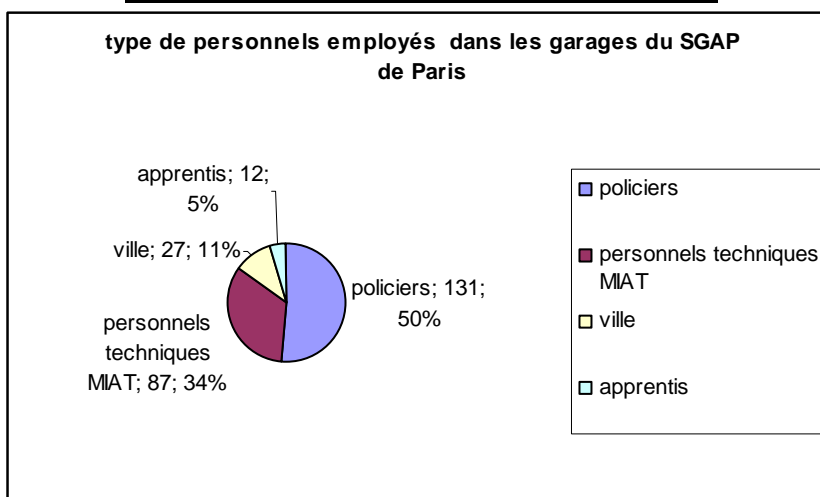
2.2.2. Données statutaires

Si le nombre de policiers dans les ateliers mécaniques du SGAP de Paris a fortement diminué au cours de l'année 2006, la proportion de policiers parmi les agents travaillant dans les garages demeure forte et variable selon les implantations.

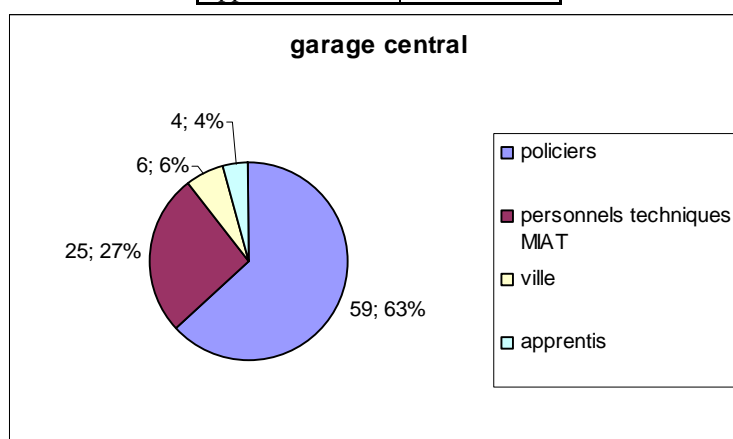
Ainsi, en novembre 2006, 257 agents travaillaient dans les ateliers mécaniques du SGAP de Paris :

- 94 au garage central dont 59 policiers ;
- 84 au parc nord dont 30 policiers ;
- 49 au parc sud dont 23 policiers ;
- 30 à l'atelier moto, rue Chanoinesse, dont 19 policiers.

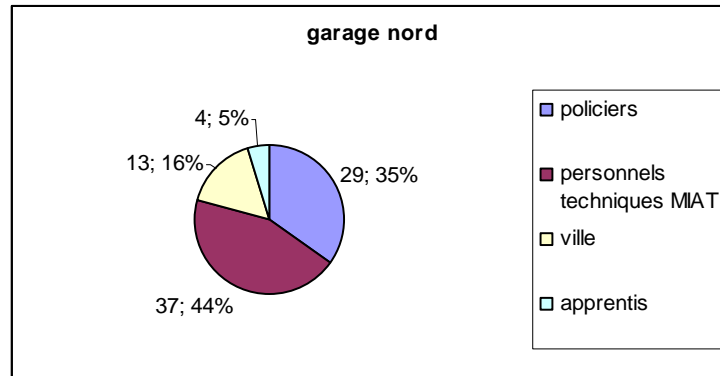
type de personnels employés dans les garages du SGAP de Paris (novembre 2006)	
policiers	131
personnels techniques MIAT	87
ville	27
apprentis	12



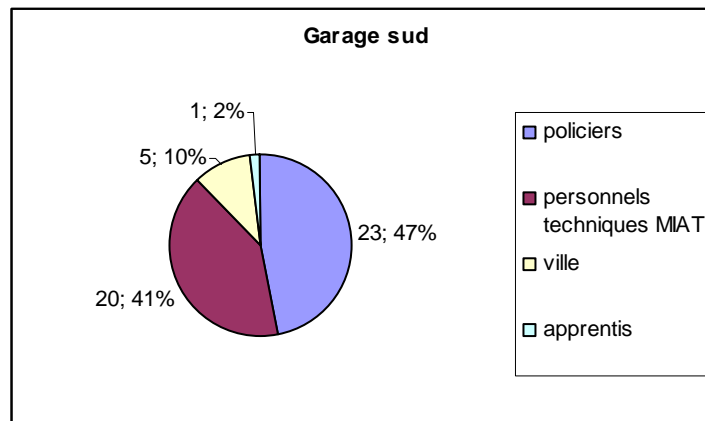
garage central	
policiers	59
personnels techniques MIAT	25
ville	6
apprentis	4



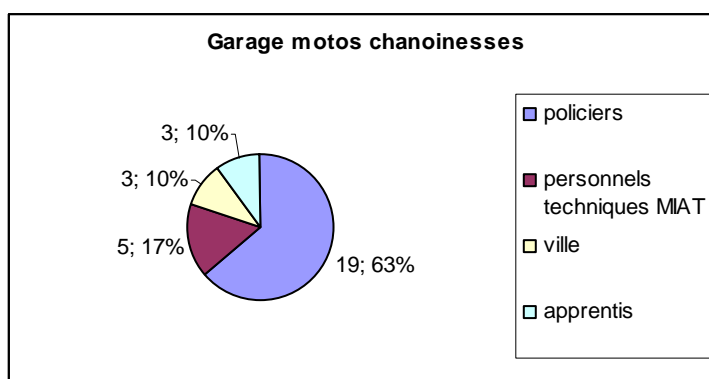
garage Nord	
policiers	29
personnels techniques MIAT	37
ville	13
apprentis	4



garage Sud	
policiers	23
personnels techniques MIAT	20
ville	5
apprentis	1



garage chanoinesse	
policiers	19
personnels techniques MIAT	5
ville	3
apprentis	3



2.2.3. Masse salariale mobilisée

Les 257 agents travaillant dans les ateliers mécaniques du SGAP de Paris représentaient une masse salariale annuelle de 9 779 880 €⁶⁷. Ce chiffre suppose que le nombre d'agents affectés à cette activité soit constant, or nous venons de voir que celui-ci a fortement diminué durant l'année 2006. La masse salariale pour l'année 2006 des agents des ateliers mécaniques doit donc dépasser les dix millions d'euros. Le chiffre de 9, 78 millions aura dès lors surtout valeur prospective.

Novembre 2006									
Statut	Central	Nord	Sud	Motos	TOTAL	%	Masse salariale mensuelle ⁶⁸	coût d'un agent par mois	coût annuel d'un agent
CCD ⁶⁹					0	0,00%			
CCE ⁷⁰	2				2	0,78%	11374	5687	68244
CMA ⁷¹	56	30	23	19	128	49,81%	458054	3578,54688	42942,5625
ADS ⁷²	1				1	0,39%	1000	1000	12000
Actifs⁷³	59	30	23	19	131	51%	470428	3591,05344	43092,6412
OPMI ⁷⁴	21	32	19	4	76	29,57%	234938	3091,28947	37095,4737
MI ⁷⁵	3	3			6	2,33%	14227	2371,16667	28454
CSTM ⁷⁶	1	2	1	1	5	33,85%	16962	3392,4	40708,8
Techniques	25	37	20	5	87	33,85%	266127	3058,93103	36707,1724
Total ETAT	84	67	43	24	218	84,82%	736555	3378,69266	40544,3119
OP Ville	5	8	5	2	20	7,78%	49771	2488,55	29862,6
Agt Ville Paris	1	5		1	7	2,72%	16664	2380,57143	28566,8571
VILLE	6	13	5	3	27	11%	66435	2460,55556	29526,6667
Apprentis	4	4	1	3	12	4,67%	12000	1000	12000
TOTAL	94	84	49	30	257	100%	814990	3171,16732	38054,0078

⁶⁷ En extrapolant sur l'année 2006, la masse salariale de novembre 2006 (84 990 x 12).

⁶⁸ La masse salariale est calculée selon les coûts calibres moyens par grade fournis par la DRH de la préfecture de police.

⁶⁹ Commissaires.

⁷⁰ Autres officiers de la police nationale.

⁷¹ Gardiens de la paix.

⁷² Adjointes de sécurité.

⁷³ Total fonctionnaires de la police nationale.

⁷⁴ Ouvriers professionnels du ministère de l'intérieur.

⁷⁵ Agents du ministère de l'intérieur.

⁷⁶ Corps des services techniques et de maîtrise.

Le non remplacement de tous les fonctionnaires de police par des OPMI a un coût annuel par agent de police non remplacé de 5847,1€(soit 748 427 €sur une année pour tous les CMA).

Il convient de rapprocher ce chiffre de celui de la masse salariale actuelle des garages du SGAP de Paris : 9,78 millions d'euros. La présence de policiers dans les garages du SGAP de Paris représente un surcoût de 10,83% par rapport à une situation théorique dans laquelle les garages du SGAP de Paris n'emploieraient aucun policier⁷⁷ dans les ateliers tout en les conservant dans la direction (CCE et CCD).

Ce raisonnement devra être atténué et nuancé par :

- le fait qu'il n'est peut-être pas souhaitable de ne plus avoir aucun policier dans les garages du SGAP Paris (conduite d'engins de maintien de l'ordre notamment) ;
- que le calcul est fondé sur des quantités relativement faibles de personnel qui ne permettent pas d'évacuer un biais lié à la pyramide des agents en cause (dès lors le chiffrage de l'économie potentielle, vrai toute chose égale par ailleurs, doit être pris, dans le cas d'espèce, avec grande prudence).

2.2.4. Données techniques

Fonctions techniques	agents : 195 dont 12 apprentis - entretien/maintenance : 170 - magasin : 24 - roulage : 1
Fonctions de soutien administratif * gestion du parc : l'externalisation (moins de 1%) est incluse dans la gestion de parc	agents : 52 - gestion du personnel : 6 - gestion du parc : 22 - expertise/réforme : 16 - facturation : 1 - études : 5 - secrétariat (Melun) : 2
Fonctions de direction (<i>sous direction technique</i>)	Agents : 10
Atelier central	94 agents : - fonctions techniques : 63 entretien/maintenance : 52 dont 4 apprentis magasin : 10 roulage : 1 - fonctions de soutien : 27 - fonction de direction : 4
Garage Nord	84 agents : - fonctions techniques : 66 entretien/maintenance : 58 dont 4 apprentis magasin : 8 roulage : 0 - fonctions de soutien : 15 - fonction de direction : 3
Garage Sud	49 agents : - fonctions techniques : 38 entretien/maintenance : 33 dont 1 apprentis magasin : 5 roulage : - fonctions de soutien : 9 - fonction de direction : 2
Garage Chanoinesse	30 agents : - fonctions techniques : 28 entretien/maintenance : 27 dont 3 apprentis magasin : 1 roulage : - fonctions de soutien : 1 - fonction de direction : 1

⁷⁷Remplacement de tous les CMA par des OPMI.

Ratios :

- Parc soutenu / total effectif : $5804 / 257 = 22,58$;
- Parc soutenu / total effectif fonctions techniques : $5804 / 195 = 29,76$;
- Parc soutenu / total effectifs entretien-maintenance : $5804 / 170 = 34,14$;
- Effectif de soutien et de direction / total effectif : $62 / 257 = 24,1\%$;
- Coût moyen annuel par agent : $9\,780\,000 \text{ €} / 257 = 38\,054 \text{ €}$;
- Surface totale des ateliers / parc soutenu : $19\,177 \text{ m}^2 / 5804 = 3,3 \text{ m}^2/\text{véhicule}$;
- Surface totale des ateliers / effectif total : $19\,177 \text{ m}^2 / 257 = 74,62 \text{ m}^2/\text{agent}$;
- Surface technique de travail totale / parc soutenu : $11\,130 \text{ m}^2 / 5804 = 1,92 \text{ m}^2/\text{véhicule}$;
- Surface technique de travail totale / effectif d'entretien/maintenance : $11\,130 \text{ m}^2 / 170 = 65,5 \text{ m}^2/\text{agent}$.

3- Activités

3-1 Nombre d'interventions

	VL 4 roues	Utilitaires et PL	2 roues	Nombre total d'interventions	Nombre total d'heures
Atelier central	17207	1179	0	18386	n.c.
Atelier Nord	11219	1835	0	13054	n.c.
Atelier Sud	8323	814	1342	10479	n.c.
Atelier de chanoinesse	0	0	4046	4046	n.c.
Total	36749	3828	5388	45965	n.c.

Ratios :

- Nombre d'intervention / parc soutenu : $45\,965 / 5804 = 7,92$;
- Nombre d'interventions ateliers / total effectifs entretien-maintenance : $45\,965 / 170 = 270,4$;

En 2005, 73,5% des interventions ont été traitées en « express », soit en moins d'une demi-journée.

3-2 Pratiques d'externalisation

Entretien préventif (révisions et contrôles techniques) : 0%

Remplacement des pièces d'usure et consommables : 0%

Réparations à la suite de pannes aléatoires, dépannages ou dégradation : 0% (sauf véhicules sous garantie et véhicules faisant l'objet de rappels constructeurs et sauf les véhicules de marque étrangère sauf les Ford)

Au total 278 véhicules ont subi une prestation « externalisée » en 2005, soit 0,76% du total des 36 431 interventions pour un montant total de 750 601 euros, soit un coût moyen de 2700 euros par intervention. La moyenne élevée par prestation est à rapprocher du fait que l'externalisation concerne en premier lieu les poids lourds⁷⁸. L'externalisation a reculé en 2006 puisque les consommations enregistrées sur les 15 marchés allotis en la matière s'élevaient à 390 388€

3-3 Marchés publics

Le SGAP de Paris a eu recours au cours de l'année 2006 à 62 marchés dont 48 marchés passés au titre de l'Etat et 14 au titre la ville de Paris.

⁷⁸ Les deux marchés poids lourds passés par le SGAP Paris représentent respectivement 219 201€ et 112 020€ de dépenses en 2005.

Naturellement, les 14 marchés passés pour le compte de la ville de Paris ne concernent que les véhicules relevant de cette collectivité, la mission note que 30 des 48 marchés « Etat » sont passés par le SGAP de Paris et seuls 18 sont des marchés nationaux passés par la DAPN.

Parmi les 48 marchés passés au titre de l'Etat, 15 sont des marchés de réparation extérieure (tous passés au niveau du SGAP de Paris), 2 sont des marchés de location de véhicules (passés au niveau national) et 31 sont des marchés de fourniture (16 sont des marchés nationaux et 15 des marchés passés au niveau du SGAP).

Les 14 marchés passés pour le compte de la ville de Paris sont tous des marchés de fourniture. Le SGAP de Paris utilise donc 45 marchés de fourniture dont 30 passés à son niveau (ville et Etat confondus).

	Etat			Ville	total	
Nombre de marchés	48			14	62	
Type et nb de marchés	Fourniture : 31		Réparation : 15	Divers : 2	Fourniture : 14	Sans objet
Niveau de passation et nb de marchés	National : 15	SGAP de Paris : 16	Tous SGAP	Tous nationaux	Tous ville de Paris	
Consommation 2006 en €	1 760 032	4 135 979	390388	3194	619 713	6 909 305
total	6 289 592			619 713	6 909 305	

4- Suivi de la gestion

4-1 Suivi économique

L'activité des quatre ateliers du SGAP de Paris ne fait pas l'objet de bilans d'exploitation, malgré la mise en place d'un référentiel pour ce faire par la DAPN depuis 1998.

4-2 Suivi technique

L'activité des ateliers est quotidiennement suivie au travers de l'utilisation de l'application GIPA (gestion informatisée du parc automobile).

Aucun des garages du SGAP de Paris n'est certifié QUALICERT.

Les garages du SGAP de Paris ont vu leur organisation interne profondément évoluer depuis 2003 (réorganisation du traitement des véhicules, fin de la distinction entre 1^{er} niveau et 2^e niveau, systématisation des services « express »...).

4-3 Relations avec les services soutenus

Un comité « clients » a été mis en place. La mission a eu communication d'une présentation qui a été faite devant lui le 6 juin 2005 relative à la politique d'externalisation, à la gestion du parc et à la facturation. La mission note toutefois qu'il n'existe pas de compte-rendu de cette (ces) réunion(s), ni de relevé de décisions. Une certification QUALICERT aurait permis de formaliser davantage la relation clients / DOSTL.

La gestion de l'attente se fait selon le principe du « premier arrivé, premier servi », sauf en cas de besoins opérationnels (manifestations, nécessités de service, événements exceptionnels...).

Que le véhicule vienne pour un entretien préventif, une réparation ou dans le cadre d'un dépannage, le circuit de prise en charge est identique. Tous les véhicules passent par le service « accueil – diagnostic » qui établit les pièces administratives, réalise le diagnostic et dirige le véhicule soit vers le service « express⁷⁹ », soit vers le service « réparation ».

5. Résultats de l'activité

5.1. Efficacité

5.1.1. Immobilisation / Indisponibilité (méthode DAPN)

	Véhicules sérigraphiés 4 roues		Véhicules banalisés 4 roues		Motos		Total	
	Tx d'immob	Tx d'indispo	Tx d'immob	Tx d'indispo	Tx d'immob	Tx d'indispo	Tx d'immob	Tx d'indispo
1 ^{er} trimestre	18,71%	12,57%	8,05%	0,58%	15,42%	14,96%	12,29%	6,44%
2 ^e trimestre	14,19%	10,48%	5,92%	1,39%	10,87%	10,48%	9%	5,41%
3 ^e trimestre	17,31%	13,59%	6,08%	2,53%	13%	12,41%	10,18%	7,08%
4 ^e trimestre	12,37%	5,18%	5,27%	2,16%	14,18%	13,79%	8,54%	4,88%
TOTAL 2005 (moyenne)							10%	5,95% ⁸⁰

5.1.2. Gestion du parc volant

Le SGAP de Paris a fait le choix de déconcentrer auprès de chaque service opérationnel la gestion du parc volant qui lui est attribué. Ce choix confère une facilité de gestion à la DOSTL compte tenu du volume de véhicules du volant à gérer et une facilité de gestion aux directions actives qui peuvent utiliser comme elles le souhaitent ce parc volant. Toutefois cette gestion souple du parc volant par les directions actives tend à ce qu'elle considère le parc volant comme une dotation supplémentaire et non comme un parc d'appui en cas d'immobilisation.

VOLANT PAR DIRECTION, SITUATION AU 22 NOVEMBRE 2006

direction	volant
IGS	4
DOSTL	12
PJ	45
RG	21
DOPC	8
DPUP	18
DDSP 92	13
DDSP 93	7
DDSP 94	7
RG 92	2
RG 93	1
RG 94	0
TOTAL	138

Le parc volant représente 3,93% du parc 4 roues de l'Etat soutenu par le SGAP de Paris (3510 véhicules).

⁷⁹ Si la réparation est de moins de trois heures.

⁸⁰ Le calcul du taux d'indisponibilité est fait par direction en y incluant le volant affecté qui lui est pré-affecté.

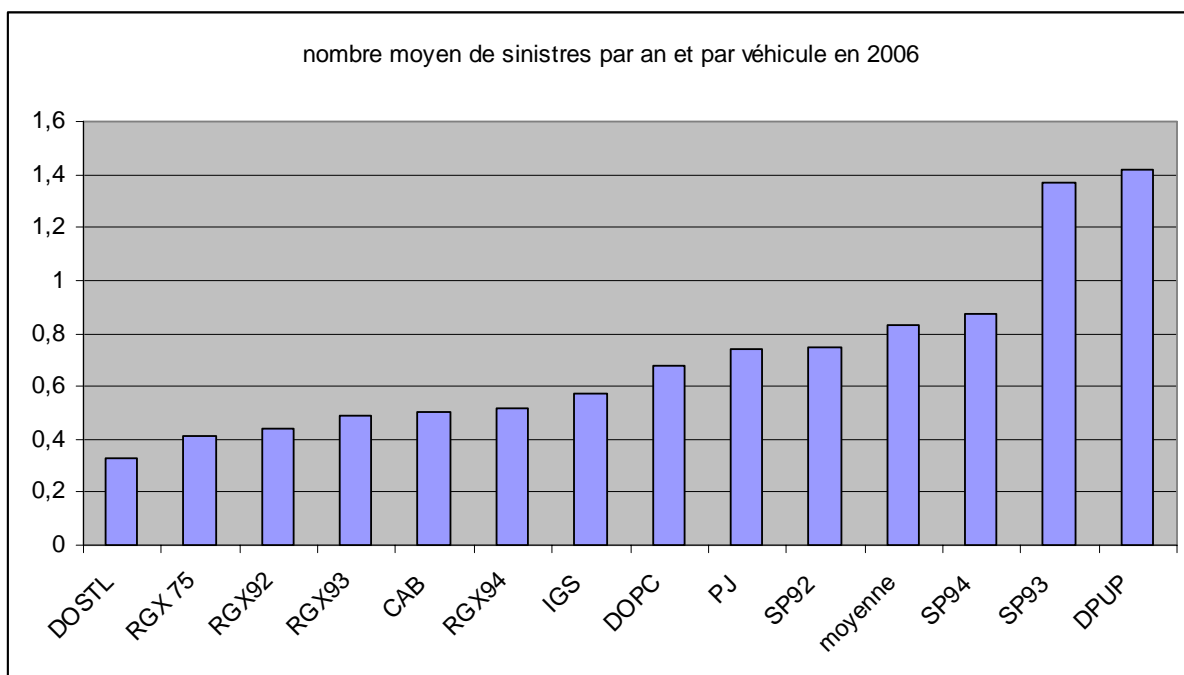
5.1.3. Les accidents

Ils semblent particulièrement nombreux. Sur les onze premiers mois de l'année 2006, 4408 accidents concernant les véhicules Etat comme ville, quatre roues comme deux roues ont été recensés, en prolongeant cette tendance sur l'ensemble de l'année 2006, on arrive à 4809 accidents. Sur la base des 5804 véhiculés entretenus par le SGAP de Paris, on obtient un taux nombre d'accident par véhicule par an de 0,83, ce qui semble élevé, même en tenant compte des contraintes opérationnelles spécifiques de Paris et de la petite couronne.

Ce niveau élevé de l'accidentologie n'est pas propre à l'année 2006, puisque la DOSTL avait recensé 5015 accidents en 2005 et 4529 en 2004. Deux taux sont intéressants :

- le taux d'accident par véhicule de chaque direction active du SGAP. Il convient de lier le niveau de sinistralité de chaque service à la réalité des contraintes opérationnelles qui pèsent sur lui.

DIRECTIONS	accident 4 roues Etat 11 mois 2006	accident 4 roues ville 11 mois 2006	accident 2 roues Etat et ville 11 mois 2006	accident parc volant 4 roues	nombre total d'accidents sur 11 mois 2006 (4 roues, 2 roues, volant)	projection sur 12 mois	dotation totale	taux d'accidentologie 2006
POL.JUDICIAIRE	524		27	24	575	627,2727273	841	0,7458653
RGX 75	63		8		85	92,72727273	223	0,4158174
RGX92	10				10	10,90909091	25	0,4363636
RGX93	14				14	15,27272727	31	0,4926686
RGX94	12				12	13,09090909	25	0,5236364
DOPC	402	44	83	8	537	585,8181818	861	0,6803928
DPUP	1047	65	64	17	1193	1301,454545	915	1,4223547
DOSTL	128	44	24	3	199	217,0909091	664	0,3269441
CAB	1	20			21	22,90909091	46	0,4980237
SGAP	0	0			0		2	
S-SOCIAL		4			4	4,363636364		
ZONE DEFENSE	4	0			4	4,363636364	17	0,2566845
DFCPP		2			2	2,181818182	2	
DRH		12			12	13,09090909	36	0,3636364
SAI	0	10			10	10,90909091	81	0,1346801
DTPP	0	20			20	21,81818182	63	0,3463203
IGS	18	0	1	2	21	22,90909091	40	0,5727273
DRRF	8	0			8	8,727272727	16	0,5454545
ENPP	1	0			1	1,090909091	13	0,0839161
ASSO.SPORTIV.		0			0	0	1	0
SP92	407	0	9	7	423	461,4545455	619	0,7454839
SP93	754	0	20	8	782	853,0909091	622	1,3715288
SP94	439	0	8		447	487,6363636	561	0,869227
POL.GENERALE		10			10	10,90909091	19	0,5741627
LAB.CENTRAL		18			18	19,63636364	47	0,417795
MJ							4	
INPS							9	
FSPF							1	
CASH							20	
TOTAL	3915	249	244		4408	4808,727273	5804	0,8285195



- la proportion d'accidents sans tiers en cause ou dont le service est seul responsable.

En 2005, sur les 5015 accidents qui ont frappé les véhicules soutenus par le SGAP de Paris, 2838 sont survenus sans qu'un tiers ne soit en cause ; 1420 étaient entièrement imputables à un tiers ; 625, intervenus avec un tiers, engageaient la seule responsabilité du service, et dans 132 accidents la responsabilité était engagée.

La proportion des accidents sans tiers en cause et d'accidents entièrement imputables à un service de police au sein du nombre total d'accidents qui frappe ce service fournit une indication de l'attention portée par ce service à la lutte contre les sinistres, même si on peut concevoir que les services les plus exposés aient légitimement une sinistralité « autonome » plus importante.

année 2005	accidents avec tiers			sans tiers en cause	total "responsabilité engagée" et "sans tiers en cause" (1)	total des accidents (2)	(1)/(2)
	responsabilité partagée	imputables aux tiers	responsabilité engagée				
DOPC	17	126	95	363	458	601	0,76206
DPUP	51	394	218	699	917	1362	0,67327
ENPP	0	4	0	2	2	6	0,33333
Dir logistique	3	25	11	50	61	89	0,68539
Pol. judiciaire	18	166	64	425	489	673	0,7266
RG 75	9	54	17	88	105	168	0,625
RG 92	0	0	1	14	15	15	1
RG 93	0	3	2	3	5	8	
RG 94	1	3	0	4	4	8	0,5
DDSP 92	9	169	74	353	427	605	0,70579
DDSP 93	12	362	124	398	522	896	0,58259
DDSP 94	12	114	19	439	458	584	0,78425
total	132	1420	625	2838	3463	5015	0,69053

5-2 Efficienc

Le SGAP de Paris ne dispose pas de bilan d'exploitation par garage et n'a pu donc fournir à la mission les dépenses de fonctionnement par garage. Le tableau ci-dessous se fonde sur les données transmises de manière globale par le SGAP de Paris. Le fonctionnement comme la masse salariale incluent la charge des personnels et des véhicules de la ville de Paris.

La masse salariale est une projection sur l'ensemble de l'année 2006, de la masse salariale de novembre 2006.

2006	Masse salariale	Fonctionnement ⁸¹	Pièces détachés	Total
Garage Nord	9 779 880	313 708, 82	6 515 724	17 216 811,91
Garage Central		400 332, 35		
Garage Sud		207 166, 74		
Total prestations externalisées				390 388€
Coût total				17 607 199, 9 €

Ratios :

- Coût total / nombre de véhicules soutenus : $17\,607\,199,9 / 5804 = 3\,033,6$ €/véhicule ;
- Coût total / kilométrage annuel parcouru : $17\,607\,199,9 / 63\,056\,149 = 0,28$ €/km ;
- Coût total / nombre d'interventions : $17\,607\,199,9 / 45\,965 = 383$ €/intervention.

⁸¹ Coût du chauffage, des consommations d'électricité, de gaz, d'eau et de fioul des différents garages

MONOGRAPHIE 2 : SGAP VERSAILLES

1- Parc soutenu

1.3 – Services concernés

- tous services actifs de la police nationale des départements 78, 95, 77 et 91 correspondant à la zone territoriale de compétence du SGAP pour l'ensemble des interventions de contrôle technique, d'entretien, de maintenance et de réparation des véhicules en dotation – le SGAP de Versailles prend également en charge les véhicules de la CRS de Vaucresson (92) et des services de la PAF d'Orly (94) situés dans le ressort territoriale du SGAP de Paris⁸² ;
- préfectures 78, 91 et 95 : interventions sur demande pour les équipements spécifiques « police » - pièces facturées ;
- gendarmerie nationale : contrôles techniques des véhicules légers des GBGM et GSIGN de Satory (316 véhicules)⁸³.

1.4 – Situation du parc « police nationale » soutenu

Au 31 décembre 2005, le parc automobile de la police nationale soutenu par le SGAP de Versailles s'établit à un total de **3 307 véhicules** de toutes catégories⁸⁴ présentant les caractéristiques suivantes⁸⁵ :

	Véhicules légers 4 roues	Utilitaires et poids lourds	2 roues	Autres (remorques)
Nombre de véhicules	1 664 (50,3%)	702 (21,2%)	890(27%)	51(1,5%)
Nombre de types	236	237	67	12
Age moyen (<i>en années</i>)	3,93	7,27	7,68	16
Kilométrage moyen	79 975	84 181	13 989	n.c.
Kilométrage moyen/an	22 645	13 454	2 104	n.c.

Le nombre total de kilomètres parcourus en 2005 est de 55 418 000.

2- Organisation générale de l'activité de soutien automobile

2.1 – Les structures

Les activités d'entretien et de maintenance des véhicules du parc soutenu relèvent de la responsabilité du bureau des transports, de l'armement et des moyens de défense (BTAMD) rattaché à la direction de l'équipement et de la logistique du SGAP.

Le BTAMD dispose de 3 ateliers intégrés : atelier régional situé au Chesnay (78) et deux ateliers avancés implantés à Melun (77) et à Taverny (95). Ces structures présentent les caractéristiques générales suivantes :

⁸² L'extension des échanges de prestations entre les ateliers automobiles des SGAP de Versailles et Paris est envisagée dans le cadre d'un projet de protocole établi depuis décembre 2005 mais non encore signé.

⁸³ Dans le cadre du protocole d'accord DGNP/DGGN n°01/2000 - chaque intervention est facturée 8,38€

⁸⁴ Compte non tenu de 212 véhicules roulant ou non en instance de réforme pour lesquels aucune opération d'entretien ou de maintenance n'est plus effectuée.

⁸⁵ Le parc est constitué pour moitié de véhicules « sérigraphiés » et de véhicules « banalisés ».

	Activités	Situation	Surfaces de travail
Atelier régional du Chesnay	Toutes interventions mécaniques et de carrosserie	Locaux anciens (1955), utilisés au maximum de leurs capacités et peu adaptés à l'activité – stationnement de véhicules en extérieur – projet de déménagement	Surface totale : 7 950 m ² dont : - surfaces techniques : 2 164 m ² ; - magasin/stockage : 636 m ² ; - parking : 4 830 m ² ; - bureaux et divers : 320 m ² .
Atelier avancé de Melun	Toutes interventions mécaniques et interventions légères de carrosserie	Locaux adaptés situés au sein de l'hôtel de police de Melun	Surface totale : 945 m ² dont : - surfaces techniques : 471 m ² ; - magasin/stockage : 144 m ² ; - parking : 200 m ² ; - bureaux et divers : 170 m ² .
Atelier avancé de Taverny	Toutes interventions mécaniques (sauf 2 roues) – pas de carrosserie	Locaux loués, exigus et peu adaptés – projet d'extension du bail pour créer un poste de réparation 2 roues	Surface totale : 684 m ² dont : - surfaces techniques : 338 m ² ; - magasin/stockage : 80 m ² ; - parking : 210 m ² ; - bureaux et divers : 56 m ² .

Un déménagement de l'atelier régional, qui se traduirait par une extension des surfaces de travail, est envisagé dans le cadre d'un projet de regroupement des services du SGAP, actuellement éparpillés sur quatre implantations, sur l'emprise du Bel Manoir au Chesnay⁸⁶. Le coût total du projet est estimé à 110 M€⁸⁷ selon un document d'orientation établi en décembre 2005.

2.2 – Le personnel

Les activités de soutien automobile mobilisent un total de **101 agents**⁸⁸, dont aucun policier actif, qui se répartissent fonctionnellement comme suit :

Fonctions techniques	88 agents : - entretien/maintenance : 72 - magasin : 9 - roulage : 7
Fonctions de soutien administratif	11 agents : - gestion du personnel : 1 - gestion du parc : 1 - expertise/ réforme : 3 - facturation : 3 - externalisation : 2 - secrétariat (Melun) : 1
Fonctions de direction (<i>chef et adjoint du BTAMD</i>)	2 agents

La répartition du personnel entre les trois ateliers est la suivante :

Atelier régional du Chesnay	82 agents : - fonctions techniques : 70 (56 entretien/maintenance, 8 magasin, 6 roulage) - fonctions de soutien : 10 - fonction de direction : 2
Atelier avancé de Melun	13 agents : - fonctions techniques : 12 (10 entretien/maintenance, 1 magasin, 1 roulage) - fonctions de soutien : 1 (secrétariat)
Atelier avancé de Taverny	6 agents assurant des fonctions d'entretien/maintenance.

Cet effectif représente une **masse salariale globale annuelle de 3 197 853 €**⁸⁹.

⁸⁶ Projet rendu techniquement possible par la création d'une plate-forme logistique nationale de la police à Limoges conduisant au déplacement en 2007-2008 du magasin central situé au Chesnay.

⁸⁷ Compte non tenu des coûts de dépollution de l'actuel atelier automobile régional et du bénéfice d'une part des produits de cession des immeubles à forte valeur domaniale occupés par les services du SGAP.

⁸⁸ Effectifs du BTAMD hors section armurerie et matériels techniques.

Ratios :

- Parc soutenu / total effectif : 3 307 / 101 : 32,74 ;
- Parc soutenu / total effectif fonctions techniques : 3 307 / 88 : 37,57 ;
- Parc soutenu / total effectifs entretien-maintenance : 3 307 / 72 : 45,9 ;
- Effectif de soutien et de direction / total effectif : 13 / 101 : 12,9 % ;
- Coût moyen annuel par agent : 3 180 000 € / 101 : 31 485 € ;
- Surface totale des ateliers / parc soutenu : 7 950 m² / 3 307 : 2,4 m²/véhicule ;
- Surface totale des ateliers / effectif total : 7 950 m² / 101 : 78,7 m²/agent ;
- Surface technique de travail totale / parc soutenu : 2 973 m² / 3 307 : 0,89 m²/véhicule ;
- Surface technique de travail totale / effectif d'entretien/maintenance : 2 973 m² / 72 : 41,3 m²/agent.

3- Activités

3-1 Nombre d'interventions

Les services du SGAP ont assuré en 2005 un total de **11 840 interventions techniques** automobile au profit du parc soutenu ventilées comme suit par type de véhicule :

	VL 4 roues	Utilitaires et PL	2 roues	Autres (remorques)	Total
Nombre d'interventions	9 147	1 518	1 169	7	11 840

Le bilan d'activité correspondant des différents ateliers est le suivant :

	VL 4 roues	Utilitaires et PL	2 roues	Autres (remorques)	Nombre total d'interventions	Nombre total d'heures ⁹⁰
Atelier du Chesnay	3 692	903	752	6	5 354	42 056
Atelier de Melun	1 391	202	176	1	1 770	8 148
Atelier de Taverny	1 075	159	0	0	1 234	5 800
Total	5 158	1 264	928	7	8 358	56 004

Le différentiel entre le nombre total d'interventions (11 840) et le nombre d'interventions effectué par les ateliers intégrés (8 358) correspond aux prestations externalisées au sein d'entreprises privées. (3 482 interventions, soit 29,4%).

Ratios :

- Nombre d'intervention / parc soutenu : 11 840 / 3 307 : 3,58 ;
- Nombre d'heures d'intervention⁹¹ / parc soutenu : 56 004 / 3 307 : 16,9 ;
- Nombre d'interventions ateliers / total effectifs entretien-maintenance : 8 358 / 72 : 116 ;

⁸⁹ Estimation établie sur la base des grilles de calcul de masse salariale « chargée » retenues par la DRH du MIAT. La prise en compte de cette référence conduit à majorer les coûts de personnel inscrits dans le bilan d'exploitation du SGAP en application des dispositions de la circulaire DAPN/LOG/MMSP n° 05/460 du 16 juin 2005 relative au bilan d'exploitation des bureaux des transports.

⁹⁰ Total des heures de « réparation entretien, accident et sellerie » recensées dans le bilan d'exploitation 2005.

⁹¹ Heures d'intervention en matière de « réparation entretien, accident et sellerie » selon le bilan d'exploitation 2005.

- Nombre d'heures d'intervention / total effectifs entretien-maintenance : 56 004 / 72 : 777 heures/agent. Nombre d'heures d'intervention / total effectifs entretien-maintenance « productifs »⁹² : 56 004 / 54 : 1037 heures/agents.⁹³

3-2 Pratique d'externalisation

Les prestations externalisées au privé ont représenté un total de **3 482 interventions** en 2005, soit 29,4% du total des interventions effectuées sur le parc soutenu. Ces prestations se ventilent comme suit par type de véhicules :

	VL 4 roues	Utilitaires et PL	2 roues	Autres (remorques)	Total
Nombre d'interventions externalisées	2 989	253	240	0	3 482

Ces prestations, qui représentent près de 10 000 heures de main d'œuvre, concernent pour l'essentiel des opérations de petit entretien mécanique de proximité, des réparations de pare-brise et des interventions lourdes et de haute technicité après accident.

Les dépenses correspondantes s'élèvent à un total de 1 226 246 €⁹⁴ engagées dans le cadre de sept marchés publics pluriannuels établis au niveau du SGAP et de marchés ponctuels passés selon des procédures adaptées (réparation de pare-brise et de deux roues).

Selon une étude interne effectuée par les services du SGAP, le coût moyen des prestations actuellement externalisées n'apparaît pas économiquement avantageux par rapport au coût complet⁹⁵ des interventions réalisées par les ateliers intégrés⁹⁶.

Dans ces conditions, le recours au secteur privé s'explique principalement par des raisons liées à l'éloignement géographique de plusieurs des services actifs de police soutenus et à la saturation des surfaces de travail des ateliers. L'externalisation est par ailleurs considérée comme un moyen permettant de faire face à une surcharge ponctuelle d'activité, à l'instar des bris de glace enregistrés durant les violences urbaines de décembre 2005.

Il est à noter que le recours aux prestataires privés avec lesquels le SGAP contractualise est laissé à l'appréciation des services actifs de police qui ont toujours la possibilité de confier l'entretien de leurs véhicules aux ateliers intégrés.

3-3 Marchés publics

17 marchés de fournitures ont été passés au niveau national (DAPN) dans les domaines suivants :

- pneumatiques (5 marchés allotés) ;
- matériels d'identification et de signalisation des véhicules (4 marchés) ;
- carburants et lubrifiants (6 marchés) ;
- pièces détachées de motocyclette (2 marchés⁹⁷).

⁹² Techniciens d'ateliers hors maîtrise.

⁹³ Données par atelier : Le Chesnay 1026 h/agent (42 056/41), Melun 1019 h/agent (8 148/8), Taverny 1160 h/agent (5 800/5) – à comparer aux 1 600 heures de travail communément utilisées comme référence du temps annualisé de travail sous le régime des 35 heures hebdomadaires. Il apparaît donc que, globalement, près de la moitié du temps de travail des agents techniques spécialisés des ateliers est consacrée à des activités autres que les interventions directes d'entretien et de maintenance automobile.

⁹⁴ Selon bilan d'exploitation 2005.

⁹⁵ Coût complet établi à partir des bilans annuels d'exploitation.

⁹⁶ Cf. Document en annexe.

⁹⁷ Dont un commun à la police et à la gendarmerie pour les nouvelles motocyclettes Yamaha.

Tous les autres marchés, au nombre de 26, ont été passés par les services du SGAP. Ils concernent les domaines suivants :

- fournitures de pièces détachées automobiles (13 marchés allotés par marques et ateliers de réception) ;
- travaux de réparation carrosserie sur véhicules 4 roues (4 marchés) ;
- travaux de réparation de haute technicité sur véhicules 4 roues (1 marché) ;
- travaux d'entretien mécanique sur véhicules 4 roues (1 marché) ;
- travaux de réparation de motocyclettes (3 marchés) ;
- travaux de réparation de pare-brise (2 marchés) ;
- fourniture d'outillage pour les ateliers (2 marchés).

6 procédures de passation se sont révélées infructueuses en matière d'équipements lourds d'atelier et de réparation de motocyclettes (5 procédures). Aucun marché n'est mutualisé avec les autres structures compétentes en matière de soutien automobile de la police nationale en région Ile de France (SGAP Paris et SCA).

4- Suivi de la gestion

4-1 Suivi économique :

L'activité des trois ateliers du SGAP fait l'objet de bilans d'exploitation annuels détaillés établis selon un référentiel mis en place par la DAPN depuis 1998 et actualisé en 2005.

Les bilans, réalisés à partir des relevés de dépenses issus de l'application GIBUS et de données relatives à la masse salariale communiquées par la DAPN, constituent de véritables comptabilités analytiques des structures concernées. Ils prennent en compte les coûts des « loyers budgétaires » des locaux occupés⁹⁸.

4-2 Suivi technique :

L'activité des ateliers est quotidiennement suivie au travers de l'utilisation de l'application GIPA (Gestion informatisée du Parc Automobile).

L'atelier régional du Chesnay est depuis 2002 certifié QUALICERT (« commerce et réparation automobile »). La certification a été renouvelée en octobre 2005 après audit externe.

4-2 Relations avec les services soutenus

La qualité générale du service rendu repose sur l'application du référentiel QUALICERT. Cela se traduit notamment par :

- l'indication systématique de délais prévisionnels d'intervention sur les bons de travaux établis contrairement avec les services soutenus ;
- un engagement des travaux qu'après accord formel des services soutenus sur les modalités techniques et financières des interventions précisées sur les bons de travaux ;
- la remise de formulaires d'enquête de satisfaction « client » à la restitution des véhicules.

Il n'existe pas en revanche de réunions périodiques d'échange avec les services de police soutenus axées sur les activités de soutien automobile⁹⁹.

⁹⁸ Selon des dispositions définies par le bureau des affaires immobilières de la police nationale de la DEPAFI.

⁹⁹ Le sujet est évoqué de manière accessoire et principalement dans ses aspects budgétaires au cours des réunions annuelles du SGAP traitant de l'ensemble de la logistique des services de police soutenus.

Enfin, l'organisation générale du soutien automobile dans le ressort du SGAP ainsi que les relations entre les ateliers automobiles et les services utilisateurs ne sont fixées dans aucun document de synthèse unique et partagé donnant une vision d'ensemble des modalités techniques et financières du maintien en condition des véhicules et décrivant les responsabilités de chacun des acteurs concernés en la matière.

5- Résultats de l'activité

5-1 Efficacité

Le **taux d'indisponibilité** du parc automobile soutenu par le SGAP de Versailles enregistré en 2005 s'établit comme suit¹⁰⁰ :

	Véhicules sérigraphiés 4 roues		Véhicules banalisés 4 roues		Motos		Total	
	Tx d'immob	Tx d'indispo	Tx d'immob	Tx d'indispo	Tx d'immob	Tx d'indispo	Tx d'immob	Tx d'indispo
1 ^{er} trimestre	14%	10,5%	7,4%	1,2%	17,9%	17%	11%	6,4%
2 ^e trimestre	14,6%	11,1%	8,9%	2,4%	16%	15,3%	12%	7,4%
3 ^e trimestre	13,9%	10,5%	8,1%	2,4%	19,5%	18,9%	12%	7,7%
4 ^e trimestre	13,72%	9,54%	8,1%	2,33%	16,3%	15,6%	11,2%	6,8%
TOTAL 2005 (moyenne)							11,55%	7,07%

Si ces données mesurent l'efficacité générale des activités de soutien automobile du SGAP, la situation et les modalités de gestion du parc de remplacement, d'une part, et la sinistralité des véhicules, d'autre part, sont à prendre en compte dans l'appréciation du taux d'indisponibilité.

Le SGAP dispose d'un **parc de remplacement de 135 véhicules**, soit 4% du total du parc automobile, composé¹⁰¹ de :

- 118 véhicules légers 4 roues (42 sérigraphiés, 63 banalisés et 13 de diversification) ;
- 8 véhicules utilitaires sérigraphiés ;
- 4 deux roues (1 motos et 3 scooters) ;
- 5 utilitaires logistiques.

Les véhicules roulant en instance de réforme peuvent également être pris en compte. Leur nombre est très variable : le SGAP en détient une quarantaine et une centaine reste en dotation dans les services de police, ce qui porte à plus de 300 le nombre total de véhicules permettant de pallier les immobilisations.

Les véhicules de remplacement du SGAP sont « loués » aux services actifs sur la base d'un prix de revient kilométrique¹⁰² et dans le cadre de quotas annuels fixés en fonction des dotations des services.

Le **nombre de sinistres** de toutes natures enregistré en 2005 sur les véhicules du parc automobile soutenu par le SGAP de Versailles s'élève à **1649**, correspondant à un taux général de sinistralité de 50%¹⁰³.

¹⁰⁰ Données communiquées à la DAPN pour le calcul de l'indicateur de performance correspondant associé au programme 176 « Police nationale ».

¹⁰¹ Au 31 décembre 2005.

¹⁰² Fixé à 0,048 €/ km en 2005.

¹⁰³ Nombre de sinistres (1 649) / Nombre de véhicules du parc (3 307).

Le BTAMD a mis en place des tableaux de bord de suivi trimestriel de l'accidentologie recensant pour chacun des services soutenus le nombre d'accidents automobiles et faisant état des coûts de réparation correspondants (coûts supportés par les services de police sur leur budget de fonctionnement)¹⁰⁴. Ces tableaux, internes au SGAP, ne sont pas communiqués aux services concernés.

Le SGAP signale toutefois ponctuellement par lettres aux chefs des services soutenus les anomalies constatées en matière d'entretien et de maintien en condition de leurs véhicules¹⁰⁵.

5-2 Efficience :

Selon le bilan d'exploitation présenté¹⁰⁶, le coût total de l'activité de soutien automobile du SGAP de Versailles pour l'année 2005 s'établit comme suit :

	Fonctionnement ateliers		Valeurs des pièces détachées livrées ¹⁰⁷	Total
	Masse salariale	Fonctionnement (*)		
Atelier régional du Chesnay	2 612 873 €	723 927 €	2 374 260 €	5 711 060 €
Atelier avancé de Melun	402 442 €	128 895 €	328 266 €	859 603 €
Atelier avancé de Taverny	183 538 €	62 981€	258 575 €	505 094 €
Total	3 197 853 € (45%)	924 803 € (13%)	2 961 101€ (42%)	7 075 757 €
Total prestations externalisées				1 226 246 €
Coût total				8 302 003 €

(*) Coût des immobilisations compris selon bilan d'exploitation (cf. 4.1. supra).

Ratios :

- Coût total / nombre de véhicules soutenus : 8 302 003 / 3 307 : 2 510 €/véhicule ;
- Coût total / kilométrage annuel parcouru : 8 302 003 / 55 418 000 : 0,15 €/km ;
- Coût total / nombre d'interventions : 8 302 003 / 11 840 : 701 €/intervention.

Annexes

- 1- Coût moyen d'une intervention (comparatif des prestations ateliers et externalisées) ;
- 2- Tableau de bord accidentologie (3^e trimestre 2006) ;
- 3- Lettre adressée à la direction départementale de la sécurité publique de l'Essonne par le SGAP de Versailles.

¹⁰⁴ Cf. Document en annexe.

¹⁰⁵ Cf. lettre adressée à la direction départementale de la sécurité publique de l'Essonne par le SGAP de Versailles.

¹⁰⁶ Données relatives à la masse salariale calculées selon les dispositions exposées au § 2.2 *supra* (cf. note de bas de page n°8).

¹⁰⁷ A la charge des services actifs soutenus au titre des droits de tirage.

MONOGRAPHIE 3 : SCA

1- Parc soutenu

1.1.- Services concernés

Toutes les directions d'administration centrale du ministère qu'elles soient policières ou non.

Le SCA assure sans contrepartie financière le contrôle technique des véhicules soutenus par le SGAP de Paris.

1.2.- Situation du parc « police nationale » soutenu¹⁰⁸

	Véhicules légers 4 roues	Utilitaires et poids lourds	2 roues	Autres	total
Nombre de véhicules	1476	110	132	6	1724
Age moyen (en années)	5,5	7,18	5,5	9,7	n.c.
Kilométrage moyen	62008	73460	26556	n.c.	n.c.
Kilométrage moyen/an	17411	13088	8154	n.c.	n.c.

2- Organisation générale de l'activité de soutien automobile

2.1 – Les structures

Les garages de Penthièvre et de Nélaton constituent des antennes avancées d'entretien et de réparation de 1^{er} échelon (type station service). Les entretiens et les réparations plus lourdes sont effectués à Pantin. L'atelier de Pantin réalise également des opérations d'entretien de 1^{er} échelon. La priorité de clientèle n'existe que pour certaines autorités (ministres, directeurs généraux).

Le service central automobile est organisé en trois divisions :

- une division administrative et financière ;
- une division opérationnelle ;
- une division technique.

La division technique a en charge l'entretien, la réparation et l'équipement en moyens spécifiques des véhicules de l'administration centrale du ministère de l'Intérieur.

Les structures présentent les caractéristiques suivantes :

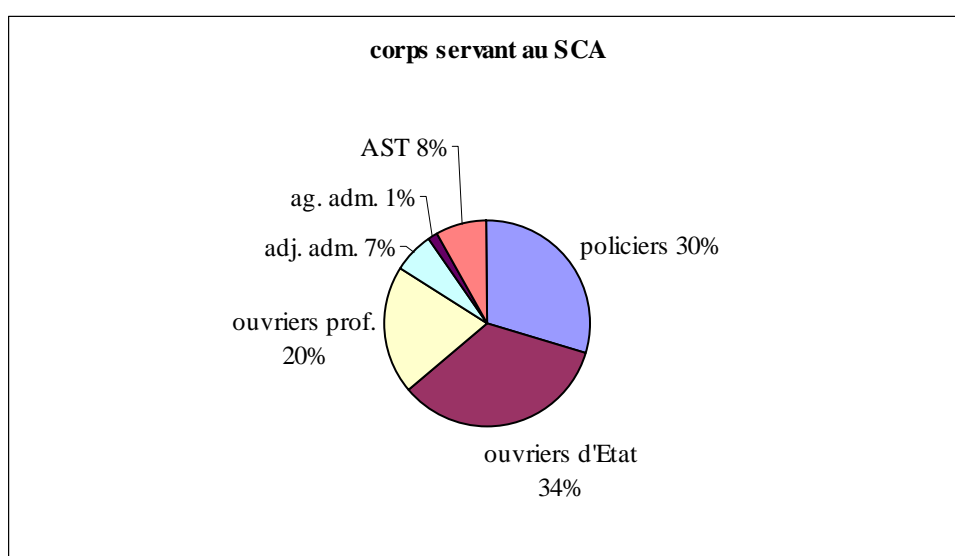
	Activités	Situation	Surfaces de travail
Atelier de Pantin	Toutes interventions mécaniques et de carrosserie sauf poids lourds (la hauteur sous plafond et les capacités limitées de support de la dalle supérieure l'empêchent)	Locaux récents (acquis en 1995), dont la charge de travail peut être accrue (tant en densification de la plate-forme supérieure qu'en exploitation des surfaces du rez de chaussée, principalement utilisé comme parking à l'heure actuelle).	Surface totale ¹⁰⁹ : 15 033 m ² dont : - surfaces techniques 5761 m ² ; - magasin/stockage : 1438 m ² ; - parking (intérieur) : 6737 m ² ; - bureaux et divers (vestiaires et douches) : 1097 m ² .

¹⁰⁸ Chiffres fournis à la mission par le service central automobile en date du 1^{er} novembre 2006.

Garage de Penthievre	Station service		Surface totale : 142 m ² dont : - surfaces techniques : 106 m ² ; - magasin/stockage : 24 m ² ; - parking : m ² ; - bureaux et divers : m ² .
Garage de Nélaton	Station service		Surface totale : 94 m ² dont : - surfaces techniques : 38 m ² ; - magasin/stockage : 26 m ² ; - parking : m ² ; - bureaux et divers : 30 m ² .

2.2 – Le personnel

Les activités de soutien automobile mobilisent un total de 74 agents, dont 22 policiers actifs (dont 1 ADS), 25 ouvriers d'Etat (dont 1 ouvrier d'Etat groupe VI mis à disposition permanente de l'E.C.S.), 15 ouvriers professionnels, 6 agents des services techniques, 5 adjoints administratifs et un agent administratif (situation au 15 janvier 2007).



Fonctions techniques	agents : 56 - entretien/maintenance : 52 - magasin : 4
Fonctions de soutien administratif	agents : 16 - expertise/réforme : 2 - facturation : 7 - externalisation : 0 - informatique : 2 - entretien : 3 - secrétariat : 2
Fonctions de direction	agents : 3

La répartition du personnel entre les trois sites est la suivante¹¹⁰ :

Site de Pantin	agents : 72 - fonctions techniques : 56 (52 entretien/maintenance, 4 magasin, 0 roulage) - fonctions de soutien (dont 7 à la facturation et 3 à l'entretien) : 16 - fonction de direction : 3
Site de Penthievre	Fonction technique : 1
Site de Nélaton	Fonction technique : 1

¹⁰⁹ 11 621 m² sur le plan cadastral

¹¹⁰ Données transmises à la mission par le SCA le 10 novembre 2006.

Le SCA n'a pas pu fournir à la mission une estimation de la masse salariale de ses agents travaillant dans ses ateliers. La mission a pu la reconstituer en s'appuyant, d'une part, sur la sous-direction de l'administration générale et des finances de la DAPN pour les policiers, les agents des services, les adjoints administratifs et l'agent administratif, d'autre part, sur la direction des ressources humaines du secrétariat général du MIAT pour les ouvriers professionnels et les ouvriers d'Etat.

D'après les évaluations¹¹¹ fournies par la DAPN¹¹² les deux officiers de la police nationale présents au SCA auraient un coût de 154 368,15 €, les 19 autres policiers¹¹³ 971 931, 73 €, les 6 AST 190 929,23 €, les 5 adjoints administratifs et l'agent administratif : 195 251,38 €, l'ADS 22 508,76 €

Pour les ouvriers d'Etat, les données sont les suivantes :

	Coût mensuel en euros au 1er janvier 2007	Coût annuel en euros (1)	effectif	Coût total
Groupe V	2 568,26	31 435,50	3	94 306,5
Groupe VI	2 809,02	34 382,40	10	343 824
Groupe VII	3 121,17	38 203,12	7	267 421,84
Groupe HC	3 554,73	43 509,90	1	43 509,90
Groupe VI chef d'équipe	3 414,02	41 787,60	3	125 362,8

Pour les 15 ouvriers professionnels, la mission a retenu une estimation à 33 000 € par agent sur la base de données 2005 dont elle disposait¹¹⁴, soit 495 000€

La masse salariale des 74 agents du SCA travaillant dans les ateliers de maintenance, en coût administration annuel, s'élève dès lors à 2 904 323,3 €

La substitution d'ouvriers professionnels aux policiers actuellement en service dans les ateliers (hors les deux officiers mais y compris l'ADS) conduirait à une économie d'environ 300 000 €¹¹⁵.

Ratios :

- Parc soutenu / total effectif : $1724 / 74 = 23,3$;
- Parc soutenu / total effectif fonctions techniques : $1724 / 56 = 30,8$;
- Parc soutenu / total effectifs entretien-maintenance : $1724 / 52 = 33,2$;
- Effectif de soutien et de direction / total effectif : $19 / 74 = 25,7$ % ;
- Coût moyen annuel par agent : $2 904 323,3 / 74 = 39 248$ €;
- Surface totale des ateliers / parc soutenu : $15269 \text{ m}^2 / 1724 = 8,86 \text{ m}^2/\text{véhicule}$;
- Surface totale des ateliers / effectif total : $15033 \text{ m}^2 / 74 = 206,34 \text{ m}^2/\text{agent}$;
- Surface technique de travail totale / parc soutenu : $5905 / 1724 = 3,43 \text{ m}^2/\text{véhicule}$;
- Surface technique de travail totale / effectif d'entretien/maintenance : $5905 \text{ m}^2 / 52 = 113 \text{ m}^2/\text{agent}$.

¹¹¹ Les chiffres correspondent au « coût administration annuel » rassemblant, non seulement la rémunération brute, mais aussi les charges dites « patronales ».

¹¹² Chiffres 2006.

¹¹³ Trois brigadiers major, 5 brigadiers chef, onze gardiens de la paix.

¹¹⁴ Les données avec les valeurs indiciaires de novembre 2005 et le TMO de 2005 dont disposait la mission indiquaient un « coût administration annuel » de 32 700 €

¹¹⁵ $(971 931,7 + 22 508,76) - (33 000 \times 20) = 334 440,5$ € mais la mission n'étant pas sûre de la précision des chiffres servant de base au calcul, elle préfère arrondir son estimation à la baisse.

3- Activités

3-1 Nombre d'interventions

Les services du SCA ont assuré en 2005 un total de 9183 interventions techniques automobile au profit du parc soutenu ventilées comme suit par type de véhicule :

	4 roues ¹¹⁶	2 roues	Autres (remorques)	Total
Nombre d'interventions	8648	535	n.c.	9183

Les interventions se répartissent de la manière suivante¹¹⁷ :

	4 roues	2 roues	Autres (remorques)	Nombre total d'interventions	Nombre total d'heures
Atelier de Pantin	6236	535	?	6771	n.c.
Atelier de Penthièvre	1071	0	?	1071	n.c.
Atelier de Nelaton	1081	0	?	1081	n.c.
Ecole de conduite ¹¹⁸	260	0	?	260	n.c.
Total	8648	535	?	9183	n.c.

Ratios :

- Nombre d'intervention / parc soutenu = $9183/1724 = 5,33$;
- Nombre d'heures d'intervention / parc soutenu = $45\ 680,35^{119} / 1724 = 26,5$;
- Nombre d'interventions ateliers / total effectifs entretien-maintenance : $9183 / 53 = 173,3$;
- Nombre d'heures d'intervention / total effectifs entretien-maintenance = $45\ 680,35 / 53 = 861,9$ heures/agent.

3-2 Pratique d'externalisation

Sont externalisées la maintenance et la réparation du parc lourd (véhicules poids lourds et de transport en commun).

3-3 Marchés publics

Aucun marché public n'est conclu par le SCA, ils sont passés par le bureau des marchés de la DAPN.

4. Suivi de la gestion

4-1 Suivi économique :

L'activité du SCA fait l'objet d'un bilan d'activité annuel par division. Toutefois, si ces bilans contiennent parfois des informations intéressantes pour l'analyse de la gestion, ils ne correspondent pas au référentiel mis en place par la DAPN depuis 1999 à destination des

¹¹⁶ Le SCA n'intervient que sur des 4 roues légers et sur quelques utilitaires.

¹¹⁷ Chiffre 2005.

¹¹⁸ L'école de conduite spécialisée dispose d'un camion atelier permettant une autonomie totale de cette structure en matière d'entretien et de réparation (notamment pneumatiques, freins et vidanges...). Ces opérations de maintenance sont réalisées par un ouvrier d'Etat qui est en permanence affecté à cette école et suit les formateurs et véhicules école sur les circuits du Mans et de Fay de Bretagne.

¹¹⁹ Bilan des activités de la division technique du SCA – année 2005 – page 5.

ateliers de maintenance des SGAP. Le rattachement du SCA au cabinet du directeur général ne justifie pas en soi l'absence de bilan d'exploitation normalisé au SCA. Ce dernier pourrait l'établir à partir des données qu'il possède et en sollicitant, d'une part, le bureau des affaires immobilières de l'administration centrale (BAIAC) pour évaluer ses coûts de fonctionnement (fluides et entretien et amortissement immobiliers notamment) et, d'autre part, la sous-direction de l'administration générale et des finances de la DAPN pour obtenir les éléments de masse salariale¹²⁰.

Le BAIAC a transmis à la mission les données relatives à la consommation de fluides sur le site du garage de Pantin¹²¹ concernant les 24 141 m² disponibles sur le site de Pantin. La surface total dédiée à la maintenance automobile étant de 15 033 m², la mission a choisi de procéder à un prorata pour déterminer la part des fluides relevant de l'activité « garage », même s'il est probable que cette activité représente une part des consommations de fluide supérieure à la part de la surface qu'elle occupe sur ce site. Dès lors le coût des fluides est estimé par la mission à 167 420 €¹²².

4-2 Suivi technique :

Les ateliers du SCA ne sont pas certifiés QUALICERT (« commerce et réparation automobile »). Le SCA n'a pas été associé à l'origine à cette démarche qui visait à uniformiser les pratiques des seuls SGAP. Le SCA a néanmoins étudié la possibilité de se faire certifier QUALICERT, mais d'autres priorités ont été choisies notamment l'élaboration du document unique réglementaire engageant la responsabilité pénale du chef de service ou d'établissement. Ce document nécessaire est toutefois tourné vers la sécurité au travail et non vers le service du client.

4-3 Relations avec les services soutenus

Une réunion annuelle est organisée au cours du 1^{er} trimestre entre les responsables du SCA et les responsables de pools automobiles police et hors police. Au-delà de cette réunion annuelle, la plupart des responsables de pool automobile placés auprès des différents services soutenus, et notamment ceux des directions actives de police, sont en relation quasi-quotidiennes avec les différentes composantes du SCA pour les prêts de véhicules volants en remplacement ponctuel des véhicules accidentés ou en entretien et réparation.

En revanche, il n'existe aucun dispositif formalisé de mesure de la satisfaction, même si le SCA assure que cela n'est pas préjudiciable à la remontée des besoins des « clients » puisque les relations existant avec les responsables de pools automobiles police (eux-mêmes issus pour partie du SCA) permettraient une telle expression des besoins.

Un état de l'accidentologie et des coûts relatifs est simplement transmis aux directions et services concernés.

¹²⁰ Comme la mission l'a fait pour établir la présente étude.

¹²¹ Devant la petitesse de deux petits garages de proximité du SCA et devant la difficulté d'isoler au sein des emprises de la rue Nélaton et de la rue de Penthièvre la part de la consommation relevant de l'activité de ces garages, la mission a choisi de ne pas en tenir compte dans son évaluation.

¹²² Données 2006. Coût de l'électricité = (15033/24141)*(104 496) = 65 071 ; coût du gaz = (15033/24141)*(152350) = 94 871 ; coût de l'eau = (15033/24141)*(12008) = 7 477,6

5- Résultats de l'activité

5-1 Efficacité

Le SCA fixe ses propres objectifs de performance (objectifs de taux d'immobilisation pour 2006 4,5% et de taux d'indisponibilité 3%). Le taux d'indisponibilité du parc automobile soutenu par le SCA enregistré en 2006¹²³ s'établit comme suit :

	Véhicules 4 roues ¹²⁴	
	Taux d'immobilisation	Taux d'indisponibilité
1 ^{er} trimestre	4,77%	3,85%
2 ^e trimestre	4,71%	3,76%
3 ^e trimestre	4,04%	3,23%
4 ^e trimestre	5,94%	4,54%
TOTAL 2006 (moyenne)	4,87%	3,84%

Le parc volant¹²⁵ est constitué pour partie de véhicules spécifiques de segment élevé ou de motorisation spécifique destinés aux très hautes autorités ministérielles ou aux services opérationnels pour des missions nécessitant des moyens rapides.

Le nombre d'accidents enregistrés sur les neuf premiers mois de 2005 sur les véhicules du parc automobile soutenu par le SCA au profit des directions et services centraux de la DGPN s'élève à 1146, correspondant à un taux annuel de sinistralité de 74,56%.

Si la sinistralité est suivie par le SCA pour l'ensemble du parc d'administration centrale (les coûts d'accidents pour le parc hors police étant transmis mensuellement à chaque direction), la mission relève que seul le directeur général de la police nationale a demandé l'établissement d'un tableau de bord (cf. ci-dessous l'extrait reproduit par la mission) pour suivre l'évolution de la sinistralité de ses différents services.

La sinistralité est ainsi suivie plus particulièrement pour les véhicules relevant de la DGPN. Ces véhicules représentent 89% des véhicules soutenus par le SCA¹²⁶. La mission souhaite que le suivi de l'accidentologie soit de même nature pour l'ensemble des directions, policières ou non, du ministère dont le SCA assure la maintenance des véhicules.

La sinistralité des véhicules soutenus par le SCA apparaît importante, notamment pour des directions ou des services dont le lien avec les contraintes opérationnelles policières est lointain (cabinet des ministres, du DGPN, IGPN). Pour ces services, il semble que sous l'appellation « d'accidents » rentrent certes, parfois, des réparations d'importance, mais essentiellement des réparations de petite importance rendues nécessaires par la fonction de représentation à laquelle concourent, à titre principal, ces véhicules.

Le fort taux de sinistralité du SSMI s'explique en partie par le fait que la grande majorité des véhicules de ce service est employée par le groupe de protection de la police nationale (GPPN)

¹²³ En 2005, le taux d'immobilisation avait atteint 3,78% et le taux d'indisponibilité 3,1%.

¹²⁴ Le parc d'administration centrale ne dispose pas de véhicules sérigraphiés. La distinction entre véhicules banalisés et motocyclettes n'est pas réalisée par le SCA. Dès lors, les indicateurs déterminés au sein de l'U. O. sont calculés sous le seul générique « véhicules ».

¹²⁵ Stationné à Pantin.

¹²⁶ Chiffres au premier août 2006 (1537 / 1724)

dont les contraintes opérationnelles semblent fortes¹²⁷, même si la mission s'étonne d'un tel niveau de sinistralité qui conduit chaque véhicule affecté au SSMI à être touché par un accident tous les 5 mois.

ACCIDENTOLOGIE ET COÛTS BUDGETAIRES POUR LES DIRECTIONS ET SERVICES CENTRAUX DE LA DGPN										
SERVICES	PARC (au 1/08/06)	Accidentologie								
		2005 oct.	2006 oct.	écarts	évol.	2005 cumul	2006 cumul	écarts	évol.	Tx d'acc
CAB MIN	46	9	5	-4	-44,44%	71	70	-1	-1,41%	152,17%
SCA	186	8	9	1	12,50%	100	91	-9	-9,00%	48,92%
Cabinet+ PLD	31	3	4	1	33,33%	30	18	-12	-40,00%	58,06%
RAID	77	6	6	0	0,00%	41	42	1	2,44%	54,55%
SSMI	26	6	5	-1	-16,67%	45	61	16	35,56%	234,62%
UCLAT	12	0	1	1	100,00%	7	10	3	42,86%	83,33%
CAB DGPN	332	23	25	2	8,70%	223	222	-1	-0,45%	66,87%
DCPJ	341	30	18	-12	-40,00%	236	241	5	2,12%	70,67%
DST	286	16	15	-1	-6,25%	187	222	35	18,72%	77,62%
SPHP	127	22	14	-8	-36,36%	146	162	16	10,96%	127,56%
DCRG	131	9	9	0	0,00%	91	87	-4	-4,40%	66,41%
DCPAF	100	1	8	7	700,00%	41	49	8	19,51%	49,00%
DAPN	42	0	3	3	300,00%	19	17	-2	-10,53%	40,48%
DFPN	16	0	4	4	400,00%	4	14	10	250,00%	87,50%
IGPN	15	1	3	2	200,00%	9	21	12	133,33%	140,00%
SCTIP	43	0	1	1	100,00%	10	18	8	80,00%	41,86%
DCCRS	19	3	0	-3	-100,00%	11	8	-3	-27,27%	42,11%
DCSP	39	3	4	1	33,33%	17	15	-2	-11,76%	38,46%
Directions	1 159	85	79	-6	-7,06%	771	854	83	10,77%	73,68%
TOTAL	1 537	117	109	-8	-6,84%	1 065	1 146	81	7,61%	74,56%

5-2 Efficience :

Selon les données que la mission a pu recueillir, le coût total de l'activité de soutien automobile du SCA pour l'année 2006 s'établit comme suit :

	Fonctionnement ateliers		Valeurs des pièces détachées livrées ¹²⁸	Total
	Masse salariale	Fonctionnement ¹²⁹		
Atelier de Pantin	2 904 323,3	167 420€	1 351 411€	4 551 533€
Atelier de Penthièvre			49 894€	
Atelier de Nélaton			78 485 €	
Total	2 904 323,3 €	167 420€	1 479 790€	4 551 533€
			Total prestations externalisées	76 530€
			Coût total	4 628 063€

Ratios :

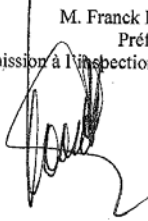
- Coût total / nombre de véhicules soutenus : 4 628 063 / 1724 = 2684 €/véhicule ;
- Coût total / kilométrage annuel parcouru : 4 628 063 / 28 214 644 = 0,164 €/km ;
- Coût total / nombre d'interventions : 4 628 063 / 9183 = 504 €/intervention.

¹²⁷ Les missions du GPPN sont des missions de protection de personnalités sensibles souvent visées dans le cadre de menaces terroristes. Les nombreux déplacements effectués par cette entité sont réalisés dans des conditions spécifiques de circulation qui engendrent des prises de risques supplémentaires en conduite.

¹²⁸ A la charge des services actifs soutenus au titre des droits de tirage.

¹²⁹ Coût des fluides des ateliers (eau, gaz, électricité, fioul...)

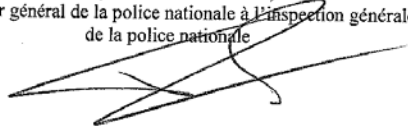
M. Franck PERRIEZ,
Préfet,
chargé de mission à l'inspection générale de l'administration



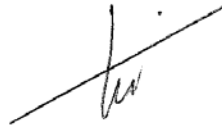
M. Frédéric PAPET,
Inspecteur de l'administration



François-Yves BOSCHER,
Contrôleur général de la police nationale à l'inspection générale
de la police nationale



M. Frédéric BEAUDROIT,
Contrôleur des armées



M. Daniel HANGARD,
Chef de mission de contrôle
général



Fait à Paris, le 2 février 2007

GLOSSAIRE

ADS :	Adjoint de sécurité
BOP :	Budget opérationnel de programme
CMA :	Corps de maîtrise et d'application
CRS :	Compagnie républicaine de sécurité
DAPN :	Direction de l'administration de la police nationale
DDRG :	Direction départementale des renseignements généraux
DDSP :	Direction départementale de sécurité publique
DEPAFI	Direction de l'évaluation, de la performance et des affaires financières et immobilières
DGPN :	Direction générale de la police nationale
DRH :	Direction des ressources humaines
IGPN :	Inspection générale de la police nationale
LOPSI :	Loi d'orientation et de programmation relative à la sécurité intérieure
MIAT :	Ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire
OP :	Ouvrier professionnel
PAP	Projet annuel de performance
PP :	Préfecture de police
SCA :	Service central automobile
SGAP :	Secrétariat général pour l'administration de la police
SGO :	Secrétariat général opérationnel
SPHP :	Service de protection des hautes personnalités

REPONSES DU MINISTERE



MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Secrétariat général
CABINET

Affaire suivie par :
Julien MARJON

N° 2007/6

Tel : 01-49-27-42-22
Télécopie : 01-49-27-35-75

julien.marjon@interieur.gouv.fr

Paris, le 02 AVR. 2007

NOTE

à l'attention de

Monsieur Franck PERRIEZ
Préfet,
Chargé de mission auprès du chef de
l'Inspection générale de l'administration
Chef de la mission d'audit de modernisation
sur la rationalisation de la maintenance
automobile en Ile de France

Objet : audit de modernisation sur la rationalisation de la maintenance automobile en Ile de France – observations au projet de rapport

Vous avez bien voulu me communiquer, ainsi qu'aux services concernés, le rapport d'audit de modernisation consacré à la rationalisation de la maintenance des véhicules de la police nationale en Ile-de-France.

Je puis vous confirmer mon orientation favorable à l'esprit de ce rapport et à ses principales propositions. Le principe de recherche de complémentarités dans l'ensemble formé par l'administration centrale du ministère, la préfecture de police et les services dépendant du SGAP de Versailles correspond bien à l'esprit de la démarche de modernisation qu'il me revient de piloter au sein du ministère. La constitution de pôles spécialisés exprimant cette complémentarité mérite donc d'être étudiée, comme y invite le rapport. De même, la recherche de mutualisations et d'unification des méthodes de travail entre les différents services doit tout autant être encouragée.

Ainsi que l'illustrent les observations de la direction générale de la police nationale et de la préfecture de police, il ne saurait être fait abstraction des réelles spécificités de l'activité policière dans le degré d'exigence d'un service de maintenance automobile. Ceci ne fait toutefois pas obstacle à ce que soit recherchée la meilleure complémentarité entre les services chargés de cette maintenance en Ile-de-France.

Par ailleurs, comme le montrent les observations de la direction de l'évaluation de la performance, des affaires financières et immobilières, les considérations de nature immobilière contenues dans le rapport s'inscrivent en cohérence avec la stratégie immobilière d'ensemble du ministère.

Telles sont les principales remarques que m'inspire ce rapport, dont je souhaite souligner la qualité. Vous trouverez ci-joint les observations détaillées des services concernés par le rapport (DGPN, préfecture de police, DEPAFI).

La Secrétaire générale



Bernadette MALGORN



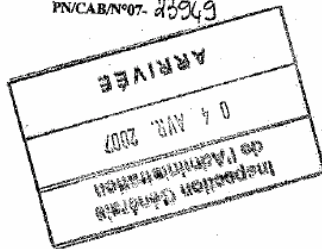
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

DIRECTION GÉNÉRALE
DE LA POLICE NATIONALE

CABINET

Affaire suivie par M. CLERISSI
01 40 07 63 06
gerard.clerissi@interieur.gouv.fr

PN/CAB/N°07-23949



Paris, le 28 MARS 2007

Le directeur général de la police nationale

à

Madame la secrétaire générale

OBJET : Observations concernant le rapport provisoire de la mission d'audit sur la rationalisation de la maintenance des véhicules de la police nationale en Ile-de-France

La mission interministérielle d'audit visée en objet a rédigé un rapport provisoire de qualité dans des délais très contraints eu égard à la complexité du sujet traité.

Tout en souscrivant à l'esprit d'ensemble de ce rapport, je souhaite vous faire part d'un certain nombre d'observations générales avant d'en préciser le contenu.

Il convient tout d'abord de garder à l'esprit le fait que la mission a bâti ses analyses et ses préconisations à partir de données chiffrées dont elle souligne elle-même le caractère partiel et la fiabilité perfectible. De ce fait, les difficultés dont elle fait état pour dresser des éléments de comparaison pertinents, doivent conduire, lorsque les ratios établis manquent d'assise homogène, à devoir nuancer certains constats ou analyses.

Il n'en demeure pas moins que des progrès rapides peuvent effectivement être attendus de la mise en place des bilans d'exploitation réalisés selon une méthodologie de recensement de l'activité identique dans toutes ces structures, de la mise en place de processus d'organisation et de méthodes de travail semblables d'un secteur à l'autre, de relations clients-prestataires plus régulières, d'une harmonisation des compétences, d'une certification de l'ensemble des ateliers, d'une localisation et d'une mutualisation de l'activité améliorées afin de parvenir à un maillage plus équilibré de l'offre pour mieux satisfaire la demande.

S'agissant des documents joints, il est demandé à la mission de bien vouloir retirer des annexes du rapport, la note adressée par le SGAP de Versailles à la direction

P.N. Mod. J.064

ADRESSE POSTALE : PLACE BEAUMAU 75800 PARIS CEDEX 08 - STANDARD 01 49 27 49 27 - 01 40 07 60 60
ADRESSE INTERNET : www.interieur.gouv.fr

départementale de la sécurité publique de l'Essonne, qui a vocation à rester un document interne.

1. SUR LES DONNEES CHIFFREES

1.1. Tableau comparatif des coûts

Faute d'une comptabilité analytique précise et fiable, la mission a dû reconstituer, au moyen des éléments communiqués par les services audités, une assiette des dépenses de maintenance lui permettant de calculer des ratios et de comparer la situation des structures concernées.

Le tableau comparatif des coûts ainsi dressé s'appuie sur des dépenses annuelles de maintenance qui intègrent la masse salariale, les coûts de fonctionnement hors amortissement immobilier, les fournitures et les prestations externalisées.

Il devrait être précisé plus clairement, en introduction du rapport que cette approche doit être considérée comme partielle et qu'elle ne peut rendre compte avec exhaustivité de la réalité des coûts de maintenance des garages de la police nationale en région parisienne.

En effet, d'une part l'année budgétaire de référence prise en compte pour les trois entités n'est pas la même ; d'autre part, la non disponibilité de certaines données au SGAP de Paris ou au SCA ont amené la mission à écarter les coûts d'amortissement immobilier, ce qui, compte tenu de la disparité des surfaces de travail, doit conduire à nuancer l'interprétation des ratios. Enfin, comme l'a constaté la mission, la fiabilité de certaines données n'est pas toujours établie.

S'agissant de la masse salariale, les auditeurs relèvent (introduction p. 1) que "le SCA n'a pas été capable de transmettre à la mission la masse salariale de ses agents". Cette formulation mérite d'être nuancée car ces informations ne sont pas en possession du SCA. De surcroît, les coûts globaux de la masse salariale (avec les coûts employeurs) ne sont disponibles que depuis la mise en place de la LOLF, dans les DRH.

S'agissant du coût total par kilomètre, je souhaite qu'il soit précisé que ce ratio ne peut être analysé comme un prix de revient kilométrique (PRK) des véhicules de police en Ile-de-France, puisqu'il n'intègre pas les données relatives au coût des véhicules et à la consommation de carburant.

En ce qui concerne le coût total par agent, la DGPN s'interroge sur le sens de ce ratio, dont on ne sait s'il sert à mesurer le coût d'un agent ou sa productivité. Dans un cas comme dans l'autre, il est difficile de le calculer sans le rapporter aux charges fixes, et en intégrant dans l'assiette des dépenses, les coûts des prestations externalisées qui, par définition, ne sont pas réalisées par les agents.

Enfin, le ratio relatif au coût total par intervention appelle lui aussi des réserves dans la mesure où la disparité des méthodes de travail et de comptabilisation des données, constatée au demeurant par la mission, ne permet pas de considérer qu'une intervention donne systématiquement lieu à des heures travaillées. Cette approche ne traduit donc pas la réalité de l'activité de maintenance.

Pour ces motifs, il me semble préférable que les ratios relatifs aux coûts par agent et par intervention ne soient pas rendus publics, ou à tout le moins, comportent une mention très explicite de précaution méthodologique.

1.2. Les taux d'immobilisation

La mission relève que les taux d'immobilisation et d'indisponibilité pour l'année 2005 sont supérieurs à Versailles qu'à Paris (respectivement 11, 5% et 10% pour le taux d'immobilisation et 7, 07% et 5, 95% pour le taux d'indisponibilité) et indique que cette situation est imputable au niveau de la sinistralité enregistrée en Ile-de-France

La DGNP ne peut valider ces données puisque les chiffres en sa possession, et publiés, montrent une situation rigoureusement inverse avec des taux d'immobilisation et d'indisponibilité qui s'établissent pour l'année 2005 comme suit :

	1T2005		2T2005		3T2005		4T2005		Total 2005	
	Tx immo	Tx indispo	Tx immo	Tx indispo	Tx immo	Tx indispo	Tx immo	Tx indispo	Tx immo	Tx indispo
SGAP VERSAILLES	7.84	3.50	8.63	4.01	9.40	5.21	9.40	4.27	8.65	4.08
SGAP PARIS	9.87	6.05	10.01	6.50	10.84	7.91	8.26	5.88	9.73	6.57

Ces chiffres découlent des données transmises par l'ensemble des SGAP et retraitées par la DAPN conformément aux dispositions prévues par la circulaire du 9 avril 2002. Ils ont été remis aux membres de la mission. Si les modalités de calcul des taux d'immobilisation sont jugées complexes et font actuellement l'objet d'une réflexion, c'est la diversité des pratiques dans les SGAP qui peut générer des taux différents. En l'espèce le SGAP de Versailles a intégré dans la détermination de l'assiette du parc, la catégorie des véhicules réformés sans renouvellement (RSR), qui par définition ne sont pas immobilisés en attente de réparation. C'est la raison pour laquelle les données sont systématiquement retraitées par l'administration centrale.

La mission relève que les chiffres ne rendent pas compte d'une amélioration sensible de la situation en Ile-de-France en général et au SGAP de Paris en particulier. Or cette amélioration a été maintes fois soulignée lors des entretiens avec la mission et il suffit pour la mettre en évidence de publier les chiffres des taux d'immobilisation et d'indisponibilité depuis 2002.

Par ailleurs si les taux restent supérieurs aux objectifs prévus dans le PAP de la DGNP, c'est principalement parce qu'ils n'obéissent pas à un simple raisonnement mathématique et que des paramètres liés au roulage, à la présence sur le terrain des services et aux risques auxquels ils peuvent être exposés, peuvent peser sur les résultats (cf. les violences urbaines de 2005-2006).

2. SUR LES PRINCIPAUX CONSTATS ET ANALYSES

2.1. Une organisation hétérogène

Bien qu'elle s'efforce, par les instructions qu'elle donne, les réunions qu'elle organise et les études qu'elle réalise, d'homogénéiser et de piloter la politique de maintenance automobile au sein de la police nationale, la DGPN ne peut ignorer la spécificité de certaines organisations, comme celle du SGAP de Paris, où la fonction logistique est assurée par une direction semi-opérationnelle, ou du SCA qui assure le soutien d'un parc très sensible. A cet égard, la mission relève que **"le garage Pantin, bel outil de maintenance automobile, actuellement sous-utilisé, doit être exploité au maximum de ses capacités"**. Cette affirmation n'est en effet à ce stade pas étayée d'autant que la mission a elle-même relevé que la portance de la dalle supérieure du garage, est limitée. La mention "actuellement sous-utilisée", devrait donc être supprimée ou à défaut, mieux argumentée.

Il est clair cependant qu'il existe aujourd'hui des disparités dans l'organisation et le contrôle du travail en atelier, le mode de collecte et de traitement des données (accidentologie, taux d'immobilisation) ou encore dans la gestion du parc de volants.

De ce point de vue, plusieurs actions peuvent être envisagées. D'abord des actions internes de chaque structure pour améliorer son organisation et le dialogue avec les services soutenus ainsi que les remontées statistiques vers l'administration centrale. Ensuite une démarche de la DAPN visant à formater et fiabiliser certaines données relatives aux coûts de maintenance, ou à généraliser l'approche Qualité. Enfin, des actions de rapprochement entre structures sont à conduire pour mutualiser certaines charges ou pratiques, ce que préconise au demeurant la mission.

2.2. Le recours à l'externalisation

Je m'interroge sur la portée de la phrase (p. 20 du rapport) **"l'externalisation est plus subie que voulue"**, et son choix peut s'expliquer notamment par le fait qu'elle nécessite **« une technicité très particulière qui dépasse les compétences des garages de police »**.

Après les expérimentations qu'elle a engagées, la DGPN n'a pas souhaité imposer aux SGAP ou au SCA une doctrine rigide en matière d'externalisation. Le recours à l'externalisation est rarement un choix économique parce qu'il a un coût, souvent élevé selon la nature des prestations, et il est effectivement souvent dicté par l'éloignement des services d'un garage intégré ou par la nécessité d'ajuster le plan de charge des garages.

En Ile-de-France, les pratiques en la matière sont explicables. Compte tenu de l'étendue de sa zone de compétence, le SGAP de Versailles externalise la petite maintenance, pour limiter les déplacements répétitifs des services et les coûts que cela entraîne ; de son côté le SGAP de Paris n'a recours au privé que pour la maintenance des poids lourds car son organisation lui permet de faire face au reste des activités de maintenance en régie.

Le choix de l'externalisation dans ce dernier cas est moins justifié par une technicité particulière que par un manque de place ou d'outillage dans les garages intégrés. La voie alternative à l'externalisation reste l'examen des potentialités de coopération entre les services logistiques de police et de gendarmerie, qui est pour le moment très limitée en

Ile-de-France du fait de l'incertitude qui pèse sur le maintien de certains ateliers de gendarmerie.

2.3. La connaissance des besoins

La mission relève que la police nationale n'a pas mis en place, comme la gendarmerie, une dotation de référence des services et a fait le choix d'une globalisation auprès des chefs de service de police des enveloppes de renouvellement automobile qui prive les SGAP ou le SCA d'une bonne visibilité du périmètre des véhicules à entretenir.

Cette approche établit un lien de causalité entre des processus qui n'obéissent pas à la même logique et donne une interprétation erronée d'un choix de gestion.

En effet, la globalisation des enveloppes de renouvellement automobile dans les services de police a eu pour objectif de les responsabiliser dans leurs choix de gestion, en leur permettant d'adapter leur parc en fonction des situations locales, des missions qui leurs sont dévolues, des résultats auxquels ils sont astreints. Cette démarche est en adéquation avec l'esprit et la lettre de la LOLF. Le calcul a été fait sur la base du parc existant en 2002, en tenant compte d'un prix moyen pondéré par type de véhicules et des critères de réforme en vigueur. Les enveloppes ont été figées jusqu'en 2007.

Les SGAP sont très largement parties prenantes dans le processus de validation des commandes, puisqu'ils doivent veiller, par leur expertise technique, à la cohérence des matériels achetés et à la mise en réforme des véhicules renouvelés.

La mise en place d'une dotation de référence au sein de la police nationale s'inscrit dans le cadre global de la réflexion sur la rationalisation du parc automobile.

Cet outil n'est effectivement pas encore en place aujourd'hui car sa mise en œuvre est plus délicate que dans la gendarmerie, eu égard à la diversité des missions et des services de la police nationale. C'est le principal constat qu'avait dressé l'IGPN, lorsqu'elle avait été saisie d'une mission de mise en place d'une réflexion méthodologique permettant d'aboutir à la détermination de la dotation de référence.

La DAPN poursuit pour sa part le travail avec les services de police, forcément long et méticuleux, pour parvenir à la mise au point d'un document partagé permettant de fixer une dotation de référence.

2.4. L'approche client

La mission relève (p. 19) que les clients ne sont que "**très peu consultés ou associés aux activités de maintenance**". Cette affirmation doit être largement atténuée dans le texte. Chaque année, le SCA tient **une réunion formalisée** des représentants de chaque entité soutenue et les problèmes recensés sur les douze derniers mois sont évoqués pour donner lieu aux améliorations nécessaires. La notion de « client » pour ce qui concerne la maintenance assurée par le SCA, ne recouvre pas une approche individualisée sachant que les véhicules sont le plus souvent mutualisés au bénéfice d'unités opérationnelles. Les relais sont donc obligatoirement assurés par des responsables désignés : Chefs de Pools auto, à un niveau supérieur, chefs de bureau logistique, chefs de cabinets etc.. Le SCA est par ailleurs en relation constante avec ces responsables. Il serait certainement très

lourd en terme de secrétariat et de gestion interne, de mettre en œuvre, pour chaque réparation, une fiche de satisfaction/qualité.

Par ailleurs, le SGAP de Versailles est un des premiers garages à avoir fait l'objet d'une certification QUALICERT, qui inclut une charte clients très rigoureuse. A ce titre une enquête qualité est effectuée lors de chaque bon de travail émis, laquelle ne reçoit pas systématiquement de réponse de la part des services. J'ai par ailleurs demandé à la DAPN de certifier progressivement l'ensemble des garages centraux et secondaires des SGAP.

Si la certification « Qualicert » n'a pas encore été mise en œuvre au SCA, c'est essentiellement pour des raisons budgétaires mais aussi techniques. En effet, dans le même temps le SCA a été désigné comme site pilote pour la mise en œuvre du document unique et il semblait complexe de mener de front les deux actions. Rien ne s'oppose à ce que, pour l'année 2008, la démarche « qualité » soit initiée sur la structure de Pantin. Je demanderai à la DAPN de soutenir financièrement la démarche qui pourra être inscrite au prochain dialogue de gestion dans le cadre des mesures nouvelles.

3. SUR LES RECOMMANDATIONS

3.1. La prévention de la sinistralité

Je partage naturellement le souci de la mission d'enrayer la sinistralité dans les services de police. Ce phénomène alourdit les coûts de maintenance automobile et augmente le taux d'immobilisation des véhicules.

Dans cette perspective, un plan de lutte contre la sinistralité est actuellement en cours d'élaboration. Il s'inspirera assez largement des préconisations formulées dans le cadre du rapport de l'IGPN mais aussi des pratiques constatées chez d'autres gestionnaires de flottes professionnelles.

D'ores et déjà un module de formation initiale des gardiens de la paix va être mis en place. Des réflexions sont actuellement conduites pour prolonger cette démarche par des actions de formation continue des policiers tout au long de leur carrière.

Je ne suis en revanche pas favorable à une modulation du régime indemnitaire des fonctionnaires en fonction de leur capacité de conduite des véhicules.

Il est par ailleurs difficile d'établir une norme de sinistralité commune à tous les services, d'une part parce que tous les services ne sont pas exposés de la même manière à l'accidentologie, d'autre part parce que des paramètres de terrain doivent nécessairement être pris en compte dans de la gestion des sinistres. Néanmoins la DAPN examinera sur ce point la démarche engagée en matière de bonnes pratiques par les Etats européens.

La désignation d'un expert technique dans les services de police est une proposition qui ne reçoit pas à ce stade mon soutien. Le problème qui a été identifié n'est en effet pas tant un déficit d'expertise que le SGAP ou le SCA pourrait facilement combler mais plutôt une organisation et une mobilisation insuffisantes des services pour assurer une bonne gestion et un bon entretien du parc automobile. En revanche, la systématisation des réunions clients pourraient déboucher sur des contrôles réguliers par des professionnels du SGAP.

Je ne peux parallèlement qu'être favorable à la fiabilisation des remontées statistiques en matière d'accidentologie, d'autant qu'on ne peut suivre que la sinistralité déclarée. Cela suppose non seulement des systèmes d'information partagés et fiables mais également une mobilisation sans faille de l'ensemble de l'organisation (SGAP, SCA et services de police).

3.2. Le fonctionnement des structures

Concernant le retrait des policiers des garages et leur remplacement par des ouvriers professionnels, je partage totalement cette préconisation du rapport. Le mouvement a déjà été largement amorcé au SCA où le taux de policiers en charge de missions techniques est passé de 60 % à 30 % en trois ans. La démarche se poursuivra dans les mois à venir. Il reste, j'en conviens, à accélérer ce mouvement dans les SGAP de Paris et de Versailles.

Je suis également très favorable à l'harmonisation de la comptabilité analytique dans les SGAP. La DAPN va engager en 2007 un audit destiné à modéliser un compte d'exploitation et à accompagner les SGAP et le SCA dans sa mise en place.

Concernant la comptabilité générale, les bilans sont à l'évidence très hétérogènes et ne permettent pas de procéder à une comparaison fiable et surtout précise des structures entre elles. Ces dernières années, le SCA n'a pas été rendu destinataire des bilans normalisés transmis et renseignés (de manière variable) par les SGAP. Sur ce point, le SCA doit s'aligner et j'ai d'ores et déjà demandé qu'une mission de la DAPN soit désignée pour mettre en place sur l'année 2007, les bilans normalisés à la division technique de pantin.

Je suis également favorable aux conférences clients qui se tiendraient au niveau zonal pour procéder à une évaluation des problématiques de maintenance des véhicules et ne verrais que des avantages à ce que la politique d'achat des pièces détachées soit mutualisée entre le SGAP de Paris et celui de Versailles. Une étude est en cours pour évaluer la politique d'achat des pièces détachées dans les SGAP et examiner l'opportunité d'un marché centralisé ou d'une convention nationale de prix avec les principaux fournisseurs.

Dans le cadre de l'achat du garage Jaurès et des perspectives de rationalisation des implantations immobilières, je ne vois naturellement pas d'objection à la recherche d'une meilleure mutualisation des moyens de maintenance entre les trois structures. Il ne m'apparaît cependant pas pertinent de faire assurer l'entretien des véhicules utilitaires du SGAP de Paris dans les locaux du SCA qui n'est pas équipé pour prendre en charge ce type de moyens, nonobstant les problèmes de portance de dalle déjà signalés.

Concernant la mutualisation préconisée de certains équipements électroniques coûteux, l'idée est séduisante mais difficile à mettre en pratique en raison de l'éloignement des structures et de la nécessité de disposer en permanence du matériel.

Jusqu'à ce qu'un audit technique plus poussé soit effectué sur une éventuelle densification du garage de Pantin et qu'une montée en puissance du personnel intervienne, il ne serait pas judicieux d'entamer une démarche de transfert de charge étant entendu qu'il faudrait au préalable expertiser plus avant des solutions alternatives telles une densification du garage de Rungis.

Le rapporteur de la mission précise qu'il n'a pas été convaincu par le distinguo opéré entre les 2 écoles (SCA et PP) – conduite de vitesse et conduite de sécurité – et estime

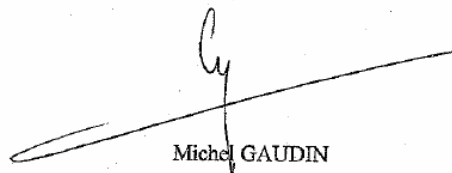
nécessaire de réfléchir à l'éventualité de la fusion des 2 écoles. Il convient de préciser que les enseignements de l'ECSPN du SCA s'intitulent « conduite spécialisée » et non conduite de vitesse et qu'il conviendrait d'auditer au préalable les deux écoles avant d'avancer des préconisations en ce domaine.

*

En résumé, je suis naturellement favorable à l'engagement d'actions susceptibles de générer des économies structurelles mais toute réflexion sur les valeurs de référence ne pourra être menée tant qu'un travail comparatif exhaustif n'aura pas été accompli sur la base d'une comptabilité analytique fiable.

Compte tenu de la difficulté à mettre en œuvre de nouvelles pratiques qui demandent souvent l'ajustement de logiciels informatiques très lourds à manipuler et qui exigent de la formation pour les personnels, des investissements en matériel, des aménagements immobiliers, il me semble que l'objectif consistant à rendre les gestions homogènes et à évaluer sur des bases plus fiables, le niveau de rendement des structures, constitue un préalable indispensable à toute démarche de transfert de charge.

Je reste à votre disposition pour poursuivre nos échanges sur ce sujet complexe et affiner ensemble les suites à donner à ce premier rapport.



Michel GAUDIN



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Secrétariat Général

Paris le 29 MAR. 2007

DIRECTION DE L'ÉVALUATION DE
LA PERFORMANCE, ET DES
AFFAIRES FINANCIÈRES
ET IMMOBILIÈRES

Note

SOUS-DIRECTION
DES AFFAIRES IMMOBILIÈRES

A
Madame Bernadette MALGORN
Préfète, secrétaire générale

AFFAIRE SUIVIE PAR
Jean-Luc NÉVACHE

N° 070274

Tél : 01.40.57.94.74

Fax : 01.40.57.95.89.

jean-luc.nevache@interieur.gouv.fr



J'ai pris connaissance avec intérêt du rapport d'audit de modernisation consacré à la rationalisation de la maintenance des véhicules de la police nationale en Ile-de-France.

S'agissant des considérations de nature immobilière (propositions 13, 14 et 15 du rapport), il est rappelé qu'elles s'inscrivent nécessairement dans la stratégie immobilière d'ensemble du ministère de l'intérieur. En particulier, c'est bien dans le cadre de cette stratégie immobilière qu'a été réalisée l'acquisition, par la préfecture de police, du garage situé boulevard Jean Jaurès.

2 Pour ce qui concerne plus particulièrement la programmation en 2008 du relogement du garage du Chesnay sur l'autre site du Chesnay, siège des activités techniques du SGAP hors automobile, il est bien prévu de réaliser cette opération à terme. Toutefois, il faut rappeler que le coût en est important et qu'il sera loin d'être compensé par la valorisation du terrain actuel du garage dont la cession ne rapporterait que moins de 2 M€ (selon l'estimation des Domaines). Aussi cette opération n'a jusqu'ici pas été considérée comme prioritaire, à moins qu'elle ne s'inscrive dans un schéma régional d'ensemble des implantations automobiles permettant de réaliser des économies ou de mieux satisfaire le besoin par ailleurs.

Le directeur de l'évaluation de la performance
Et des affaires financières et immobilières

Bertrand MUNCH

ADRESSE POSTALE : PLACE BEAUVAU 75000 PARIS CEDEX 08 - STANDARD 01.49.27.49.27 - 01.40.07.60.60
ADRESSE INTERNET : www.interieur.gouv.fr



PREFECTURE DE POLICE

SECRETARIAT GENERAL POUR L'ADMINISTRATION

SGAP 080



Aff. suivie par Nelly MARION
Tél. : 01.53.71.30.90
Mél. : nelly.marion@interieur.gouv.fr

Paris, le 26 FEV. 2007



Le Préfet de Police

À

Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur
et de l'Aménagement du Territoire
Madame Bernadette MALGORN,
Secrétaire Générale

OBJET : Rapport provisoire de la mission d'audit sur la "rationalisation de la maintenance des véhicules de la police nationale en Ile-de-France.

Vous avez bien voulu me transmettre pour avis le rapport provisoire de la mission d'audit sur la "rationalisation de la maintenance des véhicules de la police nationale en Ile-de-France" en vue de recueillir mes observations pour les agréger avec celles des autres entités auditées.

La mission souligne dans ce rapport provisoire l'effort de modernisation entrepris ces dernières années par le SGAP de Paris concernant ses ateliers et la maintenance automobile de ses services, concrétisée notamment par une diminution de moitié du taux d'immobilisation de ses véhicules malgré une diminution parallèle d'effectifs, et des efforts entrepris en matière de suivi de l'activité (accidentologie et responsabilisation des directions et fonctionnaires en cause ; réunions périodiques d'un comité clients) ou de mutualisation des moyens (avec le SGAP de Versailles, et le SCA du ministère de l'Intérieur dans la perspective immobilière du site Jean-Jaurès ...).

Toutefois, plusieurs points signalés à l'encontre du SGAP de Paris appellent de ma part les éléments de réponse suivants.

En premier lieu, je ne peux que rappeler, s'agissant de la critique sur la composante importante que représentent les fonctionnaires de police au sein des ateliers du SGAP de Paris, l'obligation de la Préfecture de Police de garantir sur la capitale, siège des institutions, et sa périphérie une activité infailible de soutien opérationnel. Ce haut niveau de capacité logistique requiert de pouvoir disposer à tout moment, même imprévu, d'équipements appropriés en parfait état de fonctionnement et de pouvoir s'appuyer pour ce faire sur des personnels qualifiés et disponibles. Ainsi que le signale ce rapport, le nombre de policiers a d'ores et déjà considérablement été réduit et sa diminution s'est poursuivie jusqu'à la fin 2006 pour ne plus représenter aujourd'hui que la moitié des effectifs. Toutefois, cette décreue atteint désormais ses limites au regard des impératifs opérationnels évoqués ci-dessus et de la nécessité de recruter des personnels qualifiés répondant aux exigences de ces missions en particulier en matière d'encadrement.

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Liberté Egalité Fraternité

PREFECTURE DE POLICE - 9, boulevard du Palais - 75195 PARIS CEDEX 04 - Tél. : 01 53 71 53 71 ou 01 53 73 53 73

Serveur vocal : 08 91 01 22 22 (0,225 € la minute)

www.prefecture-police-paris.interieur.gouv.fr - mél : cabcom.prefecturepoliceparis@interieur.gouv.fr
SERV-CAB SGAP LETTRE ADMINISTRATIVE - FEVRIER 2007/AUDIT MAINTENANCE VEH PN (MIAT)/NM - 23/02/2007

J'ajoute que la DOSTL est avant tout un service actif de Police, dont les missions opérationnelles doivent pouvoir être accomplies sans limite dans le temps. A cet égard les événements du printemps 2006 ont pu montrer que la DOSTL devait pouvoir affecter à des tâches de maintien de l'ordre des fonctionnaires de police exerçant normalement dans les ateliers. De même des tâches très spécifiques requérant des compétences techniques poussées mais s'opérant dans un contexte d'action de police risquée nécessitent de n'être accomplies que par des fonctionnaires de ce statut.

Au total, l'obligation de résultat s'imposant à la Préfecture de Police dans le cadre de ses missions contraint celle-ci à maintenir un taux de présence policière incompressible au sein de ses ateliers. Pour autant, la Préfecture de Police adhère totalement à la politique de substitution, dans l'intérêt bien compris des finances de l'Etat concilié avec la satisfaction de l'objectif de sécurité de la Capitale.

Le maintien de la quasi-totalité des opérations liées à la réparation automobile au sein des ateliers du SGAP 75 s'inscrit dans la même logique d'exigence opérationnelle, d'autant qu'un nombre très réduit de structures privées peuvent à Paris et dans sa périphérie offrir un service de proximité alternatif solide, et que le recours à celles-ci obligent à des précautions très consommatrices d'effectifs de police.

En outre, est mis en avant un écart très significatif du niveau des effectifs des services de maintenance rapporté au volume des parcs automobiles soutenus, celui du SGAP de Paris étant inférieur à celui du SGAP de Versailles (mais proche de celui du SCA) ; or, ce chiffre mérite d'être commenté car, en sus des missions traditionnellement dévolues à ces agents, ceux-ci ont en charge de très autres nombreuses missions (suivi du passages aux mines des 190 véhicules poids lourds à raison de 2 fois l'an pour les engins de levage, de 2 visites de sécurité pour les bus et d'1 fois l'an pour les autres poids lourds ; en cas d'accidents, expertise du véhicule pour des réparations estimées à moins de 6 000€ ; propositions de réforme des véhicules ; déséquipement du matériel police sur les véhicules sérigraphiés et banalisés). En outre, les ateliers mécaniques du SGAP de Paris assurent, en dehors de l'entretien et de la réparation automobiles, la serrurerie, l'entretien des sabots de Denver et participent au besoin en temps réel, sur réquisition des services de police, aux enquêtes judiciaires aux fins d'assistance (recherche de stupéfiants ou d'éléments pouvant être dissimulés dans des véhicules) de même qu'à l'adaptation de certains véhicules aux besoins spécifiques de certains services de police.

En deuxième lieu, est mis en avant un différentiel important dans le coût d'une intervention entre le SGAP de Paris et celui de Versailles (670 € pour Versailles contre 383 € pour Paris) qui tendrait à démontrer des réparations à Paris qui ne seraient que des opérations de « confort » (rayures) ; or, ainsi qu'explicité précédemment et indiqué par ailleurs dans le rapport, aucune intervention n'est, s'agissant des véhicules légers du SGAP de Paris, externalisée : les vidanges et les opérations de « station service » sont donc réalisées en interne et s'inscrivent dans des opérations moindres, mais non de confort, qui explicitent en grande part ce différentiel.

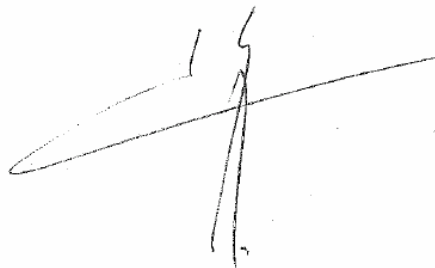
.../...

En troisième lieu, est déplorée l'absence d'un bilan d'exploitation sur le SGAP de Paris ; son élaboration s'inscrit dans l'une des toutes prochaines étapes de la modernisation engagée depuis 2003, qui va pouvoir par ailleurs connaître un nouveau développement grâce à la rationalisation immobilière que va permettre d'opérer l'implantation nouvelle du garage Jean Jaurès en y opérant le regroupement des activités de réparation des véhicules légers, celle des véhicules lourds étant par ailleurs regroupée au parc Sud de Rungis. L'obtention d'une qualification « Qualicert » pourra alors être envisagée.

Enfin, contrairement à ce que semble croire la mission, l'école de « conduite de sécurité » du SGAP de Paris se différencie de l'école « conduite de vitesse » du SCA en ce qu'elle a été créée pour répondre à un besoin de formation générale de la circulation en zone urbaine intensive. Cette formation a pour but de prévenir les accidents de circulation occasionnés par les fonctionnaires de police dans l'accomplissement de leurs missions au quotidien.

Telles sont les précisions que je souhaite porter à la connaissance de la mission d'audit. Mes services sont bien évidemment à votre disposition pour tout renseignement complémentaire que vous pourriez souhaiter.

Pour le Préfet de Police
Le Préfet Secrétaire Général
pour l'Administration



Philippe KLAYMAN

Réponse définitive de la mission aux observations formulées par le ministère

Conformément aux procédures prévues par les textes organisant les audits de modernisation, la mission a reçu de la part du secrétariat général du ministère de l'Intérieur et de l'aménagement du territoire (MIAT) la réponse contradictoire¹³⁰ au rapport provisoire d'audit¹³¹.

La mission constate que la direction générale de la police nationale (DGPN) et la préfecture de police ont répondu de manière indépendante, ce qui amène parfois à des difficultés d'interprétation sur la réponse et la position d'ensemble du MIAT à retenir dans le cadre de cette procédure contradictoire.

La mission espère que la recommandation n° 18¹³² qu'elle a émise permettra de surmonter, pour l'avenir, ce type de difficultés.

La mission prend bonne note de l'« orientation favorable à l'esprit du rapport et à ses principales conclusions » de la secrétaire générale du ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire (MIAT).

Elle souhaite toutefois revenir sur certains des éléments qui ont été soulevés dans les trois réponses reçues.

I. LA REPONSE DE LA DGPN

Bien entendu, la mission accepte de retirer l'annexe 6 du rapport définitif.

De manière générale, la mission prend acte du caractère précis des réponses de la DGPN. Elle rappelle à cet égard que, d'une part, les éléments de constat avaient fait l'objet d'un échange contradictoire avec les trois structures auditées¹³³, et, d'autre part, que la réponse contradictoire à un audit de modernisation a pour objet d'être un moment d'échange et d'amélioration du constat global.

La mission considère que cet audit doit aider la DGPN à mettre en place une structure plus intégrée de pilotage de la maintenance automobile en Ile-de-France qui lui permette de dépasser la stratification des logiques internes.

¹³⁰ La réponse reçue par la mission se composait d'une note de « couverture » de la secrétaire générale du ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire et de trois réponses :

- une réponse de la DGPN du 28 mars 2007 à l'attention de la secrétaire générale du MIAT ;
- une réponse du préfet de police du 26 février 2007 à l'attention de la secrétaire générale du MIAT ;
- une réponse du directeur de l'évaluation de la performance, et des affaires financières et immobilières du 29 mars 2007.

¹³¹ La réponse est parvenue à l'IGA le 2 avril 2007, le rapport provisoire avait été adressé au secrétariat général du MIAT et à la DGPN le 6 février 2007

¹³² « Mettre en place une structure de pilotage pour la maintenance automobile en région Ile de France associant les SGAP de Paris, de Versailles et le SCA ».

¹³³ Les monographies par structures auditées ont été envoyées pour contradictoire aux services concernés au cours de l'audit :

- mèl du 9 janvier 2007 au SGAP de Versailles, réponse par mèl du 11 janvier 2007
- mèl du 9 janvier 2007 au SGAP de Paris, réponses par mèl du 11 janvier 2007
- mèl du 17 janvier 2007 au SCA, réponse écrite du 24 janvier 2007.

1.1. Tableau comparatif des coûts

La DGPN manifeste le souci que soit précisée en introduction du rapport que « l'approche [de la mission] doit être considérée comme partielle et qu'elle ne peut rendre compte avec exhaustivité de la réalité des coûts de maintenance des garages de la police nationale », la mission estime que la phrase déjà présente dans l'introduction rend parfaitement compte de ce souci méthodologique : « Les données présentes dans les monographies et mises en perspective dans le rapport qui les précède constituent l'approche la moins inexacte possible de la réalité, que la mission a pu dresser dans le court délai qui lui était imparti et sur la base des éléments disparates dont disposaient les structures inspectées ».

La mission précisera que le coût total [de l'entretien] /kilomètre n'intègre, bien entendu dans le cadre d'un audit sur la maintenance, ni le coût d'achat ni les frais de carburant et ne peut donc s'assimiler à un prix de revient kilométrique (PRK)

Concernant le coût total par agent et le coût total par intervention (page 2 de la réponse de la DGPN), la mission a pleinement conscience des limites méthodologiques de ces deux ratios. Toutefois, le fait qu'un système soit difficilement auditable et que les chiffrages soient des ordres de grandeur ne doit pas exonérer de toute mise en exergue de réalités bien différentes de gestion.

C'est pourquoi, la mission propose de maintenir ces colonnes mais de les assortir de deux notes de bas de page ainsi rédigées :

- pour la colonne « coût total par agent » : « le coût total par agent est une notion intéressante pour les services ne recourant que peu à l'externalisation (SCA et SGAP de Paris) ; en revanche, sa pertinence est limitée pour une structure recourant plus largement à l'externalisation comme le SGAP de Versailles »
- pour la colonne « coût total par intervention », la mission reprend la phrase figurant d'ores et déjà page 26 du rapport provisoire : « le coût par intervention est plus faible au SGAP de Paris et au SCA en raison du plus grand nombre d'interventions de petite ampleur dans ces deux structures ».

La mission tient in fine à souligner que la précaution méthodologique qu'elle a mise en avant quant à la difficulté de disposer de données statistiques fiables ne remet pas en cause, en raison notamment des écarts importants constatés sur les principaux ratios, les évolutions qu'elle propose.

1.2. Les taux d'immobilisation

La DGPN ne valide pas les taux d'immobilisation et d'indisponibilité présents dans le rapport d'audit. Les chiffres retenus par la mission sont ceux transmis tant par le SGAP de Paris que par le SGAP de Versailles et validés, à nouveau, par ces mêmes services lors de la transmission pour vérification des monographies statistiques qui accompagnent le rapport d'audit. La mission prend note que les données de base sont retraitées par la DAPN pour obtenir une base de calcul comparable entre les SGAP. Cette méthode souligne le caractère pour le moins complexe de la formule de calcul adopté.

La mission reconnaît que la formulation employée page 5 de son rapport provisoire pouvait être interprétée comme émettant un doute sur la réalité de l'amélioration de la disponibilité des véhicules depuis 2002. Cette phrase est modifiée dans le sens d'une plus grande clarté de la manière suivante : « D'autre part, les résultats ci-dessus doivent être interprétés sur le moyen terme. En effet, depuis 2003, les taux d'immobilisation et d'indisponibilité ont sensiblement baissé, notamment au SGAP de Paris où le taux d'immobilisation des véhicules a été réduit de moitié depuis cette date ».

2.1. Une organisation hétérogène

La mission maintient son appréciation concernant la qualité de la coordination entre les SGAP d'Ile-de-France et sur la nécessité de développer sous l'égide du responsable de programme, le directeur général de la police nationale, un véritable dialogue de gestion avec le responsable du BOP zonal (Préfet de police).

Concernant le garage de Pantin, la mission prend acte de la réponse de la DGPN mais rappelle que, lors de sa visite sur place, une montée en puissance de cet atelier a été évoquée. Les problèmes de portance de la dalle doivent naturellement être pris en compte, mais ils n'épuisent pas toutes les réflexions, notamment lorsque l'on examine les surfaces disponibles (cf. page 49 du rapport), pour une meilleure utilisation de ce garage.

2.2. Le recours à l'externalisation

La DGPN semble initialement s'étonner de l'analyse de la mission qui pose que l'externalisation résulte davantage des contraintes propres à chaque service de maintenance qu'à un choix économique, puis, dans la suite de sa réponse, reprend la plupart des éléments illustrant le propos de la mission (l'étendue du ressort du SGAP de Versailles et l'étroitesse de ses ateliers le poussent à externaliser).

Concernant le membre de phrase « technicité très particulière d'une réparation qui dépasse les compétences des garages de la police » (page 20 du rapport), la mission visait simplement dans cette formulation l'externalisation des prestations de maintenance de certains poids lourds qui exigent des outillages et des techniques que la police nationale n'a, à juste titre, pas acquis du fait de leur coût et de la faible fréquence de leur utilisation.

2.3. La connaissance des besoins

La DGPN semble tout d'abord hostile (cf. première phrase page 5 de la réponse) à l'idée de mettre en place un parc de « référence » (qui ne contraindrait pas le chef de service mais serait une simple référence, pour être tautologique) puis développe des arguments qui rejoignent ceux de la mission et conclut sur la nécessité d'un parc de référence. La mission prend acte du fait que la DAPN a engagé un travail de « mise au point d'un document partagé permettant de fixer une dotation de référence ».

2.4. Une approche client

La mission maintient son analyse et l'intégralité de sa rédaction. Les éléments factuels apportés sur ce point par la DGPN sont déjà présents dans les monographies statistiques qui font partie intégrante du rapport d'audit (cf. pages 46 du rapport pour le SGAP de Versailles et 53 pour le SCA).

3. les recommandations

Concernant la prévention de la sinistralité, la réponse de la DGPN n'amène pas de remarques particulières de la mission.

Concernant le fonctionnement des structures, la mission prend bonne note du fait que la DGPN « partage totalement » la préconisation du rapport relative au retrait des policiers des garages et

à leur remplacement par des ouvriers professionnels. Elle incite dès lors la DGNP à faire valoir ce point lors des dialogues de gestion avec le SGAP de Paris.

La mission s'étonne en revanche de la phrase suivante : « il reste [...] à accélérer ce mouvement dans les SGAP de Paris et de Versailles ». En effet, à la connaissance de la mission, la proportion de policiers parmi les agents servant dans les ateliers demeure forte à Paris (la moitié des effectifs) alors qu'elle est nulle à Versailles.

La mission prend acte de la mise en place au cours de l'année 2007 dans la division technique de Pantin d'un bilan normalisée grâce à l'appui de DAPN.

Concernant la mutualisation de certains équipements électroniques onéreux, la mission prend note de l'argument relatif à la nécessité de disposer en permanence du matériel mais ne considère pas probant celui se fondant sur « l'éloignement des structures » si l'on veut bien prendre en considération les positions respectives des ateliers du SCA à Pantin et du SGAP de Paris boulevard Mac Donald et, bientôt, boulevard Jean Jaurès dans le 19^e arrondissement limitrophe.

II. La réponse de la préfecture de police

La mission prend note des arguments de la préfecture de police en faveur du maintien d'un taux incompressible de policiers dans ses ateliers ; elle maintient toutefois sa proposition n°4¹³⁴ qui a reçu l'approbation de la DGNP.

La mission a conscience que le remplacement des policiers par des ouvriers professionnels dans les ateliers du SGAP de Paris ne saurait être total ; toutefois elle préfère raisonner par exception et par types d'emplois (cadres, emplois à composante opérationnelle) qui devraient demeurer « policiers » plutôt qu'en pourcentage « plancher ». Cette dernière méthode aboutit à une analyse moins fine des réelles nécessités opérationnelles justifiant le maintien d'un policier dans un atelier.

Concernant le coût inférieur d'une intervention au SGAP de Paris par rapport au SGAP de Versailles, le SGAP de Paris avance que l'externalisation des opérations de type « station service » conduit à augmenter le coût moyen d'une intervention au SGAP de Versailles (le SGAP de Paris pose que « les vidanges et les opérations de « station service » sont réalisées en interne [au SGAP de Paris] et s'inscrivent dans des opérations moindres, mais non de confort, qui explicitent en grande part ce différentiel »).

Toutefois, le calcul de la mission ne présente pas le biais suggéré et intègre bien dans le nombre d'interventions réalisées à Versailles (11840 en 2005) tant les interventions externalisées (3482) que réalisées en interne (8358)¹³⁵.

En conclusion, le différentiel de coût par intervention entre les deux SGAP renvoie davantage au nombre d'interventions par véhicule et par an (7,9 au SGAP de Paris et 3,5 au SGAP de Versailles). Cette différence du simple à plus du double serait explicable, dans une mesure que la mission n'a pas déterminée précisément, par une accidentologie supérieure, voire par des nécessités de service supérieures.

Enfin, la mission prend bonne note de la mise en place prochaine d'un bilan d'exploitation au SGAP de Paris, dont la forme et les modalités d'établissement devront correspondre, dans la logique de rationalisation recherchée des structures de maintenance automobile et

¹³⁴ « Réduire au minimum le nombre des fonctionnaires de police exerçant des fonctions techniques dans les ateliers de maintenance automobile ».

¹³⁵ Cf. pages 44 et 45 du rapport

conformément à la proposition n° 5 du rapport d'audit¹³⁶, aux dispositions fixées en la matière par la DGPN (DAPN)

III. La réponse de la DEPAFI

Les éléments transmis par la DEPAFI n'appellent pas de commentaires de la part de la mission.

¹³⁶ « Généraliser et unifier les bilans d'exploitation et les systèmes de comptabilité analytique des ateliers de maintenance automobile des SGAP de Paris, de Versailles et du SCA ».

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : LISTE DES PERSONNES RENCONTREES PAR LA MISSION

ANNEXE 2 : PROJET DE PROTOCOLE ENTRE LES SGAP DE PARIS ET DE VERSAILLES

**ANNEXE 3: ORGANISATION DU SOUTIEN AUTOMOBILE DE LA GENDARMERIE
NATIONALE EN ILE DE FRANCE**

**ANNEXE 4: COUT MOYEN D'UNE INTERVENTION CALCULE PAR LE SGAP DE
VERSAILLES**

ANNEXE 5: TABLEAU DE BORD "ACCIDENTOLOGIE" DU SGAP DE VERSAILLES

ANNEXE 1 : LISTE DES PERSONNES RENCONTREES PAR LA MISSION

MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Secrétariat général

Mme Bernadette MALGORN, secrétaire générale du ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire

Direction générale de la police nationale

M. Michel GAUDIN, directeur général de la police nationale,
M. Joël FILY, directeur de l'administration de la police nationale,
M. Jacques MERIC, chargé de mission auprès du directeur général de la police nationale,
M. Didier MARTIN, sous-directeur de l'administration générale et des finances,
M. Jean-Michel MOUGARD, sous-directeur de la logistique,
M. Ramdane OUALI, adjoint du sous-directeur de la logistique et chef du bureau des moyens mobiles,
Mme Anne COMPAIN, chef du bureau des budgets d'équipement et de fonctionnement des services,
M. Daniel MACALUSO, bureau des moyens mobiles,
M. Jean-Luc BONNARD, chef du service central automobile.

Direction de l'évaluation de la performance et des affaires financières et immobilières

M. Philippe CLEMANDOT, chef du bureau des affaires immobilières de la police nationale,
M. Stéphane SANSIER, bureau des affaires immobilières de la police nationale.

Préfecture de police / Secrétariat général pour l'administration de la police

M. Philippe KLAYMAN, secrétaire général pour l'administration de la police de Paris,
M. Luc RUDOLPH, directeur de la direction opérationnelle des services techniques et logistiques,
M. Rémy FLAYELLE, sous-directeur du soutien technique et chef du département des ateliers mécaniques,
Mme Bernadette DESMONTS, sous-directrice administration et modernisation.

Préfecture des Yvelines / Secrétariat général pour l'administration de la police

M. Pascal CRAPLET, secrétaire général pour l'administration de la police,
M. Hervé LOUVIN, directeur de l'équipement et de la logistique,
M. Sébastien TEYSSIER, chef du bureau des transports, de l'armement et des moyens de défense,
M. Gérard DEVIN, chef de l'atelier avancé de Melun

Direction départementale de la sécurité publique de la Seine-et-Marne

M. Jean-Claude MENAULT, contrôleur général de la police nationale, directeur départemental de la sécurité publique.

MINISTERE DE LA DEFENSE

Direction générale de la gendarmerie nationale

Général COLIN, sous-directeur de l'infrastructure et des équipements,
Colonel LACOSTE, chef du bureau des équipements,
Chef d'escadrons PRIGENT, bureau des équipements, chef de la section mobilité,
Commandant MARTELLE, bureau des équipements, section mobilité.

MISSION INTERMINISTERIELLE DE MODERNISATION DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE DE L'ETAT

Général LE BOURG, chef de la mission

**PROTOCOLE N°
relatif au soutien du parc automobile
entre le SGAP de Paris et le SGAP de Versailles**

Entre les soussignés :

Monsieur Claude d'Harcourt, Secrétaire général pour l'administration de la police de PARIS

M. Pascal CRAPLET, Secrétaire général pour l'administration de la police de VERSAILLES

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 : OBJECTIF

Le présent protocole a pour objet de définir les secteurs de mutualisation de moyens pour l'entretien et la réparation du parc automobile «Véhicules Légers et Utilitaires» de la police nationale entre le SGAP de PARIS (75) et le SGAP de VERSAILLES (78).

L'objectif est de permettre des gains en terme de délais et de coûts pour le soutien du parc des véhicules légers et utilitaires des deux structures par le biais d'équipements de proximité.

ARTICLE 2 : NATURE DES PRESTATIONS

2.1 Nature et technicité des prestations

La nature et la technicité des différentes interventions mécaniques sont définies par le guide d'entretien de la DGNP/DAPN/SDL/BMMSP commun à tous les services du ministère de l'intérieur.

Les réparations consécutives à un sinistre ou à une dégradation volontaire sont exclues de ce protocole.

2.2 Prestations au bénéfice du SGAP de VERSAILLES

2.2.1 Atelier du Parc Nord – Boulevard Mac Donald – 75 - PARIS :

Cette structure pourra réaliser la maintenance et la réparation mécanique d'un parc estimé à 150 véhicules dans l'année 2006, soit l'équivalent temps de travail estimé à 1.200 heures.

Les véhicules de la DPAF de ROISSY - UO 2 du BOP n° 12 - (parc de 75 véhicules soit un équivalent de 600 heures) sont concernés par cette expérimentation.

La montée en charge de cet atelier se fera progressivement en 2006.

2.2.2 Atelier du Parc Sud – rue du pont des Halles – 94 - CHEVILLY la RUE

Cette structure pourra réaliser la maintenance et la réparation mécanique d'un parc estimé à 150 véhicules dans l'année 2006, soit l'équivalent en temps de travail estimé à 1.200 heures.

La montée en charge de cet atelier se fera progressivement en 2006.

Les véhicules de la DPAF d'ORLY - UO 3 du BOP n° 12 - (estimé à 35 véhicules légers : soit 280 heures en équivalent) sont concernés par cette expérimentation ainsi que les circonscriptions de sécurité publique de proximité de la direction départementale de la sécurité publique de l'ESSONNE (estimé à 100 véhicules légers : soit 800 heures en équivalent).

La montée en charge de cet atelier sera progressive en 2006.

2.3 Prestations au bénéfice du SGAP de PARIS

2.3.1 Centre de contrôle technique – 168 rue de Versailles – 78 - Le CHESNAY

Le centre de contrôle technique agréé pour les véhicules de police de moins de 3,5 tonnes pourra accueillir 200 véhicules de la préfecture de police de PARIS - UO 1 du BOP n° 2 - dans l'année 2006, soit l'équivalent en temps de travail estimé à 200 heures.

2.3.2 Atelier régional Le Chesnay – 17 ter avenue de Vaucresson – 78 - Le CHESNAY

L'atelier régional de réparation automobile du Chesnay pourra accueillir, en maintenance et réparation mécanique, un parc maximum de 200 véhicules légers (soit 1.600 heures en équivalent) de la direction départementale de la sécurité publique des HAUTS de SEINE - UO 5 du BOP n° 2 - dans l'année 2006.

N.B. : En fonction du plan de charge de l'atelier régional du Chesnay, la possibilité de faire appel au secteur privé – le réseau MIDAS en l'occurrence, pour les vidanges et la filtration des véhicules de ce département, pourra être envisagée.

ARTICLE 3 : DISPOSITIONS COMMUNES

3.1. Devis

A partir d'un seuil de cinq cents euros (500 €) chaque intervention, quel qu'en soit le prestataire, fera l'objet de l'établissement d'un devis transmis pour accord préalable, par télécopie, au SGAP gestionnaire concerné

3.2. Formations techniques spécialisées

Les techniciens des ateliers du SGAP de PARIS et du SGAP de VERSAILLES s'engagent en cas de besoin à s'entraider et à mettre à disposition leurs expériences et leurs savoir-faire respectifs en faisant appel aux techniciens agréés COTECH.

Des stages de formation peuvent être localement organisés pour transmettre les compétences acquises en externe ou en interne par l'une ou l'autre des deux parties en mutualisant les besoins respectifs afin de bénéficier par l'ACA Limoges de formations locales en Ile de France.

Un calendrier commun de formations sera établi avec l'ACA.

3.3. Outillages

Ponctuellement, des prêts d'outillages peuvent être réalisés par entente directe entre les responsables des différents ateliers, sur une courte durée et faisant l'objet d'éventuelles informations sur leur utilisation.

3.4 Suivi des prestations

Les prestataires s'engagent à fournir aux SGAP gestionnaires un détail des prestations effectuées sur ses véhicules, précisant la nature, le temps d'exécution des travaux et la facturation des pièces.

A l'issue de chaque intervention, la liste des opérations, le montant des fournitures (fongibles et petits consommables compris) et le temps total passé apparaîtront sur un document interne transmis au SGAP gestionnaire concerné.

ARTICLE 4 : DISPOSITIONS FINANCIERES

4.1 Facturation de la main d'œuvre

Au titre de l'année 2006, les prestations prévues à l'article 2 ne feront pas l'objet de facturation de main d'œuvre.

4.2 Amortissement des matériels

Les prestations ne feront pas l'objet de facturation relative à l'usure et à l'amortissement des matériels pendant l'année expérimentale en 2006.

4.3 Facturation des pièces détachées

Les prélèvements des coûts engendrés par l'achat des pièces détachées s'effectueront différemment selon le rattachement du bénéficiaire sur les lignes de droits de tirage dans l'application Gibus de chacune des UO considérées :

- ex 431V (pour Versailles), nouveau compte PCE 611574 V
- ex 431P (pour Paris), nouveau compte PCE 611574 P

4.4 Paiement entre UO du même BOP

Le solde des facturations croisées sera déterminé par chacune des parties et réajusté en cours d'exercice à mi PEC et au trois quarts PEC par la DF CPP.

4.5 Paiement entre UO du BOP central n° 12 – et UO du BOP zonal n° 2

*Les montants des facturations croisées seront compensés conformément au point 4.4, sous réserve de l'accord préalable du responsable du BOP n°12.
A défaut, il sera procédé au paiement des prestations croisées sous forme de Brado et de rétablissement local des crédits auprès du Trésor public de chacune des UO considérées.*

ARTICLE 5 : REGLEMENTS DES DOMMAGES

Le SGAP de PARIS et le SGAP de VERSAILLES s'engagent, chacun de son côté, à prendre à leur charge respective les dommages causés sur les véhicules et les équipements qui leur ont été confiés, lorsque la responsabilité leur en incombe.

ARTICLE 6 : DUREE DU PROTOCOLE

Le présent protocole est établi pour une durée d'une année, à compter du 1er janvier 2006, renouvelable annuellement par tacite reconduction.

Une co-évaluation de ces échanges de prestations sera réalisée chaque année en juin.

Néanmoins, chacune des deux parties pourra y mettre fin à tout moment, avec un préavis d'un mois.

Paris le,

Versailles le,

Le Secrétaire général du SGAP de PARIS

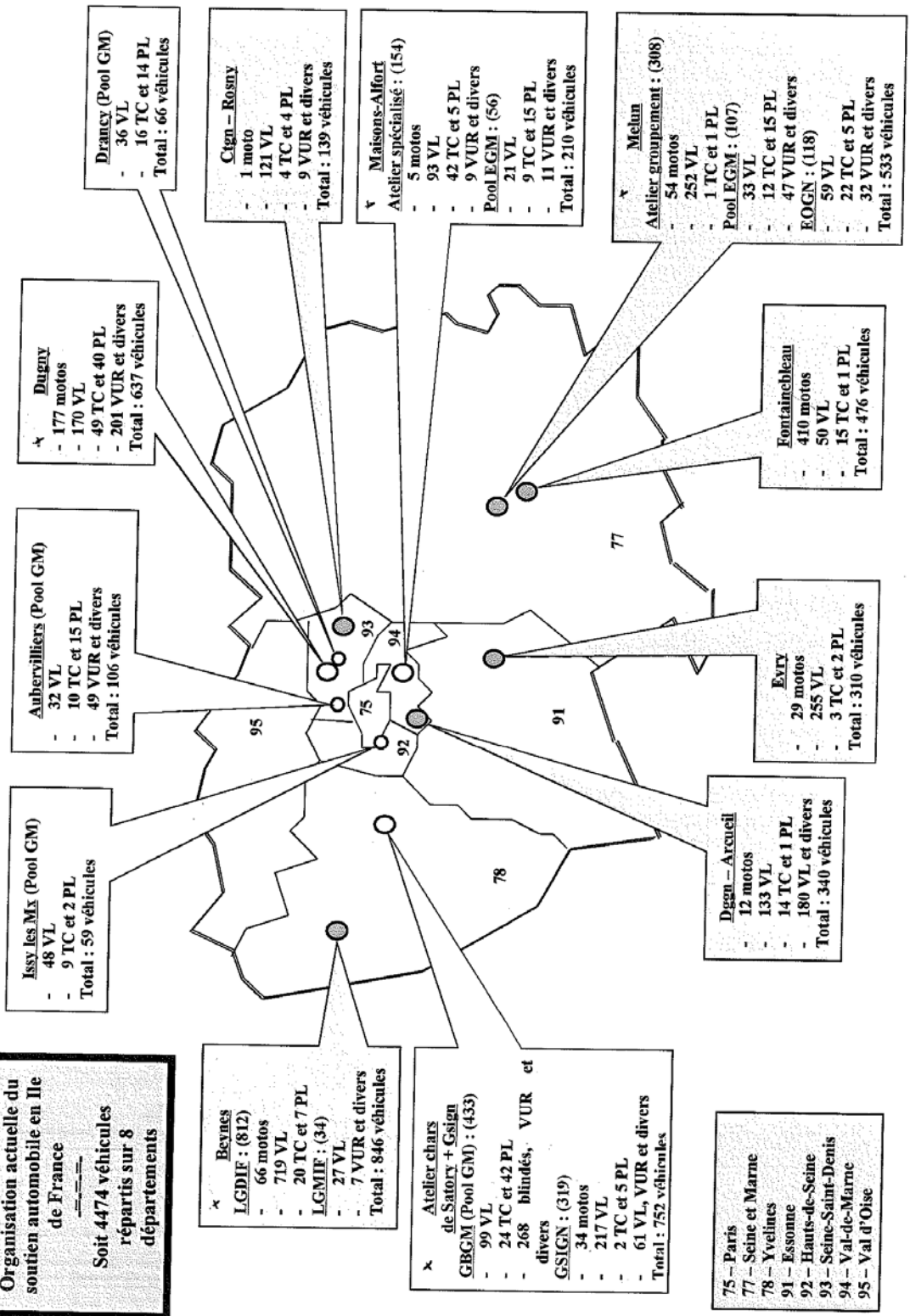
Le Secrétaire général du SGAP de VERSAILLES

Claude d'HARCOURT

Pascal CRAPLET.

Organisation actuelle du soutien automobile en Ile de France

Soit 4474 véhicules répartis sur 8 départements



Issy les Mx (Pool GM)
 - 48 VL
 - 9 TC et 2 PL
 Total : 59 véhicules

Aubervilliers (Pool GM)
 - 32 VL
 - 10 TC et 15 PL
 - 49 VUR et divers
 Total : 106 véhicules

Bagny
 - 177 motos
 - 170 VL
 - 49 TC et 40 PL
 - 201 VUR et divers
 Total : 637 véhicules

Drancy (Pool GM)
 - 36 VL
 - 16 TC et 14 PL
 Total : 66 véhicules

Beignes
 LGDIE : (812)
 - 66 motos
 - 719 VL
 - 20 TC et 7 PL
 LGMIF : (34)
 - 27 VL
 - 7 VUR et divers
 Total : 846 véhicules

Cagn-Rosny
 - 1 moto
 - 121 VL
 - 4 TC et 4 PL
 - 9 VUR et divers
 Total : 139 véhicules

Maisons-Alfort
 Atelier spécialisé : (154)
 - 5 motos
 - 93 VL
 - 42 TC et 5 PL
 - 9 VUR et divers
 Pool EGM : (56)
 - 21 VL
 - 9 TC et 15 PL
 - 11 VUR et divers
 Total : 210 véhicules

Atelier chars de Satory + Gsign
 GBGM (Pool GM) : (433)
 - 99 VL
 - 24 TC et 42 PL
 - 268 blindés, VUR et divers
 GSIGN : (319)
 - 34 motos
 - 217 VL
 - 2 TC et 5 PL
 - 61 VL, VUR et divers
 Total : 752 véhicules

Melun
 Atelier groupement : (308)
 - 54 motos
 - 252 VL
 - 1 TC et 1 PL
 Pool EGM : (107)
 - 33 VL
 - 12 TC et 15 PL
 - 47 VUR et divers
 EOGN : (118)
 - 59 VL
 - 22 TC et 5 PL
 - 32 VUR et divers
 Total : 533 véhicules

Dggn-Arcueil
 - 12 motos
 - 133 VL
 - 14 TC et 1 PL
 - 180 VL et divers
 Total : 340 véhicules

Paris (75)
Seine-et-Marne (77)
Yvelines (78)
Essonne (91)
Hauts-de-Seine (92)
Seine-Saint-Denis (93)
Val-de-Marne (94)
Val d'Oise (95)

Fontainebleau
 - 410 motos
 - 50 VL
 - 15 TC et 1 PL
 Total : 476 véhicules

Evry
 - 29 motos
 - 255 VL
 - 3 TC et 2 PL
 Total : 310 véhicules

SGAP de Versailles
DEL/BTAMD

COÛT MOYEN D'UNE INTERVENTION

BILAN 2005					
	Nb de prestat	Montant (€)	Heures M.O.	Estimation coût horaire SGAP (38€)	Coût Moyen
Réparations ENTRETIEN					
Entretien préventif SGAP	1 524	91 994 €	2 277	86 539 €	117 €
Entretien préventif Privé	2 814	538 016 €	4 436		191 €
Entretien curatif SGAP	3 005	1 203 442 €	32 865	1 248 864 €	816 €
Entretien curatif Privé (opérations complémentaires a une garantie)	310	236 915 €	1 914		764 €
Réparations ACCIDENTS					
Accidents SGAP	956	532 102 €	15 480	588 232 €	1 172 €
Accidents Privé	231	529 881 €	5 277		2 294 €
Dégradations volontaires SGAP	56	6 101 €	155	5 872 €	214 €
Dégradations volontaires Privé	171	38 667 €	299		226 €

Tableau de bord "Accidentologie"

3ème trimestre

	Dotation du parc *	Nombre d'accidents	Coûts détaillés					Coûts complets T	Coûts complets T-1	Evolution	
			BTAMD		Contentieux						
			Locations	Réparations	Accident de la circulation règlement amiable	Accident de la circulation contentieux	Frais de Justice				Total contentieux
DDSP 77	307	77	7 856,22	28 642,06	14886,67	0,00	0,00	14886,67	51 384,95	66 686,77	-23%
DDSP 78	327	114	26 970,58	66 946,09	23915,18	7724,00	1204,84	32844,02	126 760,69	71 348,00	78%
DDSP 91	239	73	21 569,27	42 107,23	25297,41	0,00	0,00	25297,41	88 973,91	73 642,93	21%
DDSP 95	296	85	10 798,25	48 980,73	22901,28	0,00	0,00	22901,28	82 680,26	67 565,10	22%
PJ	199	25	3 027,30	20 215,83	6492,70	0,00	0,00	6492,70	29 735,83	36 667,12	-19%
CRS	735	20	577,59	16 478,03							
Autres SP	551	19	9 756,66	12 766,68	37070,00	0,00	0,00	37070,00	81 448,31	116 716,39	-30%
SGAP	172	1	4 746,85	52,50							
Total	2826	414	85 302,72	236 189,15	130563,24	7724,00	1204,84	139492,08	460 983,95	432 626,31	7%

Coût moyen par accident

1113 €

Nombre d'accidents rapporté à la dotation

15 %

Coût des accidents rapporté à la dotation

163 €

Commentaires

Le BTAMD offre aux services de police la possibilité de louer un véhicule en remplacement du véhicule accidenté. Un prix de revient kilométrique est calculé à la fin de chaque semestre. La facturation se fait sur le trimestre suivant.

* hors scooters