

## OUTIL D'AIDE A LA PREPARATION D'UNE PROCEDURE DE MARCHE PUBLIC DE GESTION DU PARC AUTOMOBILE

Dans un contexte de révision générale des politiques publiques (RGPP), la gestion du parc automobile des administrations (au sens large, pas seulement de l'Etat et de ses établissements publics) est au cœur des préoccupations en termes d'économie à réaliser, et de rationalisation.

La gestion d'un parc automobile au-delà de la simple question entre achat ou location, concerne l'entretien du parc automobile.

La notion principale est donc le coût total de possession d'un véhicule, qui suppose de déterminer tous les postes de coût d'un véhiculé pendant son cycle de vie (achat ou loyer pour la location, entretien courant, carburant...)

Les professionnels considèrent aujourd'hui comme poste annexe tout ce qui relève des prestations de services et de la mobilité du véhicule : les frais de gestion, le carburant, l'assurance, le hors contrat, les sinistres (ces postes cumulés représentant environ 50 % du coût total de détention d'un véhicule).

Les codes APE version 2008 (Activité Principale Exercée) dédiés à ces services sont : 2910Z « Construction de véhicules automobiles », 7711A « Location de courte durée de voitures et de véhicules automobiles légers », 7711B « Location de longue durée de voitures et de véhicules automobiles légers », 7712Z « Location et location-bail de camions », 4511Z « Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers », 4519Z « Commerce d'autres véhicules automobiles », 4520A « Entretien et réparation de véhicules automobiles légers », 4520B « Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles ».

Ces codes permettent de retrouver l'ensemble des entreprises enregistrées dans ce domaine.

Pour être en mesure de rédiger un tel marché, l'acheteur public doit être capable de définir son besoin (I.). Une fois ce point abordé, il doit déterminer les éléments nécessaires à la passation du marché public de gestion du parc automobile... et ses caractéristiques (II.).

Enfin, il ne doit pas omettre le suivi d'exécution d'un tel marché (III.).

### **I. Définition du besoin**

Les sources d'information sur le thème sont diverses et variées.

#### **A/ Les informations externes**

##### **1° contexte juridique complexe**

Les principaux textes ou codes sont les suivants :

<b>Cadre juridique communautaire</b>	Directive n°2009/33/CE du parlement européen et du conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie
<b>Cadre juridique national</b>	Décret n° 2008-1279 du 5 décembre 2008 relatif aux parcs automobiles des administrations civiles et des établissements publics de l'Etat

Le contenu de ces textes est le suivant :

<p><b>Décret n° 2008-1279 du 5 décembre 2008</b></p>	<p>Nouveau décret modifiant le décret n°91-1054 du 14 octobre 1991 relatif aux parcs automobiles des administrations civiles et des établissements publics de l'Etat et la circulaire d'application du 14 octobre 1991 relative à la gestion de ce parc</p> <p>Article 4 de ce décret étant abrogé : fin de l'immatriculation spéciale délivrée par le service des domaines du ministère de l'économie, des finances et du budget.</p> <p>Nouvelle procédure d'immatriculation auprès des préfetures et non plus par la Direction Nationale d'Interventions Domaniales (DNID)</p>
<p><b>Directive n°2009/33/CE du 23 avril 2009</b></p>	<p>Obligation pour les PA de tenir compte, lors de l'achat de véhicules de transport routier, des incidences énergétiques et environnementales qu'ont ces véhicules tout au long de leur cycle de vie, <u>y compris la consommation d'énergie et les émissions de CO2 et de certains polluants</u> (émissions de NO x, de HCNM et de particules)</p> <p>Solutions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● fixation de <u>spécifications techniques relatives aux performances énergétiques et environnementales</u> dans les documents établis pour l'achat de véhicules de transport routier pour chacune des incidences considérées, ainsi que pour toute incidence environnementale supplémentaire; ou</li> <li>● <u>intégration des incidences énergétique et environnementale dans la décision d'achat</u> (incidences utilisées comme critères d'attribution, traduites en valeur monétaire aux fins de leur prise en compte dans la décision d'achat</li> </ul>

A ces éléments, on peut ajouter la circulaire du Premier ministre en date du 03 décembre 2008 « exemplarité de l'Etat au regard du développement durable dans le fonctionnement de ses services et de ses établissements publics » (n°5351/SG), qui comporte plusieurs fiches en annexe par catégorie d'achat. Or la fiche n°12 porte sur les voitures particulières. Les éléments intéressants sont les suivants :

<p><b>Objectifs</b></p>	<p>Accélérer l'aliénation des véhicules les plus anciens Prévoir le renouvellement, dès 2008, par des véhicules respectant la norme de 130g de CO2/km Limitation à 20 % (achat ou location) en 2009, 15 % en 2010, 10 % en 2011, du nombre de véhicules dérogeant (par ministère) pour motif de service, à la limite de rejets de 160g de CO2/km Développer l'usage du véhicule électrique ou hybride électrique sous réserve d'une offre économiquement et techniquement adaptée</p>
<p><b>Moyens</b></p>	<p>Refondre l'ensemble du dispositif normatif dans un texte unique (cf rubrique précédente) Optimiser la gestion des parcs automobiles ministériels en liaison Afficher des objectifs et des indicateurs : Taux moyen des émissions de CO2 (en g/km) des voitures particulières achetées ou louées dans l'année, Taux moyen des émissions de CO2 (en g/km) du stock annuel de voitures particulières utilisées (achetées ou louées)</p>

	Susciter la demande des administrations pour des véhicules électriques ou hybrides électriques en cohérence avec les mesures issues du Grenelle de l'environnement au titre du développement industriel de véhicules performants.
--	---

L'Union des groupements d'achats publics (UGAP) apparaît comme un partenaire privilégié pour l'Etat qui la mentionne comme un contributeur.

## 2° données économiques

Il s'agit pour l'essentiel de données économiques.

Un certain nombre de données économiques est à connaître, avant d'envisager toute rédaction d'un marché public de gestion de parc automobile.

Pour cela, il faut rechercher les sites internet des entités suivantes :

Conseil National des Professions de l'Automobile <http://loueurs.cnpa.fr/>

Fédération nationale des loueurs de voitures <http://www.fnlv.fr/index.htm>

Syndicat national des loueurs de voitures en longue durée <http://www.snlvld.com/>

Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France <http://www.e-tlf.com/>

Les chiffres suivants sont à retenir :

- Parc total géré :

	Nombre d'unités
2008	1 111 036
2007	1 039 387
2006	972 599

(Source : SNLVLD)

- Parc géré en « fleet en management » :

	Nombre d'unités
2008	228 589
2007	211 459
2006	262 679

(Source : SNLVLD)

Concernant les prestations de « fleet management », les opérateurs leaders sur le segment sont les suivants (chiffres au 31/12/2005) :

	Nombre d'unités
ALD AUTOMOTIVE	87 784
DIAC	64 596
DCS	37 342
LEASE PLAN	32 342
CREDIPAR	26 460

(Source : SNLVLD)

Sachant que d'après les informations du site de « ALD AUTOMOTIVE », cet opérateur gère 231 852 véhicules en 2008 (contre 188 951 en 2005).

Il n'existe pas de guide du ministère de l'économie, de l'industrie de l'emploi (guide GEM) sur ce thème.

En revanche, il existe un guide de la gestion d'un parc automobile édité par le magazine « Flottes automobiles » (<http://www.flotauto.com>)

Le site internet du BOAMP permet de connaître les pouvoirs adjudicateurs lançant des procédures dans ce domaine afin d'obtenir des informations et d'avoir un échange ou retour d'expériences.

Les autres sources potentielles sont les : colloques, salon professionnels...

## **B/ Les information internes**

Les services hospitaliers, les collectivités territoriales ainsi que les établissements publics ou les ministères s'ils sont dotés d'un progiciel de gestion intégrée (PGI ou ERP en anglais) permettant de gérer le budget, les achats (engagements et mandatements), la paie...disposent d'un outil de référence exploitable.

En effet, ce progiciel constitue un outil important pour l'acheteur public, car il lui permet de connaître les marchés publics, leur nombre, leur objet, leurs montants et leurs dates d'échéances. Le plus souvent des requêtes paramétrées permettent d'extraire ces données de manière efficace. L'acheteur public peut se faire aider sur ce point par le service gérant le suivi du progiciel ou une personne du service financier maîtrisant l'usage de ce progiciel.

La mise en place du marché n'est pas abordée de la même manière s'il s'agit d'un renouvellement du marché, ou s'il s'agit d'un nouveau marché. En cas de renouvellement, l'acheteur dispose des données du ou des marchés antérieures ce qui permet d'avoir une vue d'ensemble.

Autre précision non moins importante, en cas de renouvellement de marchés, il est primordial de s'attacher à collecter toutes les dates d'échéance des marchés en cours surtout si elles diffèrent.

L'objectif est de planifier le début d'exécution du marché pouvant varier d'un marché à l'autre.

Dans le cas d'un nouveau marché, l'acheteur public part de rien, et donc s'attacher à réunir certaines données essentielles. Cela est également vrai dans le cas d'un marché préexistant.

Une des étapes d'une démarche d'optimisation concerne la sélection du véhicule. Le choix est stratégique. Cela suppose une analyse du besoin de l'utilisateur et de la dimension que l'on veut donner au véhicule (véhicule de fonction ou de service...).

Le PA doit se poser en amont plusieurs questions : achat ou location, types de véhicule souhaités, externalisation ou non de la gestion de son parc.

Pour la première question, le PA doit comparer les 2 solutions (sous forme d'un tableau par exemple) en prenant en compte l'ensemble des postes pour étudier le coût de détention d'un véhicule :

<b>Achat</b>	<b>Location</b>
Prix d'achat	Loyer mensuel ou annuel ramené sur la durée
Entretien courant (révisions...), Pneumatiques, Assistance et dépannage, Réparations (pannes, casse, sinistres...), Contrôle technique (CT)	Postes compris ou non dans le contrat
Assurances	Poste compris ou non
Carburant	Carburant
Reprise du véhicule (vente par la DNID par exemple)	Poste compris ou non selon la forme du contrat

Il est important de mentionner que l'UGAP propose des véhicules à des prix très attractifs que ce soit en achat ou location. La solution ne doit pas être éludée.

Une fois cette démarche dépassée, et la décision d'externalisation prise, les données essentielles à posséder sont les suivantes :

<b>Données nécessaires</b>	Organisation (entité détentrice du véhicule, localisation notamment si le PA est multi-sites) Marque Modèle Genre (VU ou VP) Energie Immatriculation Date de mise en service n° de série Nombre de CV fiscaux Taux de CO2 Poids à vide Poids total en charge (PTC) Date et dernier kilométrage connu Nature et date de la dernière révision Date du contrôle technique (CT) Date et kilométrage lors du changement de la courroie de distribution Achat ou location Numéro du contrat d'entretien et kilométrage maxi prévu Durée de l'amortissement Carte carburant (nom du pétrolier et numéro de carte) Assurance (n° de la police)
----------------------------	--

Encore une fois, une publicité récente a été faite sur la notification d'un accord-cadre mono-attributaire de l'UGAP concernant la gestion de flotte. La particularité de cet accord-cadre est que le PA contracte en direct le marché subséquent avec le titulaire de l'accord-cadre (facturation par la titulaire et non par l'UGAP...).

Tout cela participe à la définition du besoin, véritable pierre angulaire des marchés publics. Cette nécessité est affirmée à l'article 5 du CMP. La définition du besoin est déterminante en ce sens que la qualité du cahier des charges repose sur une définition précise de son besoin.

## II. Passation du marché

### A/ Les notions clés

Un certain nombre de notions sont à définir pour comprendre les spécificités de la gestion de flotte automobile :

<p><b>Amortissement</b></p>	<p>L'amortissement comptable d'un bien est l'étalement systématique de son coût sur sa durée d'utilisation.</p> <p>En France, selon l'article 39.1.2 du CGI, la durée fiscale d'amortissement est de 4 à 5 ans pour un matériel de transport automobile.</p> <p>Certaines immobilisations (hormis par exemple les terrains) sont des actifs amortissables en fin d'exercice comptable et leur durée d'utilisation est parfois déterminable.</p> <p>Le montant amortissable d'un actif est sa valeur actuelle, sous déduction de sa valeur résiduelle. La valeur résiduelle doit être déterminée lors de l'entrée du bien à l'actif et représente la valeur de cession si elle est connue à l'avance. La valeur résiduelle doit être significative et mesurable.</p> <p>Les règles relatives à l'amortissement sont définies dans les instructions comptables pour les PA : M14 pour les communes, M52 pour les départements, M71 pour les régions, M4 pour les EPIC, M9 pour les EPN...</p>
<p><b>Coût total de possession</b></p>	<p>Le coût total de possession, ou « Total Cost of Ownership ou TCO » est un coût qui intègre tous les éléments constitutifs d'un produit manufacturé.</p> <p>Il s'appuie sur une solide analyse du cycle de vie du produit.</p> <p>Par exemple, le calcul du cout total de possession d'une voiture prend en compte : prix d'achat, cout de l'entretien, cout des taxes et des assurances, cout au kilomètre parcouru, prix de revente.</p>

	<p>Cela peut être complété par le prix de revient kilométrique ou PRK d'un véhicule.</p>
<b>Location longue durée</b>	<p>La location longue durée (LLD) consiste à louer un véhicule sur une période et un kilométrage (15 000 km/an pour un modèle essence et de 25 000 km/an pour un diesel) déterminés moyennant un loyer mensuel.</p> <p>Des services à la carte tels que l'entretien, l'assurance (vérifier qu'on ne continue pas à payer les mensualités si le véhicule est volé ou détruit), l'assistance sont généralement inclus.</p> <p>La location longue durée permet de changer de véhicule facilement tous les 2 ou 3 ans sans avoir à s'occuper de la revente de la voiture, puisqu'il doit être restitué en fin de contrat.</p> <p>Les avantages sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● maîtrise du budget (loyer identique chaque mois avec l'entretien, l'assurance et l'assistance)</li> <li>● pas de capital de départ (parfois dépôt de garantie)</li> <li>● possibilité de changer de voiture souvent sans avoir à s'occuper de la revente de son ancienne voiture.</li> </ul> <p>L'inconvénient de la formule sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● respect du kilométrage moyen chaque année et précisé dans le contrat (en cas de dépassement trop important, possibilité de se voir appliquer des pénalités financières)</li> </ul>
<b>Location avec option d'achat</b>	<p>La location avec option d'achat (location avec promesse de vente ou leasing) consiste à louer une voiture pour une période allant de deux à cinq ans, avec possibilité, au terme du contrat de location, d'acheter le véhicule pour un prix convenu à l'avance.</p> <p>Pendant toute la période d'application du contrat, le contractant n'est que locataire du bien, même si avez les charges des propriétaires (acquitter la vignette, la carte grise, l'assurance.)</p> <p>Le contrat doit également mentionner les frais de la location qui comportent : durée de la location ; montant du dépôt de garantie ; montant, le nombre et la périodicité des loyers (avec ou sans assurance) ; valeur de rachat au terme de la location en cas d'acquisition du bien (valeur résiduelle) ; coût total de l'opération (prix total des loyers TTC auxquels il faut rajouter la valeur de rachat et le coût des éventuelles assurances souscrites).</p> <p>Il est possible de se rétracter dans un délai de sept jours suite à la signature du contrat.</p>

	<p>Des prestations facultatives permettant d'offrir toutes les garanties possibles, peuvent s'ajouter au contrat (entretien, extension de garantie, ...)</p> <p>Si le locataire ne peut plus payer les mensualités, il est en droit de demander un report d'échéance à l'organisme de crédit. Si ce report est accepté, le loueur peut lui demander une indemnité égale à 4 % des sommes reportées. S'il est refusé, il peut demander la restitution du bien, le paiement des loyers échus et non réglés, et une indemnité de résiliation qui s'élève à 8 % du montant du capital restant dû.</p> <p>En cas de vol, de perte ou de destruction du véhicule, l'assurance rembourse directement à la société de location l'indemnité prévue au contrat. Mais le contractant doit payer au loueur les loyers restant dus ainsi que la valeur résiduelle (valeur de revente future attribuée à un véhicule), le tout minoré du montant de l'indemnité payé par l'assurance. Ainsi, plus le vol, la perte ou la destruction du véhicule a lieu tôt après la signature du contrat, plus la somme à verser est élevée.</p> <p>Pour sortir du contrat, il y a 2 solutions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●achat par anticipation (possibilité d'acquisition avant la fin de la location, même si souvent une période minimale de location prévue)</li> <li>●acquisition en fin de location (possibilité d'acquisition définitive si paiement du montant de la valeur résiduelle indiquée dans le contrat avec déduction du dépôt versé au début)</li> </ul>
<p><b>Fleet management</b></p>	<p>Cela peut se traduire par « gestion de flotte déléguée » et consiste à confier à un prestataire extérieur la gestion de sa flotte de véhicules, indépendamment du financement de celle-ci.</p> <p>L'objectif est le même que pour la LLD, c'est-à-dire se recentrer sur son activité principale et de bénéficiaire, pour la gestion de sa flotte, de l'expertise d'un prestataire spécialisé et de sa maîtrise des coûts.</p> <p>La rémunération du prestataire peut revêtir trois formes différentes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●forfait : risques financiers inhérents à l'entretien, aux réparations et à la revente des véhicules totalement transférés au "fleeter".</li> <li>●frais réels : PA assumant les frais liés à sa flotte et prenant en charge les risques, prestataire rémunéré aux honoraires en contrepartie de sa capacité à réduire les coûts.</li> <li>●livre ouvert : évaluation par le prestataire des dépenses de gestion en début de contrat, puis versement de provisions avec ajustement en fin de contrat (solution supposant des données fiables en possession du PA avant le lancement)</li> </ul>



<p><b>Car policy</b></p>	<p>Il s'agit de l'ensemble des règles relatives à l'utilisation de véhicules de fonction, sous la forme d'une charte.</p> <p>Légalement, rien n'y oblige. Mais dans la pratique, cela peut se révéler, nécessaire dans les organisations disposant d'une flotte automobile importante (plus de 50 véhicules) et parcourant un minimum de 30 000 kilomètres par an.</p> <p>Ce type de charte est généralement composé de trois parties: politique générale de l'entreprise, grille des véhicules, règles d'utilisation.</p> <p>La politique générale comporte les grands principes de fonctionnement du parc automobile. Sa définition incombe à la direction générale, la direction financière et/ou la direction des ressources humaines. Y sont précisés, par exemple, les règles d'attribution des véhicules en fonction du statut des agents, les modalités pour changer de modèles, l'utilisation à titre privé pour les véhicules de fonction, les règles de sécurité ou encore les objectifs en termes de développement durable.</p> <p>La grille des véhicules détermine : les marques, les modèles et les options des véhicules susceptibles d'être achetés, la durée d'utilisation et le kilométrage maximum par modèle.</p> <p>Enfin, cette charte précise les principales règles d'utilisation des véhicules, ainsi que les modalités de restitution, les frais de remise en état, le respect des opérations de maintenance et d'entretien, etc. Cette partie peut être très détaillée de manière exhaustive en précisant le fonctionnement de la carte carburant, de la police d'assurance ou encore des franchises, les règles concernant le paiement des contraventions, etc.</p>
--------------------------	--

**B/ La forme du marché**

Le CMP, et les décrets d'application définissent plusieurs procédures de passation des marchés publics en fonction de seuils financiers :

<p><b>Marchés formalisés</b></p>	<p>Marchés dont le montant &gt;133 000€HT (125 000€HT à compter du 01/01/2010) ou 206 000€HT (193 000€HT à compter du 01/01/2010) pour les marchés pluri annuel sur la durée d'exécution</p>
<p><b>Marchés à procédure adaptée (MAPA)</b></p>	<p>Marchés dont le montant &lt;133 000€HT (125 000€HT à compter du 01/01/2010) ou 206 000€HT (193 000€HT à compter du 01/01/2010)</p>

L'article 27 du CMP nous indique que pour les marchés de fournitures et services, il est procédé une estimation de la valeur totale des fournitures ou des services qui peuvent être considérés comme homogènes en raison de leurs caractéristiques propres ou de leur unité fonctionnelle. En référence à une nomenclature européenne dite CPV (Common Procurement Vocabulary) qui constitue le vocabulaire commun (famille 50... : 50100000-6 « Services de réparation et d'entretien de véhicules et d'équipements associés et services connexes », 50110000-9 « Services de réparation et d'entretien de véhicules à moteur et d'équipements connexes », 50111000-6 « Services de gestion, de réparation et d'entretien de parc de véhicules », 50111000-7 « Services de gestion de parc de véhicule »...), ou à celle issue du code 2001 si elle a été conservée ou encore une nomenclature propre, il s'agit dans notre cas d'espèce de l'ensemble des codes relatifs aux réparations de véhicules (voitures ou camions).

La valeur à prendre en compte est dans le cas d'un marché d'une durée inférieure ou égale à un an conclu pour répondre à un besoin régulier, la valeur totale estimée sur un an. Au-delà, il convient de prendre en compte la valeur estimée sur la durée d'exécution tous lots confondus (si l'allotissement a été retenu).

Il est entendu par forme du marché, marché simple (prix forfaitaire) ou marché fractionné (prix unitaire). Cela est déterminé par le choix entre prix unitaire et prix forfaitaire.

L'article 17 du CMP définit les prix unitaires c'est-à-dire applicables aux quantités réellement livrées ou exécutées, et les prix forfaitaires appliqués à tout ou partie du marché quelles que soient les quantités livrées ou exécutées.

Pour les prestations qui nous intéressent, l'utilisation des prix unitaires est la seule solution.

<b>Marché fractionné ou à bons de commande</b>	Article 77 du CMP	Avec mini et maxi ou sans mini ni maxi, ou simplement mini ou maxi Pas de négociation ni de remise en concurrence préalable Durée maxi 4 ans
--	-------------------	--

Dans le cadre d'un marché à bons de commande, il y a un engagement sur le minimum. Or en théorie on ne peut pas toucher ce minimum. La solution semble donc de ne pas indiquer de minimum mais uniquement un maximum ou alors rien.

Le décret n°2008-1334 du 17 décembre 2008 (article 66) a confirmé le principe posé par la jurisprudence (CE 24 octobre 2008 « UGAP » et « Artois » n°314499 et 313600) : marchés à bons de commande avec minimum et maximum, sans minimum ni maximum, avec seulement minimum ou seulement maximum. La condition posée par la jurisprudence en cas de non indication du minimum et du maximum est de remplir le formulaire d'avis d'appel public à concurrence (AAPC), rubrique « quantité ou étendue globale » en y mentionnant à titre indicatif et prévisionnel les quantités (ou valeur) ou les éléments permettant d'en apprécier l'étendue. Autrement dit, une estimation financière des dépenses et/ou des quantités (annuelles) pour notre cas d'espèce doit être fournie dès l'AAPC (et un éventuel rappel dans le règlement de la consultation RC). Il est à noter que la réforme du CMP n'a pas modifié l'article 27 VI selon lequel si aucun montant maximum n'est mentionné, la procédure est forcément une procédure formalisée.

En MAPA, l'intérêt d'une telle procédure est de pouvoir introduire la négociation dans le respect des principes généraux de la commande publique. Si la valeur estimée sur la durée d'exécution est > 90 000€HT, le seul formalisme va se limiter à une publicité au BOAMP. En revanche, il n'y a pas de délai de remise des offres, pas de CAO obligatoire pour les collectivités territoriales (CT) et

rien pour l'Etat et les établissements publics (décret n°2008-1355 du 19 décembre 2008 en ses articles 15 à 18). Il est bien entendu que le recours à une telle procédure ne doit avoir pour fin d'échapper aux seuils de procédure.

Le CMP version 2006 a érigé au rang de principe l'allotissement (article 10) :

<b>Principe = allotissement</b>	Exceptions limitatives : <ul style="list-style-type: none"> <li>- risque de restriction de la concurrence</li> <li>- risque de difficulté technique</li> <li>- justification économique</li> </ul>
---------------------------------	--

L'allotissement n'est pas adapté à ce type de marché, puisque l'objectif est d'obtenir une gestion centralisée du parc par un prestataire unique. La justification est technique, (prestataire unique en charge de rassembler les données sur chaque véhicule) et économique.

Le groupement de commandes (article 8 du CMP) est envisageable notamment pour des PA ayant une flotte relative peu importante (< 50 véhicules) et souhaitant bénéficier du savoir-faire d'un prestataire externe, avec des prix attractifs (effet volume pour diminuer les prix) en s'intégrant à une ou des flottes plus conséquentes. La seule contrainte est d'établir en amont de la procédure de marché public une convention de groupement liant les différents PA.

### C/ La rédaction des clauses contractuelles

Les clauses à caractère administratif et à caractère technique sont abordées ici, dans les pièces contractuelles dans un unique document (cahier des clauses particulières : CCP).

Seuls les aspects particuliers à la gestion du parc automobile sont traités. Il s'agit d'examiner ce qui fait la singularité de tels marchés.

Objet des clauses	Contenu des clauses
<b>Objet du marché</b>	Maintenance du parc automobile avec exclusion partielles des véhicules sous maintenance UGAP pour l'entretien courant (autres prestations comprises dans le marché) si cas du PA  Prestations comprenant la prise en charge de la maintenance et de l'entretien du parc, la fourniture de services (révisions, entretien, réparations mécaniques etc.) et des pièces associées, la mise à disposition de véhicules de remplacement, la prestation assistance, dépannage et remorquage.  Lieu d'exécution à préciser.
<b>Estimation des besoins et modalités d'exécution</b>	Marché à bons de commande, sans minimum ni maximum, au sens de l'article 77-I du CMP  Indication de manière non contractuelle du montant annuel constaté des prestations (réparations, entretien courant, contrôle technique...)  Impossibilité de déterminer à l'avance le coût des prestations, d'où réalisation des prestations valant

	<p>commande avec relevé détaillé mensuel (retracant toutes les interventions réalisées) permettant d'attester le service fait.</p> <p>Communication au moment de la mise en place des personnes référentes (ci- après dénommés responsables de site ou RS) et responsables du déroulement du marché dans chaque site du PA</p>
<p><b>Caractéristiques technique du service attendu et définition des prestations</b></p>	<p>Prestation consistant en la fourniture d'un service par le titulaire du marché ou la mise en relation avec un réseau de prestataires agréés par le titulaire sur la base de tarifs négociés par celui-ci.</p> <p>Obligation du titulaire d'apporter une solution à compter de la demande faite au titulaire, dans un délai maximum de 1heure.</p> <p>Fixation de seuils pour toutes les prestations au-dessus desquels, obligation pour le titulaire de demander l'approbation du responsable de site avant l'engagement des prestations : par exemple 1 000€ HT pour les prestations hors garantie des véhicules sous garantie, 700€ HT pour les véhicules âgés de moins de 6 ans, 400€ HT pour les véhicules âgés de plus de 6 ans, dès le 1<sup>er</sup> euro pour les véhicules dont le titulaire est informé de la prochaine réforme.</p> <p>Obligation de fournir des pièces automobiles de remplacement d'origine constructeur (pièces neuves et en aucun cas d'occasion) tant que véhicule sous garantie, au-delà de la période de garantie, possibilité de substitution par des pièces compatibles.</p> <p>Si constat d'une anomalie à l'occasion d'une intervention, obligation d'avertir le titulaire pour informer le PA</p> <p>Titulaire garant de la provenance et de la conformité des pièces de remplacement.</p> <p><b>Prestation d'entretien, de réparations mécaniques</b> comprenant : gestion des opérations de contrôle obligatoires, gestion des opérations d'entretien courant et des réparations mécaniques (dans le respect des échéanciers prévus par les constructeurs et/ou adaptés en fonction de l'utilisation réelle des véhicules), suivi et le contrôle des réparations effectuées sur chaque véhicule, réalisation des opérations d'entretien et de réparation dans le respect des barèmes temps des constructeurs, contrôle de la conformité des factures fournisseurs par rapport aux travaux demandés et accordés, paiement des fournisseurs, refacturation mensuelle au PA au réel des factures payées pour le compte du PA, gestion des garanties « constructeur », gestion des recours hors garantie constructeur, relations avec le RS afin de recueillir l'accord de réparation au-delà d'un certain montant après expertise ou devis du réparateur,</p>

De manière plus détaillée (mais non exhaustive), prestation recouvrant : réception des demandes d'intervention, opérations de contrôle (contrôles techniques obligatoires et contre visites éventuelles, contrôles d'antipollution obligatoires et les contre-visites éventuelles, réparations consécutives aux observations des contrôles obligatoires), opérations d'entretien, et de réparation (entretiens courants définis par les constructeurs, remplacement des balais d'essuie glace, changement des plaquettes de frein, kit tambours et garniture, courroies de distribution, nettoyage intérieur, réparations consécutives aux observations des entretiens et contrôles définis par les constructeurs (pièces d'usure), kit d'embrayage...

Titulaire garant du contrôle et du respect des temps barèmes constructeurs recommandés pour chacune des opérations d'entretien et de réparation.

En charge du suivi administratif des véhicules, c'est-à-dire la gestion de la fréquence des entretiens nécessaires en fonction de l'utilisation des véhicules, le déclenchement des visites/ convocations et le suivi des alertes et anomalies liées à l'utilisation des véhicules.

**Prestation pneumatiques** comprenant : réception des demandes d'intervention sur les pneumatiques, fourniture de pneumatiques au meilleur rapport qualité/prix, dans le respect des préconisations des constructeurs, remplacement à l'identique des pneumatiques abimés ou usagés prématurément, montage, démontage, équilibrage et parallélisme, réparation suite à une crevaison, contrôle et le règlement des factures fournisseurs, refacturation au PA au réel des factures payées pour le compte du PA, relations avec le RS afin de recueillir l'accord de réparation au-delà d'un certain montant après expertise ou devis du réparateur,

Obligation de fournir de pneus neufs et en aucun cas être rechapés

**Prestation « sinistres » et travaux de carrosserie** comprenant : réception des demandes de réparation suite à un sinistre (accident, dégradation...), gestion des réparations de bris de glace (optiques, pare-brise, rétroviseurs...), organisation de la réparation dans des garages agréés, coordination des opérations de réparation avec la mise à disposition d'un véhicule de remplacement si besoin, de préférence en « véhicule de courtoisie », suivi et le contrôle des immobilisations (durée, conditions de mise à disposition d'un véhicule de remplacement) en vue du suivi qualité fournisseur, contrôle et le règlement des factures de réparations ainsi que des frais d'expertise éventuels, refacturation au PA au réel des factures payées pour le compte du

	<p>PA, relations avec le RS afin de recueillir l'accord de réparation au-delà d'un certain montant après expertise ou devis du réparateur.</p> <p><b>Prestation d'enlèvement et de rapatriement sur site des véhicules :</b> faculté sur demande d'une prestation d'enlèvement et de rapatriement des véhicules sur leurs sites d'affectation, ou dans un garage figurant dans la liste de ceux agréés dans le cadre du présent marché.</p> <p><b>Prestation véhicule de remplacement</b> comprenant : réception de la demande d'un véhicule de remplacement, accord du RS sur le recours à une solution de location de courte durée, mise à disposition d'un véhicule de catégorie identique dans les meilleurs délais, en donnant la priorité aux véhicules de courtoisie (notamment pour les entretiens courants et réparations), suivi des durées d'utilisation, contrôle et le règlement des factures fournisseurs, refacturation au PA au réel des factures payées pour le compte du PA</p> <p><b>Prestation outil de gestion/reporting</b> consistant à en la mise à disposition gratuite du PA d'un outil de gestion accessible via internet.</p> <p>Obligation de prévoir une formation adéquate pour les RS du PA</p> <p>Outil de gestion de parc permettant au PA :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● d'accéder en temps réel ou à J + 1 maximum aux données opérationnelles et financières suivantes : situation de parc (nombre de véhicule, kilométrage ...), situation des dépenses (entretien courant, pneumatiques, carrosserie...) par site, par véhicule, et de manière globale, états d'alertes et information sur les anomalies éventuelles (entretien, pneumatiques...) constatées pendant les interventions ;</li> <li>● l'export des données pour exploitation sous « Excel ».</li> <li>● gestion de profils utilisateurs (code d'accès personnel par utilisateur avec accès sécurisé, et paramétrage des RS dans l'outil par le titulaire lors de la période de déploiement, de même pour l'intégration du parc automobile)</li> </ul> <p>Outil de gestion disponible 5 jours/7 de 8h à 20h du lundi au vendredi inclus, à l'exception des jours fériés. (obligation de prévenir le PA des arrêts éventuels pour maintenance et de les réaliser en dehors de cette période).</p> <p><b>Prestation centre d'appel, interlocuteur unique</b> comprenant la communication au PA du <u>numéro de téléphone unique</u> du centre d'appel et les procédures à mettre en œuvre selon les types d'interventions</p>
--	---

	<p><b>Prestation assistance, dépannage et remorquage</b> comprenant la réception des appels afin d'organiser la logistique visant à prendre en charge le véhicule en panne et ses occupants dans un délai maximum d'une heure à compter de l'appel.</p> <p>Titulaire en charge d'organiser la poursuite du voyage, ou le retour au domicile des occupants du véhicule, selon le choix effectué par ces derniers en fonction des circonstances et des instructions hiérarchiques.</p> <p>Prestation recouvrant : l'accès au service d'assistance 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 sur tout le territoire métropolitain, Corse comprise, le dépannage sur place en cas : de panne, de sinistre, de crevaison, d'erreur de prise de carburant, le remorquage du véhicule jusqu'au garage le plus proche agréé par le titulaire s'il est impossible de dépanner le véhicule sur place, la gestion des relations avec la compagnie d'assistance, le rapatriement des occupants du véhicule à leur domicile ou à l'hôtel en cas d'immobilisation, le rapatriement du matériel et du véhicule le cas échéant sur le site indiqué par l'agent, la poursuite du voyage.</p> <p><b>Prestations de conseil</b> comportant : propositions d'optimisation de la taille du parc de véhicules du PA de manière globale mais également par entité du PA si multi-sites notamment sur la base des états de parcs générés par l'outil de gestion et de visite de parc, propositions de plan d'action et de planning pour mettre en œuvre un schéma d'optimisation choisi par le PA, la mise en œuvre d'un plan d'optimisation de la taille du parc retenu par le PA, propositions éventuelles de mutualisation du parc.</p> <p>Prestation de conseil s'effectuant pendant toute la durée du marché avec un rapport remis à la fin de chaque période d'exécution</p> <p><b>Mise en place d'un plan progrès</b> basé sur une série d'indicateurs de performance (par exemple : temps d'immobilisation des véhicules, recours aux extensions de garantie constructeurs, réduction du coût global du parc, niveau de service rendu par le centre d'appel...) chacun ayant un poids déterminé par le PA et le titulaire.</p> <p>Indicateurs faisant l'objet d'un rapport de suivi d'évaluation tous les 6 mois à compter de la notification et transmission au PA</p> <p><b>Prestations exclues du marché</b> portant sur : l'entretien courant des véhicules sous contrat UGAP, le petit entretien courant entre les opérations prévues par le constructeur (niveaux etc.) qui peut être assuré par les agents du PA eux-mêmes, la revente des véhicules, ceux-ci étant mis en vente par la Direction</p>
--	--



	<p>Nationale des Interventions Domaniales (DNID) conformément à la réglementation sur les véhicules de l'Etat et de ses établissements publics (code du domaine de l'Etat), les prestations d'assurance pour les véhicules dont le PA est propriétaire, la fourniture de cartes accréditatives «carburant» aux agents du PA</p>
<p><b>Conditions d'exécution</b></p>	<p><b>Phase de déploiement</b> pour la mise en place du marché, phase devant permettre : la négociation avec les garages par le titulaire afin de constituer la liste des garages du PA, l'émission des cartes accréditatives par véhicule, le paramétrage de l'outil de gestion et la formation des responsables de site.</p> <p>Phase devant être réalisée dans un délai prédéfini, maximum 2 mois à compter de la notification du marché.</p> <p>Obligation du titulaire de préciser les modalités du démarrage des prestations, et prévoir un nombre suffisant de réunions pendant cette période avec l'équipe du PA afin de bien mettre au point les modalités d'exécution des prestations.</p> <p><b>Demande de fournitures ou de services</b> avec pour toute demande de prestation d'un montant supérieur aux seuils prévus obligation d'approbation du RS pendant les horaires d'ouverture de 8h à 17h les jours ouvrés.</p> <p>Si demande d'intervention pendant un week-end ou un jour non ouvré et en dehors des heures d'ouverture (8h/17h) obligation de satisfaire directement les besoins de l'agent demandeur sans attendre l'avis du RS, sauf en ce qui concerne les véhicules en voie de réforme (c'est-à-dire sur le point d'être vendus par la biais de la DNID); dans ce cas seulement, les réparations ne devant être effectuées que si montant inférieur à 400 €.</p> <p><b>Modalités de contrôle de la qualité de la prestation</b> démarrant à compter de la date de démarrage opérationnel du marché.</p> <p>Vérification applicable à toutes les prestations décrites (en particulier, la réactivité du centre d'appels régulièrement testée)</p> <p>Engagement du titulaire à fournir sur demande les pièces changées, les consommables, les diagnostics réalisés sur les véhicules.</p> <p>En cas de dysfonctionnement constatés, établissement par le RS d'une fiche de réclamation adressée au titulaire et précisant les prestations non conformes aux engagements du titulaire.</p> <p>Obligation de correction aux frais du titulaire de toute prestation défectueuse signalée dans les fiches de</p>



réclamation (qui doivent être fournies par le titulaire du marché) et dans les plus brefs délais (de un jour à une semaine selon la gravité du problème).

Dès livraison de la prestation corrigée, contrôle effectué par le RS de la complétude et l'opérationnalité de la prestation.

Système de pénalité pour retard ou non conformité prévu (cf III B/).

**Evolution du parc automobile** car liste des véhicules donnée à titre indicatif et non contractuel, correspondant à la situation au mois de publication.

Nouvelle liste fournie au démarrage opérationnel de la prestation, et actualisée chaque fin de mois si nécessaire (liste susceptible de varier tout au long du marché en fonction des acquisitions, et des réformes.

Montant des frais de gestion adapté chaque mois en fonction du nombre exact de véhicules du parc du PA déclaré.

Transmission par le PA au titulaire (dans la mesure du possible) du marché, un état prévisionnel des acquisitions et des réformes des véhicules.

Pour toute évolution de la flotte automobile, établissement d'un bon d'entrée ou de sortie d'un véhicule en gestion (transmis par le RS au titulaire soit par l'outil de gestion du titulaire, soit par télécopie ou par courriel avec accusé de réception en retour de fax ou de courriel)

Pour les nouveaux véhicules, obligation de fournir des cartes accréditives de service dans les 5 jours ouvrés à compter de la demande expresse.

Nomination obligatoire au plus tard lors de la notification, d'un correspondant unique chargé de la bonne réalisation des prestations et de communiquer au PA son adresse électronique, ses numéros de téléphone et de télécopie.

**Cartes accréditives de service** pour chaque véhicule.

Cartes accréditives de service commandées fournies gratuitement durant la phase de déploiement, afin que la distribution de ces cartes soit terminée à la fin de la phase de déploiement.

En cas de perte, ou de vol ou de détérioration de cartes accréditives, obligation après demande expresse du PA par télécopie ou par courriel de les remplacer dans les 5 jours ouvrés à compter de la

	<p>demande.</p> <p>Nouvelles cartes fournies gratuitement lors de l'entrée du véhicule.</p> <p><b>Réseau</b> de partenaires proposé par le titulaire</p> <p>Répartition géographique devant être conforme aux spécifications du PA (exigence que les fournisseurs se trouvent à proximité des sites du PA et dans un rayon maximum de 5 à 15 km en fonction de la situation des sites).</p> <p>Mise à jour du réseau de partenaires transmise au PA lors des reconductions annuelles, de même si évolution sensible dans l'intervalle entre deux mises à jour.</p>
<b>Dérogations au CCAG-FCS</b>	Mentionner les dérogations article par article

Concernant la sélection des offres, la pondération étant la règle on peut imaginer un système privilégiant l'aspect technique : coefficient 60 pour la valeur technique et la qualité de service (pondération des sous-critères à déterminer) et coefficient 40 pour le prix.

<b>Critères de sélection des offres</b>	Valeur technique
	Qualité de service
	Prix des prestations (frais de gestion et forfaits réparations...)

Enfin la notation peut se faire sur un modèle distinguant qualité des prestations et le volet financier.

Le système de notation applicable pour comparer la qualité des propositions est le suivant :

- pour chaque critère, une note est attribuée, sur la base du référentiel ci-dessous :

- 1 = mauvais
- 2 = acceptable
- 3 = bon
- 4 = excellent

- chaque note est pondérée par le coefficient indiqué précédemment;  
- le total des notes pondérées donne la note finale.

La formule suivante est appliquée pour comparer les offres financières (sur la base d'une simulation s'agissant de prix unitaires) :

Note du candidat :  $NM \times (T1/T2)$

NM= note maximale

T1= tarif du candidat ayant proposé l'offre tarifaire la plus intéressante

T2= tarif du candidat proposé dans son offre

A tout cela, on peut ajouter un document (cadre de mémoire technique) à remplir par chaque candidat pour apprécier la valeur technique, la qualité et la performance environnementale :

<b>Valeur technique</b>	Proposition de fréquence d'entretien de changement des pneumatiques... Rôle du titulaire dans les négociations avec les membres de son réseau Délai d'intervention Conditions d'exclusion Modalités de calcul des frais de gestion en cas d'entrée et/ou de sortie d'un véhicule
<b>Qualité de service</b>	Données sur le centre d'appel (réactivité...) Indicateurs proposés et pertinence Informations sur le réseau fournisseurs Fonctionnalités et informations sur l'outil de gestion en ligne
<b>Performance environnementale</b>	Mesures en faveur de la protection de l'environnement

### III. Exécution du marché

Il s'agit du suivi d'exécution du marché. Cela comporte les éléments ci-dessous.

Le suivi financier peut se matérialiser par les informations fournies par le titulaire ou les titulaires.

Ces informations sont à recouper avec les extractions que l'acheteur public peut obtenir du progiciel de gestion intégrée (PGI ou ERP selon les termes anglo-saxon). Une comparaison des données est essentielle.

Selon l'article 18 du CMP le prix peut être ferme, ferme actualisable ou révisable par ajustement ou selon une formule paramétrique (sachant que le décret n°2008-1355 du 19 décembre a modifié l'article 18 V du CMP en imposant une révision de prix pour les marchés dont le délai d'exécution est > 3 mois s'ils comportent des fournitures notamment matières premières dont le prix est affecté par les fluctuations de cours mondiaux).

Le marché est conclu à prix unitaires, en euros hors taxes (HT). Les prix sont fixés dans l'annexe financière (bordereau des prix : BP) de l'acte d'engagement.

Il s'agit :

- des prix unitaires par véhicule pour les frais de gestion par prestations définies au CCP,
- des taux moyens horaires de main d'œuvre pour les interventions,
- du taux moyen de remise applicable sur les pièces mécaniques, hors mécanique et sur la carrosserie,
- du coût moyen de vidange,

- des taux moyens de remises pour les pneumatiques,
- du prix annuel des prestations de conseils et de mise en place d'un plan progrès.

Le titulaire s'engage à ce que le PA bénéficie des meilleurs prix pratiqués par les fournisseurs et ce grâce aux remises qu'il a négociées.

Le titulaire du marché est le garant que le fournisseur ne pratique pas des tarifs supérieurs aux tarifs publics.

Le titulaire remet au PA un relevé détaillé à l'appui de sa facture mensuelle.

Le prix unitaire mensuel par véhicule des frais de gestion est fait l'objet d'une révision annuelle au 01<sup>er</sup> janvier de chaque période de reconduction du marché ou à la date d'anniversaire de notification.

La révision s'opère au moyen d'un ajustement à l'indice suivant établi par l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE) : <http://www.indices.insee.fr>

Intitulé : Indice de chiffre d'affaires - indice de valeur CVS - CJO - Commerce et réparation automobile - Entretien et réparation de véhicules Identifiant : 000854954

La révision s'opère selon la formule suivante :

$$P = P^0 (C/Co)$$

Tel que :

P = prix de règlement

P<sup>0</sup> = prix initial

C = dernier indice connu à la date de reconduction du marché ou date anniversaire de notification

Co = dernier indice connu à la notification du marché ou date anniversaire de notification

Le titulaire établit une facturation mensuelle distincte pour les frais de gestion unitaires, et pour les prestations payées pour le compte du PA.

Un décompte récapitulatif des services faits sur chaque véhicule est joint à toute facture du titulaire du marché. Ce document est envoyé en parallèle par mail sous un format informatique lisible.

Les factures doivent porter, outre les mentions légales, les indications suivantes : date d'émission de la facture, nom et l'adresse du titulaire, coordonnées bancaires ou postales du compte du titulaire conformément à l'acte d'engagement, numéro du marché, site concerné avec le détail par véhicule affecté à chaque site, frais de gestion (par type de prestation : maintenance et entretien du parc, mises à disposition de véhicules de remplacement...) récapitulatif des interventions opérées pour les prestations facturées aux frais réels, prix de la location pour la voiture de courtoisie...

Le titulaire refacture au PA les dépenses engagées pour son compte aux frais réels. Il est avant tout le garant des coûts et du budget de la flotte automobile du PA, et il assure à ce titre un contrôle des factures émises par ses fournisseurs tant au niveau des montants facturés qu'au niveau des prestations réalisées.

Il s'engage à ne pas avoir négocié de « marges arrières » avec les différents fournisseurs au détriment de la transparence des coûts facturés au réel au PA.

## **B/ Le contrôle qualité**

Chacune des parties désigne un responsable ci-après appelé coordinateur qui est chargé des relations avec l'autre partie pour le suivi d'exécution du marché.

Pour le PA, il est basé à la DG par exemple, il s'agit donc d'un coordinateur central. Il doit communiquer au titulaire les informations nécessaires pour l'évolution et la vie du marché. Le

coordinateur du titulaire doit apporter aide et conseil au coordinateur central ainsi qu'aux responsables de site de l'ensemble des entités de le PA, notamment en fournissant les éléments de suivi pour la gestion de la flotte automobile, ou tout document nécessaire à l'exécution du marché.

Afin d'assurer la coordination entre le titulaire et le PA, ainsi que la cohérence entre les conditions contractuelles du marché et les prestations assurées, il est prévu une réunion de mise au point du marché pour la phase de déploiement, puis au minimum une réunion par an.

Ces réunions consistent à : vérifier le respect du délai de déploiement, contrôler les états de facturation, vérifier le bon paramétrage de l'outil de gestion et de suivi du parc, valider les périmètres pris en compte, valider les échéances, valider les processus de test...

Une réunion peut intervenir à tout moment sur demande du PA.

Le titulaire doit mettre à disposition du PA sur demande toutes les factures de garages. Il met en œuvre les mesures adéquates pour permettre la consultation et la vérification de ces factures.

Les manquements aux obligations contractuelles imposées dans le présent marché, peuvent faire l'objet de pénalités par dérogation à l'article 14 du CCAG-FCS. Leur valeur en points est la suivante :

<b>Types de pénalités</b>	<b>Points de pénalité</b>
Remplacement d'une pièce qui n'est pas de la marque d'origine alors que le véhicule est sous garantie ou remplacement d'une pièce neuve par une pièce d'occasion (idem pour les pneus)	5 par manquement
Non respect de la procédure d'accord préalable avec le responsable de site en ce qui concerne les seuils pour déclencher les réparations	5 par manquement
Non conformité des factures fournisseurs par rapport aux travaux demandés et accordés	5 par manquement
Vol de matériel ou détérioration	20 par vol ou détérioration
Délai de déploiement (qui ne saurait excéder 2 mois)	1 par jour de retard
Réactivité du centre d'appels > 1 mn	5 par manquement
Dysfonctionnement constatés	5 par fiche de réclamation
Contrôle de complétude et d'opérationnalité de la prestation non satisfaisant suite à une réclamation	10 par manquement
Non prise en charge des prestations demandées dans un délai maximum d'une heure à compter de l'appel	2 par quart d'heure de retard
Inexécution d'une tâche rendue comme exécutée	10 par manquement

Indisponibilité de l'outil de gestion $\geq$ à 1 jour	5 par jour de retard
Non respect du barème de temps constructeur	5 par manquement
Inexécution d'une tâche demandée et non facturée	5 par survenance du cas
Inexécution d'une tâche demandée et facturée.	10 par survenance du cas

Ces points se cumulent sur une période d'un trimestre. Les pénalités sont appliquées passé un cumul de 10 points par trimestre.

La valeur hors taxes du point de pénalité est égale à 1/1000ème de la valeur annuelle hors taxes de la partie forfaitaire du marché.

Toutes les pénalités sont cumulables. Elles sont déduites de la facture mensuelle du titulaire correspondant au premier mois de chaque trimestre pour le trimestre écoulé.

L'application des pénalités prévues en supra ne fait pas obstacle à la résiliation par le PA du présent marché pour faute du titulaire conformément aux dispositions du CCAG-FCS.

Cette liste n'a rien d'exhaustif. Elle peut être complétée et adaptée.