

**Relative aux conditions d'utilisation des véhicules de service et des véhicules  
personnels des agents, à l'occasion du service**

**NOR: TEF9710040C**

La circulaire DAGEMO/BCG n° 95-7 datée du 15 décembre 1995 concernait le traitement du contentieux automobile.

Il est apparu nécessaire de mettre au point un second dispositif afin d'envisager l'ensemble des questions soulevées par l'utilisation des véhicules dans l'administration, tant en ce qui concerne l'administration centrale que les services déconcentrés.

Tel est l'objet de la présente circulaire qui étudie successivement les problèmes posés par l'utilisation des véhicules de l'administration (I) et des véhicules personnels des agents, à l'occasion du service (II).

**I. - LES CONDITIONS D'UTILISATION DES VEHICULES DE L'ADMINISTRATION**

**1.1. Conditions relatives aux personnes**

Dans l'extrême majorité des cas, les véhicules de l'administration sont confiés à ses agents, fonctionnaires ou non titulaires.

Mais il peut arriver que, de façon exceptionnelle, des personnes extérieures à l'administration puissent être autorisées à utiliser un véhicule de l'Etat.

**1.1.1. Cas général : l'utilisation d'un véhicule de l'administration par un de ses agents fonctionnaire ou non titulaire**

Tout agent susceptible de conduire un véhicule de l'administration doit être accrédité à cet effet par son supérieur hiérarchique (DDTEFP, DRTEFP, chef de service ou de bureau).

Cette accréditation doit préciser pour quelle(s) catégorie(s) de véhicule(s) elle est valable.

Elle peut être temporaire ou permanente :

- l'accréditation temporaire prévoit la durée pour laquelle elle est délivrée ;
- l'accréditation permanente est valide tant que l'agent reste affecté dans le service qui la lui a délivrée.

Aucune accréditation ne peut être délivrée si l'agent ne possède pas un permis de conduire civil valide l'autorisant à conduire la catégorie de véhicule concernée. Par ailleurs, les 'conducteurs novices', c'est-à-dire titulaires du permis de conduire depuis moins d'un an, ne peuvent faire l'objet d'une accréditation.

Lorsque l'accréditation est délivrée à l'agent, il lui est remis en même temps le recueil des instructions relatives à l'automobile. L'agent conserve un exemplaire de l'accréditation par devers lui. L'autre exemplaire est conservé au dossier détenu par le service.

Une accréditation, qu'elle soit temporaire ou permanente, peut être retirée à l'agent en cas de nécessité de service. Sa validité cesse dès que l'agent ne remplit plus les conditions pour l'obtenir (retrait de permis, inaptitude physique) ou s'il quitte le service où elle lui a été délivrée.

Tout chef de service peut faire convoquer devant le médecin de contrôle un agent conducteur dont le comportement professionnel est perturbé par des troubles apparemment liés à son état de santé.

### 1.1.2. Cas particuliers

#### 1.1.2.1. Habilitation à la conduite par des agents vacataires.

Rien ne s'oppose à ce que des agents vacataires soient accrédités à conduire un véhicule de l'administration, sous réserve qu'ils réunissent les conditions habituelles mentionnées ci-dessus. Il convient de souligner en particulier qu'ils ne doivent pas être des 'conducteurs novices'.

#### 1.1.2.2. Habilitation à la conduite par des chargés de mission utilisant de façon discontinue un véhicule de service.

L'accréditation des chargés de mission utilisant un véhicule de façon ponctuelle ne présente pas de difficultés particulières dans la mesure où ils en réunissent les conditions d'obtention.

### 1.1.3. Utilisation d'un véhicule de l'Etat par des personnes étrangères à l'administration

Cela peut être le cas, par exemple, pour les objecteurs de conscience ou les stagiaires momentanément employés par l'administration.

#### 1.1.3.1. Habilitation à la conduite par des objecteurs de conscience.

L'objecteur de conscience doit être employé, pendant son service national, à des tâches d'intérêt général. Ces tâches doivent être accomplies sous l'autorité des responsables de l'organisme d'accueil, l'objecteur de conscience n'assurant jamais la pleine responsabilité des activités qui lui sont confiées.

Ainsi, placé sous l'autorité d'un fonctionnaire ou agent public de l'administration, rien ne s'oppose à ce qu'un objecteur de conscience exerce la fonction de conducteur automobile, dans la mesure où il réunit également les conditions requises.

#### 1.1.3.2. Habilitation à la conduite par des stagiaires.

Les stagiaires bénéficiaires d'une convention de stage avec l'administration peuvent également et sous les mêmes réserves être habilités à conduire un véhicule de l'administration.

#### 1.1.3.3. Mise à disposition d'un véhicule de l'Etat au profit d'une personne totalement extérieure à l'administration (association de droit privé, entreprise prestataire de services, etc.).

Toute mise à disposition d'un véhicule de l'Etat au profit d'une personne extérieure à l'administration, ne satisfaisant pas aux conditions de l'article L. 46 du Code du domaine de l'Etat, notamment un prêt de véhicule effectué gratuitement, serait prohibée par les textes.

En effet, selon l'article L. 46 précité : 'Les biens du domaine privé mobilier de l'Etat, affectés ou non à un service public, quelle que soit l'administration qui les détient ou qui les régit, ne peuvent être loués à des particuliers ou mis à la disposition d'un service autre que le service affectataire, que par le service des domaines (...). L'opération ne peut en aucun cas être réalisée à titre gratuit, ni à un prix inférieur à la valeur locative'.

En pratique, il apparaît donc préférable d'éviter de mettre à disposition un véhicule administratif dans un tel cas.

Toutefois, si cette faculté devait être utilisée, il convient de préciser que la souscription du contrat de location à titre onéreux a pour effet de transférer la garde du véhicule au locataire. Celui-ci est, par conséquent, tenu de souscrire une police d'assurance obligatoire du véhicule, couvrant sa responsabilité pour les dommages causés aux tiers, ainsi que pour les personnes éventuellement transportées.

En aucune manière, en cas d'accident dans lequel le véhicule administratif serait impliqué, l'Etat ne serait responsable des dommages causés soit aux tierces personnes, soit aux personnes transportées par ce véhicule.

Par ailleurs, pour les dommages subis par le conducteur personne privée, l'Etat ne saurait intervenir à aucun titre. Il lui appartient donc de souscrire une assurance, actuellement facultative, le garantissant des dommages encourus, s'il est le responsable de l'accident à l'origine de son dommage.

S'il n'est pas, ou partiellement, responsable de l'accident survenu, il dispose de la possibilité d'être indemnisé par tout tiers impliqué, en vertu des dispositions de la loi du 5 juillet 1985, sa propre faute lui étant opposable à due concurrence.

## 1.2. Conditions relatives aux véhicules

### 1.2.1. Puissance fiscale des véhicules

En règle générale, la puissance maximale autorisée est de 7 CV fiscaux, sauf dérogation accordée par le Premier ministre (secrétariat général du Gouvernement) et motivée par l'intérêt du service.

Cette limitation justifiée par des frais d'achat, d'entretien et de fonctionnement plus modérés (cf., en annexe, la circulaire du Premier ministre n° 1320/SG du 2 novembre 1979) s'applique aux directeurs de cabinet des ministères, aux directeurs de ministères, aux délégués ministériels et aux secrétaires généraux de ministères.

Toutefois, les ministres et secrétaires d'Etat peuvent utiliser des véhicules d'une puissance maximale de 11 CV.

### 1.2.2. Utilisation d'un carnet de bord

Afin de mieux contrôler l'utilisation qui est faite des véhicules administratifs, la tenue d'un carnet de bord-type (établi, conformément aux prescriptions de la circulaire du 14 octobre 1991 précitée) est exigée pour tous les véhicules administratifs, qu'ils soient conduits par des chauffeurs ou non, pour ceux de l'administration centrale, comme pour ceux des services déconcentrés.

Ce document doit mentionner quotidiennement et par mission, le kilométrage au compteur, le carburant délivré, la nature et la durée de la mission et le nom du conducteur ainsi que celui du fonctionnaire éventuellement transporté ou celui du fonctionnaire ayant commandé la mission, ces derniers attestant, sous leur responsabilité, l'exactitude des renseignements mentionnés. Le carnet de bord doit être vérifié mensuellement et l'utilisation du carburant contrôlée par le service affectataire. A cet effet, une fiche mensuelle de suivi des dépenses en carburant doit être établie.

### 1.2.3. Contrôle mensuel des véhicules

Chaque mois, le chef de service ou son délégué doit s'assurer de l'état des véhicules placés sous sa responsabilité. Pour ce faire, un agent vérificateur est désigné. Ce contrôle est formalisé à l'aide d'une fiche de contrôle mensuel du véhicule visée par le chef de service. Si à l'occasion de cette vérification, l'agent vérificateur constate des anomalies, celles-ci sont mentionnées et les demandes de réparation correspondantes sont établies.

### 1.2.4. Attribution d'un périmètre de circulation

Chaque véhicule se voit attribuer un périmètre de circulation. Des élargissements temporaires à ce périmètre peuvent être autorisés par le responsable du service affectataire.

Ces dérogations peuvent être mentionnées sur des ordres de mission.

### 1.2.5. Immatriculation

Les véhicules doivent faire l'objet d'une immatriculation spéciale, délivrée par le service des domaines

du ministère de l'économie et des finances.

Le certificat d'immatriculation précise le département d'attache du véhicule et le périmètre de circulation. Le numéro d'immatriculation porte les mêmes indications, sous forme simplifiée.

Sauf dérogation exceptionnelle autorisée par les services du Premier ministre, seuls les véhicules affectés aux membres du gouvernement et aux services de sécurité peuvent, après leur immatriculation domaniale, recevoir une immatriculation civile complémentaire.

#### 1.2.6. Limitation des usages

L'Etat étant dispensé de l'obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteurs par l'article L. 211-1 du code des assurances, et sa responsabilité pouvant être engagée à l'occasion de l'utilisation qui est faite des véhicules dont il est propriétaire, il convient d'en limiter l'usage aux strictes nécessités du service et d'encadrer étroitement les cas où des exceptions à ces principes peuvent être envisagées.

##### 1.2.6.1. Les principes.

Outre les règles régissant le périmètre de circulation, des contrôles doivent être exercés afin de veiller à ce que l'usage qui est fait des véhicules corresponde bien aux nécessités du service. Il est rappelé que les véhicules mis à la disposition des agents de l'Etat sont destinés aux seuls besoins de leur service et ne doivent en aucun cas faire l'objet d'un usage à des fins personnelles (déplacements privés, week-ends, vacances).

Cette interdiction s'applique en principe à tous les véhicules des services de l'Etat, y compris ceux qui sont dits 'de fonction' ou 'de service' (cf. circulaire du 2 novembre 1979, précitée).

Dans ce cadre, il est donc éminemment souhaitable que, sauf circonstances exceptionnelles ou autorisation expresse de remiser à domicile, les conducteurs ne conservent pas l'usage de leur véhicule au-delà du service, même pour regagner leur domicile. Cette interdiction doit s'appliquer avec rigueur à la veille du repos hebdomadaire et des jours de fête.

A cet égard, il importe de noter que la police et la gendarmerie, à l'occasion de leur missions normales de surveillance, peuvent effectuer des contrôles sur l'utilisation des véhicules appartenant à l'Etat. Ces contrôles qui sont plus sévères les dimanches et les jours fériés et en dehors des heures normales de service, donnent lieu à des procès-verbaux constatant le numéro d'immatriculation du véhicule, le nombre, l'identité et la qualité des occupants, l'heure et le lieu de la vérification. Les procès-verbaux sont adressés à l'autorité hiérarchique compétente qui prend, s'il y a lieu, les sanctions appropriées.

##### 1.2.6.2. Les exceptions aux principes.

###### 1.2.6.2.1. L'autorisation de remisage à domicile.

Dans le cadre de leurs missions, certains agents peuvent être exceptionnellement autorisés par leur chef de service à remiser le véhicule à leur domicile. Cette autorisation, délivrée pour une durée d'un an et renouvelable, doit faire l'objet d'un document écrit portant la signature du supérieur hiérarchique.

En contresignant l'autorisation, l'agent s'engage à remiser le véhicule sur un emplacement de stationnement autorisé, à fermer à clé le véhicule et à activer le ou les systèmes antivols, ainsi qu'à dissimuler tout objet contenu dans le véhicule, susceptible d'attirer l'attention d'éventuels voleurs.

Pendant le remisage à domicile, l'agent est personnellement responsable de tous vols et de toutes dégradations, sauf à établir que le vol ou la tentative de vol a eu lieu avec effraction ou avec violences corporelles. Le récépissé de déclaration de vol aux autorités de police servira de preuve de la non responsabilité de l'agent.

Dans le cas du remisage à domicile, l'usage privatif du véhicule est également strictement interdit. Des personnes non autorisées ne peuvent prendre place dans le véhicule. Il ne peut, par exemple, être utilisé pour déposer ses enfants à l'école.

En cas d'absence (congrés, etc.), le véhicule doit rester à la disposition du service d'affectation.

L'utilisation du véhicule pour les trajets domicile-travail est obligatoirement soumise à une autorisation préalable de remisage à domicile.

#### 1.2.6.2.2. La mise à disposition gratuite d'un véhicule de service.

Elle ne peut concerner qu'un agent public appartenant au service affectataire du véhicule. (Tout prêt à titre gratuit à un agent relevant d'un service autre que le service affectataire serait prohibé par l'article L. 46 du code du domaine de l'Etat.)

Elle doit demeurer très exceptionnelle.

Elle doit être autorisée et faire l'objet d'une assurance complémentaire.

L'autorisation :

Elle est délivrée par le chef de service dont dépend l'agent.

Elle doit être préalable, écrite et nominative. En effet, le conducteur qui bénéficie d'une mise à disposition doit être titulaire d'une habilitation à conduire valide et correspondant au véhicule prêté.

L'assurance :

L'agent doit souscrire une assurance complémentaire pour l'usage privé du véhicule pendant la période de la mise à disposition, couvrant notamment le transport de tiers (membres de la famille ou autres).

En effet, la responsabilité de l'Etat ne saurait être engagée, vis-à-vis de l'agent, pour les dommages que cet agent aurait subis lors de l'usage privatif, même autorisé. Elle ne saurait non plus être substituée à celle de l'agent, vis-à-vis des tiers, dans ces mêmes circonstances.

Remarque importante. - La couverture d'assurance d'un véhicule ne peut pas se faire sans l'accord écrit de son propriétaire, en l'occurrence l'Etat.

S'agissant des véhicules rattachés à l'administration centrale, cette autorisation devra être demandée au bureau de la logistique de la sous-direction des finances, de la logistique et de l'informatique, à la DAGEMO.

En ce qui concerne les véhicules des services déconcentrés, l'accord sera donné par le DRTEFP ou le DDTEFP.

Si un agent tentait d'assurer un véhicule administratif en méconnaissance de cette règle, il serait considéré par l'assureur comme ayant fait une fausse déclaration intentionnelle du risque, avec pour conséquences :

- la non-garantie en cas de sinistre ;
- la conservation de la prime par l'assureur ;
- l'action récursoire de l'administration contre l'agent pour se faire rembourser les dommages consécutifs à un accident.

Autres conditions :

- l'agent doit prendre à sa charge les dépenses de carburant, ainsi que les éventuels dommages subis par les objets personnels transportés dans le véhicule, sauf si son assurance complémentaire les couvre ;
- la mise à disposition gratuite d'un véhicule est en principe de courte durée et ne doit pas occasionner de perturbations dans le service.

#### 1.2.6.2.3. Les véhicules dits 'de fonction'.

Ce sont des véhicules affectés à l'usage privatif de fonctionnaires d'autorité, pour les nécessités du

service ainsi que pour leurs déplacements privés.

Ils constituent un avantage en nature, en supplément de la rémunération.

Bien qu'aucun texte n'ait prévu l'attribution de véhicules de fonction à des agents de l'Etat, il est d'usage de considérer qu'outre les ministres et secrétaires d'Etat et certains membres de leur cabinet, les directeurs d'administration centrale, puissent se voir attribuer l'usage privatif d'un véhicule.

Dans tous les autres cas, les véhicules affectés à l'usage des agents de l'administration sont considérés comme 'véhicules de service'.

Par ailleurs, les bénéficiaires d'un véhicule de fonction doivent impérativement souscrire une assurance complémentaire pour leurs déplacements privés et notamment le transport de tiers.

Dans cette hypothèse, l'utilisation privative d'un véhicule de fonction pour des déplacements privés est assimilable à une mise à disposition gratuite de véhicule (cf. supra 1.2.6.2.2).

### 1.3. Responsabilité civile et pénale

#### 1.3.1. La responsabilité civile

##### 1.3.1.1. La responsabilité civile de la personne morale de droit public.

La loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957 attribue aux tribunaux judiciaires compétence pour statuer sur les actions en responsabilité des dommages causés par tout véhicule et dirigées contre une personne morale de droit public qui en a la propriété ou la garde.

Lorsque l'Etat est mis en cause, la victime doit obligatoirement l'assigner en la personne de l'agent judiciaire du Trésor, conformément à l'article 38 de la loi de finances n° 55-366 du 3 avril 1955.

La juridiction judiciaire, saisie d'une action dirigée contre une personne morale de droit public, ne peut la déclarer responsable que si l'agent public qui assurait la conduite ou la surveillance du véhicule était, au moment de l'accident dont a résulté le dommage, dans l'exercice de ses fonctions ou si son comportement n'était pas dépourvu de tout lien avec ses fonctions.

Lorsque la faute de l'agent n'est pas détachable de l'exercice de ses fonctions, il y a faute de service et celle-ci engage uniquement la responsabilité de la personne morale de droit public.

Dans cette hypothèse, il y a lieu de transmettre, en vue de règlement, l'entier dossier de l'affaire au bureau du contentieux général, conformément aux prescriptions de la circulaire DAGEMO/BCG n° 95-07 du 15 décembre 1995 relative au traitement du contentieux automobile.

##### 1.3.1.2. La responsabilité civile de l'agent public.

Lorsqu'il y a faute personnelle, la responsabilité de l'agent se trouve engagée.

Cependant, il y a lieu de noter que, même dans ce cas, la loi du 31 décembre 1957 a prévu que la responsabilité de la personne morale de droit public est, 'à l'égard des tiers, substituée à celle de son agent, auteur des dommages causés dans l'exercice de ses fonctions'.

Après avoir assuré la réparation des dommages, l'administration dispose, conformément aux règles du droit commun de la responsabilité, d'une action récursoire contre son agent si elle estime qu'il avait commis une faute personnelle.

La frontière entre faute personnelle et faute de service est parfois difficile à tracer.

Toutefois, la jurisprudence rendue par le Conseil d'Etat en matière d'accidents automobiles est susceptible d'apporter des éclaircissements. Elle retient trois catégories de fautes personnelles :

- la faute personnelle commise dans l'exercice des fonctions, mais intellectuellement détachable de celles-ci (1<sup>re</sup> catégorie). Telle que s'adonner à un excès de boisson, dont la conséquence

essentielle sera de donner un caractère personnel à une faute qui, normalement, aurait été appréciée comme une faute de service comme, par exemple, un excès de vitesse ou un défaut de maîtrise du véhicule ;

- la faute personnelle commise en dehors de l'exercice des fonctions, mais non dépourvue de tout lien avec le service (2e catégorie). Telle que, par exemple, l'utilisation du véhicule administratif à des fins personnelles en dehors du service et en l'absence d'autorisation ; ou telle que l'écart de l'itinéraire prescrit ou du périmètre de circulation, sans autorisation préalable.

- la faute purement personnelle dépourvue de tout lien avec le service (3e catégorie). Telle que l'utilisation de son propre véhicule pour des raisons de commodité personnelle sans commandement de l'autorité légitime ; ou la conduite sans permis ; ou encore, les coups et blessures volontaires ou la dégradation volontaire du bien d'autrui, dans une intention purement privée.

Remarques importantes :

La loi du 31 décembre 1957 ne prévoit la substitution obligatoire de responsabilité de l'Etat à celle de ses agents auteurs d'accidents que dans le cas de fautes commises dans l'exercice de leurs fonctions, notion qui couvre, d'après la jurisprudence du tribunal des conflits, les fautes de service et les fautes personnelles de la 1re catégorie (TC, 2 mai 1959, préfet d'Alger et sieur Siegwald c/ sieur Le Carme, Rec. p. 867). Les fautes personnelles de 2e et 3e catégories ne rentrent pas dans le champ d'application de la loi du 31 décembre 1957.

En revanche, l'administration n'est pas tenue de substituer obligatoirement sa responsabilité à celle de son agent, en vertu de la loi du 31 décembre 1957, si les dommages occasionnés à la victime sont imputables à une faute personnelle de 2e ou 3e catégories :

- en cas de faute personnelle de 2e catégorie : la victime peut choisir d'assigner directement, devant le juge judiciaire, l'agent auteur d'une telle faute personnelle, sans être obligée de diriger son action contre l'administration dont il relève, comme tel serait le cas dans le cadre de la loi du 31 décembre 1957. L'agent fautif devra alors répondre civilement sur son propre patrimoine de telles fautes. En revanche, si la victime choisit d'assigner l'administration, celle-ci doit garantir l'agent, dans un premier temps, en vertu des règles normales de couverture d'une faute non dépourvue de tout lien avec le service et non en vertu de la loi spécifique, dérogoratoire au régime de droit commun, qu'est la loi du 31 décembre 1957 ;

- en cas de faute personnelle de 3e catégorie, l'agent répond toujours personnellement des conséquences dommageables de sa faute ;

- enfin, l'administration n'est pas responsable de la perte ou de la dégradation des effets et objets personnels se trouvant dans le véhicule.

#### 1.3.1.3. Le cas du transport de tiers.

Il est recommandé d'user avec la plus extrême modération de cette faculté.

Lorsque des tiers ont pris place à bord d'un véhicule de l'administration, il y a lieu de faire application, en cas d'accident, des dispositions de la loi du 31 décembre 1957 précitée.

La responsabilité de la puissance publique sera donc engagée par les victimes devant les juridictions de l'ordre judiciaire à défaut de règlement amiable intervenu conformément à la loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.

La seule exception, d'origine jurisprudentielle, concerne les 'collaborateurs occasionnels' de l'administration.

En effet, lorsque ceux-ci sont victimes d'un accident, il leur appartient d'engager la responsabilité de l'Etat devant les juridictions administratives (CE, 10 décembre 1969, Simon, Quarterion et Visserias, Rec. p. 567) par la voie du recours de pleine juridiction nécessairement précédé d'une demande préalable d'indemnisation adressée à l'administration. L'instruction de cette demande incombe exclusivement au bureau du contentieux général, gestionnaire des crédits du chapitre 37-91 (réparations civiles).

#### 1.3.2. La responsabilité pénale

#### 1.3.2.1. La loi du 13 mai 1996.

La loi n° 96-393 du 13 mai 1996 relative à la responsabilité pénale pour des faits d'imprudence ou de négligence qui modifie l'article L. 121-3 du code pénal dispose, dans son article 1er, que '... lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.

'Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou les règlements, sauf si l'auteur des faits a accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses mission ou de ses fonctions, de ses compétences, ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.'

L'article 3 de la loi complète également la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires et précise que : 'Les fonctionnaires et les agents non titulaires de droit public ne peuvent être condamnés sur le fondement du troisième alinéa de l'article L. 121-3 du code pénal pour des faits non intentionnels commis dans l'exercice de leurs fonctions que s'il est établi qu'ils n'ont pas accompli les diligences normales compte tenu de leurs compétences, du pouvoir et des moyens dont ils disposaient, ainsi que des difficultés propres aux missions que la loi leur confie.'

Ce nouveau texte pose clairement la règle selon laquelle la faute doit être appréciée 'in concreto' aussi bien pour les fautes d'imprudence ou de négligence que dans le cas d'inobservation des lois et règlements en matière de sécurité.

La suppression de la conception objective de la faute doit rassurer les agents publics en écartant le risque d'une mise en cause automatique de leur responsabilité pénale du seul fait de la violation d'une prescription légale ou réglementaire en matière de sécurité.

En matière automobile, la responsabilité pénale peut concerner le conducteur et (ou) son supérieur hiérarchique, qui sont soumis à une obligation générale de précaution et de prudence dont la méconnaissance est susceptible d'engager leur responsabilité pénale. Mais si, depuis le 1er mars 1994, date d'entrée en vigueur de la réforme du Code pénal, les personnes morales peuvent, en vertu de l'article 121-2 de ce code, voir leur responsabilité pénale engagée pour les infractions commises par leurs organes ou représentants, en revanche, la responsabilité pénale de l'Etat a été expressément exclue de ces dispositions.

#### 1.3.2.2. Le conducteur.

En matière de contravention ou de délit consécutif à une infraction routière, tout conducteur est soumis au droit commun de la responsabilité. Par conséquent, il encourt les mêmes sanctions pénales que les particuliers conduisant leur propre véhicule ; il doit acquitter lui-même les amendes qui lui sont infligées et subir les peines de suspension de permis, voire d'emprisonnement.

Il convient donc que l'agent conducteur signale par écrit à son chef de service toute contravention dressée à son encontre pendant le service, même en l'absence d'accident. En outre, il doit également signaler la suspension de son permis de conduire et le retrait de points lorsque ces sanctions lui sont infligées, même si ces mesures interviennent à l'occasion de la conduite d'un véhicule personnel.

En effet, nonobstant les poursuites pénales encourues pour conduite sans permis, l'agent dont le permis de conduire est nécessaire à l'exercice de son activité professionnelle commettrait une faute sanctionnable sur le terrain disciplinaire, s'il ne révélait pas à son chef de service la suspension ou l'annulation de son permis de conduire.

#### 1.3.2.3. Le supérieur hiérarchique (chef de service, DRTEFP, DDTEFP).

Sa responsabilité pénale peut être mise en cause en tant 'qu'auteur médiateur' de l'infraction (cf. l'étude du Conseil d'Etat concernant 'La responsabilité pénale des agents publics en cas d'infractions non intentionnelles').

L'"auteur médiateur" ou indirect est celui qui aurait pu et dû empêcher la survenance du dommage, qu'il n'a pas réalisé lui-même, mais qui n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter.

C'est principalement en qualité 'd'auteurs médiats' que les fonctionnaires d'autorité voient leur responsabilité pénale engagée des chefs d'homicide et de blessures involontaires.

En effet, ces personnes ont généralement en charge d'imposer le respect de règles de sécurité par l'exercice de leur pouvoir de décision et de contrôler leur application.

Ils peuvent donc être déclarés pénalement responsables des accidents corporels survenus dans leurs services, dès lors qu'il est démontré que l'accident est la conséquence d'un manquement à ces règles.

Par exemple, en cas de défaut intentionnel de visite technique d'un véhicule administratif, imposée par les articles R. 117-1 à R. 122 du code de la route, la responsabilité pénale du chef de service compétent pourrait être engagée. Il en est de même, s'il impose aux conducteurs des horaires incompatibles avec la réglementation.

En pratique, il n'est d'autre moyen pour le chef de service de s'exonérer de sa responsabilité que de démontrer qu'il a délégué ses pouvoirs à un agent disposant de la compétence, de l'autorité et des moyens nécessaires pour assurer l'application des règles concernées. Celui-ci devra être particulièrement vigilant dans l'exécution de cette mission.

#### 1.3.2.4. La mise en oeuvre de la protection fonctionnelle.

Selon les dispositions prévues à l'article 11, alinéa 2, de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires : 'Lorsqu'un fonctionnaire a été poursuivi par un tiers pour faute de service (...), la collectivité publique doit, dans la mesure où une faute personnelle détachable de l'exercice de ses fonctions n'est pas imputable à ce fonctionnaire, le couvrir des condamnations civiles prononcées contre lui.'

Il importe donc que le fonctionnaire ou l'agent public concerné sollicite le bénéfice de la protection fonctionnelle conformément aux dispositions de la note du 30 juillet 1993 relative à la mise en oeuvre de la protection des agents du ministère du travail et des affaires sociales. Cette demande doit être adressée sous le timbre du bureau du contentieux général.

## II. - L'UTILISATION D'UN VEHICULE PERSONNEL POUR LES BESOINS DU SERVICE

### 2.1. Conditions d'utilisation d'un véhicule personnel

Elles sont prévues par le décret n° 90-437 du 28 mai 1990 et par sa circulaire d'application du 6 novembre 1990, précités, auxquels il convient de se reporter.

#### 2.1.1. L'autorisation préalable (art. 29 du décret)

Elle est délivrée par le chef de service, à la condition que cette utilisation entraîne une économie ou un gain de temps appréciables, ou lorsqu'elle est rendue nécessaire, soit par l'obligation de transporter du matériel fragile, lourd ou encombrant.

Elle est délivrée pour un an maximum (en fonction de la date d'échéance du contrat d'assurance de l'agent). Elle peut être renouvelée pour une nouvelle période d'un an si l'utilisation d'un véhicule personnel reste compatible avec l'intérêt du service.

Elle peut être annulée dès que l'intérêt du service ne justifie plus cette autorisation.

#### 2.1.2. La souscription d'une assurance particulière

(art. 34 du décret précité)

Le chef de service ne délivre l'autorisation qu'après avoir vérifié les conditions d'assurance de l'agent, sur présentation du certificat d'assurance et d'une copie qui restera au dossier.

Le contrat d'assurance doit :

- couvrir de manière illimitée la responsabilité personnelle de l'agent (art. 1382, 1383 et 1384 du code civil) pour ses déplacements professionnels ;
- couvrir la responsabilité de l'Etat, y compris dans le cas où celle-ci est engagée vis-à-vis des personnes transportées ;
- comporter l'assurance contentieuse (clause défense et recours).

L'agent a la faculté de contracter une assurance complémentaire couvrant les risques non compris dans l'assurance obligatoire. A défaut, il doit expressément reconnaître qu'il est son propre assureur pour tous les risques non prévus dans l'assurance obligatoire.

En toute occurrence, l'agent n'a droit à aucune indemnisation de la part de l'Etat pour les dommages subis par son véhicule, sauf en cas de faute de l'administration.

Remarques importantes :

Une fausse déclaration à l'assureur sur l'usage qui est fait du véhicule peut entraîner pour l'assuré :

- l'application de la règle proportionnelle de prime (l'assureur va augmenter sensiblement le montant de la prime pour faire coïncider le coût du risque avec l'usage qui est fait du véhicule) ;
- ou, ce qui est plus grave, la non garantie en cas de sinistre ;
- ou, la résiliation du contrat.

Il est rappelé également que, nonobstant la responsabilité de l'agent, le chef de service engage sa responsabilité en cas de non respect des règles de délivrance de l'autorisation.

C'est pourquoi, à chaque demande de renouvellement de l'autorisation, le chef de service doit examiner à nouveau la situation de l'agent au regard de son assurance. A cet effet, l'agent lui fournit une copie de son certificat d'assurance.

### 2.1.3. Le remboursement de certains frais

#### 2.1.3.1. Frais remboursables.

Il est lié au respect des règles exposées ci-dessus.

L'agent peut être indemnisé de ses frais de transport sur la base des indemnités prévues aux articles 30 à 33 du décret précité et de sa circulaire d'application.

Il peut être remboursé de ses frais de péages d'autoroutes, sur présentation des pièces justificatives (tickets de péages et ordres de missions).

#### 2.1.3.2. Frais non remboursables (franchise d'assurance).

En cas de sinistre survenu à l'occasion du service, l'administration ne peut prendre en charge la franchise d'assurance.

En effet, l'article 34 du décret n° 90-437 du 28 mai 1990 qui concerne la police d'assurance des véhicules personnels utilisés pour les besoins du service prévoit que : 'L'agent utilisant pour les besoins du service l'un des véhicules mentionnés aux articles précédents du présent titre doit souscrire une police d'assurance garantissant d'une manière illimitée sa responsabilité personnelle aux termes des articles 1382, 1383 et 1384 du code ainsi que la responsabilité de l'Etat, y compris le cas où celle-ci est engagée vis-à-vis des personnes transportées. La police doit, en outre, comprendre l'assurance contentieuse.

L'intéressé a la faculté de contracter une assurance complémentaire couvrant tous les risques non compris dans l'assurance obligatoire.

L'agent qui ne juge pas à propos de contracter cette assurance complémentaire doit officiellement reconnaître qu'il est son propre assureur pour tous les risques non prévus dans l'assurance obligatoire, notamment le vol, l'incendie, les dégâts de toute sorte subis par le véhicule et la privation de jouissance consécutive à ces dégâts.

'En toute occurrence, l'intéressé n'a droit à aucune indemnisation pour les dommages subis par son véhicule ou au titre d'un supplément d'assurance motivé par un accident.'

Par ailleurs, en application, tant des dispositions du code de la route que des principes dégagés par la jurisprudence, tout conducteur doit constamment rester maître de son véhicule et le mener avec prudence.

## 2.2. Conditions de mise en cause de la responsabilité de l'administration

2.2.1. Le fondement du droit à réparation repose sur la faute commise par l'administration et qui est à l'origine du dommage causé au véhicule personnel de l'agent. Il peut s'agir, par exemple, d'un défaut d'entretien (porte de garage ou barrière automatique de parking) ou d'une faute commise par un autre agent de l'administration, en cours de service.

2.2.2. Elle peut donner lieu à une indemnisation totale ou partielle de l'agent victime du dommage causé à son véhicule personnel.

Ainsi, la faute commise par l'administration sera atténuée par la propre faute de l'agent victime du dommage et pourra donc aboutir à un partage de responsabilités.

2.2.3. Enfin, en cas de mise en cause de la responsabilité, l'administration pourra éventuellement se retourner contre le tiers responsable d'un défaut d'entretien (exemple : entreprise chargée de la réparation ou de la maintenance d'une porte automatique de parking).

Telles sont les instructions qu'il m'a paru utile de porter à votre connaissance.

Vous pourrez bien entendu me saisir, sous le timbre du bureau du contentieux général, des difficultés que vous pourriez rencontrer dans l'application de la présente circulaire.

### Références :

Loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957 attribuant aux tribunaux judiciaires compétence pour statuer sur les actions en responsabilité des dommages causés par tout véhicule et dirigées contre une personne morale de droit public (JO du 5 janvier 1958, p. 196) ;

Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation (JO du 6 juillet 1985, p. 7584) ;

Loi n° 96-393 du 13 mai 1996 relative à la responsabilité pénale pour des faits d'imprudence ou de négligence (JO du 14 mai 1996, p. 7211) ;

Décret n° 90-437 du 28 mai 1990 fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements des personnels civils de l'Etat sur le territoire métropolitain de la France (JO du 30 mai 1990, p. 6386) ;

Décret n° 91-573 du 19 juin 1991 fixant les conditions et les modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements des personnels des collectivités et établissements publics mentionnés à l'article 2 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale (JO du 21 juin 1991, p. 8069) ;

Décret n° 91-1054 du 14 octobre 1991 relatif aux parcs automobiles des administrations civiles et des établissements publics de l'Etat (JO du 16 octobre 1991, p. 13531) ;

Circulaire du Premier ministre n° 1320/SG du 2 novembre 1979 adressée aux ministres et secrétaires d'Etat et relative au parc automobile de l'Etat ;

Circulaire du 6 novembre 1990 relative aux conditions et modalités de règlement des frais occasionnés par les déplacements des personnels civils de l'Etat sur le territoire métropolitain de la France (JO du 9 décembre 1990, p. 15121) ;

Circulaire du 14 octobre 1991 relative à la gestion des parcs automobiles des administrations civiles et des établissements publics de l'Etat (JO du 16 octobre 1991, p. 13533) ;

Circulaire DAGEMO/BCG n° 95-07 du 15 décembre 1995 relative au traitement du contentieux automobile par les services déconcentrés (Bulletin officiel Travail n° 96/1 du 20 janvier 1996, p. 9) ;

Responsabilité pénale des agents publics en cas d'infractions non intentionnelles ; étude adoptée par l'Assemblée générale du Conseil d'Etat le 9 mai 1996 (Documentation française, 1996).

MINISTERE DU TRAVAIL ET DES AFFAIRES SOCIALES Direction de l'administration générale et de la modernisation des services Sous-direction des ressources humaines Bureau du contentieux général

Madame le délégué général à l'emploi et à la formation professionnelle ; Messieurs les directeurs et chefs de service d'administration centrale ; Messieurs les préfets de région (directions régionales du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle) ; Mesdames et Messieurs les préfets de département (directions départementales du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle).

Texte non paru au Journal officiel.