

**Contribution du SNPI-fsu à l'audit sur les
FRAIS DE DEPLACEMENT
pour les agents qui ont des fonctions essentiellement itinérantes.**

CONSTATS

Pour des fonctionnaires aux missions essentiellement itinérantes, et notamment les inspecteurs du Ministère de l'éducation nationale, le coût des déplacements dans le dispositif actuel est insupportable car il cumule plusieurs inconvénients :

- d'ordre familial et personnel : tout déplacement avec hébergement correspond à une absence du domicile, à une surcharge de travail, à une disponibilité réduite du temps de la vie privée et à une mobilisation du budget familial.

- d'ordre financier : soit l'agent gèle une partie de son budget pour la consacrer aux avances de frais de déplacements, soit il assume le règlement d'agios bancaires pour faire de telles avances de frais au-delà de son traitement sans toutefois pouvoir se retourner contre son employeur pour les frais supplémentaires entraînés puisque l'État ne reconnaît pas la notion de retard lorsqu'il ne s'agit pas du traitement de base. C'est inacceptable. Le coût à supporter pour les agents de l'État peut être extrêmement important lorsque ceux-ci ont des fonctions essentiellement itinérantes. Le principe de faire supporter à certains des avances de frais pour plusieurs milliers de euros est d'autant plus inadmissible qu'elles peuvent représenter une fraction importante du traitement mensuel.

- d'ordre professionnel : le temps passé à préparer des déplacements, à réserver des chambres d'hôtel, à établir des états de frais est excessif et utilise mal les compétences de l'agent.

Les remboursements sont insuffisants, tardifs, cumulés et générateurs de perte de temps. Ils vont à l'encontre de la sérénité nécessaire à un fonctionnaire aux missions essentiellement itinérantes, tel qu'un inspecteur du Ministère de l'éducation nationale.

CONSIDERANTS

On peut admettre que le fonctionnaire ait, en tant qu'humain et quelle que soit sa situation, à se nourrir trois fois par jour et qu'il ait donc à assumer le coût de ses repas à domicile. Son employeur doit donc prendre en charge tout repas pris par un agent à l'extérieur de son domicile pour des raisons liées à un déplacement professionnel, pour le supplément de dépense nécessaire.

Il en va différemment lorsqu'il s'agit de l'hébergement, car les nuits passées à l'hôtel ne dispensent pas de la totalité des coûts du logement constituant le domicile. Les dépenses liées aux nuitées en déplacement sont donc des surcoûts pour leur totalité.

Pour ce qui est de l'utilisation du véhicule personnel, l'indemnisation kilométrique ne peut être de même nature selon qu'il s'agit de déplacements occasionnels ou quasi quotidiens. Si on peut admettre qu'une utilisation occasionnelle du véhicule personnel soit indemnisée pour le supplément de dépense occasionné par quelques dizaines de kilomètres en plus de l'utilisation personnelle, il ne peut en aller de même lorsque l'agent effectue avec son véhicule personnel pour les besoins du service plusieurs milliers, et même parfois plusieurs dizaines de milliers de kilomètres annuellement. Le véhicule est alors essentiellement consacré à l'activité professionnelle et est un véritable outil de travail mais son prix de revente subit une décote supplémentaire très importante. Autant de kilomètres à parcourir supposant beaucoup d'heures à passer dans le véhicule par tous les temps en toutes saisons, nombre d'agents sont amenés à acquérir des véhicules plus sûrs et plus confortables mais plus coûteux pour se rendre sur leurs lieux d'intervention. De plus, l'utilisation du véhicule personnel dans le cadre professionnel conduit fréquemment à devoir acquitter un supplément d'assurance.

PROPOSITIONS

Pour améliorer les choses en matière de prise en charge des frais de déplacement (transports collectifs, restauration, hébergement), on peut envisager :

A)- **un dispositif sans remboursement permettant le contrôle complet du coût pour l'État des déplacements professionnels de ses agents.** Le moyen le plus efficace pour l'État de contrôler les dépenses liées aux déplacements professionnels de ses agents, en matière de transports collectifs, de restauration et d'hébergement, serait d'en assurer la maîtrise par le choix des prestataires de service, les réservations, le règlement direct des sommes à payer aux prestataires. Cela éviterait les avances par les agents, les délais de remboursement à supporter par ceux-ci ainsi que le sentiment désagréable de devoir payer pour travailler ou de ne jamais être intégralement remboursé. Les quelques agents spécialisés chargés de ce dispositif feraient globalement gagner un temps précieux à leur administration, notamment pour les fonctionnaires se déplaçant fréquemment ou pour ceux dont les fonctions sont essentiellement itinérantes. La question de la preuve de l'effectivité de la dépense ne se poserait même pas, ni celle de son contrôle.

B)- **un dispositif assurant une avance pour régler les dépenses.** Une avance correspondant aux frais prévisibles pour une période donnée (un mois) permettrait d'éviter aux agents d'avancer de telles sommes. Le renouvellement de l'avance se ferait rapidement au fur et à mesure sur présentation des justificatifs de dépenses réelles. Le solde de cette avance serait restitué par l'agent à sa cessation d'activité.

On peut noter que, pour les repas, s'il est généralement possible de déjeuner pour moins de 15 euros, c'est plus difficile pour le dîner en province mais quasi impossible à Paris et dans les grandes villes. Un petit déjeuner coûte couramment à l'hôtel 5 à 8 euros. Pour les hôtels, un « deux étoiles » correspond au minimum de confort nécessaire. Dans de nombreuses villes de province comme à Paris, il en coûte fréquemment plus de 60 euros, petit-déjeuner non compris.

Pour améliorer les choses pour les déplacements individuels lorsque les transports collectifs ne desservent pas le lieu de destination ou lorsque leur utilisation conduit à des durées de trajet prohibitives, pour les fonctionnaires aux missions essentiellement itinérantes, et notamment les inspecteurs du Ministère de l'éducation nationale, on peut envisager :

A) **une flotte de véhicules de service** adaptés aux conditions et durées de déplacement (jusqu'à plus de trois heures pour un aller simple) et utilisés en tant que de besoin pour les missions et interventions,

B) **des véhicules de fonction** adaptés aux conditions et durées de déplacement,

C) **l'utilisation d'un véhicule personnel** si celui-ci fait l'objet d'une aide financière à l'acquisition et d'une indemnisation de son utilisation correspondant à la dépense réelle totale. Le barème kilométrique utilisé par les services fiscaux pour la détermination des dépenses déductibles des revenus fournit une base minimale.

Enfin, les déplacements professionnels au sein de la commune ou l'agglomération urbaine constituant la résidence administrative ne sont pas gratuits pour l'agent qui doit se rendre d'un établissement à un autre, ni de tels déplacements dans l'agglomération de destination. La notion « d'indemnité-ville » pourrait prendre cela en compte.

En conclusion, le SNPI-FSU demande :

- que les frais de déplacement des personnels itinérants que sont les inspecteurs du Ministère de l'éducation nationale soient traités spécifiquement en les différenciant des déplacements occasionnels qu'effectuent les personnels non-itinérants ;
- qu'un sens plein soit donné à la notion d'effectivité des dépenses en prenant en compte :
 - la réalité des déplacements effectués par l'inspecteur,
 - l'origine ou la destination déclarées par l'inspecteur (résidence personnelle ou résidence administrative)
 - le trajet assurant le meilleur rapport temps/sécurité emprunté par l'inspecteur, sans imposer systématiquement le trajet le plus court
 - l'organisation de tournées sur plusieurs jours, y compris sur plusieurs académies dans le cadre des extensions de missions
- que l'application aux inspecteurs de l'article 10 du décret n°2006-781 du 3/07/2006 prévoit que l'inspecteur autorisé à utiliser son véhicule personnel soit indemnisé de ses frais de transport sur la seule base d'indemnités kilométriques et non sur les tarifs de transport en commun
- qu'une « indemnité-ville » soit instituée pour tenir compte des déplacements professionnels des inspecteurs dans une agglomération
- que les budgets opérationnels de programmes prennent en compte la réalité du coût des déplacements des personnels d'inspection, ces déplacements étant indissociables de leurs missions itinérantes
- que les taux d'indemnisation kilométrique pour les personnels aux fonctions itinérantes soient alignés sur les barèmes des services fiscaux.

SNPI-fsu
Septembre 2007