

Mise en place du chèque-transport

Les conditions de mise en place du chèque-transport pour les salariés sont précisées dans un décret publié au [Journal officiel le samedi 10 février 2007](#).

Titre de paiement, ce chèque doit servir à **prendre en charge une partie des frais de déplacement** entre le domicile et le travail en transports collectifs. Les salariés qui travaillent dans une zone non desservie par les transports en commun, ou qui ont des horaires de travail atypiques, peuvent aussi l'utiliser pour acheter du carburant dans la limite de 100 euros par an.

Le décret fixe encore les conditions de validité de ce chèque (1 an et 1 mois) ainsi que les modalités d'échange et de remboursement.

C'est la loi du 30 décembre 2006 pour le développement de la participation et de l'actionnariat salarié qui a instauré le chèque-transport.

J.O n° 35 du 10 février 2007 page 2555 texte n° 7

Décrets, arrêtés, circulaires

Textes généraux

Ministère de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement

Décret n° 2007-175 du 9 février 2007 relatif au chèque-transport

NOR: SOCC0710271D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement,

Vu la loi n° 82-684 du 4 août 1982 relative à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains et des chèques-transport, modifiée par la loi n° 2006-1770 du 30 décembre 2006, et notamment son titre II ;

Vu l'avis du comité consultatif de la législation et de la réglementation financière en date du 30 janvier 2007 ;

Vu l'avis du conseil d'administration de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale en date du 15 décembre 2006,

Décète :

Article 1

Les bénéficiaires de chèques-transport.

I. - Lorsque le bénéficiaire effectue un travail à temps partiel pour un nombre d'heures égal ou supérieur à la moitié de la durée légale ou conventionnelle, si elle lui est inférieure, du travail à temps complet, l'attribution de chèques-transport est effectuée dans les mêmes conditions que si le bénéficiaire travaille à temps complet.

Lorsque le nombre d'heures travaillées est inférieur à la moitié de la durée du travail à temps complet défini conformément à l'alinéa précédent, l'attribution de chèques-transport est effectuée au prorata du nombre d'heures travaillées par rapport à la moitié de la durée du travail à temps complet, compte tenu de la période de validité du titre.

II. - Lorsque le bénéficiaire exerce son activité sur plusieurs lieux de travail au sein d'une même entreprise qui n'assure pas le transport sur ces différents lieux, il peut prétendre à l'attribution de chèques-transport lui permettant d'effectuer l'ensemble des déplacements qui lui sont imposés entre sa résidence habituelle et ses différents lieux de travail.

III. - Sont exclus du bénéfice de cette mesure :

- les salariés bénéficiant d'un véhicule mis à disposition permanente par l'employeur avec prise en charge des dépenses de carburant par l'employeur ;

- les salariés logés dans des conditions telles qu'ils ne supportent aucun frais de transport pour se rendre à leur travail ;

- les salariés dont le transport est assuré gratuitement par l'employeur ;

- les salariés bénéficiant des remboursements de frais professionnels pour les trajets entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.

IV. - En dehors des périmètres de transports urbains, l'employeur qui souhaite faire bénéficier ses salariés de chèques-transport doit proposer à l'ensemble de ses salariés tant des chèques-transport à usage « transports collectifs » que des chèques-transport à usage « carburant ».

Article 2

Les modalités d'habilitation et de contrôle.

1. Le chèque-transport, qui a la nature d'un titre spécial de paiement, est émis par les établissements de crédit ou par des organismes, sociétés et établissements spécialisés habilités par l'Agence nationale des services à la personne. Ceux-ci perçoivent de la part des employeurs qui préfinancent au profit de leurs salariés des chèques-transport une rémunération relative à l'émission.

2. Pour émettre des chèques-transport matérialisés ou dématérialisés, les organismes, sociétés et établissements spécialisés autres que les établissements de crédit doivent, en vue de leur habilitation par l'Agence nationale des services à la personne :

- se faire ouvrir un compte bancaire « chèques-transport » conformément au troisième alinéa de l'article L. 129-7 du code du travail ;

- mettre en place des mécanismes de contrôle interne visant à s'assurer de la maîtrise des risques ;

- mettre en place toutes les dispositions propres à assurer la sécurité physique et financière des chèques-transport ;

- décrire l'organisation administrative et comptable de l'organisme, société ou établissement ;

- s'engager à constituer un réseau d'affiliés auprès des transporteurs et régies de transport ainsi qu'auprès des distributeurs de carburant.

L'habilitation prévue au 2° du présent article ne pourra pas être accordée à l'établissement, organisme ou société spécialisé qui en fait la demande auprès de l'Agence nationale des services à la personne si toutes les informations susmentionnées ne sont pas fournies.

Elle pourra être suspendue ou retirée par l'Agence nationale des services à la personne en cas de non-respect par les émetteurs de leurs obligations prévues à l'article 3 du présent décret.

Article 3

Les obligations des émetteurs.

I. - Tout émetteur de chèques-transport autre qu'un établissement de crédit doit se faire ouvrir un compte bancaire au crédit duquel sont obligatoirement versés, à l'exclusion de tous autres, les fonds qu'il perçoit en contrepartie de la cession de ces chèques. Le montant de ce compte, égal à la contre-valeur des titres spéciaux de paiement en circulation, garantit le remboursement aux entreprises et régies de transport public ainsi qu'aux détaillants de carburant au détail des chèques-transport valablement émis et utilisés dans les conditions définies aux articles 3 et 4 de la loi du 4 août 1982 susvisée. Le compte doit faire l'objet d'une dotation initiale à hauteur d'un montant qui ne peut être inférieur à 300 000 euros, et son encours devra rester au moins égal à cette somme.

Un émetteur habilité est autorisé à ouvrir plusieurs de ces comptes dans un ou plusieurs établissements de crédit, sous réserve que leur solde cumulé soit à tout moment supérieur au montant minimum. Il peut opérer des virements d'un compte spécifique à l'autre. Sous la responsabilité de l'émetteur, les sommes portées au crédit des comptes spécifiques de chèques-transport peuvent faire l'objet de placements temporaires sous réserve que leur montant demeure à tout moment immédiatement réalisable à leur valeur nominale initiale.

En cas de falsification, d'altération, de destruction ou de vol lors de l'expédition des chèques-transport, ce compte spécifique de réserve peut être utilisé sous condition de rétablissement de son montant, au plus tard dans les 7 jours francs après mobilisation de tout ou partie de celui-ci.

II. - Tout émetteur de chèques-transport devra prendre en compte les objectifs de sécurité définis par la Banque de France dans le cadre de sa mission de surveillance.

III. - Tout émetteur autre qu'un établissement de crédit est tenu de faire appel à un expert-comptable inscrit au tableau

de l'ordre et chargé de constater au moins une fois par an les opérations accomplies par cet émetteur. Les constatations de cet expert-comptable sont consignées dans un rapport que l'émetteur doit tenir à la disposition de tout agent de contrôle.

L'émetteur devra tenir une comptabilité appropriée permettant :

- la vérification permanente de l'encours du compte et de la liquidité de la contre-valeur des chèques-transport en circulation ;

- le contrôle permanent et la justification comptable de tous les flux financiers, à partir de l'émission jusqu'au remboursement des chèques-transport.

IV. - Les émetteurs habilités doivent conserver les informations relatives aux chèques-transport pendant une période de 10 ans au-delà de l'année en cours et restituer les informations synthétiques, le cas échéant, à la demande des employeurs en vue notamment d'une information et du contrôle de l'administration fiscale et sociale ou de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale. Passé ce délai, il pourra être procédé à la destruction de ces informations.

V. - Avant le 31 mars de chaque année, l'émetteur habilité transmet à l'Agence nationale des services à la personne :

1° Un rapport d'activité portant sur l'année écoulée et indiquant ses perspectives d'activité pour l'année en cours ;

2° Un rapport portant sur l'année écoulée et relatif à la sécurité des différents processus de traitement des chèques-transport émis par lui.

Ce rapport prend la forme de la réponse à un questionnaire fourni par la Banque de France, à laquelle il est également transmis dans les mêmes délais.

VI. - Les émetteurs de chèques-transport mentionnés à l'article 2 notifient à l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale, semestriellement et au plus tard dans les deux mois suivant la fin du semestre civil, le montant total des chèques émis. Sur demande de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale, ils communiquent à celle-ci le montant des chèques émis par entreprise ou toutes autres données statistiques nécessaires à l'exercice de sa mission.

Article 4

La remise des chèques-transport par l'émetteur.

A la commande ou au plus tard à la livraison, l'employeur qui finance en tout ou partie un chèque-transport règle à l'émetteur la contre-valeur des titres spéciaux de paiement commandés afin que celui-ci constitue dans le compte spécial mentionné à l'article 2 du présent décret les provisions nécessaires pour en garantir le remboursement. L'émetteur est réputé disposer d'un mandat de gestion de ces fonds, dont il n'est pas propriétaire. Cependant, les intérêts de trésorerie produits par le compte spécial lui restent acquis.

Article 5

Les caractéristiques des chèques-transport.

I. - Les chèques-transport émis sur support papier doivent comporter en caractères très apparents les mentions suivantes :

1° Nom et adresse de l'émetteur ;

2° Nom et adresse de la personne ou de l'établissement bancaire à qui les titres doivent être présentés au remboursement par les accepteurs ;

3° Nom du salarié bénéficiaire ;

4° La mention « transports collectifs » ou « carburant » selon les cas ;

5° Montant de la valeur libératoire du titre ;

6° Indication de l'année civile d'émission ;

7° Indication de la période d'utilisation par les salariés bénéficiaires selon les conditions définies à l'article 6 du présent décret ;

8° Numéro dans une série continue de nombres caractérisant l'émission ;

9° Nom et adresse des entreprises de transports publics ou des régies mentionnées à l'article 7 de la loi n° 82-153

d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 ou des distributeurs de carburant au détail auxquels le chèque a été remis.

Les mentions énoncées du 1° au 8° ci-dessus sont apposées au recto du titre spécial de paiement par l'émetteur. Les mentions énoncées au 9° sont apportées par l'entreprise de transport public, la régie mentionnée à l'article 7 de la loi du 30 décembre 1982 précitée ou par le distributeur de carburant au détail au moment de la réception du chèque. Les chèques-transport doivent incorporer des signes de sécurité commun aux émetteurs afin de permettre leur identification aisée par les bénéficiaires et les accepteurs et de prévenir les risques de fraude.

II. - Les chèques-transport dématérialisés doivent permettre, lors du paiement, d'identifier et d'authentifier le salarié, de connaître le nom et l'adresse de l'émetteur, le montant de la valeur libératoire, l'année civile d'émission, la période d'utilisation et la mention « transports collectifs » ou « carburant » selon les cas. Ils sont pourvus de dispositifs de sécurité destinés à prévenir la fraude. Ils doivent permettre à l'émetteur d'assurer la traçabilité des opérations de chargement, de paiement et de remboursement.

Ils peuvent prendre la forme y compris d'un compte pré-chargé affecté aux dépenses de transport entre le domicile et le travail.

Article 6

Les conditions d'utilisation des chèques-transport.

I. - Lorsque le chèque-transport est émis sur support papier, il mentionne sa valeur faciale exprimée en euros, en chiffres et en lettres. Lors de la présentation en paiement d'un chèque-transport émis sur support papier, il ne peut être rendu de monnaie par les entreprises de transport public et les régies mentionnées à l'article 7 de la loi du 30 décembre 1982 précitée et par les distributeurs de carburant au détail qui l'acceptent en paiement. Les chèques-transport dématérialisés peuvent ne pas mentionner de valeur faciale mais doivent dans ce cas limiter les opérations de chargement annuelles à hauteur du montant annuel de l'abonnement aux transports collectifs lorsqu'ils sont à usage « transports collectifs » ou de 100 euros lorsqu'ils sont à usage « carburant ».

II. - Les chèques-transport ne peuvent être présentés en paiement d'un titre de transport collectif ou de carburant que pendant l'année civile d'émission et le premier mois de l'année suivante.

Les chèques-transport qui n'ont pas été présentés au remboursement par les entreprises de transport public et les régies mentionnées à l'article 7 de la loi du 30 décembre 1982 précitée et par les distributeurs de carburant au détail avant la fin du semestre civil suivant l'expiration de leur période de validité définie au précédent alinéa sont définitivement périmés.

En l'absence de motif légitime justifiant un retard de présentation, leur montant ne peut être remboursé aux entreprises de transport public et aux régies mentionnées à l'article 7 de la loi du 30 décembre 1982 précitée et aux distributeurs de carburant par imputation sur le compte ouvert en vertu de l'article 3 du présent décret.

La contre-valeur des chèques-transport périmés est reversée à l'émetteur par l'établissement bancaire qui tient son compte de chèques-transport. L'émetteur reverse cette somme au comité d'entreprise s'il existe ou aux oeuvres sociales de l'entreprise qui a acquis ces titres.

III. - Les chèques-transport non utilisés au cours de la période définie au I et rendus à leur employeur par les salariés bénéficiaires sont échangés gratuitement contre un ou plusieurs chèques-transport de même valeur totale pour la période ultérieure.

Lorsque les employeurs ont acquis leurs chèques auprès d'un émetteur habilité, ils peuvent obtenir gratuitement de celui-ci l'échange de leurs chèques-transport inutilisés.

IV. - Les chèques-transports acquis par une entreprise ne peuvent être utilisés que par les salariés employés par cette entreprise.

Ils ne peuvent être utilisés que par le salarié auquel l'employeur les a remis.

Les salariés venant à quitter l'entreprise sont tenus de remettre à leur employeur, au moment de leur départ, les chèques-transport en leur possession contre remboursement du montant de leur contribution à l'achat de ces chèques.

Article 7

Les obligations incombant aux accepteurs.

Les chèques-transport ne peuvent être utilisés que par les salariés bénéficiaires en paiement d'un titre de transport collectif ou de carburant en cas d'utilisation d'un mode de transport individuel dans les conditions prévues à l'article 3 de

la loi du 4 août 1982 susvisée.

A l'acceptation en paiement, les entreprises de transport public et les régies mentionnées à l'article 7 de la loi du 30 décembre 1982 précitée, ainsi que les distributeurs de carburant au détail, doivent vérifier que l'utilisateur du chèque-transport est le bénéficiaire légitime du titre spécial de paiement, le délai de validité de ce titre spécial de paiement et son usage prédéfini « transports collectifs » ou « carburant ».

Article 8

La compensation.

Le montant de la compensation par le budget de l'Etat aux régimes de sécurité sociale de l'exonération prévue à l'article L. 131-4-1 et au 3° du III de l'article L. 136-2 du code de la sécurité sociale est établi annuellement par l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale par application aux montants de chèques totaux transmis par les émetteurs d'un coefficient défini par un arrêté conjoint du ministre chargé de la sécurité sociale, du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports.

Les modalités de répartition des montants compensés entre les régimes et les caisses de sécurité sociale concernés sont fixées par le même arrêté. L'Agence centrale des organismes de sécurité sociale est chargée de procéder à cette répartition.

Article 9

Sanctions.

Quiconque aura contrevenu aux dispositions de la loi du 4 août 1982 susvisée sera puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

Il en est de même des infractions aux dispositions des articles 3 (III), 4, 5, 6 et 7 du présent décret ainsi que des entraves mises à l'exercice de la mission de contrôle.

Article 10

Le ministre de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, le ministre de la santé et des solidarités, la ministre de l'écologie et du développement durable et le ministre délégué à l'emploi, au travail et à l'insertion professionnelle des jeunes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 9 février 2007.

Transports : L'État paye 50%... mais pas pour tous !

Les personnels de l'Etat hors Ile de France peuvent bénéficier depuis le 1er janvier 2007 d'une prise en charge de 50% du montant de leur abonnement à un réseau de transports collectifs pour les trajets domicile-travail, dans la limite de 51,75 euros par mois.

L'instauration d'un chèque transport avait été annoncée fin août par Villepin, alors que les prix des carburants s'envolaient. Les salariés du privé ont droit depuis le 1er janvier à ce chèque (selon le bon vouloir des employeurs) utilisable aussi bien pour acheter du carburant que pour payer un abonnement aux transports collectifs. Pour les salariés de l'Etat, seul le financement des transports publics est prévu ! Alors que le gouvernement refuse le rattrapage salarial pour tous les fonctionnaires, cette mesure ne lui coûte pas grand chose en comparaison et les exclus seront doublement floués.

Qui peut être remboursé ?

Tous les personnels de l'État et des établissements publics (EPLE, EPA, EPSCP), titulaires ou non titulaires, de droit public ou privé, hors Ile de France. (Un dispositif similaire existe déjà dans la zone de compétence des transports parisiens.) En cas de temps partiel égal ou supérieur à 50% la prise en charge est la même qu'à temps plein.

Qu'est ce qui est pris en charge ?

Tous les abonnements ne sont pas valables ! Le décret indique que sont valables les cartes ou abonnements annuels ou, à défaut, mensuels, ce qui exclut les coupons hebdomadaires ! Cela concerne les transports

urbains comme les TER (ou les deux combinés). La prise en charge est de 50%, plafonnée à 51,75 euros et limitée au trajet domicile-travail.

A partir de quand ?

La date d'effet est le 1^{er} janvier 2007, même si les rectorats ou les établissements n'ont pas encore eu notification des enveloppes budgétaires ou défini les modalités de remboursement. Il suffit d'avoir pris le bon abonnement à cette date et de pouvoir le justifier.

Comment en bénéficier ?

Si l'administration ou l'établissement a établi un plan de déplacement avec l'autorité organisatrice des transports, les personnels bénéficient d'un tarif réduit sur leurs abonnements (souvent par prélèvement automatique). C'est déjà le cas de certaines universités. Sinon, il faut conserver les justificatifs (original ou copie du titre de transport) pour se faire rembourser selon les modalités définies par la circulaire du 25 janvier 2007. La circulaire précise que les titres doivent être nominatifs.

Textes de référence

● décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006

J.O n° 297 du 23 décembre 2006 texte n° 68

Décrets, arrêtés, circulaires

Textes généraux

Ministère de la fonction publique

Décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006 instituant une prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail par les personnels de l'Etat et des établissements publics administratifs de l'Etat travaillant hors Ile-de-France

NOR: FPPA0600142D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et du ministre de la fonction publique,

Vu la loi n° 82-684 du 4 août 1982 relative à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains, notamment son article 5-1 dans sa rédaction issue de l'article 109 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 portant loi d'orientation sur les transports intérieurs ;

Vu le décret n° 98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites, modifié par le décret n° 2002-213 du 15 février 2002 et par le décret n° 2003-1085 du 12 novembre 2003, notamment son annexe II,

Décrète :

Article 1

En application de l'article 5-1 de la loi n° 82-684 du 4 août 1982 relative à la participation des employeurs au financement des transports publics urbains, les personnels des administrations de l'Etat et de ses établissements publics administratifs dont la résidence administrative est située en dehors de la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports parisiens bénéficient, à compter du 1^{er} janvier 2007, de la prise en charge partielle du coût du ou des titres de transport correspondant aux déplacements effectués au moyen de transports publics de voyageurs entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.

Article 2

Les titres admis à la prise en charge partielle prévue à l'article 1^{er} sont :

- les cartes et abonnements annuels, ou à renouvellement tacite, à nombre de voyages illimités délivrés par les

entreprises de transport et les régies mentionnées à l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Toutefois, si ces titres ne figurent pas dans l'offre du transporteur, sont admis aux mêmes conditions les cartes et abonnements mensuels à nombre de voyages illimités ;

- les cartes et les abonnements mensuels, ou à renouvellement tacite, à nombre de voyages limités délivrés par les entreprises de transport et les régies mentionnées à l'article 7 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée.

Cette prise en charge partielle concerne le ou les titres de transport permettant aux agents d'effectuer le trajet entre leur domicile, entendu comme leur résidence habituelle la plus proche de leur lieu de travail, et leur lieu de travail.

Lorsque le titre utilisé correspond à un trajet supérieur au trajet nécessaire pour se rendre de la résidence habituelle au lieu de travail, la prise en charge se fait sur la base du prix de l'abonnement qui permet strictement de faire ce dernier trajet.

Article 3

La participation de l'administration employeur à la prise en charge se fait sur la base du tarif le plus économique pratiqué par l'entreprise de transports ou la régie mentionnée à l'article 7 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée.

Cette participation ne peut dépasser un montant par agent fixé par arrêté conjoint du ministre chargé de la fonction publique, du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports. Ce montant est révisé pour tenir compte de l'augmentation des tarifs des cartes et abonnements.

Les titres énumérés à l'article 2 peuvent faire l'objet d'un marquage ou d'une identification spécifique dans les conditions définies par l'autorité organisatrice des transports compétente.

Article 4

Quelles que soient les conditions de prise en charge prévues par le présent décret et les modalités de financement du remboursement, la part restant à la charge de l'agent est égale à 50 % du coût du titre, sans que la participation dont il bénéficie excède le plafond mentionné à l'article 3.

Cette prise en charge partielle par l'employeur est subordonnée à la remise ou, à défaut, à la présentation du ou des titres par l'agent ou tout autre mode de contrôle défini en accord avec le transporteur. Ces contrôles sont systématiques ou aléatoires.

Les titres dont la période de validité est annuelle font l'objet d'une prise en charge répartie mensuellement pendant la période d'utilisation.

Article 5

Pour être admis à la prise en charge partielle, les titres doivent être nominatifs et conformes aux règles de validité définies par l'entreprise de transport ou la régie mentionnée à l'article 7 de la loi du 30 décembre 1982 susvisée, qui les a émis.

Article 6

Dans les deux ans à compter de la date de publication du présent décret, les administrations situées dans le ressort d'une agglomération de plus de 100 000 habitants doivent élaborer un plan de mobilité. La liste des agglomérations de plus de 100 000 habitants figure à l'annexe II du décret du 6 mai 1998 susvisé.

Article 7

Le présent décret n'est pas applicable :

- lorsque l'agent perçoit déjà des indemnités représentatives de frais pour ses déplacements entre sa résidence habituelle et son ou ses lieux de travail ;
- lorsque l'agent bénéficie d'un logement de fonction dans des conditions telles qu'il ne supporte aucun frais de transport pour se rendre à son lieu de travail ;
- lorsque l'agent bénéficie d'un véhicule de fonction ;
- lorsque l'agent bénéficie d'un transport collectif gratuit entre son domicile et son lieu de travail ;
- lorsque l'agent est transporté gratuitement par son employeur ;

- lorsque l'agent bénéficie pour le même trajet des modalités de prise en charge et de remboursement au titre des frais de déplacements temporaires.

Article 8

Lorsque l'agent exerce ses missions à temps partiel ou à temps incomplet pour un nombre d'heures égal ou supérieur à la moitié de la durée légale ou réglementaire, il bénéficie de la prise en charge partielle dans les mêmes conditions que s'il travaillait à temps plein.

Lorsque le nombre d'heures travaillées est inférieur à la moitié de la durée légale ou réglementaire, la prise en charge partielle est réduite de moitié par rapport à la situation de l'agent travaillant à temps plein.

Article 9

Les agents relevant d'un même employeur et ayant plusieurs lieux de travail peuvent bénéficier de la prise en charge partielle du ou des titres de transport leur permettant d'effectuer l'ensemble des déplacements entre leur résidence habituelle et leurs différents lieux de travail.

Article 10

Lorsque l'agent a plusieurs employeurs parmi ceux mentionnés à l'article 1er, il peut prétendre à la prise en charge partielle par son employeur principal du ou des titres de transport lui permettant d'effectuer l'ensemble des déplacements qui lui sont imposés entre sa résidence habituelle et le lieu de travail de son employeur principal.

Article 11

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, le ministre de la fonction publique et le ministre délégué au budget et à la réforme de l'Etat, porte-parole du Gouvernement, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 22 décembre 2006.

● [et arrêté du 22 décembre 2006 fixant le montant maximum, publiés au JO du 23 décembre 2006](#)

J.O n° 297 du 23 décembre 2006 texte n° 70

Décrets, arrêtés, circulaires

Textes généraux

Ministère de la fonction publique

Arrêté du 22 décembre 2006 fixant le montant maximum de participation de l'administration employeur aux déplacements effectués entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail par les personnels de l'Etat et des établissements publics administratifs de l'Etat travaillant hors Ile-de-France

NOR: FPPA0600143A

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, le ministre de la fonction publique et le ministre délégué au budget et à la réforme de l'Etat, porte parole du Gouvernement,

Vu le décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006 instituant une prise en charge partielle du prix des abonnements correspondant aux déplacements effectués entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail par les personnels de l'Etat et des établissements publics administratifs de l'Etat travaillant hors Ile-de-France,

Arrêtent :

Article 1

Le montant maximum mensuel de la participation de l'administration employeur, mentionné à l'article 3 du décret du 22 décembre 2006 susvisé, est fixé à 51,75 euros.

Article 2

Le présent arrêté, publié au Journal officiel de la République française, prend effet au 1er janvier 2007.

Fait à Paris, le 22 décembre 2006.

● circulaire du 25 janvier 2007 publiée au JO du 26 janvier 2007.

J.O n° 22 du 26 janvier 2007 page 1660 texte n° 46

Décrets, arrêtés, circulaires

Textes généraux

Ministère de la fonction publique

Circulaire du 25 janvier 2007 relative à l'application du décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006 instituant une prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail par les personnels de l'Etat et des établissements publics administratifs de l'Etat travaillant hors Ile-de-France

NOR: FPPA0700006C

Paris, le 25 janvier 2007.

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de la santé et des solidarités, le ministre de la fonction publique et le ministre délégué au budget et à la réforme de l'Etat, porte-parole du Gouvernement, à Mesdames et Messieurs les ministres et ministres délégués

Dans le cadre du protocole d'accord conclu par le ministre de la fonction publique avec trois organisations syndicales représentatives le 25 janvier 2006, trois expérimentations ont été conduites par les préfectures du Nord, de la Loire-Atlantique et du Rhône afin d'aider à la prise en charge des frais de déplacement des personnels ainsi qu'au développement des transports publics.

Il a été décidé la généralisation de ces expérimentations à l'ensemble des personnels de l'Etat et des établissements publics administratifs de l'Etat travaillant hors Ile-de-France à compter du 1er janvier 2007.

Le nouveau dispositif, instauré par le décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006, prévoit la prise en charge, par l'administration employeur, d'une partie du prix des abonnements souscrits par ses agents pour le trajet domicile-travail auprès des réseaux de transport public.

Il est demandé aux préfets de département de bien vouloir veiller à la mise en oeuvre et à la coordination du dispositif pour l'ensemble des bénéficiaires affectés dans leur département en prenant notamment l'attache des services des ministères de la défense et de l'éducation nationale et des autres services qui ne seraient pas placés directement sous leur autorité.

La présente circulaire a pour objet de préciser les principaux points du dispositif réglementaire.

1. Les employeurs assujettis

Les employeurs assujettis sont les administrations de l'Etat et les établissements publics administratifs nationaux employant un ou plusieurs agents sur le territoire national entendu comme la France métropolitaine (hors région Ile-de-France) et ses départements d'outre-mer, conformément au champ d'application de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 portant loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI). Sont donc exclues les autres collectivités d'outre-mer.

Les administrations de l'Etat s'entendent comme les services placés directement sous l'autorité d'un ministre (ou ministre délégué ou secrétaire d'Etat) ou de son représentant.

Les établissements publics nationaux concernés sont les établissements publics, placés sous la tutelle de l'Etat, qui

gèrent un service public administratif. Le dispositif est également applicable aux établissements publics locaux d'enseignement, aux établissements publics à caractère scientifique, culturel et professionnel et aux établissements publics à caractère scientifique et technique.

Sont donc exclus les établissements publics industriels et commerciaux ainsi que les groupements d'intérêt public.

2. Les bénéficiaires

a) Personnels concernés

Les personnels civils et militaires des administrations de l'Etat et de ses établissements publics administratifs dont la résidence administrative est située en dehors de la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports parisiens et qui utilisent les transports publics de voyageurs, pour leurs déplacements « domicile-travail ».

L'ouverture du droit à la prise en charge est directement liée à la nature de l'employeur, définie en point 1, et concerne tous les agents payés par cet employeur indépendamment de leur statut. Sont donc concernés :

- les fonctionnaires de l'Etat recrutés sur le fondement de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique de l'Etat et les agents non titulaires de l'Etat ;
- les ouvriers des établissements industriels de l'Etat ;
- les personnels militaires régis par les dispositions de la loi n° 2005-270 du 24 mars 2005 portant statut général des militaires ;
- les agents recrutés sur le fondement d'un contrat de droit privé par détermination de la loi. Il s'agit principalement de « contrats aidés » s'inscrivant dans des dispositifs d'insertion ou de formation professionnelle.

b) Situations d'exclusion

La condition exigée de la part des bénéficiaires est qu'ils achètent un titre de transport et qu'ils l'utilisent pour leurs déplacements « domicile-travail ».

Sont donc exclus du dispositif les agents qui utilisent un véhicule personnel pour se rendre à leur travail et les agents qui n'engagent aucuns frais de transport.

L'article 7 du décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006 énumère également d'autres situations dans lesquelles le décret n'est pas applicable :

- « - lorsque l'agent perçoit déjà des indemnités représentatives de frais pour ses déplacements entre sa résidence habituelle et son ou ses lieux de travail ;
- lorsque l'agent bénéficie d'un logement de fonction dans des conditions telles qu'il ne supporte aucuns frais de transport pour se rendre à son lieu de travail ;
- lorsque l'agent bénéficie d'un véhicule de fonction ;
- lorsque l'agent bénéficie d'un transport collectif gratuit entre son domicile et son lieu de travail ;
- lorsque l'agent est transporté gratuitement par son employeur ;
- lorsque l'agent bénéficie pour le même trajet des modalités de prise en charge et de remboursement au titre des frais de déplacements temporaires. »

c) Personnels mis à disposition

Les agents mis à disposition d'une personne morale de droit public assujettie au décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006 ou d'un groupement d'intérêt public gérant un service public administratif et qui continuent d'être rémunérés par leur administration d'origine assujettie bénéficient d'une prise en charge versée pour les trajets effectués entre leur domicile et le lieu de leur travail dans les mêmes conditions que la rémunération principale et conservent le bénéfice du décret précité.

Le cas échéant, les modalités de versement de la prise en charge sont retracées au sein de la convention de mise à disposition.

d) Personnels à temps partiel et à temps incomplet

Pour les agents à temps partiel et pour les agents non titulaires à temps incomplet (recrutés sur le fondement de l'article 6 de la loi n° 84-16 du 11 janvier 1984), deux cas sont prévus :

- les agents qui travaillent à 50 % et plus par rapport à la durée réglementaire de travail perçoivent la totalité de la prise en charge dans les conditions définies par la réglementation ;

- les agents qui travaillent moins de 50 % par rapport à la durée réglementaire du travail perçoivent 50 % de la prise en charge.

Il est rappelé que la durée du travail s'apprécie annuellement.

e) Personnels ayant plusieurs lieux de travail

« Si l'agent a plusieurs lieux de travail pour un même employeur, il a droit à la prise en charge partielle du ou des titres de transport lui permettant d'effectuer l'ensemble des déplacements entre sa résidence habituelle et ses différents lieux de travail », sous réserve toutefois que cette prise en charge pour le ou les trajets vers les autres lieux de travail ne soit pas déjà assurée au titre de la réglementation relative aux déplacements temporaires.

f) Personnels ayant plusieurs employeurs

« L'agent ayant plusieurs employeurs parmi ceux mentionnés à l'article 1er du décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006 peut prétendre à la prise en charge partielle par son employeur principal du ou des titres de transport lui permettant d'effectuer l'ensemble des déplacements qui lui sont imposés entre sa résidence habituelle et le lieu de travail de son employeur principal. »

La notion d'employeur principal s'entend comme suit :

- pour l'agent cumulant une activité en qualité de titulaire et de non-titulaire (activité accessoire) : quel que soit le montant de la rémunération perçue au titre de ces deux emplois, l'employeur principal est celui qui emploie l'agent en qualité de titulaire ;

- pour l'agent cumulant des activités en qualité de non-titulaire, l'employeur principal est celui qui assume la rémunération la plus importante.

g) Personnels ayant leur résidence habituelle à l'étranger

Si l'agent a sa résidence habituelle à l'étranger, il a droit à la prise en charge partielle du ou des titres qu'il a souscrit(s) dans les conditions définies par la réglementation quand bien même il utiliserait pour tout ou partie de son trajet (y compris pour la partie hors territoire national) une entreprise de transport étrangère.

3. Nature des dépenses de transport prises en charge

« Les titres admis à la prise en charge partielle sont :

- les cartes et abonnements annuels, ou à renouvellement tacite, à nombre de voyages illimités délivrés par les entreprises de transport et les régions mentionnées à l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Toutefois, si ces titres ne figurent pas dans l'offre du transporteur, sont admis aux mêmes conditions les cartes et abonnements mensuels à nombre de voyages illimités ;

- les cartes et les abonnements mensuels, ou à renouvellement tacite, à nombre de voyages limités délivrés par les entreprises de transport et les régions mentionnées à l'article 7 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982. »

Il ressort de ces dispositions que ni les billets « journaliers » aller et retour domicile-travail ni les abonnements hebdomadaires ne peuvent être remboursés.

On entend par carte et abonnement « à renouvellement tacite » les titres souscrits pour une durée supérieure à un mois et reconduits automatiquement pour une durée au moins équivalente à la durée initiale dès lors qu'ils sont financés par un prélèvement automatique mensuel sur le compte courant de l'agent.

« Cette prise en charge partielle concerne le ou les titres de transport permettant aux agents d'effectuer le trajet entre leur domicile, entendu comme leur résidence habituelle la plus proche de leur lieu de travail, et leur lieu de travail. »

« Lorsque le titre utilisé correspond à un trajet supérieur à ce qui est nécessaire pour effectuer le trajet de la résidence habituelle au lieu de travail, la prise en charge est effectuée sur la base du prix de l'abonnement qui permet strictement de faire ce dernier trajet. »

L'abonnement sera pris en charge sur la base de la classe la plus économique (2e classe).

En revanche, pour apprécier la notion de trajet strictement nécessaire pour effectuer le trajet « domicile-travail », les administrations disposent d'une marge d'appréciation pour prendre en compte la durée du trajet : ainsi l'agent peut avoir intérêt à privilégier un mode de transport plus coûteux mais lui permettant d'effectuer le trajet dans un temps plus court. L'administration employeur est invitée à examiner au cas par cas si la prise en charge pourra être établie sur la base de l'abonnement souscrit pour effectuer ce trajet.

4. L'élaboration d'un plan de mobilité

ou plan de déplacement de l'administration

Le plan Climat, qui est le plan d'actions du Gouvernement pour être à la hauteur du défi majeur que constitue le changement climatique, rappelle que « les émissions liées à des déplacements domicile-travail, individuels et motorisés, ainsi qu'à l'utilisation de véhicules particuliers (et du mode aérien) dans les déplacements professionnels d'une entreprise, d'une administration ou d'un établissement public, peuvent souvent être réduites par des mesures d'organisation facilitant l'accès aux transports collectifs terrestres, au covoiturage ou à des moyens individuels non émissifs (bicyclette). Les incitations à la réalisation de tels plans seront renforcées. L'objectif est de passer, au total, de cinquante à cinq cents entreprises ou organisations concernées à l'horizon 2005-2006. ».

La Stratégie nationale du développement durable (SNDD) arrêtée par le Gouvernement le 3 juin 2003 a notamment retenu que l'Etat a un rôle exemplaire à assumer. A ce titre, il doit être un employeur exemplaire et mettre en oeuvre les actions visant à « rationaliser la gestion des flottes de véhicules, organiser des plans de déplacement des personnels, prendre en charge les abonnements aux transports en commun afin d'en favoriser l'utilisation, développer les vidéo-conférences et le télétravail comme alternative aux déplacements pour les réunions ».

Il appartient à chaque administration, sous l'autorité des chefs de service (directeurs régionaux et départementaux, directeurs d'établissement, recteurs, inspecteurs d'académie...), d'élaborer son plan de déplacement.

Il est demandé aux préfets de départements de coordonner l'élaboration et la mise en oeuvre des plans de déplacements d'administration s'agissant notamment des axes principaux qui peuvent donner lieu à négociation avec des partenaires extérieurs (collectivités territoriales, autorités organisatrices des transports, transporteurs).

a) Définition des plans de déplacements d'administration

L'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 « Loi d'orientation des transports intérieurs » (LOTI) prévoit que les plans de déplacements urbains (PDU), élaborés par les collectivités territoriales en charge de l'organisation des transports urbains en association avec les services de l'Etat, portent notamment sur l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de déplacements et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

Ni la loi, ni la réglementation ne définit le contenu des plans de mobilité qui peut ainsi être défini de diverses façons par les employeurs en fonction des sites concernés.

Pour sa part, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), qui contribue à l'action du Gouvernement pour le développement des plans de mobilité au niveau national, distingue plusieurs appellations possibles de ces plans de mobilité, parmi lesquelles :

- le plan de déplacements d'entreprise (PDE) qui concerne plus directement les entreprises privées ;
- les plans de déplacements d'établissements scolaires ou d'université ;
- ou encore les plans de déplacements de l'administration que l'Etat met en place dans l'ensemble des services concernés par l'application des dispositions du décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006.

Le plan de déplacement est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Les déplacements liés aux activités professionnelles concernent les trajets domicile-travail mais aussi les déplacements professionnels des collaborateurs et des partenaires de l'Etat.

b) Les résultats attendus

La mise en oeuvre d'un plan de déplacement répond à une logique de développement durable, et ses bénéfices sont à la fois d'ordre économique, social et environnemental.

Avantages économiques :

Le plan de déplacement permet au service de diminuer les coûts des transports et d'optimiser son fonctionnement par

une rationalisation des déplacements des agents notamment par une autre gestion des moyens de déplacement individuels mis à leur disposition : réduction de la flotte de véhicules, diminution de la location des places de parking, économie de la consommation de carburant, etc.

Avantages sociaux :

Le plan de déplacement permet une diminution des frais de déplacements domicile/travail des agents. Ces derniers utilisent globalement moins la voiture particulière, dès lors que l'Etat participe pour partie au financement des abonnements de transports collectifs.

De plus, des investissements et aménagements (accueil des vélos, possibilité de mise en place de centrales de covoiturage...) permettent aussi aux agents d'envisager d'autres moyens de se déplacer. Ces mesures visent à améliorer leurs conditions de transport (moins de stress et de perte de temps, plus de confort) et donc leurs conditions d'accès au travail.

Le plan de déplacement, du fait de son élaboration concertée, est aussi un outil de dialogue social dans les services.

Avantages environnementaux :

Le plan de déplacement, en favorisant les solutions alternatives à la voiture individuelle et en maîtrisant les déplacements, permet de limiter les nuisances correspondantes (pollution atmosphérique, bruit...), de réduire la consommation énergétique et de récupérer des espaces publics notamment en diminuant la place réservée au stationnement.

Une telle démarche, responsable et citoyenne, s'inscrit très directement dans le cadre des actions entreprises par l'ensemble des services pour rendre l'Etat exemplaire.

c) Les étapes de la démarche d'élaboration

d'un plan de déplacement

La mise en oeuvre d'un plan de déplacement peut se faire en régie ou avec l'aide de consultants extérieurs spécialisés. Elle passe par quatre étapes essentielles.

1. Evaluation de la capacité du service à mettre en place le plan de déplacement :

Cette étape vise à évaluer l'intérêt des différents partenaires à s'engager dans cette démarche et leur capacité à s'investir dans le projet.

2. Bilan préalable des déplacements du service avant élaboration du plan :

Il s'agit d'abord de dresser un bilan et de faire un diagnostic de l'existant : connaissance de l'offre de transport et analyse des déplacements « domicile-travail ».

Sur cette base seront définis les méthodes et les moyens à mettre en oeuvre.

Ensuite seront élaborés le programme d'actions et de mesures, le plan de financement et le calendrier de réalisation.

3. Concertation et communication :

Une étape essentielle de la mise en place du plan de déplacement consiste à accompagner la mise en oeuvre du plan d'une communication et d'une concertation volontaristes en interne (autour d'une personne coordonnant le projet), afin de convaincre chacun de l'intérêt de la démarche et ainsi de pérenniser les actions dans un processus d'évolution continue.

4. Evaluation et observation au long de la mise en place du plan de déplacement :

Les démarches entreprises et développées lors de la mise en place du plan de déplacement nécessitent d'évaluer la perception par les agents de la mise en oeuvre du plan de déplacement afin de cerner les besoins d'ajustement éventuels et les possibilités d'extension de certaines actions.

d) Les mesures pouvant être mises en place

dans le cadre d'un plan de déplacement

La promotion du vélo :

Cette promotion peut s'accompagner de la mise en place d'un stationnement sécurisé, la mise à disposition d'un local vélo proposant quelques outils et services ainsi que des douches pour les cyclistes, etc.

La promotion de la marche pour les déplacements courts :

Par l'amélioration de l'accès des bâtiments pour les piétons (mise en place d'entrées plus directes...).

La promotion des transports collectifs :

La mesure principale du décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006 consiste à prendre en charge une partie des abonnements de transports collectifs des agents et constitue donc un encouragement à l'utilisation des transports publics. D'autres pistes complémentaires à cette mesure peuvent être envisagées par le préfet dans le cadre d'une convention entre l'autorité organisatrice des transports, le transporteur et l'administration, afin d'assurer un succès certain de la mesure comme l'adaptation, en partenariat avec les opérateurs de transport, de l'offre existante en termes de dessertes et de fréquences.

L'aménagement des horaires de travail :

La répartition des heures d'arrivée et de départ des agents en fonction de leurs souhaits et des besoins de l'entreprise peut contribuer très utilement à une meilleure fluidité des trafics y compris pour l'utilisation des transports collectifs.

L'accompagnement en matière de logement.

La garantie de la prise en charge du retour au domicile en cas de circonstances exceptionnelles.

L'incitation au covoiturage :

Le service peut développer un service de mise en relation, instaurer des places de stationnement réservées aux « covoitureurs » et par exemple créer un service de dépannage en cas d'indisponibilité exceptionnelle d'un conducteur.

Le développement de sites de vidéoconférence :

La vidéoconférence permet à la fois d'accroître la disponibilité des agents et de l'encadrement dans les services tout en permettant la tenue d'une réunion avec des interlocuteurs plus ou moins lointains et donc de rationaliser les déplacements en les limitant physiquement.

e) Les structures en mesure d'apporter un soutien

aux services de l'Etat pour la mise en place des plans

La Stratégie nationale du développement durable (SNDD) a prévu que « sous le pilotage de la direction générale de l'administration et de la fonction publique et de l'Institut de formation de l'environnement (IFORE), un dispositif de formation "tout au long de la vie sera élaboré en matière de développement durable. Il permettra la coordination de certains cursus, la possibilité de capitaliser des formations pour acquérir des compétences. Un catalogue interministériel des formations en développement durable sera établi. L'IFORE sera un pôle de compétence ».

L'IFORE :

Dans le cadre de ce dispositif national pour la formation des agents de l'Etat à l'écoresponsabilité des administrations, l'IFORE a mis en place, avec l'appui de l'ADEME et du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), un module de formation de deux jours « comment élaborer un plan de déplacement », démultipliable dans les régions, grâce à une liste de 13 formateurs référencés et formés par l'IFORE. Ces sessions de formation s'adressent aux agents de l'Etat désignés comme chefs de projet pour élaborer un plan de déplacement afin qu'ils puissent disposer des éléments réglementaires, techniques et méthodologiques pour être capables de conduire un projet de plan de déplacements dans leur administration.

Les thèmes abordés au cours de la formation sont le contexte de la mise en place d'un plan de déplacement, ses étapes, les outils à la disposition du chef de projet, les références et les expériences via des études de cas pour mettre en place son plan. Des travaux de groupe et des exercices collectifs complètent les deux jours de formation.

Le coût de la formation peut être pris en charge soit sur le budget attribué au délégué interdépartemental à la formation, dans le cadre de la circulaire annuelle Intérieur - Fonction publique sur l'axe développement durable soit par les administrations respectives des stagiaires ;

Les centres d'études techniques de l'équipement (CETE) et les délégations régionales de l'ADEME :

Les administrations pourront faire appel à l'appui méthodologique des CETE et des délégations régionales de l'ADEME

pour la mise en place des plans de déplacement. Ils pourront également faire appel à des bureaux d'études spécialisés pour les accompagner dans leurs démarches ;

Les autorités organisatrices de transports urbains :

Celles-ci peuvent également contribuer à favoriser l'élaboration de plans de déplacement, dès lors qu'elles ont mis en place un « conseil en mobilité » (art. 27-1 de la LOTI) qui pourra faciliter les aménagements et permettre l'amélioration de l'offre de mobilité alternative.

5. Modalités de prise en charge

« Quelles que soient les conditions de prise en charge prévues par le présent décret et les modalités de financement du remboursement, la part restant à la charge de l'agent est égale à 50 % du coût du titre, sans que la participation dont il bénéficie excède le plafond mentionné à l'article 3. »

Deux cas de figure sont possibles :

1. Le coût du titre est inférieur ou égal à deux fois le montant maximal de la participation de l'administration fixé par arrêté (soit 51,75 [en application de l'arrêté du 22 décembre 2006] x 2 = 103,50 EUR) : l'agent garde à sa charge 50 % du coût du titre.

2. Le coût du titre est strictement supérieur au montant maximal de la participation de l'administration fixé par arrêté (soit 51,75 [en application de l'arrêté du 22 décembre 2006] x 2 = 103,50 EUR) : la prise en charge par l'administration est égale au montant maximal de la participation fixé par arrêté (51,75 EUR en application de l'arrêté du 22 décembre 2006), l'agent gardant à sa charge la différence entre le montant de cette participation et le coût total du titre.

Le coût du titre s'entend comme étant le tarif public pratiqué par le transporteur.

De plus, si l'agent souscrit plusieurs titres de transport pour effectuer le trajet « domicile-travail », la prise en charge de l'ensemble des titres ne peut excéder le plafond déterminé par arrêté.

Les modalités de la prise en charge peuvent notamment résulter :

1. D'un versement mensuel à l'agent, liquidé comme les autres éléments de paie, et qui figure à ce titre sur le bulletin de paie ;

2. D'une participation résultant d'une convention établie entre le(s) transporteur(s) et l'administration employeur dans le cadre d'un plan de déplacement et opérant une prise en charge directe, dans le cadre d'un plan de déplacement, sur le coût de l'abonnement souscrit par l'agent ;

3. D'un système combinant les deux modalités ci-dessus.

Dans tous les cas, la prise en charge partielle ne peut excéder le plafond déterminé par arrêté (soit 51,75 EUR en application de l'arrêté du 22 décembre 2006).

Exemple n° 1 : versement direct à l'agent (mention sur le bulletin de paie) :

- agent qui travaille à temps incomplet et dont la quotité travaillée est de 45 % de la durée réglementaire de travail ;
- il a souscrit un abonnement de 150 EUR ;
- un agent à temps plein aurait supporté à sa charge : $150 - 51,75 = 98,25$ EUR ;
- du fait de son temps incomplet, il supporte à sa charge : $150 - (51,75/2) = 124,13$ EUR.

Exemple n° 2 : prise en charge par un dispositif conventionnel :

- agent qui travaille à temps plein ;
- il a souscrit un abonnement de 70 EUR ;
- un dispositif conventionnel a été conclu et la prise en charge partielle accordée à l'agent résulte de ce dispositif ;
- il est rappelé que la part restant à la charge de l'agent ne peut être inférieure à 50 % du coût du titre, soit 35 EUR ;
- la prise en charge partielle de l'administration sera de 35 EUR, versée au transporteur.

Exemple n° 3 : dispositif mixte :

- agent qui travaille à temps plein ;
- il a souscrit un abonnement de 150 EUR ;
- un dispositif conventionnel accorde à l'agent, lorsqu'il souscrit un abonnement, une prise en charge de 10 EUR ;
- le plafond de prise en charge étant de 51,75 EUR, l'administration ne peut verser à l'agent que 41,75 EUR ;
- reste alors à la charge de l'agent $150 - (10 + 41,75) = 98,25$ EUR ;
- l'agent acquitte au transporteur 140 EUR, l'administration verse à l'agent 41,75 EUR (qui apparaîtront sur la fiche de paie).

La prise en charge partielle instituée par le présent décret étant liée à l'accomplissement des trajets « domicile-travail », le bénéfice des congés pris pendant une durée supérieure à un mois peut entraîner la suspension de la prise en charge partielle au prorata des jours non travaillés :

Il s'agit notamment des situations suivantes :

- congé de longue maladie ;
- congé de longue durée ;
- congé de maternité ;
- congé de formation professionnelle ;
- congé d'accompagnement d'une personne en fin de vie ;
- consommation du compte épargne-temps ;
- cessation progressive d'activité pour une quotité de temps de travail égale à 0 %.

6. Régime social

Le montant de la prise en charge consentie par l'administration employeur à l'agent est exonéré de cotisations sociales.

7. Imputation budgétaire des crédits

Les dépenses résultant de l'application du décret n° 2006-1663 du 22 décembre 2006 sont imputées sur le titre 2 « Dépenses de personnel » au sens de la loi organique n° 2001-692 du 1er août 2001 relative aux lois de finances (LOLF).

En cas de convention établie avec un ou plusieurs transporteurs dans le cadre du PDA, la dépense qui en résulte sera imputée sur le titre 3 « Fonctionnement » au sens de la LOLF.

Pour l'année 2007, la mesure sera financée par chaque ministère par un dégel à l'intérieur des 0,15 % de crédits de masse salariale qui ont été mis en réserve dans le projet de loi de finances.

Le coût d'élaboration des plans de déplacement d'administration est supporté par l'enveloppe budgétaire dont disposent les services.

8. Dispositions comptables

Le gestionnaire doit fournir au comptable la demande initiale de l'agent. Le comptable se réserve cependant le droit de réclamer au gestionnaire une copie du titre de transport utilisé.

Lorsque la prise en charge est effectuée par un versement mensuel à l'agent, liquidé avec les autres éléments de paie, l'imputation comptable relève du titre 2 « Personnel » (compte PCE 6474 - code alpha 9 C - titre et catégorie 23).

9. Mesures de contrôle

Pour initier chaque dossier de prise en charge, le contrôle de la réalité des dépenses est effectué par le gestionnaire en exigeant de l'agent :

- les originaux ou les copies des titres qu'il a utilisés ;

- ainsi que la déclaration établie auprès du service gestionnaire retraçant son adresse de départ, son adresse d'arrivée, ainsi que les moyens de transport utilisés, et le coût lors de la souscription de son ou ses titres de transport.

Pour être admis à la prise en charge partielle, les titres doivent être nominatifs et conformes aux règles de validité définies par le transporteur qui les a émis.

Aussi, les factures et autres justificatifs de paiement fournis par l'agent ne peuvent pas suffire à justifier la prise en charge partielle de la part de l'employeur. A titre exceptionnel, ces justificatifs, accompagnés d'une déclaration sur l'honneur valable au titre d'une année au maximum, peuvent ouvrir droit à une prise en charge. Toutefois, cette déclaration ne dispense pas de contrôles plus approfondis.

Il est recommandé de prévoir dans la convention entre l'administration et le transporteur la mise en place de procédures dématérialisées, par échanges réguliers de fichiers informatiques récapitulant les informations nominatives des agents ayant acquitté le montant de leur abonnement.

Les informations nominatives figurant dans ces fichiers sont limitées comme suit : nom et prénom, adresse, domiciliation bancaire, renseignements sur la nature des opérations effectuées.

Ces informations nominatives qui figurent dans les procédures dématérialisées échangées entre l'administration et le transporteur ne doivent constituer qu'un système de comptabilité, et leur traitement a pour seul objet la représentation du coût financier qui incombe à l'administration ainsi que la constatation de l'ouverture ou non du droit à une prise en charge partielle de l'abonnement. Ces informations ne doivent pas porter atteinte ni directement ni indirectement à l'identité humaine, aux droits de l'homme, à la vie privée ou aux libertés individuelles ou publiques. Le cas échéant, il appartiendra à chaque administration de vérifier auprès de la Commission nationale informatique et libertés que les traitements qu'elle souhaite mettre en oeuvre ne constituent pas des traitements automatisés d'informations nominatives au sens de l'article 5 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978.

En cours d'année, les modalités de contrôle destinées à vérifier tout changement ayant une incidence sur le principe et le montant de la prise en charge accordée à l'agent peuvent être opérées de manière :

- soit systématique en vérifiant à échéance régulière sur l'ensemble des bénéficiaires les éléments entrant dans la fixation du montant de l'aide ;

- soit aléatoire en opérant de façon régulière ou non une vérification ne portant que sur un nombre limité d'agents.

Le ministre de la fonction publique,
Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie,
Le ministre de la santé et des solidarités,
Le ministre délégué au budget et à la réforme de l'Etat, porte-parole du Gouvernement,



Le SNASUB/FSU au service des Personnels Administratifs, des Personnels ITRF et des Personnels des Bibliothèques de l'Académie d'Amiens

<http://snasub-amiens.bernard-g.com/>