



## Communiqué de l'UNSA/SAFACTT

### Réunion avec Mme Anne DEBAR et Mme Odile SEGUIN de la DGITM

Celle-ci s'est tenue le 27/04/2016, cette rencontre a débuté sur une mise au point de notre syndicat. Nous avons sollicité une réunion pour débattre avec M. Thierry GUIMBAUD, directeur DST à la DGITM, sur les sujets d'actualité. L'emploi du temps de M. GUIMBAUD ne permettait pas d'être reçu dans un délai rapide et acceptable. Nous avons rappelé notre détermination à avoir dès que possible cet entretien, d'autant que M. GUIMBAUD a accepté de recevoir les représentants F.O. juste avant la 2ème étape du CoDEv.

Cette réunion avec notre direction d'emploi a porté sur des sujets métiers, les sujets indemnitaires et statutaires relevant de la DRH.

Mme DEBAR a rappelé la volonté de la direction à reprendre le cycle de réunions en intersyndicale avec une fréquence bi-annuelle. Nous nous réjouissons de cette décision puisqu'elle scelle le principe d'échanges réguliers sur les sujets impactant les Contrôleurs des Transports Terrestres.

### Carte SNCF :

Nous avons évoqué les problèmes rencontrés par nombre de CTT avec la mise en place par la SNCF du nouveau code GC 97 des cartes de circulation. Une carte à puce individuelle et nominative devait être créée, mais pour des raisons inconnues encore, cette carte n'existe toujours pas. Mme DEBAR a rappelé que 2016 était une année transitoire et qu'il est possible que tout ne soit pas encore bien en place. Cependant, la direction s'est engagée à informer la SNCF des perturbations que cela occasionne.

### Formation post-recrutement et évaluation des stagiaires:

L'intérêt de l'évaluation des stagiaires en formation post-recrutement a été débattu avec le souci de défendre l'objectivité nécessaire à l'évaluation des futurs titulaires. Depuis 2 ans un carnet tuteur est établi pour chaque agent stagiaire afin de faciliter l'assimilation des différentes réglementations. Ce dispositif est complété par une évaluation des formateurs intervenants à l'E.N.T.E. de VALENCIENNES.

Cette aide pédagogique est profitable aux stagiaires, puisqu'elle permet d'anticiper les besoins en formation continue après titularisation. Et ce, tant pour compléter des savoirs non ou mal assimilés, que pour orienter le choix d'une "spécialité" dans un domaine reconnu par les évaluations comme étant la/les matière(s) où l'agent pourrait exprimer toutes ses qualités. Cependant, malgré le carnet tutoral, il a été remarqué un déficit d'échange d'information entre l'ENTE et les services d'affectation des stagiaires. Des hypothèses ont été évoquées pour améliorer cette situation.

L'approche constructive de ce sujet a été remarqué par la direction.

### **CoDEv:**

Il a été ensuite abordé les sujets présentés au CoDEV (Comité D'Évaluation des politique de contrôle des transports). Notamment le rappel fait par le représentant de la justice quant aux droits des victimes ou auteurs de délits. Une audition avec un traducteur pourrait être imposée prochainement. Mme DEBAR a précisé que sur ce sujet, la DGITM et la Chancellerie restent vigilants et ponctuellement interviennent pour débloquer de rares situations au sein de certains Parquets. L'audition préalable par des polices spécialisées comme la nôtre exclue le recours à un interprète.

En l'état actuel des choses, la prise d'informations sur les supports de traduction acceptés par les membres de la CEE demeurent suffisant au respect des règles de droit.

Parallèlement, nous avons demandé l'accès pour les agents qui le souhaitent aux formations linguistiques.

### **Communiqué de M. VIDALIS:**

Pour faire au communiqué du secrétaire d'état aux Transports sur les constats des inspecteurs généraux, l'UNSA/SAFACTT a fait remarquer à propos de la "Task Force" que ce sujet n'avait même pas été mentionné au CoDEV.

La "Task Force" (terme utilisé par des communicants et non la DGITM) est composée de contrôleurs confirmés ayant pour spécialité la recherche et la constatation des fraudes au chronotachygraphe. Ce sont ceux qui sont appelés communément les « référents fraudes ».

Depuis quelques mois, 3 mallettes diagnostic ont été testées dans les conditions normales de contrôle. Les retours sont d'ores et déjà positifs si l'on en croit Mme DEBAR et Mme SEGUIN. Leur emploi futur est encore hypothétique mais la direction envisage d'en fournir un nombre suffisant pour les contrôleurs "Task Force". Les garanties d'utilisation ont été certifiées par le fournisseur et les conséquences techniques quant à leur intrusion dans le système de gestion des véhicules ne semblent pas entacher le bon fonctionnement des tachygraphes contrôlés.

### **Contrôle quai Chargement/déchargement:**

Précisé par M. VIDALIS dans le communiqué de presse, une augmentation des contrôles sur les quais est demandée. Nous avons fait remarquer que cette pratique de contrôle est forte ancienne, très utilisé notamment dans le cadre de notre action sur le travail illégal et la lutte contre les entreprises non inscrites. Ceci ne constitue donc pas une nouveauté, tout au plus un effet d'annonce.

## **Ratio Contrôles Entreprises – Route:**

Le dernier sujet débattu a été la volonté européenne d'imposer aux États membres un ratio de 50/50 des contrôles Entreprise/Route d'ici à 2020. Le SAFACTT a rappelé la situation de transit, de cabotage de la France et des obligations européennes en matière de statistiques. La charge de connaissances nécessaires tant au niveau quantitatif que qualitatif pour les contrôles sur la route diffère de celles nécessaires pour les contrôles en entreprise.

Faire du 50/50 serait autant préjudiciable aux services qu'aux C.T.T. Dans un contexte d'une concurrence exacerbée et... parfois... déloyale, le "pavillon français" est fragilisé et les petites et moyennes entreprises sont plus impactées par ces contrôles.

Quels est l'intérêt et l'utilité de pouvoir perturber une situation déjà périlleuse ? Surtout quand les contrôleurs ne cessent de constater et de dénoncer des comportements "infractionnistes" d'un nombre grandissant de sociétés immatriculées à l'étranger.

Ce genre de décision peut être même un encouragement supplémentaire pour les grosses structures et autres commissionnaires à vouloir délocaliser aux frontières leurs activités dans un but d'optimisation fiscale et/ou sociale. Ce qui pour le moins ne semble pas du tout en adéquation avec la volonté française de lutter contre le "Dumping social" et les fraudes aux règles de cabotage.

La DGITM est bien consciente de cet état de fait, mais se doit de respecter les engagements de la France devant la Commission Européenne... nous leur rappelons que la situation du transport en France n'est pas celle de la Lituanie, de la Roumanie ou du Portugal et qu'un alignement européen aveugle déconnecté des réalités locales ne pourra qu'être ressenti négativement par les professionnels du transport que nous côtoyons tous les jours et qui nous posent des questions.

Il n'est toutefois pas dans l'intention du ministère de retirer les C.T.T. du "bord de route"... une chance, mais nous ne pourrons être partout et le ministère devra assumer ses choix devant un monde du transport déboussolé et saigné à blanc.

La motivation constante des membres du bureau SAFACTT à défendre les intérêts des contrôleurs nous a accompagnée tout au long de cette réunion qui s'est conclue, malgré un manque de temps pour aborder tout ce que nous avons prévu, par un sentiment de non achèvement....

En attente de la rencontre avec M. Thierry GUIMBAUD

**Le bureau de l'UNSA/SAFACTT**