



Nous avons été reçu le mercredi 29 mai 2013 par monsieur Thierry GUIMBAUD, directeur adjoint à la DGITM.

Cette réunion faisait suite à celle de décembre réalisée à notre demande et qui avait pour but de faire le point sur l'évolution des dossiers en cours concernant notre métier.

En préambule, monsieur GUIMBAUD nous a annoncé que ce type de réunion aurait un caractère régulier, soit au moins deux fois par an. Il nous a fait également quelques annonces :

- Tout d'abord le projet de loi portant sur diverses dispositions transport dont notamment l'application de l'éco-taxe a été promulgué le 29 mai,
- Le projet de paquet routier sur l'ouverture du cabotage en 2014 a été abandonné, le commissaire européen en charge du sujet ayant repoussé la question à plus tard vu les pressions de nombreux états membres dont la France, hostiles à toute libéralisation immédiate,
- Le décret et l'arrêté sur les contrôles hors horaires ont été promulgués. Sur ce sujet la question d'une revalorisation du montant fixé à 25 euros a été abordée par les OS mais sans aucune réponse sur le sujet, la DGITM se félicitant d'avoir franchie le parcours d'obstacle aboutissant à la précieuse signature du décret. Evidemment, nous nous sommes félicités qu'au bout de 5 ans de périples nous puissions enfin travailler sur des bases légales !

LA FORMATION

La prochaine formation initiale (2013-2014) restera sur la durée existante de 13 mois, mais rallongée d'un tronc commun de formation avec les agents de l'administration générale pour arriver à 35 semaines.

Face à une formation toujours plus lourde la DGITM réfléchit pour l'année 2014 à une formation qui se déroulerait sur 18 mois, de façon à laisser la place à une véritable alternance professionnelle. Sur les premiers 12 mois seraient abordées les thématiques « cœur de métier » comme la réglementation sociale et transport entre autre et les 6 mois suivants sur des thématiques plus spécialisées pour « monter en compétence ».

Même si nous avons toujours défendu l'idée d'une déconcentration de cette période de formation, les choses ne sont pas très claires et les questions nombreuses quand aux formations « cœur de métier », aux obligations dûes par les agents en terme de suivi de formation après leur titularisation. Bref, la réflexion est en cours et rien décidé du côté de la DGITM.

Nous en avons profité pour dire que de nombreux contrôleurs formateurs de 1er niveau de grade refuseront de former leur futur collègue entrants eux au 2e niveau de grade.

RECRUTEMENT, PROMOTION DE GRADE

Nous avons interrogé nos interlocuteurs sur les problématiques de recrutement et de promotion ainsi que sur la question de l'exercice des missions du 3e niveau de grade.

Sur le recrutement la DGITM et le cabinet du ministre sont bien conscients du risque d'assèchement causés par la présentation aux concours internes et externes de nombreux collègues qui n'ont pas d'autres choix pour atteindre le grade supérieur. Cette situation atypique, selon les termes de la DGITM, a de véritables effets pervers que nous avons dénoncé pendant de nombreux mois, bien avant la fusion.

Tant que la moitié des CTT restera au 1er niveau de grade sans aucune perspective de règlement rapide, seul le concours restera pour une majorité d'entre nous la possibilité d'accéder au 2e niveau. Nous avons souligné que tant que cette question ne serait pas réglée, tout ceci perdurerait avec des conséquences réelles sur notre recrutement.

Concernant justement la situation de nos collègues qui réussiront leur concours d'accès au grade supérieur et sur leur maintien dans leur poste, la DGITM n'a pas été en mesure d'apporter une quelconque réponse.

Il faudra compter sur la volonté des chefs de service de conserver leurs agents en poste pour espérer quelque chose, car effectivement nous sommes dans une

situation si atypique que personne ne l'a anticipée et qu'aucune réponse n'est prévue pour y apporter des réponses. C'est aberrant mais c'est comme ça ... !

Enfin, concernant la qualification d'expert pour le 3e niveau de grade initié en 2012 (pour quelques collègues), nos interlocuteurs n'ont pas été en mesure d'apporter une réponse claire sur sa définition. On sait seulement que pour le moment le grade de « divisionnaire » est pour majorité un grade d'encadrement, mais à terme il faudra développer cette notion d'expertise sur ce grade afin de continuer d'avoir des contrôleurs de terrain et d'éviter le syndrome de l'armée mexicaine.

LE CONTROLE TECHNIQUE

La DGITM change complètement de braquet et est passée d'une attitude « ambitieuse » à beaucoup plus raisonnable sur le sujet. Les dernières formations de formateurs et les remontées de quelques régions ont démontré l'impossibilité de réaliser ce CT suivant les 3 niveaux évoqués dans la circulaire.

D'où la volonté de la France de refondre totalement la directive de 2010 afin de limiter le contrôle technique routier sur le bord de route à un « tour de camion », le contrôle approfondi se faisant en centre agréé. Donc le guide méthodologique, la valise de contrôle, la circulaire seront repris cette année, d'où l'absence d'objectifs sur le sujet à destination des régions.

La France veut obtenir de Bruxelles la liberté de cadrer l'exercice du contrôle technique.

LA CARTE SNCF

La convention sera à nouveau discutée cette année car nous arrivons au terme de la précédente (3 ans). Monsieur GUIMBAUD va donc relancer le service du ministère en charge de la négociation, sachant qu'il a été souligné par Anne DEBAR que de nombreux groupes de travail faisant appel à des CTT se réunissent plusieurs fois par an et que ce genre de carte de transport, surtout vu le contexte budgétaire des services, s'avère précieux. N'oublions pas non plus nos habilitations au contrôle ferroviaire.

L'ECO TAXE

Elle sera mise en place au 1er octobre. Le contrôle de terrain sera appliqué par les forces de l'ordre et les CTT. Nous disposerons d'un boîtier pour vérifier

l'équipement embarqué des PL ainsi que le paiement effectif de la taxe kilométrique. Tout non paiement entraînera le règlement d'une amende selon un barème pré-établi par les douanes, l'immobilisation pourra être prononcée (le CR est modifié en ce sens). Ce sont les douanes qui procéderont au recouvrement de l'éco taxe. Par contre les contraintes techniques notamment par rapport à GRECO ne sont toujours pas réglées. Les imports d'OCTET pour l'éco-taxe ne sont pas prévus actuellement dans GRECO, les véhicules contrôlés ne rentreront pas dans nos précieuses « stats », autrement dit zéro activité prise en compte pour cette nouvelle tâche supplémentaire !!

OBJECTIFS

Nous avons interrogé la DGITM sur la remise en cause des objectifs annuels donnés aux services afin que ceux-ci ne portent plus seulement sur des objectifs individuels de journées contrôlées et MD.

La DGITM souhaite passer à des objectifs par service... ceci afin que les régions justement ne procèdent aux variables d'ajustement en supprimant des postes de CTT puisqu'elles seront astreintes à des chiffres globaux. Raisonement qui nous a paru « fumeux » car soit ça ne change rien puisque les chiffres à réaliser resteront les chiffres à réaliser, soit on risque de charger la barque sur quelques agents si des départs ne sont pas remplacés.

Là aussi la DGITM réfléchit et va peaufiner le sujet, mais franchement on ne voit pas trop où ils veulent aller.

Enfin concernant la situation statutaire, la DGITM estime qu'il y a un problème créé par la fusion mais sans s'avancer. Il nous a bien été rappelé que les questions de ce type relevaient de la DRH, même si cela a des conséquences sur la gestion du contrôle par notre direction d'emploi.

Au final mis à part sur le contrôle technique où les choses évoluent dans un sens plus favorable à nos revendications, nous n'avons pas appris grand chose. Nous nous reverrons en octobre, espérons que leurs nombreuses réflexions auront mûries car pour le moment notre spécialité du contrôle des transports avance un peu à l'aveuglette.

Pierre GUERIF - André AGNIERAY - UNSA/SAFACTT