SNCTT

Syndicat national des contrôleurs des transports terrestres

COMPTE RENDU DE LA REUNION AVEC LE CGEDD SUR NOS FACILITES DE CIRCULATION SNCF

Contrairement à ce que nous avions souhaité la mission du CGEDD a reçu séparément les organisations syndicales des contrôleurs. C'est donc successivement que nous avons été reçus par Georges REGNAUD, ingénieur général des ponts des eaux et des forêts et par Sylviane DUBAIL, inspectrice de l'administration du développement durable dans le cadre de la mission du CGEDD relative aux facilités de circulation ferroviaire accordées aux agents de la filière transport terrestre.

La lettre de mission que nous ont présentée les inspecteurs tournait autour de deux objectifs : la nécessité de faire des économies et la recherche d'une base légale à la délivrance des cartes de circulation.
Dès le début, a été rappelé la voie étroite dans laquelle cette mission s'engageait tant la commande était précise. Il s'agit, suite au rapport de la cour des comptes de juillet 2013, de répondre à la «justification douteuse» (pour la cour) de l'attribution de ces cartes personnelles aux agents de contrôles. La cour en effet met en doute la réalité du contrôle ferroviaire et donc l'absence de base légale. L'accent a également été mis sur le regard négatif que porte le public sur ce type de «privilèges».

Le décor étant ainsi planté, tout laisse à penser que le but de cette mission est, non pas de préserver l'existant, mais de trouver de bonnes raisons à la remise en cause voire à la suppression de nos cartes de circulation.

Jusqu'à la parution du rapport, les cartes SNCF ne coûtaient rien à personne, c'était un donnant-donnant. En effet, la SNCF en supportait la charge au titre de la rémunération du contrôle des chemins de fer exercé sur elle par l'État. Personne ne déboursait un centime. Le rapport de la cour des comptes (le 4e en 20 ans) a «contraint» la SNCF à demander à la DGITM 1 million d'euros pour l'attribution des cartes 2014.

La SNCF est donc rémunérée, en revanche, elle ne paie toujours pas pour le contrôle de l'état dont elle est pourtant censée supporter la charge. La DGITM voit son budget amputé et ne souhaite visiblement pas continuer à payer.

Nos argumentaires étaient axés sur deux points principaux: l'acquis social et la nécessité de disposer d'un outil de travail qui nous permette de circuler librement sur le réseau SNCF pour en assurer efficacement le contrôle.

- **l'acquis social**

Nous avons rappelé l'historique du contrôle des transports terrestres. Les premiers agents SNCF détachés et aussi le décret de 1938 qui stipule expressément la possibilité d'attribuer des facilités de circulation à des agents de notre Ministère.

Nous avons rappelé l'aspect personnel des cartes et dénoncé au passage **la note du 6 mars 2014 envoyée par la DGITM aux services, qui essaye de faire croire que nos cartes ne peuvent être utilisées qu'accompagnées d'un ordre de mission.**

Cette carte est un symbole pour les CTT, symbole de l'attachement qu'ils ont à leur métier (nous avons déjà subi la fusion, ceci ne ferait que démotiver un peu plus les agents, ce serait le signe d'une absence définitive de reconnaissance).

Nous avons insisté sur le fait que de nombreux contrôleurs ont construits leur vie personnelle et professionnelle autour de l'existence de cette carte. Une remise en cause constituerait une rupture de droit.

- **la nécessité de disposer d'un outil de travail qui nous permette de circuler librement sur le réseau.**

Le transport des matières dangereuses par rail est un domaine sensible dans lequel, l'état et donc les agents en charge du contrôle des transports terrestres, se doit de tenir un rôle essentiel. Notons en marge, qu'existent, entre autres, des règles relatives au transport de marchandises dangereuses dans les trains de voyageurs (Art 3.1 de l'annexe 2 de l'arrêté TMD)

Si à ce jour, aucune instruction précise n'a été donnée aux contrôleurs des transports pour le contrôle de l'activité transport ferroviaire c'est un tort.
Heureusement certains d'entre nous s'en affranchissent et effectuent ce type de contrôle.

La nécessité de les développer va croissant avec l'augmentation du nombre d'opérateurs. Ils sont 17 en 2014. La menace d'un accident majeur dans le secteur est réelle.

Le contrôle est un devoir pour l'administration, une responsabilité dont elle ne peut se défausser.

En tant que «contrôlé» la SNCF, comme tout autre opérateur, est dans l'obligation de subir le contrôle et de fournir aux agents de l'État les moyens de travailler sur l'ensemble du réseau.

Que l'état accepte de payer une indemnité à la SNCF ou tout autre opérateur pour des facilités de circulation permettant l'exercice de son droit de contrôle est une aberration.

Nous demandons qu'une disposition réglementaire ou législative attribue aux contrôleurs un accès pérenne à l'ensemble du réseau. Le décret de 1938 comporte toutes les dispositions nécessaires à l'établissement de ce droit. C'est ce que nous revendiquons.

Nous avons rappelé d'ailleurs qu'avant 2004 nous avions grâce à nos cartes l'accès à toutes les emprises SNCF sans demander à qui que ce soit l'autorisation, accès pourtant fort réglementé.

Les CTT ne sont pas des privilégiés. La situation d'aujourd'hui n'a été rendue possible que par le lent glissement qui nous a fait tourner le dos à une mission, qui de fait, du temps du monopole, était en quelque sorte hors-sujet tant la SNCF opérait d'auto-contrôles. Aujourd'hui la donne a changé. 17 opérateurs, cela signifie une concurrence féroce et la nécessité de faire de réduire les coûts. Les CTT plus que quiconque sont bien placés pour savoir ce que cela signifie en termes de sécurité.

L'état doit retrouver sa place dans le dispositif du contrôle du ferroviaire et les CTT en sont la pièce maîtresse. Les facilités de circulation sont un outil indispensable, ses bases légales existent rien ne justifierait qu'elles soient supprimées.

Nous nous battrons s'il le faut pour les conserver.

Pierre GUERIF UNSA	Jacques DOTU FO