



*Syndicat Autonome des
Fonctionnaires et Agents
chargés du Contrôle des
Transports Terrestres*



SNCTT

**syndicat national des
contrôleurs des transports
terrestres**



**Syndicat National des Personnels
Techniques et Administratifs et de
services de l' Equipement et de l'
Environnement**

Paris, le 01 février 2012

Monsieur le Ministre
des transports
246 Bd St Germain
75006 Paris

Monsieur le Directeur,

Le 12 décembre 2011 est paru un arrêté relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires. Ce nouvel arrêté fixe dans ses annexes les contrôles à mener lors d'un contrôle routier. Il introduit notamment la notion de contrôle visuel pour l'ensemble des éléments constituant le dispositif de freinage.

Comment réaliser ce type de contrôle sans équipement et surtout sans formation ? Pourquoi attribuer des missions éminemment techniques à un corps administratif ? Et au vu des modifications apportées, quel sera l'impact de ce nouvel arrêté sur la circulaire du 10 février 2010 relative au contrôle technique routier, dans laquelle trois niveaux de contrôle avaient été définis ?

Rappelons ici que ce ne sont pas les formations mises en place par notre Ministère qui vont nous permettre de répondre à ces exigences règlementaires. En guise de formation, seuls les nouveaux contrôleurs suivent un stage. Deux jours en tout et pour tout ! Durant ces deux journées, on leur donne les définitions de quelques termes techniques et on les conduit dans un centre agréé. Il s'agit alors pour eux non pas de voir comment se déroule un contrôle mais simplement de visualiser un châssis et quelques pièces mécaniques. Pour les contrôleurs en poste ce sont trois jours de stage qui sont proposés. Une telle sous évaluation de l'enjeu et de ses exigences est grave. Il en va de la sécurité des usagers de la route et de notre responsabilité.

Si, à la suite d'un contrôle, un véhicule provoquait un accident, ce serait la mise en examen immédiate pour le contrôleur concerné. La direction des affaires juridiques du

ministère a été claire sur ce point : il s'agit tout simplement d'une responsabilité totale et délictuelle, soit par imprudence, soit par négligence, soit par «un manquement caractérisé à des obligations professionnelles essentielles ou une accumulation d'imprudences ou de négligences témoignant d'une impéritie prolongée».

Pour être encore plus précis il est dit en fin de note qu'«il paraît concevable que le juge puisse engager la responsabilité pénale d'un CTT qui n'aurait pas, lors d'un contrôle visuel sur un véhicule, décelé des défauts d'entretien repérables à l'œil nu par un contrôleur «normalement diligent» et qui aurait soit coché la case «non contrôlé» soit coché la case «contrôlé» parmi les points qu'il a la possibilité de contrôler, sans jamais cocher la case «non conforme».

Les fait sont là, la DGITM exige de ses agents une prise de risque maximale. Ce n'est pas pour autant qu'elle les en avertit ou qu'elle leur assure une couverture juridique en cas de mise en cause .

Regardons la réalité en face. Les contrôleurs des transports terrestres sont principalement recrutés sur un profil juridique. C'est d'ailleurs pourquoi la Belgique, le Luxembourg et la Hongrie ont confié ces missions, à des corps techniques dédiés. Ces pays se sont donnés les moyens de leurs ambitions. Il est évident que la mission contrôle technique doit revenir à des agents spécialisés ayant comme formation de base la mécanique à l'instar des experts techniques des ex-DRIRE. Ceux-là mêmes qui ont vu leur emploi et leurs services disparaître en 2006.

Face à l'incohérence entre les moyens matériels mis en œuvre (ou plutôt leur absence), notre statut, notre formation, nos compétences et les missions techniques que notre ministère nous attribue, nous demandons à l'ensemble des agents d'exercer leur droit de retrait face aux risques auxquels ils s'exposent et exposent les usagers de la route lors de la vérification des éléments découlant du décret du 12/12/2011.

Nous souhaitons également vous faire part de notre stupéfaction à la lecture de la liste de chiffres avancés par la France quant à l'application de la directive 2000/30/CE.

– 1 684 546 véhicules contrôlés sur la période 2005-2006 et 3,6% de véhicules non conformes

– 1 669 391 véhicules contrôlés sur la période 2007-2008 et 3,3 % de véhicules non conformes

Mais d'où sortent donc de telles statistiques?

Le projet de circulaire rédigé par la DGITM qui prévoit 39 contrôles de 1er niveau, 43 de 2e niveau et 9 de 3e niveau (soit 91 en tout) est surréaliste : par notre seule appréciation visuelle nous sommes censés juger de l'état du châssis, du dispositif de freinage, du système de direction, des essieux, des roues, des suspensions etc... surréaliste!

Heureusement la circulaire précise que les «3 niveaux de contrôle sont effectués en fonction de la qualification des agents et des matériels dont ils disposent»... Nous concernant, sans qualification ni matériel, nous en tirons les conséquences.

Pratiquer un contrôle technique approximatif par manque de moyens et de formation nous détournerait en outre de nos missions essentielles. Non contents d'être experts en matières dangereuses, en réglementation transport marchandise et voyageur et en code de la route, les contrôleurs français peuvent s'enorgueillir d'être leader en Europe en matière de contrôle de la réglementation sociale, notamment sur route.

Le fait que les contrôleurs français s'attaquent aux infractions les plus graves, ne plait pas

à tout le monde. Les adeptes acharnés du dumping social et de la concurrence déloyale sous toutes ses formes, bien connus de tous, ont beaucoup de mal à s'en accommoder. On peut, dès lors, très légitimement s'interroger sur le poids des lobbies et sur leur influence en matière de définition des objectifs de contrôle

Comment comprendre autrement que l'on nous demande de faire un contrôle technique approximatif au bord de la route, lorsque, périodiquement, les véhicules sont méticuleusement inspectés dans des centres agréés avec obligation de contre visite en cas de manquement. C'est réellement à se demander si, au nom du sacro-saint libéralisme appliqué au transport, l'on ne veut tout simplement pas empêcher les contrôleurs de faire correctement leur travail .

Nous appartenons au dernier corps d'experts dont l'Etat dispose pour réguler le secteur des transports. Vous ne pouvez pas nous réduire à de simples instruments d'une politique d'affichage. Les professionnels du secteur reconnaissent en nous des interlocuteurs crédibles et respectables. Il est inadmissible que vous remettiez en cause cette crédibilité et ce respect en nous confiant une tâche qui ne nous incombe pas et pour laquelle nous n'avons ni moyens ni compétences.

Souhaitant avoir été suffisamment explicites, nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre haute considération.

Pour l'intersyndicale

Jacques DOTU

Pierre GUERIF

Secrétaire Général
du SNCTT FO

Secrétaire Général
de l'UNSA SAFACTT

Copie à Monsieur le DGITM