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

Syndicat national des contrôleurs des transports terrestres

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

Madame, Monsieur,

Nous vous avions déjà informé l'an passé des difficultés que nous rencontrions dans l'exercice de nos fonctions.

Les **Contrôleurs des Transports Terrestres sont chargés** – sous la tutelle du MEEDDAT (ministère de l' Écologie, de l' Énergie, du Développement durable et de l' Aménagement du Territoire) - **du contrôle de l'activité des entreprises de transport routier de marchandises, et de voyageurs, en trafic national ou international. Ces contrôles s'opèrent sur route et au siège des entreprises.**

En vérifiant le respect des différentes règlementations spécifiques au transport routier de marchandises et de voyageurs (temps de conduite et de repos, conditions d'emploi des conducteurs, poids, dimensions, vitesses des véhicules, autorisations et documents de transport, transport des marchandises dangereuses...), nous veillons au **respect de la sécurité routière, au respect des règles de concurrence, ainsi qu'aux conditions de travail des conducteurs.**

Nous travaillons en partenariat constant avec les services de Gendarmerie, de Police, des Douanes, et de l' Inspection du Travail.

Notre expertise, notre savoir faire et notre connaissance de ce secteur d'activité sont unanimement reconnus par les professionnels de la route (conducteurs, transporteurs routiers et leurs organisations professionnelles) ainsi que par les juridictions pénales auprès desquelles nous intervenons dans la rédaction d'avis judiciaires, de propositions d'ordonnances pénales et à titre d'experts lors des audiences ou d'accidents de la route concernant des véhicules industriels.

Aujourd'hui, notre diagnostic rejoint en partie celui des transporteurs routiers dans la tourmente :
la concurrence s'est notablement renforcée depuis le début de la crise économique et, pour certains opérateurs peu scrupuleux tous les coups sont permis pour remporter des marchés et alimenter la dynamique du transport low cost : fraude au chrono numérique, cabotage irrégulier, travail dissimulé etc..

Les différents dispositifs règlementaires actuels ne nous permettent pas de mettre en oeuvre des pratiques de contrôle qui nous permettent de palier à ces fraudes organisées.

- **Chronotachygraphe numérique :** après une longue période de déni, l'administration Centrale et la commission européenne ont enfin reconnu que des systèmes de fraudes très performants (allant d'un système basique mais très efficace, jusqu'à des dispositifs très sophistiqués) permettent à la fois de dissimuler de graves infractions à la règlementation sociale mais également d'interrompre le fonctionnement du limiteur de vitesse.
- **Cabotage :** le dispositif règlementaire actuel est inapplicable. Il ne permet pas de contrôler les opérations de cabotage irrégulier, sauf quelques cas de flagrant délit. Le projet de Loi attendu pour le 1er mai 2009 n'est toujours pas à l'ordre du jour de l'assemblée nationale, et la clause

de sauvegarde demandée par M Bussereau n'a pas été entendue par l'Europe... alors que d'autre pays européens (Espagne et Italie) ont pris les mesures adéquates depuis longtemps.

Manifestement, l'administration ne se donne pas et ne nous donne ni les réponses ni les moyens pour nous permettre de participer à l'enrayement de ces pratiques.

Parallèlement, en interne, la technicité de notre métier n'est toujours pas reconnue et encore moins valorisée (la *comparaison du salaire d'un conducteur routier régional débutant avec le traitement d'un contrôleur des transports terrestres débutant est sans appel*).

L'administration étant sourde à toutes nos requêtes malgré plusieurs missions d'inspection et autres audits, nous prévoyons, dès la rentrée de septembre les actions suivantes :

- **« contrôle zélé »** des transporteurs routiers, avec des conséquences visibles sur l'activité du transport routier,
- **absence de contrôle du cabotage** (quel que soit le contexte règlementaire) du fait de l'insuffisance des moyens et du nombre insuffisant de Contrôleurs des Transports Terrestres.

Les récents effets d'annonces du secrétaire d'état aux transports ne peuvent masquer la réalité :

- annoncer la création nette de 50 postes de CTT, alors qu'en fait il ne s'agit seulement que de 35 qui ne sont de plus destinés qu'à résorber les postes vacants.
- promettre à la commission européenne 20 000 contrôles supplémentaires pour le cabotage sans que personne ne soit aujourd'hui capable de dire qui est sensé les faire.

la sécurité et le respect de la concurrence loyale doivent ils se résumer à des chiffres sans cohérence ?

Tant que notre ministère ainsi que le ministère de la Fonction Publique ne reconnaitront pas concrètement l'évidente technicité de notre métier au travers d'un statut de corps technique, nous appliquerons et prolongerons ces actions et bien d'autres si nécessaire.

Une bonne politique de contrôle ne peut se faire sans une évidente reconnaissance du corps des Contrôleurs des Transports Terrestres, seul corps spécialiste pour réguler la profession.