



Le vendredi 18 octobre 2019, les organisations syndicales ont rencontré la DGITM afin de faire un point sur les différents sujets d'actualité concernant la politique du contrôle des transports terrestres.

Participaient à cette réunion :

- pour l'UNSA SAFACTT : Messieurs Emmanuel PUT, Thierry YOU, Pascal ESNAULT et Pierre MAGNOLIA, et Madame Karine SCIPION
- Force Ouvrière, la CGT et la CFDT
- pour la DGITM : M. Alexis VUILLEMIN, directeur des services Transports, M. Paul WEICK, sous-directeur des Transports routiers (TR), Mme Véronique GRIGNON, cheffe de bureau TR4, M. Christophe DESNOUAILLES, adjoint au chef de bureau TR4 et Mme Sylvie ANDRE, adjointe au sous-directeur des transports routiers.

Au cours de cette entrevue, nous avons échangé sur les thématiques suivantes : sujets RH, cartes de circulation, et enfin actualités transport et métier.

## POINTS RH

### **1/ Situation des SACDD Spécialité CTT promus Attachés des Administrations de l'Etat**

Depuis plusieurs années des collègues CTT ont accédé à des postes de catégorie A (soit par promotion, soit par concours) et occupent des postes dans les services transports. L'accès à un poste de catégorie A leur faisait perdre le commissionnement, et de fait leur assermentation.

Pour corriger la situation, et en lien avec une proposition faite par l'UNSA-SAFACTT lors de la dernière réunion bi-latérale de juillet 2019, un article a été intégré dans la LOM, prévoyant le commissionnement et l'assermentation des agents de catégorie A, ex-CTT, qui occupent des fonctions dans un service transport. Ainsi, en cas de besoin et en fonction du poste occupé par ces collègues, ils pourront le cas échéant continuer à faire des contrôles (route et entreprise).

À noter que cette disposition est rétroactive, s'appliquera bien entendu aux prochains CTT qui accèderont à la catégorie A et occuperont un poste dans un service transport mais également aux ex-CTT déjà promus catégorie A et qui exercent toujours au sein des services transports.

**Nous considérons que c'est le premier pas vers une filière métier.** La prochaine étape, comme nous l'avons souligné lors de notre dernière assemblée générale, sera de faire modifier le statut des attachés pour y ajouter la spécialité « contrôle des transports terrestres », à l'instar des attachés affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et où ils prennent l'appellation d'inspecteur des affaires maritimes (Article 3-1 du décret n° 2011-1317). Le chemin est encore long, mais la voie est ouverte.

Attention toutefois, OUI la possibilité sera offerte aux services de conserver les agents SACDD spécialité CTT promus attachés dans le domaine du contrôle des transports terrestres, mais cela ne pourra se faire, bien entendu, que sous réserve que des postes de catégorie A soient ouverts dans ces services.

## **2/ Reclassement des SACDD spécialité CTT de classe normale vers la classe supérieure**

Cette revendication est portée depuis des années par l'UNSA-SAFACCT et ce depuis les premiers travaux liés à la mise en place du NES B. À ce sujet, à l'issue de notre entrevue avec M. MAURICE, alors conseiller social de la ministre, en octobre 2017, nous lui avons remis un document chiffré démontrant le coût dérisoire au regard des différents budgets du Ministère du passage de l'intégralité du « stock » des collègues de classe normale en classe supérieure.

Aujourd'hui, (dixit Alexis VUILLEMIN) « la DGITM s'occupe de la question » : un courrier daté du 12 juillet 2019 a été adressé à la DRH en demandant une mesure exceptionnelle qui pourrait s'étaler sur 2 ans. Nous avons rappelé que cette mesure exceptionnelle devrait concerner TOUS les SACDD Spécialité CTT de classe normale et pas uniquement ceux proposés à la promotion

La DGITM a indiqué que cette demande de mesure exceptionnelle avait aussi pour vocation d'éviter que la spécialité CTT se perde.

Reste maintenant à attendre les arbitrages de la DRH sur le sujet. Nous ne pouvons que regretter que la DGITM ne se manifeste sur le sujet que maintenant, à la veille de la disparition des CAP nationales relatives aux promotions et au risque de voir fondre comme neige au soleil le nombre de promotion à la classe supérieure des SACDD CTT, noyés dans le flot des SACDD d'une même zone de gouvernance, avec des taux de promotion toujours plus bas.

Par ailleurs, nous renouvelons notre demande que les épreuves des concours professionnels (que ce soit pour l'accès au grade de SACDD CTT classe supérieure ou classe exceptionnelle), devant permettre d'évaluer la valeur professionnelle d'un agent, soient recentrées sur des thématiques transports, et non un concours dont le sujet est identique que les agents soient de la spécialité AG ou de la spécialité CTT.

## **3/ Disparité des règlements intérieurs**

Les O.S. ont rappelé qu'aucun règlement intérieur, pour ce qui concerne les CTT, n'était identique.

Des disparités énormes existent entre différentes DREALS ce qui crée des situations complètement ubuesques. Certains règlements intérieurs prévoient des récupérations et des compensations pour les contrôles de nuit, d'autres considèrent les CTT comme n'importe quel autre agent en service... avec une obligation de présence pendant les plages fixes entraînant des journées de travail excessives. Concrètement, les collègues doivent des heures à l'administration s'ils font des contrôles hors horaires !!

Nos interlocuteurs semblaient découvrir ces disparités... Le sujet sera à l'ordre du jour de la prochaine réunion des chefs de service transports les 3 et 4 décembre prochains.

## **CARTES DE CIRCULATION**

*Contexte* : jusqu'à la fin de l'année, les cartes de circulation dont nous bénéficions sont accordées sous couvert d'une convention (payante) entre la SNCF et la DGITM. Depuis la mise en application de la Loi Notre (Loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe) les régions sont devenues autorités organisatrices de transports (dont des transports ferroviaires) sur leurs territoires et ont la maîtrise des tarifs et de l'organisation. Dans ces conditions, la SNCF n'est plus compétente pour les transports régionaux, et la convention existante sera caduque fin 2019.

Actuellement, 300 CTT sont détenteurs d'une carte de circulation : 200 l'utilisent pour des trajets professionnels, et une centaine pour des trajets domicile / travail (données issues de l'enquête réalisée par la DGITM dans l'été 2019 auprès des DREAL).

La volonté de la DGITM est de ne pas pénaliser les agents actuellement titulaires de cartes de circulation et de trouver, avec les régions, des solutions de substitution équivalentes à ce qui existe actuellement.

La DGITM a donc débuté un dialogue avec chaque région pour trouver un système équivalent à celui dont nous disposons actuellement : gratuité des transports ferroviaires sur les réseaux régionaux.

Avec certaines régions, le dialogue est constructif et devrait aboutir, avec d'autres les négociations sont particulièrement difficiles. M. VUILLEMIN n'écarte pas l'hypothèse de situations en mode dégradé... Pour les trajets nationaux (régions vers Paris) une convention est en cours de rédaction avec la SNCF et devrait aboutir prochainement à des possibilités équivalentes à celles qui nous sont offertes actuellement.

**L'ensemble des O.S. a rappelé avec véhémence que cette carte de circulation était le dernier acquis social dont nous disposions et auquel nous étions viscéralement attachés. Dans l'hypothèse d'un non renouvellement, ou d'un renouvellement en mode dégradé, des actions seraient mises en place.**

L'UNSA SAFACTT a rappelé que sans carte de circulation (faute de pouvoir accéder aux structures ferroviaires) les CTT ne seraient plus en mesure d'effectuer des contrôles de transports ferroviaires de matières dangereuses, **objectif inscrit porté au niveau national par la DGITM et la DGPR.**

**Il a également été rappelé que de nombreux collègues avaient choisi leurs affectations en raison des facilités de circulation offertes par cette carte.**

La DGITM a affirmé qu'elle mettait tout en œuvre pour trouver des solutions et nous informera des avancées lors d'une prochaine réunion en novembre.

## ACTUALITÉS RÉGLEMENTAIRES ET MÉTIER

### **1/ Expérimentation sur l'interception**

Depuis quelques semaines, des informations venant de diverses sources indiquaient que la région Hauts de France s'était portée volontaire pour tester l'interception. La réponse côté DGITM a été lapidaire : l'interception n'est pas un sujet pour le moment.

L'UNSA-SAFACCTT a alerté la DGITM sur certaines pratiques en la matière : depuis plusieurs années, il a été remarqué que certains collègues qui intervenaient en tant que moniteurs et / ou formateurs dans la formation post-concours interceptaient des véhicules lors des contrôles avec les stagiaires. L'UNSA-SAFACCTT a indiqué que ces situations étaient d'autant plus inacceptables, qu'elles intervenaient dans un contexte de formation, alors même que l'objet de cette formation statutaire est de transmettre les bonnes pratiques de contrôle à nos futurs collègues.

Encore une fois, la DGITM semblait découvrir la situation et précise qu'elle va rappeler les règles à l'ENTE et aux CVRH ainsi qu'aux CST concernés.

### **2/ Loi LOM :**

Le vote final devrait intervenir à la mi-novembre, pour une entrée en vigueur en fin d'année, puis rédaction et publication des décrets et arrêtés d'application.

Les impacts sur nos activités :

- Projet d'ordonnance concernant les plateformes numériques de « mise en relation » : l'idée est de responsabiliser les plateformes dans le choix et les relations contractuelles qu'elles établissent avec leurs transporteurs (marchandises et voyageurs). Les CTT seront donc habilités pour le contrôle de l'activité de ces plateformes, à l'identique de ce qui est déjà prévu pour les V.T.C.  
Parallèlement, la DGITM réfléchit à la possibilité de donner à certains agents du registre, des habilitations spécifiques concernant le suivi des plateformes numériques, en indiquant que dans certaines régions, les services du registre ont déjà une activité de « veille » sur les entreprises de transport routier qui ne sont pas inscrites au registre.
- Modification de l'article 1451-1 du code des transports : donner la possibilité des contrôles sur quais 24h/24,
- Habilitation des CTT pour relever le délit prévu par l'article L318-3 du code de la route (modification des dispositifs anti-pollution).

Nous avons souligné que, faute d'un recrutement massif, il ne serait pas possible d'effectuer l'intégralité des missions liées à nos habilitations. Paul WEICK précise la vision de la DGITM sur le contrôle des transports terrestres :

- être plus dissuasif,
- être visibles,
- faire des exemples pour renforcer l'aspect dissuasif,
- avoir plus d'outils,
- renforcer le leader ship de la DGITM (et donc des CTT)
- être en complémentarité des autres forces de contrôle (notion de travail collaboratif, renforcement de l'interministérialité)

Une note de précision devrait être adressée aux services transport des DREAL afin de définir les priorités et insister sur l'aspect qualitatif des contrôles. Pour rappel, la DGITM fixe des objectifs nationaux à chaque service transport et non des objectifs individuels par agent. Les chefs de service seront encouragés à promouvoir le travail collectif, tout en laissant une marge de manœuvre aux CST sur les modalités de fixation de ces objectifs.

### **3/ Paquet mobilité**

Les négociations sont dans la phase finale et devraient être terminées en fin d'année.

Impacts prévus sur le contrôle :

- renforcement des conditions d'établissement,
  - extension de la durée de contrôle de la R.S.E. sur route à 56 jours de manière à pouvoir vérifier les repos hebdomadaires,
  - confirmation de l'interdiction de la prise de repos hebdomadaire en cabine,
  - extension de la R.S.E. aux VUL à partir de 2,4 ou 2,5 tonnes de PTAC.
  - renforcement des conditions d'accès à la profession pour les exploitants de VUL
- Échéance de mise en œuvre de ces mesures : 2 ou 3 ans.

Par ailleurs, une réflexion serait en cours concernant l'inscription sur chaque copie conforme de licence de transport du numéro d'immatriculation du tracteur routier auquel cette dernière se rapporterait.

### **4/ Forfaitisation des délits et de certaines infractions de 5ème classe**

Cette possibilité a été introduite dans la Loi justice de mars 2019 et concerne les délits liés à l'utilisation de l'appareil de contrôle. La DGITM est en attente de la publication du décret d'application. Pour la forfaitisation des infractions de 5ème classe (prévue depuis 2017), la DGITM n'a aucune nouvelle du ministère de la Justice.

### **5/ Accès SIV et fichier permis de conduire**

D'un point de vue législatif et réglementaire tout est prêt pour que nous accédions à un portail internet regroupant les fichiers des permis de conduire et aux fichiers des immatriculations des véhicules. Ce portail, est existant et déjà utilisé par les Polices Municipales. Le changement d'interlocuteurs au ministère de l'intérieur pourrait expliquer l'inertie dont est frappé ce projet de longue date.

### **6/ Séminaire des chefs de service transport**

Ce séminaire regroupait les chefs de service transport ainsi que les responsables des registres et certains collègues de ces différents services.

L'idée était de partager les pratiques et les expériences locales en matière de régulation du transport routier, et de voir quels en étaient les points forts et les faiblesses.

Ce séminaire a été - d'après Paul Weick - très productif. Le CMVRH est chargé d'analyser et d'exploiter les résultats de ces travaux.

Enfin, l'UNSA-SAFACCTT a proposé à la DGITM de réunir en Assemblée générale l'ensemble de ses agents de contrôle ainsi que les diverses directions de le DGITM pour un séminaire annuel où nous pourrions collectivement avoir un moment d'échanges tant sur les nouvelles thématiques que sur leurs aspects réglementaires.

### **Le bureau de l'UNSA SAFACCTT**