



L'UNSA SAFACTT rencontre la DGITM

Le lundi 4 juin 2018, une délégation de l'UNSA SAFACTT a été reçue à notre demande par 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 et Pierre MAGNOLIA
- pour la DGITM : 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 cet entretien 3 sujets majeurs ont été abordés : la loi orientation mobilité (et le possible glissement des CTT vers l'agence Routes Nationales de France?), la question d'une organisation interministérielle du contrôle des transports terrestres (sujet proposé par la DGITM) ainsi que le recrutement et la formation initiale des CTT.

LA LOI ORIENTATION MOBILITÉ (LOM)

Avant de rentrer dans le détail du projet de la LOM pour ce qui concerne les CTT, L'UNSA SAFACTT a souhaité connaître la position de la DGITM face à un des scénarii de la LOM qui prévoirait un glissement des Contrôleurs des Transports Terrestres vers l'Agence Route Nationale de France (ARNF). La DGITM nous indique qu'aucun transfert des CTT, ni registre, ni autre service DREAL vers l'ARNF n'est actuellement envisagé, s'interrogeant même d'où peuvent venir ces rumeurs ??

Cependant la DGITM a orienté l'entretien sur un mode prospectif : si on imaginait que les CTT soient intégrés dans une agence ou un établissement public, qu'en penseriez vous... ? Ce sujet en semblant pas dans les prévisions du ministère, l'UNSA SAFACTT s'est abstenu de tout commentaire.

Toutefois, si cela se produisait à moyen terme, l'hypothèse évoquée par la DGITM serait d'intégrer les CTT (et inévitablement d'autres services) dans un EPA (*Établissement Public à caractère Administratif, personne morale de droit public disposant d'une certaine autonomie administrative et financière afin de remplir une mission d'intérêt général autre qu'industrielle et commerciale, précisément définie, sous le contrôle de l'État ou d'une collectivité territoriale*).

Divers exemples d'agence ont été cités avec des modes de financement totalement différents : VNF, qui perçoit une subvention étatique mais qui collecte également diverses taxes, l'ANAH (EPA) qui ne fonctionne qu'avec des taxes...

La création de l'ARNF par le gouvernement permettrait de retrouver un financement pour la gestion des routes via les péages, la taxe à l'essieu (redevance) dans le but de lutter contre l'appauvrissement (le dépérissement) et la dégradation du réseau routier en France.

De plus, même si l'écotaxe n'est plus d'actualité, la mise en place d'une redevance poids lourd semble faire son chemin. Cependant la collecte de cette dernière n'incomberait pas au CTT : son contrôle s'effectuerait via une reconnaissance automatique des plaques d'immatriculations par système de vidéo-surveillance.

Dans un second temps, nous sommes revenus au projet de loi en lui-même, qui porte sur trois axes principaux concernant la politique de contrôle des transports terrestres :

— créer une infraction délictuelle en matière de fraude à l'AD-BLUE : tout comme nos homologues du ministère de l'intérieur, les CTT devraient disposer du délit. Une discussion a débuté sur la marche à suivre en cas de détection de fraude à l'AD-BLUE, notamment sur la remise en conformité chez le constructeur ainsi que la saisie ou non de l'émulateur (des pistes d'amélioration devraient ressortir de notre échange avec la DGITM)

— réintroduire les habilitations des CTT en matière de réglementation du transport des animaux vivants.

— ré-écrire l'article L1451-1 du Code des Transports (article habilitant les CTT au contrôle sur les quais de (dé)chargement non plus de 08H00 à 20H00 mais 24H/24H et 7J/7J).

À cette occasion, il a été précisé que pour nous, le contrôle à quai est une forme d'interception : certes à l'arrêt mais sans forces de l'ordre. La DGITM confirme qu'elle a connaissance de certaines expérimentations « d'interception » dans certaines régions sous la forme exclusivement de panneau à message variable.

D'autres formes d'interceptions ne sont pas à l'étude, car la DGITM craint un désengagement massif des forces en tenue si tel était le cas.

Ensuite, la LOM viendra peut-être éclaircir certaines notions dans le secteur du déménagement, et celui des plateformes internet de « mise en relation expéditeur / transporteur » avec notamment la notion de co-transportage de colis avec un encadrement plus strict des frais : le principe étant que le co-transporteur n'en retire aucun bénéfice mais juste une réduction de ses charges.

Enfin, l'idée d'un chronotachygraphe à bord des véhicules de +2,4 T effectuant du transport international n'est pas abandonnée mais l'alliance du routier a du mal à véhiculer le concept. L'UNSA/SAFACTT a de nouveau démontré l'intérêt d'appliquer les 4 obligations du 1071/2009 et le chronotachygraphe pour tout transport routier à but lucratif de marchandises ou de voyageurs.

VERS UNE ORGANISATION INTERMINISTÉRIELLE DU CONTRÔLE DES TRANSPORTS TERRESTRES ?

La DGITM a souhaité recueillir notre avis sur une organisation interministérielle du contrôle des transports terrestres. L'ensemble des protagonistes autour de la table s'accorde à dire que sa mise en application serait complexe.

En revanche, le chantier d'une instruction pénale nationale « transport routier » semble prendre forme avec prochainement une rencontre entre les ministères de l'intérieur, de la justice et la DGITM en espérant obtenir une même politique pénale sur tout le territoire national.

RECRUTEMENT ET FORMATION INITIALE DES CTT

La DGITM nous a confirmé l'ouverture de 20 postes aux concours interne et externe mais également le recrutement de 5 ou 6 emplois réservés pour l'année 2018, ce recrutement via la CNOI (Commission nationale d'orientation et d'intégration, chargée d'assurer la régularité et le bon déroulement de la procédure de recrutement des militaires candidats à des emplois dans la fonction publique) étant arrêté.

Concernant la formation initiale des CTT, la DGITM nous confirme qu'une centralisation de la formation est actuellement en cours au sein du ministère dans le but de la vérification et de la validation des supports pédagogiques et pour en éviter une mauvaise interprétation. De même, le nombre maximal de 11 jours calendaires de formation donnée par chaque formateur (hors monitorat) est recommandé / conseillé par la DGITM, dans l'optique d'éviter de trop longues absences dans les services et d'assurer un vivier suffisant de formateurs.

La durée du module «analyse financière» sera réduite à une semaine. En contrepartie, la semaine sera utilisée pour une formation VTC et VUL.

Lors de cette rencontre, la DGITM a eu un positionnement très ambigu sur ce projet de création de l'agence « Routes Nationales de France » et l'intégration des CTT dans cette agence.

Dans un premier temps, nos interlocuteurs, ont affirmé que ce projet (intégration des CTT et certainement d'autres services des DREAL dans cette agence) n'était pas à l'ordre du jour, puis rapidement ont orienté l'entretien dans le registre « au cas où un établissement soit créé... ».

Nous avons eu l'impression que nos interlocuteurs n'étaient pas autorisés à communiquer sur le sujet mais profitaient de cette rencontre pour évaluer la position de l'UNSA-SAFACCTT.

Cette situation ressemblant fort à une omerta, l'UNSA-SAFACCTT travaille d'ores et déjà pour vérifier un certain nombre d'informations recueillies par ailleurs et qui indiqueraient que ce projet d'intégration à minima des CTT (mais très certainement d'autres services) à cette agence Routes Nationales de France est bel et bien envisagé.