

# BILAN DE GESTION

Corps des Contrôleurs des Transports

Terrestres

Novembre 2004



*Liberté • Égalité • Fraternité*

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**



ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
de l'Aménagement  
du territoire  
du Tourisme et  
de la Mer

**Affaire suivie par**

Geneviève MORITZ – Adeline MARTY – Nathalie BONHEME – DPSM/CS3

**Sommaire**

<b>1 PRESENTATION DU CORPS.....</b>	<b>4</b>
1.1 GRADES.....	4
1.2 LES MISSIONS.....	4
1.3 MODE DE GESTION.....	5
1.4 GRILLES INDICIAIRES.....	5
<b>2 LES EFFECTIFS.....</b>	<b>6</b>
2.1 LES EFFECTIFS BUDGÉTAIRES.....	7
2.2 LES EFFECTIFS PHYSIQUES.....	7
2.3 LES EFFECTIFS RÉELS.....	7
2.4 LES VACANCES D'EMPLOIS.....	8
2.5 LE TAUX DE VACANCE.....	8
2.6 ÉVOLUTION DU TAUX DE VACANCE 2000 – 2004 :.....	9
2.7 RÉPARTITION DES EFFECTIFS PHYSIQUES PAR GRADE AU 31/12/2004 :.....	9
2.8 LE TAUX DE VACANCE PAR SERVICE DANS LE GRADE DE CDTT AU 31/12/2004 :.....	10
2.9 LE TAUX DE VACANCE PAR SERVICE DANS LES GRADES DE CPTT ET CTT AU 31/12/2004 :.....	11
<b>3 LES POSITIONS.....</b>	<b>12</b>
3.1 LES EFFECTIFS DES AGENTS EN POSITION NORMALE D'ACTIVITÉ.....	12
3.2 LES POSITIONS DES AGENTS.....	12
3.3 LE DÉTAIL DE L'ACTIVITÉ AU 31/12/2004.....	12
3.4 LE TEMPS DE TRAVAIL AU 31/12/2004.....	12
<b>4 LA PYRAMIDE DES ÂGES.....</b>	<b>14</b>
4.1 LES PYRAMIDES DES ÂGES PAR CATÉGORIE.....	14
4.1.1 <i>Pyramides des âges (toutes catégories confondues)</i> .....	14
4.1.2 <i>Pyramides des âges des Contrôleurs des Transports Terrestres</i> .....	15
4.1.3 <i>Pyramide des âges des Contrôleurs Principaux des Transports Terrestres</i> .....	16
4.1.4 <i>Pyramides des âges des Contrôleurs Divisionnaires des Transports Terrestres</i> .....	17
<b>5 LA PARITÉ.....</b>	<b>18</b>
5.1 LA PARITÉ HOMMES / FEMMES.....	18
5.1.1 <i>La répartition Hommes – Femmes toutes catégories confondues</i> .....	18
5.1.2 <i>La répartition Hommes – Femmes chez les Contrôleurs des Transports Terrestres</i> .....	18
5.1.3 <i>La répartition Hommes – Femmes chez les Contrôleurs Principaux des Transports Terrestres</i> .....	19
5.1.4 <i>La répartition Hommes – Femmes chez les Contrôleurs Divisionnaires des Transports Terrestres</i> ..	19
.....	19
5.2 RÉPARTITION DES EFFECTIFS HOMMES/FEMMES PAR SERVICES.....	19
5.3 VENTILATION DES POSITIONS HOMMES/FEMMES.....	20
5.4 VENTILATION DU TEMPS DE TRAVAIL HOMMES/FEMMES.....	20
5.5 ÉVOLUTION DU TAUX DE FÉMINISATION.....	21
5.6 ÉVOLUTION DU TAUX DE FÉMINISATION DU RECRUTEMENT.....	21
<b>6 LES FLUX.....</b>	<b>22</b>
6.1 LES FLUX ENTRÉES / SORTIES.....	22
6.2 ÉVOLUTION DES DÉTACHEMENTS.....	23
<b>7 LES MUTATIONS.....</b>	<b>24</b>
7.1 RAPPEL DES PRINCIPES GÉNÉRAUX.....	24
7.1.1 <i>Rapprochement de conjoints ou de concubins ou d'agents ayant signé un pacte civil de solidarité</i> ..	24

7.1.2 <i>Dérogations</i> :.....	24
7.2 PUBLICATION DES POSTES.....	24
7.3 RÈGLES D'AFFECTATION.....	24
7.3.1 <i>Postes de contrôleurs et contrôleurs principaux</i> :.....	24
<i>Priorité aux mutations, ensuite aux détachements et enfin aux affectations concours interne et externe</i> ...	24
7.3.2 <i>Postes de contrôleurs divisionnaires</i> :.....	25
7.4 BILAN DES CYCLES DE MOBILITÉ 2003 –2004 (3 DERNIERS CYCLES).....	25
<b>8 LES PROMOTIONS.....</b>	<b>26</b>
8.1 LA PROMOTION AU GRADE DE CONTRÔLEUR PRINCIPAL DES TRANSPORTS TERRESTRES.....	26
8.1.1 <i>Les conditions statutaires de promouvabilité</i> .....	26
8.1.2 <i>Les règles de gestion</i> .....	26
8.1.3 <i>L'évolution des promotions réalisées depuis 2000</i> .....	26
8.2 LA PROMOTION AU GRADE DE CONTRÔLEUR DIVISIONNAIRE DES TRANSPORTS TERRESTRES.....	26
8.2.1 <i>Les conditions statutaires de promouvabilité</i> .....	26
8.2.2 <i>Les règles de gestion</i> .....	27
8.2.3 <i>L'évolution des promotions depuis 2000</i> .....	27
8.3 L'ACCÈS AU GRADE DE CONTRÔLEUR DIVISIONNAIRE DES TRANSPORTS TERRESTRES PAR EXAMEN PROFESSIONNEL.....	27
8.3.1 <i>Les conditions statutaires</i> .....	27
8.3.2 <i>L'évolution des promotions depuis 2000</i> .....	27
8.4 SITUATION DES AGENTS SUR LE STATUT.....	28
<b>9 LE RECRUTEMENT.....</b>	<b>29</b>
9.1 CONDITIONS STATUTAIRES :.....	29
9.2 EVOLUTION DES POSTES : CONCOURS INTERNE.....	29
9.3 EVOLUTION DES POSTES : CONCOURS EXTERNE.....	29
9.4 BILAN DES CONCOURS EXTERNE ET INTERNE 2003.....	30
9.5 BILAN DES CONCOURS EXTERNE ET INTERNE 2004.....	30
9.6 RÉPARTITION DU NIVEAU DE QUALIFICATION DES CONTRÔLEURS DES TRANSPORTS TERRESTRES ADMIS AU CONCOURS EXTERNE 1999-2003.....	31

# 1 PRESENTATION DU CORPS

Le corps des contrôleurs des transports terrestres a été créé par le décret n° 76 – 1126 du 9 décembre 1976. Il est classé en catégorie B et est régi par le décret n° 94-1016 du 18 novembre 1994 portant dispositions statutaires communes applicables à divers corps de fonctionnaires de la catégorie B.

## 1.1 Grades

**Il comprend 3 grades :**

- le grade de contrôleur divisionnaire des transports terrestres comprenant 7 échelons qui vont de l'indice brut 425 à l'indice brut 612.
- le grade de contrôleur principal des transports terrestres comprenant 8 échelons qui vont de l'indice brut 384 à l'indice brut 579.
- Le grade de contrôleur des transports terrestres comprenant 13 échelons qui vont de l'indice brut 298 à l'indice brut 544.

Le nombre d'emplois de contrôleur principal ne peut excéder 25% de l'effectif total des deux premiers grades.

## 1.2 Les missions

- Les contrôleurs et contrôleurs principaux des transports terrestres exercent le contrôle sur route des personnels, des véhicules et des chargements ainsi que le contrôle sur pièce au siège des entreprises.

Sur route, ils veillent au respect des dispositions relatives à la vitesse, aux poids et dimensions, aux temps de conduite et de repos, à l'état des véhicules et à leurs équipements spécifiques et aux documents qui doivent se trouver à bord. Ils vérifient le bon fonctionnement du limiteur de vitesse et du chronotachygraphe.

En entreprise, les vérifications portent sur les conditions d'accès à la profession (et en particulier la vérification de la capacité financière), l'analyse des disques du chronotachygraphe (temps de conduite et de repos), le travail dissimulé, le parc de véhicules et sa situation au regard des visites techniques obligatoires, les prix abusivement bas et la sous-traitance.

- Les contrôleurs divisionnaires des transports terrestres encadrent l'action des personnels de contrôle placés sous l'autorité du directeur régional de l'équipement. Ils veillent en particulier à la bonne coordination des actions de contrôle.

Ils participent à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan régional de contrôle des transports routiers.

Ils animent et dirigent les opérations de contrôle, spécialement les plus complexes, et contribuent à la formation des personnels.

### 1.3 Mode de gestion

Le corps des contrôleurs des transports terrestres est en gestion centralisée.

La gestion est assurée au sein de la direction du personnel, des services et de la modernisation, par la sous direction des personnels maritimes, de contrôle et de sécurité.

Le bureau des études, des métiers, des rémunérations, du recrutement et de la formation (CS1) assure la réalisation d'études particulières relatives à la gestion prévisionnelle, à la valorisation des métiers et des compétences du corps, élabore les règles applicables au régime indemnitaire, organise les concours de recrutement et assure la maîtrise d'ouvrage des formations post concours, métiers ou prise de poste des contrôleurs des transports terrestres.

Le bureau des personnels des transports terrestres (CS3) pilote les réformes statutaires et indemnitaires, élabore les doctrines de gestion et prépare les mesures individuelles du corps.

En application du décret n° 86-351 du 6 mars 1986, certains actes de gestion sont déconcentrés (congés, congés de maladie, congés parentaux, temps partiel, congés de formation, mise en disponibilité d'office ou de droit).

### 1.4 Grilles indiciaires

Grades	Echelons	Durée dans l'échelon	Durée pour atteindre l'échelon	IB
<b>Contrôleurs divisionnaires des transports terrestres</b>	7		17 ans	612
	6	4 ans	13 ans	580
	5	3 ans	10 ans	549
	4	3 ans	7 ans	518
	3	2 ans 6 mois	4 ans 6 mois	487
	2	2 ans 6 mois	2 ans	453
	1	2 ans		425

Grades	Echelons	Durée dans l'échelon	Durée pour atteindre l'échelon	IB
<b>Contrôleurs principaux des transports terrestres</b>	8		18 ans	579
	7	4 ans	14 ans	547
	6	3 ans	11 ans	516
	5	3 ans	8 ans	485
	4	2 ans 6 mois	5 ans 6 mois	463
	3	2 ans	3 ans 6 mois	436
	2	2 ans	1 an 6 mois	410
	1	1 an 6 mois		384
<b>Contrôleurs des transports terrestres</b>	13		28 ans	544
	12	4 ans	24 ans	510
	11	3 ans	21 ans	483
	10	3 ans	18 ans	450
	9	3 ans	15 ans	426
	8	3 ans	12 ans	397
	7	3 ans	9 ans	380
	6	2 ans	7 ans	362
	5	1 an 6 mois	5 ans 6 mois	347
	4	1 an 6 mois	4 ans	336
	3	1 an 6 mois	2 ans 6 mois	321
	2	1 an 6 mois	1 an	309
	1	1 an		298

## 2 LES EFFECTIFS

## 2.1 Les effectifs budgétaires

Dans le cadre de la politique de développement des contrôles routiers destinés à lutter contre l'insécurité routière et de la lutte contre le travail clandestin, les effectifs budgétaires des contrôleurs des transports terrestres ont augmentés sensiblement de 1999 à 2002 : + 12 en 2000, + 5 en 2001, + 5 en 2002 et + 5 prévus pour 2005.

Parallèlement, un repyramidage du corps est intervenu en 2001 et 2004.

	LF 2000	LF 2001	LF 2002	LF 2003	LF 2004	PLF 2005
<b>CDTT</b>	64	66	66	66	67	67
<b>CPTT</b>	91	93	93	93	96	96
<b>CTT</b>	285	286	291	291	287	292
<b>TOTAL</b>	440	445	450	450	450	455

## 2.2 Les effectifs physiques

L'effectif total du corps des contrôleurs des transports terrestres se répartit de la manière suivante pour chaque niveau de grade au 31 décembre de chaque année :

	2000	2001	2002	2003	2004
<b>CDTT</b>	59	61	62	60	60
<b>CPTT</b>	91	92	95	92	88
<b>CTT</b>	258	261	250	281	304
<b>Total</b>	408	414	407	433	452

La baisse sensible des effectifs réels au 31 décembre 2002 s'explique par le taux de réussite des contrôleurs des transports terrestres dans les différents concours d'attachés administratifs des services déconcentrés (concours externe et internes exceptionnels et examen professionnel).

## 2.3 Les effectifs réels



L'effectif réel total du corps des contrôleurs des transports terrestres se répartit de la manière suivante pour chaque niveau de grade au 31 décembre de chaque année :

	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
<b>CDTT</b>	58,08	60,14	61,40	59,40	59,86
<b>CPTT</b>	89,715	89,30	91,88	88,38	84,34
<b>CTT</b>	255,40	257,70	247,96	279,99	298,78
<b>Total</b>	403,195	408,14	401,24	427,77	442,98

#### **2.4 Les vacances d'emplois**

Les vacances d'emplois se répartissent de la manière suivante pour chaque niveau de grade au 31 décembre de chaque année :

	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
<b>CDTT</b>	5,92	5,86	4,60	6,60	7,14
<b>CPTT</b>	1,29	3,70	1,12	4,62	11,66
<b>CTT</b>	29,60	27,30	43,04	11,01	-11,78
<b>Total</b>	36,81	36,86	48,76	22,23	7,02

#### **2.5 Le taux de vacance**

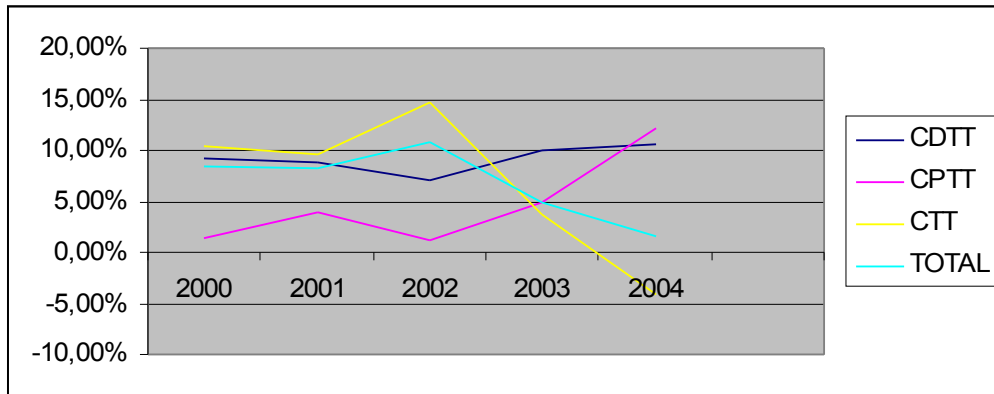
Le taux de vacance se répartit de la manière suivante pour chaque niveau de grade au 31 décembre de chaque année :

	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
<b>CDTT</b>	9,25%	8,88%	6,97%	10,00%	10,66%
<b>CPTT</b>	1,41%	3,98%	1,20%	4,97%	12,15%
<b>CTT</b>	10,39%	9,55%	14,79%	3,78%	-4,10%
<b>Total</b>	8,36%	8,28%	10,84%	4,94%	1,56%

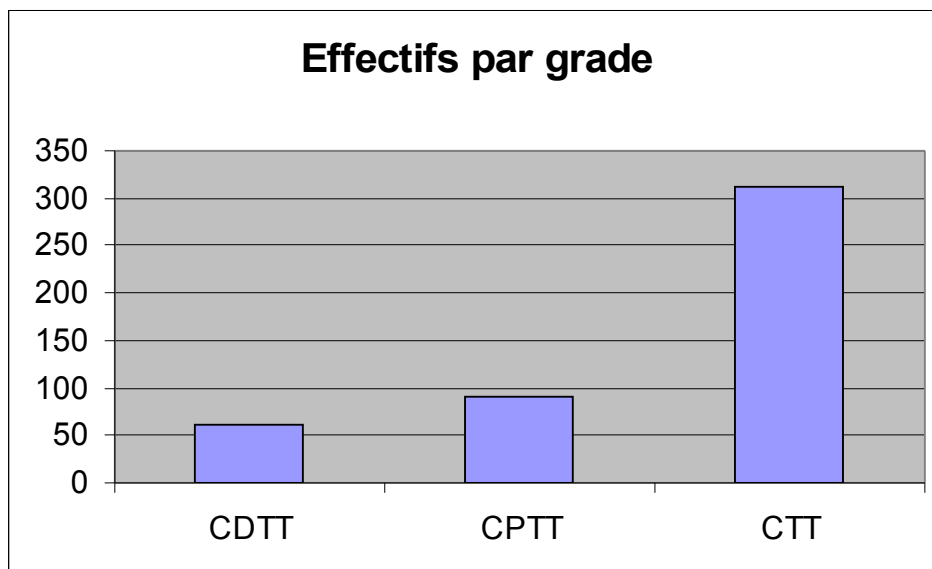
Les taux de vacance élevés dans les grades de contrôleur divisionnaire et contrôleur principal en 2004 s'expliquent par le fait que les résultats de l'examen professionnel et du tableau d'avancement sont connus début décembre et qu'à la date d'élaboration du présent bilan, les résultats ne sont pas encore connus.

Les taux de vacance 2000 – 2003 dans le grade de contrôleur divisionnaire sont liés au fait que les agents, pour être nommés après examen professionnel ou tableau d'avancement, doivent effectuer une mobilité sur un poste de contrôleur divisionnaire : en l'absence de poste dans leur région d'origine, beaucoup préfèrent renoncer au bénéfice de l'examen professionnel ou du tableau d'avancement.

## 2.6 Evolution du taux de vacance 2000 – 2004 :



## 2.7 Répartition des effectifs physiques par grade au 31/12/2004 :



**2.8 Le taux de vacance par service dans le grade de CDTT au 31/12/2004 :**

Services	Contrôleurs divisionnaires			
	Autorisés 2004	Réels	Vacance	Taux de vacance
DDE Alpes de Haute-Provence				
DDE Hautes-Alpes				
DDE Loire				
DDE Vendée				
DDE Guadeloupe				
DDE Martinique				
DDE Guyane				
DDE Réunion				
DRE Alsace	1	1	0	0,00%
DRE Aquitaine	4	3	1	25,00%
DRE Auvergne	2	2	0	0,00%
DRE Basse-Normandie	2	2	0	0,00%
DRE Bourgogne	3	3	0	0,00%
DRE Bretagne	3	3	0	0,00%
DRE Centre	4	4	0	0,00%
DRE Champagne-Ardennes	1		1	100,00%
DRE Corse			0	
DRE Franche-Comté	1	1	0	0,00%
DRE Haute-Normandie	2	2	0	0,00%
DRE Ile-de-France	9	8	1	11,11%
DRE Languedoc-Roussillon	3	3	0	0,00%
DRE Limousin	1	1	0	0,00%
DRE Lorraine	3	3	0	0,00%
DRE Midi-Pyrénées	5	5	0	0,00%
DRE Nord-Pas de Calais	4	4	0	0,00%
DRE Pays de la Loire	3	3	0	0,00%
DRE Picardie	2	2	0	0,00%
DRE Poitou-Charentes	2	1	1	50,00%
DRE Provence-Alpes-Côte d'Azur	5	4	1	20,00%
DRE Rhône Alpes	7	5	2	28,57%
<b>Total</b>	<b>67</b>	<b>60</b>	<b>7</b>	<b>10,45%</b>

## 2.9 Le taux de vacance par service dans les grades de CPTT et CTT au 31/12/2004 :

Services	Contrôleurs principaux et contrôleurs					
	Autorisés 2004	Réels CPTT	Réels CTT	Réels total	Vacance	Taux de vacance
DDE Alpes de Haute-Provence	2	1	0,86	1,86	0,14	7,00%
DDE Hautes-Alpes	2	1	1	2	0	0,00%
DDE Loire	1			0	1	100,00%
DDE Vendée	1	1		1	0	0,00%
DDE Guadeloupe	1		2	2	-1	-100,00%
DDE Martinique	4		4	4	0	0,00%
DDE Guyane	2	1	1	2	0	0,00%
DDE Réunion	2		2	2	0	0,00%
DRE Alsace	13	2	13	15	-2	-15,38%
DRE Aquitaine	20	4,86	14,86	19,72	0,28	1,40%
DRE Auvergne	12	2	8,72	10,72	1,28	10,67%
DRE Basse-Normandie	9		9	9	0	0,00%
DRE Bourgogne	18	4	14,5	18,5	-0,5	-2,78%
DRE Bretagne	17	5	11,72	16,72	0,28	1,65%
DRE Centre	16		15,5	15,5	0,5	3,13%
DRE Champagne-Ardenes	13	4	9	13	0	0,00%
DRE Corse	4	2	2	4	0	0,00%
DRE Franche-Comté	8	5	4	9	-1	-12,50%
DRE Haute-Normandie	12	1	11,58	12,58	-0,58	-4,83%
DRE Ile-de-France	41	3,86	36	39,86	1,14	2,78%
DRE Languedoc-Roussillon	16	6,5	10,6	17,1	-1,1	-6,88%
DRE Limousin	8	2	6	8	0	0,00%
DRE Lorraine	15	4,36	10,86	15,22	-0,22	-1,47%
DRE Midi-Pyrénées	20	2,36	17,5	19,86	0,14	0,70%
DRE Nord-Pas de Calais	21	3,86	16,86	20,72	0,28	1,33%
DRE Pays de la Loire	19	5,5	13	18,5	0,5	2,63%
DRE Picardie	13	4	9,86	13,86	-0,86	-6,62%
DRE Poitou-Charentes	13	4,86	7,86	12,72	0,28	2,15%
DRE Provence-Alpes-Côte d'Azur	21	5,6	15	20,6	0,4	1,90%
DRE Rhône Alpes	39	7,58	30,495	38,075	0,925	2,37%
<b>Total</b>	<b>383</b>	<b>84,34</b>	<b>298,775</b>	<b>383,115</b>	<b>-0,115</b>	<b>-0,03%</b>

Les surnombres dans certaines DRE s'expliquent par des mutations différées de contrôleurs : certaines mutations actées lors de la CAP du 08/07/2004 ne prendront effet qu'au 01/01/2005 en raison de la faible ancienneté des intéressés dans leur poste ; les agents ont toutefois été remplacés par anticipation à compter du 01/09/2004 par des lauréats des concours interne et externe qui seront en formation post concours jusqu'à la fin du mois de juin 2005.

### 3 LES POSITIONS

#### 3.1 Les effectifs des agents en Position Normale d'Activité

96,54% du corps est en Position Normale d'Activité au 31/12/2004 :

- 96,77% pour les Contrôleurs des Transports Terrestres
- 94,38% pour les Contrôleurs Divisionnaires des Transports Terrestres
- 97,11% pour les Contrôleurs Principaux des Transports Terrestres

#### 3.2 Les positions des agents

POSITIONS	CDTT	CPTT	C.T.T.	Total
Activité	60	84	302	446
Cessation progressive d'activité		4	2	6
Congé de fin d'activité	2			2
Disponibilité			1	1
Détachements		1	4	5
Congé sans traitement pour stage			1	1
Congé parental			1	1
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>89</b>	<b>311</b>	<b>462</b>

#### 3.3 Le détail de l'activité au 31/12/2004

POSITIONS	CDTT	CPTT	C.T.T.	Total
Position normale d'activité	58	82	298	438
Prise en charge		1	2	3
Congé de formation professionnelle	1		1	2
Congé longue maladie	1	1	1	3
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>84</b>	<b>302</b>	<b>446</b>

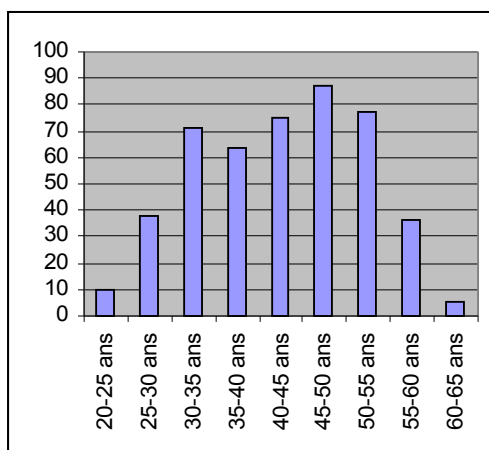
#### 3.4 Le temps de travail au 31/12/2004

<b>Quotité</b>	<b>CDTT</b>	<b>CPTT</b>	<b>C.T.T.</b>	<b>Total</b>
<b>Temps complet 100%</b>	57	72	279	408
<b>Temps partiel 90%</b>			1	1
<b>Temps partiel 80%</b>	1	9	15	25
<b>Temps partiel 70%</b>				
<b>Temps partiel 60%</b>		1	1	2
<b>Temps partiel 50%</b>			2	2
<b>Total</b>	58	82	298	438

## 4 La pyramide des âges

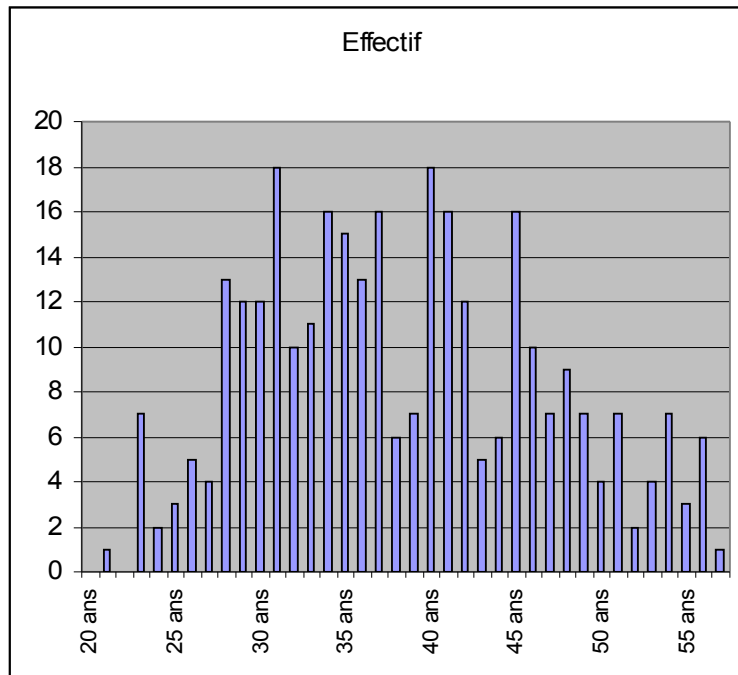
### 4.1 Les Pyramides des âges par catégorie

#### 4.1.1 Pyramides des âges (toutes catégories confondues)



Tranches d'âge	Femmes	Hommes	Total	
20 - 25 ans	2	8	10	2,21%
25 - 30 ans	12	24	36	7,95%
30 - 35 ans	18	48	66	14,57%
35 - 40 ans	21	42	63	13,91%
40 - 45 ans	17	58	75	16,56%
45 - 50 ans	26	61	87	19,21%
50 - 55 ans	17	60	77	17,00%
55 - 60 ans	7	27	34	7,51%
60 - 65 ans	1	4	5	1,10%
	121	332	453	

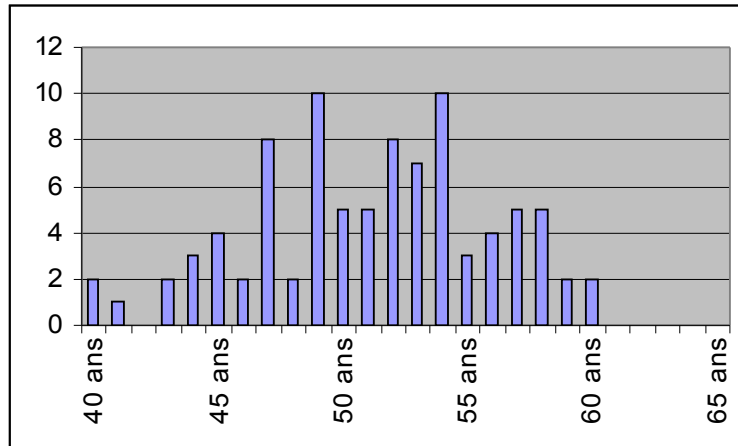
## 4.1.2 Pyramides des âges des Contrôleurs des Transports Terrestres



Tranches d'âge	Femmes	Hommes	Total	
20 - 25 ans	2	8	10	3,29%
25 - 30 ans	12	24	36	11,84%
30 - 35 ans	18	46	64	21,05%
35 - 40 ans	20	36	56	18,42%
40 - 45 ans	10	46	56	18,42%
45 - 50 ans	18	30	48	15,79%
50 - 55 ans	6	18	24	7,89%
55 - 60 ans	4	6	10	3,29%
60 - 65 ans				
	90	214	304	

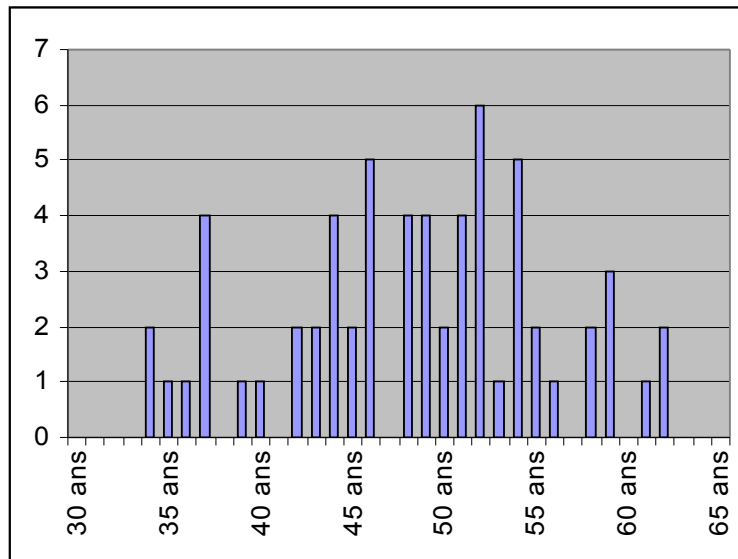


### 4.1.3 Pyramide des âges des Contrôleurs Principaux des Transports Terrestres



Tranches d'âge	Femmes	Hommes	Total	
20 - 25 ans				
25 - 30 ans				
30 - 35 ans				
35 - 40 ans				
40 - 45 ans	5	3	8	9,09%
45 - 50 ans	8	18	26	29,55%
50 - 55 ans	8	27	35	39,77%
55 - 60 ans	3	15	18	20,45%
60 - 65 ans	1		1	1,14%
	25	63	88	

#### 4.1.4 Pyramides des âges des Contrôleurs Divisionnaires des Transports Terrestres

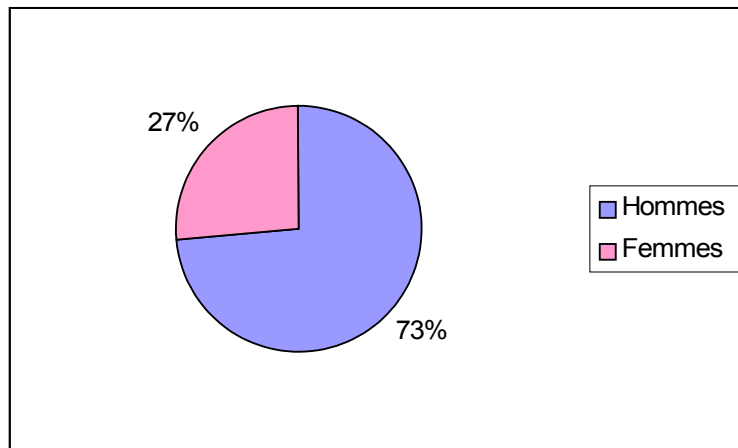


Tranches d'âge	Femmes	Hommes	Total	
20 - 25 ans				
25 - 30 ans				
30 - 35 ans		2	2	3,28%
35 - 40 ans	1	6	7	11,48%
40 - 45 ans	2	9	11	18,03%
45 - 50 ans		13	13	21,31%
50 - 55 ans	3	15	18	29,51%
55 - 60 ans		6	6	9,84%
60 - 65 ans		4	4	6,56%
	6	55	61	

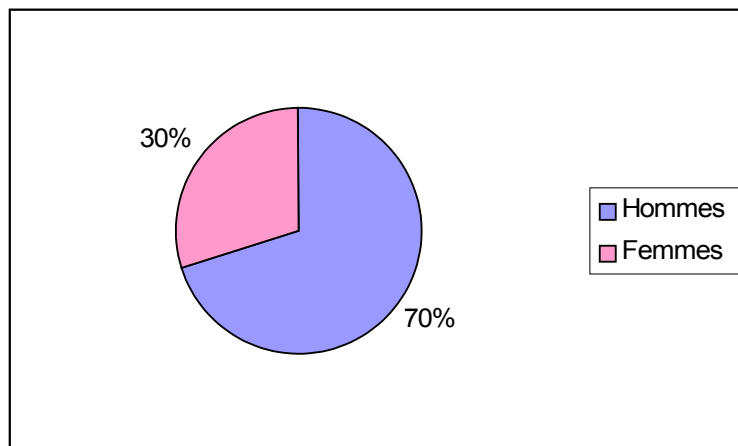
## 5 La parité

### 5.1 La Parité Hommes / Femmes

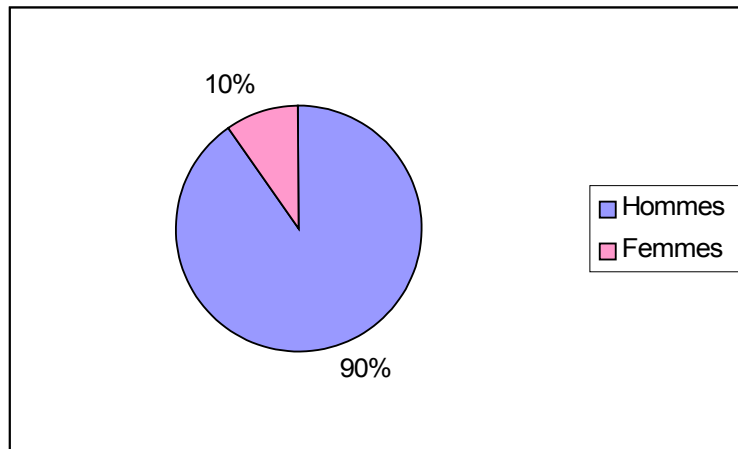
#### 5.1.1 La répartition Hommes – Femmes toutes catégories confondues



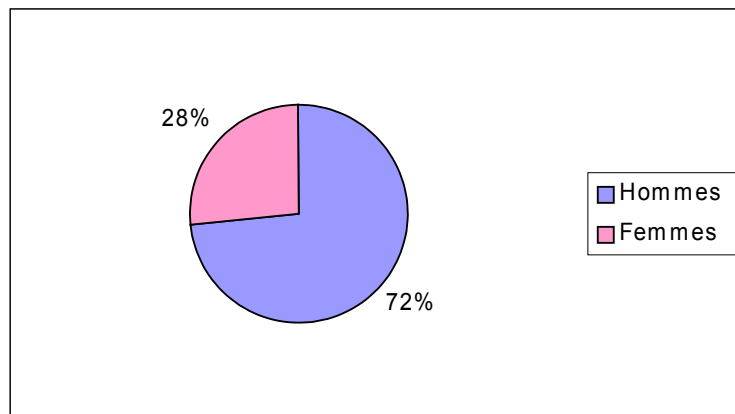
#### 5.1.2 La répartition Hommes – Femmes chez les Contrôleurs des Transports Terrestres



### 5.1.3 La répartition Hommes – Femmes chez les Contrôleurs Principaux des Transports Terrestres



### 5.1.4 La répartition Hommes – Femmes chez les Contrôleurs Divisionnaires des Transports Terrestres



## 5.2 Répartition des effectifs Hommes/Femmes par services

Services	Femmes	Hommes	Total
DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT	5	10	15
DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT	113	318	431
	<b>118</b>	<b>328</b>	<b>446</b>

**5.3 Ventilation des positions Hommes/Femmes**

<b>Grade</b>	<b>Femmes</b>	<b>Hommes</b>	<b>Total</b>
<b>Activité</b>	118	328	446
<b>Cessation progressive d'activité</b>	2	4	6
<b>Congé de fin d'activité</b>		2	2
<b>Disponibilité</b>		1	1
<b>Détachements</b>	1	4	5
<b>Congé parental</b>	1		1
<b>Congé sans traitement pour stage</b>		1	1
	<b>122</b>	<b>340</b>	<b>462</b>

**5.4 Ventilation du temps de travail Hommes/Femmes**

<b>Grade</b>	<b>Femmes</b>	<b>Hommes</b>	<b>Total</b>
<b>Temps complet 100%</b>	94	322	416
<b>Temps partiel 90%</b>	1		1
<b>Temps partiel 80%</b>	21	4	25
<b>Temps partiel 70%</b>			
<b>Temps partiel 60%</b>	1	1	2
<b>Temps partiel 50%</b>	1	1	2
	<b>118</b>	<b>328</b>	<b>446</b>

### 5.5 Evolution du taux de féminisation

Dans les trois grades, le taux de féminisation reste stable.

La baisse importante de ce taux dans le grade de contrôleur divisionnaire en 2002 s'explique par la réussite au concours exceptionnel d'attaché transports de 4 contrôleuses divisionnaires.

	2000		2001		2002		2003		2004	
	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H
<b>CDTT</b>										
PNA	6	53	10	51	6	56	6	55	6	55
taux de féminisation	10,17%		16,39%		9,68%		9,84%		9,84%	
<b>CPTT</b>										
PNA	22	69	21	71	23	72	26	65	25	64
taux de féminisation	24,18%		22,83%		24,21%		28,57%		28,09%	
<b>CTT</b>										
PNA	64	170	58	172	66	152	64	166	78	196
taux de féminisation	27,35%		25,22%		30,28%		27,83%		28,47%	

### 5.6 Evolution du taux de féminisation du recrutement

	2000		2001		2002		2003		2004	
	F	H	F	H	F	H	F	H	F	H
Stagiaires	2	22	12	19	6	26	17	34	12	18
taux de féminisation	8,33%		38,71%		18,75%		33,33%		40,00%	

## 6 Les Flux

### 6.1 Les flux entrées / sorties

Le tableau suivant présente l'ensemble des flux (entrées/sorties) intervenus sur les effectifs réels physiques en 2004. Les entrées dans le grade supérieur par promotion ou examen professionnel sont mises à part, puisqu'il ne s'agit ni d'une entrée dans le corps, ni d'une sortie du corps.

Mouvements	CTT	CPTT	CDTT	Total
<b>SORTIES</b>				
Radiation suite à détachement	7		2	9
Fin de prise en charge	1			1
CFA	1	1	1	3
CPA			1	1
Retraite sur demande	1	1		2
Retraite pour invalidité		1		1
<b>Total SORTIES</b>	<b>10 départs</b>	<b>3 départs</b>	<b>4 départs</b>	<b>17 départs</b>
<i>Promotions</i>	-11	+11 -2	+ 2	
<i>Examen Professionnel</i>	- 4		+ 4	
<b>ENTREES</b>				
70-2	2			2
Concours Interne	13			12
Concours Externe	12			12
Contrat COTOREP	1			1
<b>Total ENTREES</b>	<b>28 entrées</b>			<b>28 entrées</b>

Plus de la moitié des sorties du corps est constitué par des départs vers une autre administration, après un détachement dû à la réussite d'un concours. Il s'agit principalement de la réussite au concours des IRA ou d'attachés des services déconcentrés.

## 6.2 Evolution des détachements

Les détachement sortants ont été particulièrement importants en 2002 et 2003, suite à la réussite aux concours des IRA et aux concours exceptionnels d'attachés des services déconcentrés (détachements au titre de l'article 14-10) et aux demandes de détachements dans le corps de contrôleur du travail. (50% des détachements au titre de l'article 14-1).

Nature du détachement	2000	2001	2002	2003	2004
<b>détachements sortants</b>	9	4	14	14	2
au titre de l'article 14-1	3	3	8	6	
au titre de l'article 14-10	6	1	6	8	2
<b>détachements entrants</b>				1	



## 7 Les mutations

Le corps des contrôleurs des transports terrestres connaît aujourd'hui 2 mouvements annuels :

- CAP de juin pour les mouvements au 1<sup>er</sup> septembre de l'année n
- CAP de novembre pour les mouvements au 1<sup>er</sup> avril de l'année n+1

### 7.1 Rappel des principes généraux

Un agent qui demande sa mutation ne reçoit un avis favorable qu'**après 3 ans minimum** de présence dans un service, cette durée peut être ramenée à 2 ans en cas de rapprochement de conjoints, de concubins ou d'agents ayant signé un pacte civil de solidarité (article 60 de la loi modifiée n°84-16 du 11/01/1984).

#### 7.1.1 Rapprochement de conjoints ou de concubins ou d'agents ayant signé un pacte civil de solidarité

Les agents demandant à bénéficier d'une mutation à ce titre doivent fournir des pièces justificatives incontestables et remplir le formulaire correspondant (notamment certificat de concubinage ou PACS).

#### 7.1.2 Dérogations :

Il ne pourra être dérogé à ces règles d'ancienneté qu'en **cas de circonstances tout à fait exceptionnelles** (problèmes sociaux ou médicaux) ou nécessités de service (A justifier)

### 7.2 Publication des postes

Tous les postes doivent faire l'objet d'une publication préalable sur les listes nationales, même en cas de mutation interne aux services

### 7.3 Règles d'affectation

#### 7.3.1 Postes de contrôleurs et contrôleurs principaux :

Priorité aux mutations, ensuite aux détachements et enfin aux affectations concours interne et externe.

### 7.3.2 Postes de contrôleurs divisionnaires :

Priorité aux mutations, ensuite aux détachements et enfin aux affectations examen professionnel et tableau d'avancement.

### 7.4 Bilan des cycles de mobilité 2003 –2004 (3 derniers cycles)

	Postes publiés <i>vacants + susceptibles d'être vacants</i>		Nb d'agents ayant demandés leur mutation		Mutations acceptées		Pourcentage de mobilité par rapport aux candidats	
	CTT et CPTT	CDTT	CTT et CPTT	CDTT	CTT et CPTT	CDTT	CTT et CPTT	CDTT
Cycle 1: <i>mouvement au 01/09/03</i>	80+33	10+1	49 dont 8 candidatures multiples	3 dont 1 candidature multiple	20	2	41%	67%
Cycle 2: <i>mouvement au 01/04/2004</i>	8+10	8+2	21 dont 4 candidatures multiples	2	9	1	43%	50%
Cycle 3: <i>Mouvement au 01/09/2004</i>  <i>Mouvement au 01/01/2005</i>	19+36	7+1	62 dont 43 candidatures multiples	1	14  4	  1	29%	100%
<b>Total</b>	<b>107+79</b>	<b>25+4</b>	<b>132</b>	<b>6</b>	<b>47</b>	<b>4</b>	<b>36%</b>	<b>67%</b>

Il est à noter que lors de la CAP de juillet 2004, des demandes de mutations de contrôleurs ne remplissant pas strictement les conditions d'ancienneté ont reçu un avis favorable, mais avec effet du 1<sup>er</sup> janvier 2005 pour tenir compte des modifications d'attribution de la carte de circulation SNCF dont bénéficient les contrôleurs des transports terrestres.

## 8 Les promotions

### 8.1 La promotion au grade de contrôleur principal des transports terrestres

#### 8.1.1 Les conditions statutaires de promouvabilité

Les agents doivent être contrôleur des transports terrestres et avoir atteint le 7<sup>ème</sup> échelon du grade depuis au moins deux ans et justifier de cinq années de service public dans un corps, cadre d'emploi ou emploi de catégorie B. (texte de référence : Décret n° 94-1016 du 18/11/1994, article 11)

#### 8.1.2 Les règles de gestion

- Critères d'ancienneté dans un corps de catégorie B prise en compte à 100%, puis ancienneté dans des fonctions de contrôle (25% de la durée en catégorie C et 100% de la durée dans le grade de CTT), mode d'accès au grade puis âge.
- Coup de chapeau si cela profite à l'agent, mais les intéressés doivent être classés.

#### 8.1.3 L'évolution des promotions réalisées depuis 2000

TABLEAU DE SYNTHESE DE L'EVOLUTION DES QUOTAS DE PROMOTION Promotion au grade de CPTT							
Années de CAP	Promouvabilité			PROPOSITIONS		PROMOTIONS	
	Effectif physique CTT	Promouvables	% Promouvables/ effectifs	Proposés	% proposés / promouvables	Promus	%promus / proposés
2000	262	104	40%	49	47%	9	18%
2001	261	101	39%	39	39%	4	10%
2002	254	102	40%	35	34%	8	23%
2003	258	109	42%	28	26%	6	21%

### 8.2 La promotion au grade de contrôleur divisionnaire des transports terrestres

#### 8.2.1 Les conditions statutaires de promouvabilité

Etre contrôleur principal des transports terrestres ayant atteint le 4<sup>ème</sup> échelon. (texte de référence : Décret n° 94-1016 du 18/11/1994, article 11)

## 8.2.2 Les règles de gestion

- Critères d'ancienneté dans le corps des contrôleurs des transports terrestres et dans le grade de contrôleur principal, puis âge, notation et appréciations.
- Coup de chapeau si cela profite à l'agent, mais les intéressés doivent être classés.
- Affectation sur un poste de contrôleur divisionnaire vacant donc mobilité (sauf pour les agents promus au titre du coup de chapeau). Le poste vacant doit déjà avoir fait l'objet d'une publication au titre de la mobilité des contrôleurs divisionnaires.
- Les agents promus contrôleur divisionnaire par tableau d'avancement choisissent un poste après les lauréats du concours professionnel.

## 8.2.3 L'évolution des promotions depuis 2000

TABLEAU DE SYNTHESE DE L'EVOLUTION DES QUOTAS DE PROMOTION Promotion au grade de CDTT						
Années de CAP	Promouvables	PROPOSITIONS		PROMOTIONS		
		Proposés	% proposés / promouvables	Promus	%promus / proposés	Nommés
2000	83	24	29%	6	25%	
2001	82	26	32%	5	19%	5
2002	90	19	21%	4	21%	2
2003	97	15	15%	2	13%	2

Les contrôleurs promus ayant l'obligation d'occuper un poste vacant de CDTT, deux agents inscrits au tableau d'avancement en 2002 n'ont pas été nommés.

## 8.3 L'accès au grade de contrôleur divisionnaire des transports terrestres par examen professionnel

### 8.3.1 Les conditions statutaires

Etre contrôleur ou contrôleur principal des transports terrestres et compter au moins 1 an d'ancienneté dans le 8<sup>o</sup> échelon de son grade au 1<sup>er</sup> janvier de l'année du concours. (texte de référence : Décret n° 94-1016 du 18/11/1994)

### 8.3.2 L'évolution des promotions depuis 2000

<i>ANNEE</i>	<i>POSTES</i>	<i>INSCRITS</i>	<i>PRESENTS</i>	<i>Lauréats sur L.P.</i>	<i>Inscrits sur L.C.</i>	<i>Nommés</i>
<b>2000</b>	12	54	38	12	4	
<b>2001</b>	10	54	44	10	8	10
<b>2002</b>	8	44	38	8	7	6
<b>2003</b>	4	42	36	4	5	4

NB : LP signifie liste principale et LC signifie liste complémentaire.

Les contrôleurs reçus à l'examen professionnel ayant l'obligation d'occuper un poste vacant de CDTT, deux agents reçus en 2002 n'ont pas été nommés.

#### **8.4 Situation des agents sur le statut**

Le tableau suivant indique la répartition des agents par catégorie et par échelon.

<b>CATEGORIES</b>	<b>ECHELONS</b>	<b>EFFECTIF</b>	<b>% par échelon</b>
<b>CDTT</b>	7	12	20,00%
	6	8	13,33%
	5	7	11,67%
	4	8	13,33%
	3	9	15,00%
	2	12	20,00%
	1	4	6,67%
<b>TOTAL</b>		<b>60</b>	
<b>CPTT</b>	8	16	17,98%
	7	16	17,98%
	6	35	39,33%
	5	16	17,98%
	4	4	4,49%
	3	1	1,12%
	2	1	1,12%
<b>TOTAL</b>		<b>89</b>	
<b>CTT</b>	13	10	3,30%
	12	8	2,64%
	11	21	6,93%
	10	19	6,27%
	9	22	7,26%
	8	39	12,87%
	7	44	14,52%
	6	31	10,23%
	5	15	4,95%
	4	19	6,27%
	3	19	6,27%
	2	28	9,24%
	1	28	9,24%
<b>TOTAL</b>		<b>303</b>	<b>96,77%</b>

## 9 LE RECRUTEMENT

### 9.1 Conditions statutaires :

- Le concours externe est ouvert, pour la moitié des emplois à pourvoir, aux candidats titulaires du diplôme de bachelier de l'enseignement secondaire.
- Le concours interne est ouvert aux fonctionnaires et agents en fonctions justifiant de quatre années de services publics.

### 9.2 Evolution des postes : Concours INTERNE

	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Postes offerts</b>	11	12	12	18	12
<b>Inscrits</b>	356	395	359	513	581
<b>Présents</b>	255	291	274	315	304
<b>Admissibles</b>	33	42	39	47	30
<b>Admis</b>	11	12	12	18	12
<b>Postes Pourvus</b>	11	12	12	25	13

### 9.3 Evolution des postes : Concours EXTERNE

	2000	2001	2002	2003	2004
<b>Postes offerts</b>	10	12	13	18	12
<b>Inscrits</b>	1 503	811	1 040	2 042	2 116
<b>Présents</b>	650	405	526	716	699
<b>Admissibles</b>	33	37	36	47	46
<b>Admis</b>	6	12	13	18	12
<b>Postes Pourvus</b>	10	12	13	26	12

#### **9.4 Bilan des concours externe et interne 2003**

**Au titre du concours interne**, la barre d'admissibilité a été fixée à 10,89/20 soit 76,25 points ; 47 candidats ont été déclarés admissibles soit 14,92 % des candidats qui se sont présentés. La barre d'admission au titre de la liste principale a été fixée à 12,02/20 soit 132,25 points avec 18 postes à pourvoir.

Le jury a également arrêté une liste complémentaire de 16 candidats pour la laquelle la barre est située à 10,90/20 soit 120 points.

**Au titre du concours externe**, la barre d'admissibilité a été fixée à 11,57/20 soit 81 points ; 47 candidats ont été déclarés admissibles soit 6,56 % des candidats qui se sont présentés. La barre d'admission au titre de la liste principale a été fixée à 12,86/20 soit 167,25 points.

Le jury a également arrêté une liste complémentaire de 21 candidats pour la laquelle la barre est située à 10,90/20 soit 141,70 points.

**Enfin au titre des emplois réservés**, aucun candidat n'a été déclaré admissible.

#### **9.5 Bilan des concours externe et interne 2004**

**Au titre du concours interne (12 postes)**, la barre d'admissibilité a été fixée à 10,89/20 (moyenne) soit 76,25 points ; 30 candidats ont été déclarés admissibles soit 9,86 % des candidats qui se sont présentés aux épreuves écrites.

La barre d'admission au titre de la liste principale a été fixée à 12,93/20 (moyenne) soit 142,25 points.

Le jury a également arrêté une liste complémentaire de candidats pour laquelle la barre est située à 10,84/20 (moyenne) soit 119,25 points.

**Au titre du concours externe (12 postes)**, la barre d'admissibilité a été fixée à 11,18/20 (moyenne) soit 78,25 points ; 46 candidats ont été déclarés admissibles soit 6,58 % des candidats qui se sont présentés aux épreuves écrites.

La barre d'admission au titre de la liste principale a été fixée à 13,31/20 (moyenne) soit 173,00 points.

Le jury a également arrêté une liste complémentaire de 15 candidats pour laquelle la barre est située à 12,23/20 (moyenne) soit 159,50 points.

**Enfin au titre des emplois réservés (10 postes)**, aucun candidat n'a été déclaré admissible.

**9.6 Répartition du niveau de qualification des contrôleurs des transports terrestres admis au concours externe 1999-2003**

NIVEAU DE FORMATION	NOMBRE D'AGENTS AYANT LE NIVEAU DE FORMATION	POURCENTAGE	INTITULE DU DIPLÔME
I	5	7,35%	DEA DIPLÔME D'INGENIEUR DESS
II	35	51,47%	LICENCE MAITRISE
III	20	29,41%	BTS DUT DEUG
IV	8	11,76%	BAC BREVET
<b>TOTAL</b>	<b>68</b>	100,00%	