



siège@solidairesidd.org

www.solidairesidd.org

93 bis, rue de Montreuil

75011 PARIS

03 29 76 78 42 – 06 79 09 86 82



Paris, le 29 décembre 2015

LETTRE OUVERTE - CTT

JEAN-JACQUES HUET
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE SOLIDAIRES I.D.D.
DREAL HAUTE-NORMANDIE
UNITÉ TERRITORIALE DE L'EURE
RUE DE MELLEVILLE
27930 ANGERVILLE-LA-CAMPAGNE

à

Monsieur Le Secrétaire D'ÉTAT AUX TRANSPORTS
A L'ATTENTION DE MONSIEUR MARC D'AUBREY
COORDONNATEUR DU COLLÈGE TRANSPORTS
TERRESTRES ET INTER MODALITÉ DU CGEDD MEDDE
246, BOULEVARD SAINT-GERMAIN 75007 PARIS

Monsieur le Secrétaire d'État,

A la demande du premier ministre en date du 16 juin 2015, une mission d'évaluation de la politique de contrôle des transports routiers est diligentée par le secrétariat général pour la modernisation de l'action publique (SGMAP), dont l'objet est la transformation des politiques publiques et des administrations.

Dans ce cadre, les inspections générales des finances, de l'administration, des affaires sociales et le conseil général de l'environnement et de développement durable ont souhaité rencontrer, le 15 décembre 2015, le syndicat Solidaires à l'Industrie et au Développement Durable (Solidaires I.D.D.), représentatif notamment des Secrétaires Administratifs et de Contrôle du Développement Durable-Contrôleurs des Transports Terrestres (SACDD-CTT).

Placée sous l'autorité et la responsabilité du secrétaire aux transports - Monsieur VIDALES -, cette évaluation a pour objectif d'améliorer l'efficacité et l'efficience du contrôle du transport routier, de simplifier l'environnement administratif des entreprises de la filière et de lutter contre le travail illégal et la concurrence déloyale afin d'améliorer la compétitivité de ce secteur.

Selon l'analyse du secrétariat général pour la modernisation de l'action publique (SGMAP), le transport routier de personnes et de marchandises est une filière importante de l'économie française qui représente 40 000 entreprises et 440 000 emplois. Or, fragilisées par la crise économique, les entreprises du secteur doivent aujourd'hui faire face en outre à des enjeux majeurs et récurrents tels que la sécurité routière, l'essor de la concurrence internationale ou encore le développement de la pratique du « cabotage ». Cette situation, Solidaires I.D.D. l'a mise en avant, depuis plusieurs années, auprès des responsables politiques et administratifs en charge de ce dossier.

Solidaires I.D.D. a bien noté que les travaux de cette mission portent notamment sur :

1. L'impact et l'efficacité de la politique de contrôle des transports routiers au regard des objectifs affichés par le Gouvernement ;
2. La cohérence de l'organisation actuelle, notamment interministérielle ;
3. L'efficience globale des contrôles.

Lors de cette rencontre, il a été précisé que l'évaluation est adossée à l'instruction du gouvernement du 24 décembre 2013 relative à la régulation et au contrôle des transports routiers, et non à la note du ministère de l'Intérieur qui indiquait, en juillet 2014, l'articulation entre la réforme des collectivités territoriales, la fusion des régions, la nouvelle réforme territoriale de l'état et la revue des missions des administrations centrales et déconcentrées des ministères.

Suite à cette précision, **Solidaires I.D.D.** prend en compte donc que cette évaluation n'entre notamment pas dans le cadre de la revue des missions de l'État du 22 juillet 2015. Toutefois, il convient de garder en mémoire que la fiche de cadrage du 22 avril 2015 de la mission vise à rechercher les améliorations de l'action publique en termes d'utilité, de pertinence, d'efficacité, de coûts, d'efficacité, de service rendu, de cohérence et de gouvernance.

Dans ce cadre, **Solidaires I.D.D.** a proposé une méthode de travail basée sur les réponses des SACDD-CTT aux questionnaires et à la pétition qu'il a établis et adressés en mars et juillet 2015 à l'ensemble des agents de ce corps composé de 480 fonctionnaires de catégorie B de la Fonction Publique d'État chargés de contrôler sur route les véhicules de transports de marchandises, leurs chargements et leurs conducteurs, ainsi que les véhicules de transport en commun de personnes et de matières dangereuses, et à leur siège, les entreprises de transport.

Cette consultation de l'ensemble des agents de ce corps avait pour objectif de mettre en évidence réellement leurs attentes et non l'interprétation faite par certains syndicats lors des groupes de travail du MEDDE, en début d'année, sur l'organisation, le fonctionnement, l'évolution et la reconnaissance du corps.

Solidaires I.D.D. a apporté des éclairages et analyses sur la situation particulière des agents exerçant ces missions régaliennes de service public et a avancé des propositions d'amélioration à la situation actuelle du transport routier français de personnes et de marchandises (voir Flash).

États des lieux :

En premier lieu, les représentants **Solidaires I.D.D.** font remarquer que les autres corps similaires de contrôle des transports du Ministère des Transports comme ceux des Affaires Maritimes et de l'Aviation Civile ont intégré un statut de technicien avec, de plus, une autonomie de contrôle que n'a pas celui des transports terrestres.

Ils précisent que contrairement à la presque totalité des autres corps de contrôle européens des transports terrestres, les fonctionnaires français ne peuvent intervenir sur route sans l'aide des forces de l'ordre et sont donc très tributaires des disponibilités de celles-ci.

Solidaires I.D.D. souligne que cette situation conduit à annuler ou à écourter bon nombre d'opérations de contrôle. En revanche, pour les opérations de contrôle dans les entreprises françaises, les objectifs sont remplis à 100 % car il existe une totale autonomie d'intervention.

En second lieu, la question des moyens est abordée. **Solidaires I.D.D.** rappelle que les effectifs dédiés au contrôle des transports terrestres sont les mêmes qu'il y a 37 ans. Depuis 1978, lors de la création du corps des contrôleurs des transports terrestres, la circulation des véhicules poids lourds sur le territoire national a crû de façon exponentielle à la suite de l'élargissement de l'Union européenne et du développement des échanges internationaux de marchandises.

Aussi, **Solidaires I.D.D.** indique leurs compétences et leurs habilitations n'ont plus rien de commun avec celles qui existaient à la création du corps. A cette époque, la moyenne des véhicules contrôlés lors d'une opération d'environ 3 heures était de 20 véhicules. Le contrôle ne portait que sur des points très limités. Or, aujourd'hui cette moyenne est de 3 à 4 véhicules, compte-tenu de la durée du contrôle de chaque véhicule au regard du nombre et de la complexité des réglementations. Cette moyenne diminue encore lorsque le contrôle technique sur route ou le contrôle des matières dangereuses sont effectués.

Le marché intérieur français des transports vient, depuis le 1^{er} janvier 2012, de s'ouvrir à deux nouveaux pays de l'UE (Roumanie et Bulgarie). L'intervention des transporteurs de ces deux états contribue à accroître encore plus une concurrence déjà effrénée à leurs homologues français sur le territoire national.

La libéralisation des lignes régulières de transports en commun de personnes de plus de 100 km, mise en place par la Loi Macron du 6 août 2015, augmente de manière significative le trafic routier des autocars et les risques induits aux dépens des lignes de transports de la SNCF, ce qui est en contradiction avec le Grenelle de l'environnement et la COP 21.

Ces fonctionnaires auraient donc besoin de se sentir soutenus dans leurs missions par un signal fort de leurs Ministres de tutelle. Or, c'est tout le contraire qui est constaté.

Alors que l'on promettait à ces fonctionnaires depuis longtemps, une meilleure reconnaissance de leur métier, une revalorisation statutaire, c'est tout le contraire qui s'est produit en octobre 2012 avec la fusion du corps des contrôleurs des transports terrestres avec celui des secrétaires administratifs.

Cet acte de fusion a eu pour effet de démobiliser encore plus ces agents de contrôle à un moment où leur rôle est primordial dans la défense des intérêts des entreprises françaises de transport et de leurs emplois.

Saisine de l'Administration :

Après avoir saisi formellement les différents et successifs responsables politiques et administratifs, **Solitaires I.D.D.** tient à attirer votre attention et à travers vous, celle des usagers, sur la dégradation alarmante des conditions de sécurité sur nos routes. Celle-ci est notamment due à la concurrence de plus en plus exacerbée des entreprises de transport routier «low cost» étrangères dont l'existence s'établit en grande partie au mépris des lois françaises et européennes en matière sociale et de sécurité routière principalement celles relatives aux temps de conduite et de repos.

Les contrôleurs des transports terrestres, véritables techniciens de la sécurité routière et du contrôle en général, ont été démotivés, lésés et se sentent abandonnés voire trahis par leurs Ministres de tutelle.

Ces Ministres, au nom de la fusion des corps de fonctionnaires par logique «METIERS» liée à la Réforme Générale de Politique Publique (RGPP) décidée par le Président de la République, font totalement le contraire en dévalorisant ce corps, en assimilant les agents qui le compose à des secrétaires administratifs, lesquels exercent dans leur majorité un travail de bureau.

La sécurité routière et les emplois dans les entreprises françaises de transports sont gravement menacés à très court terme et ceci aussi, en totale contradiction avec les priorités annoncées par le Président de la République.

En restant sourds aux mises en garde que nous leur avons adressées depuis plusieurs mois, années, nous opposant une fin de non-recevoir, ces Ministres ne mesurent pas les effets néfastes de leurs décisions qui ne vont malheureusement pas tarder à se faire sentir.

Expertises extérieures :

Depuis plusieurs années, des rapports de M. Francis HILLMEYER - parlementaire et de Mme Isabelle MASSIN du Conseil Général des Ponts et Chaussées, en 2005, recommandent un renforcement, une revalorisation statutaire de ce corps de fonctionnaires avec l'assentiment général de tous les intervenants du secteur des transports qui sont unanimes à reconnaître la très grande technicité et le professionnalisme de ces contrôleurs dans leurs missions.

Aussi, comme cela est décrit par Monsieur le Député Jean-Paul CHANTEGUET, dans son rapport de mai 2014, sa proposition n°13 préconise : *d'accroître les contrôles sur route afin de lutter efficacement contre le dumping social et la concurrence déloyale, de revaloriser les missions et la reconnaissance des 480 contrôleurs des transports terrestres (CTT). La mission de contrôle des transports terrestres assurée par les agents des DREAL (Direction Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) est effectivement déterminante pour la régulation des activités [...].*

Infractions :

Le transport routier français de marchandises est en crise, non seulement à cause de la conjoncture économique, mais aussi du fait d'une concurrence étrangère déséquilibrée voire frauduleuse.

Cette concurrence déséquilibrée mais en partie légale est due notamment à un différentiel du coût du travail et à des réglementations du travail très différentes d'un pays à l'autre.

L'autre concurrence que nous appellerons frauduleuse n'a fait que s'accroître au fil des années d'abord sur le transport international où la France a perdu progressivement de nombreuses parts de marché et aussi, depuis quelques années, sur le marché intérieur avec l'ouverture du trafic franco-français (cabotage) à l'ensemble des transporteurs européens.

Afin d'accroître leur compétitivité et pour échapper aux contraintes du règlement européen relatives notamment aux heures de conduite et aux repos, nombre de sociétés étrangères n'hésitent pas à utiliser des systèmes très sophistiqués pour masquer l'enregistrement des heures de conduite. La détection de ces fraudes, qui demande une grande technicité, est parfois très difficile à réaliser car la neutralisation du système informatique embarqué a lieu souvent de nuit, moment où les contrôles sont rares.

Les fraudes concernent aussi la réglementation administrative, domaine dans lequel des entreprises étrangères profitent du manque de communication entre les services de contrôle des différents pays européens.

En outre, au sein de l'Europe, des entreprises de transport, surtout celles qui utilisent des véhicules de moins de 3,5 tonnes de poids total en charge, activité pour laquelle l'encadrement administratif est restreint, effectuent des transports publics de marchandises alors qu'elles n'ont aucune existence légale. Leurs véhicules

ne circulent jamais sur le territoire du pays d'immatriculation mais entre des pays tiers ou en effectuant des opérations de cabotage¹.

Par contre, les véhicules de plus de 3,5 Tonnes de poids total en charge doivent être en possession de licences communautaires de transport d'un modèle très différent selon les pays et qui, pour certaines, sont facilement falsifiables ou copiables.

Des sociétés de transport « boîtes aux lettres » se créent dans des pays à faibles coûts sociaux pour venir concurrencer illégalement les entreprises nationales. Ces entités sont la plupart du temps, mises en place par des entreprises de l'Ouest européen qui vont ainsi faire des économies sur le poste « rémunération ». Ces montages souvent complexes se font au détriment de l'emploi de travailleurs français. Le contrôle de ces situations demande une grande technicité de la part des CTT. En outre, la conduite de ces enquêtes est particulièrement chronophage ; ce qui va à l'encontre des objectifs quantitatifs fixés aux CTT par leur hiérarchie.

On peut évoquer également le mauvais état de certains véhicules étrangers, constaté lors de contrôles techniques visuels réalisés par les CTT.

De nombreuses entreprises étrangères sont régulièrement verbalisées mais la sanction infligée n'est pas toujours dissuasive. En effet, contrairement aux contrevenants français qui, en cas de récidive, risquent des sanctions entamant la condition d'honorabilité nécessaire à l'exercice de la profession et/ou l'immobilisation de leurs véhicules, les contrevenants étrangers ne sont pénalisés que pécuniairement. En outre, il est toujours impossible de retrouver les condamnations antérieures commises par les transporteurs étrangers, notamment pour 5 pays de l'Union Européenne, alors que les fichiers devraient depuis 2 ans être interconnectés. Cette discrimination dans l'application des sanctions pénalise les sociétés françaises sur le territoire national et ne permet pas une application équitable de la réglementation en la matière.

Un autre exemple de concurrence déloyale se trouve dans la circulation des poids lourds en période d'interdiction (circulation interdite du samedi 22 h au dimanche 22 h excepté pour le transport de certaines marchandises).

De très nombreux transporteurs étrangers ne respectent pas ces règles et écopent, en cas de verbalisation, d'une simple amende forfaitaire de 90 € et d'une immobilisation du véhicule jusqu'à la fin de la restriction de circulation. De plus, les trop rares contrôles ciblés effectués conduisent à bloquer un parking en quelques minutes laissant le champ libre aux autres conducteurs de circuler en infraction.

Cet aperçu non-exhaustif des nombreuses fraudes ou situations anormales auxquelles ont à faire face les fonctionnaires du MEDDE chargés du contrôle des transports terrestres démontre la difficulté et l'utilité de leurs missions régaliennes.

Propositions et moyens à mettre en œuvre :

Les exemples d'anomalies sont nombreux et pour assainir le transport routier des mesures significatives doivent être rapidement prises.

Parmi celles-ci figure, en premier lieu, la constitution d'un corps de contrôle des transports terrestres fort, comme c'est le cas dans les autres pays européens, disposant de moyens humains, matériels et juridiques à la hauteur de la mission dévolue.

En attendant la création d'un corps interministériel de contrôle, appelé de ses vœux par Solidaires I.D.D, vieux serpent de mer remis sur la table à chaque nouveau changement de majorité au pouvoir, et en l'absence de reconnaissance du métier au sein du MEDDE, Solidaires I.D.D. demande, afin de garantir le rôle de l'état, les missions, le métier et la carrière des agents, l'intégration des contrôleurs des transports terrestres dans un corps technique existant tels que celui des Techniciens Supérieurs de Développement Durable (TSDD) ou celui des Techniciens Supérieurs de l'économie et de l'Industrie (TSEI) permettant enfin un réel et juste déroulement de carrière.

Cela passe notamment par le renforcement du corps de contrôle, qui doit pouvoir travailler en autonomie et en étant doté de moyens juridiques adaptés aux situations qu'ils rencontrent (OPJ, ADJ, ...). Ce corps doit être le noyau du dispositif de contrôle des transports en France.

¹ Dans le droit du transport routier de marchandises, le cabotage consiste, dans la continuité d'un transport international, à charger puis décharger dans un autre pays que son pays de résidence, dans une limite de nombre d'opérations et de jours de présence sur le territoire tiers, avec retour obligatoire au pays d'établissement

En effet, ces fonctionnaires sont incontournables par leurs connaissances, leur expérience, leur technicité : connaissance des appareils d'enregistrement des temps de conduite et par leur capacité à détecter des fraudes sur les parcours effectués, ainsi que par leur aptitude à détecter des fraudes complexes sur des montages d'entreprises. Ils sont des spécialistes dans leur domaine. Il ne s'agit pas pour Solidaires I.D.D. d'exclure l'intervention d'autres forces de contrôle, la Gendarmerie, la Police et la Douane ont leur place et ils peuvent utilement s'appuyer sur les CTT.

Pour le travail en autonomie, Solidaires I.D.D. demande que les CTT puissent intercepter eux-mêmes les véhicules et privilégier ainsi les moyens de transports et les sociétés de transports susceptibles de présenter des infractions. Pour ce faire, il suffirait de doter les agents d'une tenue facilement reconnaissable par les conducteurs. Il pourrait être recherché l'adoption de cette tenue dans tous les pays de l'UE. De cette façon, les agents qui seraient alors munis des signes extérieurs et apparents de leur qualité pourrait valablement intercepter les poids lourds et autocars. (Cf. Article L. 233-1 du Code de la Route).

D'autre part Solidaires I.D.D. propose que les véhicules des CTT soient équipés de panneaux à messages variables (PMV) de signalisations informant le conducteur ciblé d'obtempérer à une interception dynamique en toute sécurité pour les contrôleurs.

Toujours selon les observations et commentaires des contrôleurs questionnés par Solidaires I.D.D., des accès rapides et sécurisés devraient être donnés aux CTT pour accéder aux bases de données comme celle des permis de conduire et des cartes grises. Cela contribuerait à l'efficacité des contrôles à la hauteur des enjeux d'un des pays d'Europe où le trafic routier est le plus intense.

Afin de lutter de manière efficace contre certains non-respects réglementaires, pourquoi ne pas créer, comme en Pologne, une amende douanière de surcharge pour les moins de 3,5 t non imposables à l'écotaxe lorsqu'ils dépassent le poids autorisé ; ce qui permettrait, par la même occasion, de rendre moins concurrentielle cette catégorie de véhicules tant décriée par les transporteurs eux-mêmes car non soumise aux mêmes lois que les poids lourds ?

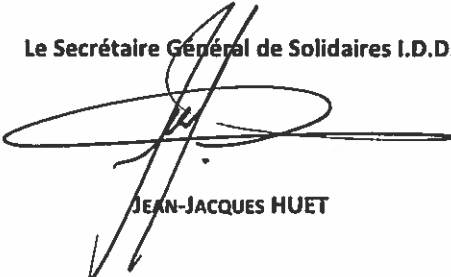
S'agissant de la formation initiale et continue, il apparaît essentiel pour Solidaires I.D.D., dans la période où les objectifs sont accrus sur l'interception des véhicules étrangers de maintenir la formation sur l'acquisition et le perfectionnement des langues étrangères et non de pratiquer « un coup de rabot » annoncé par la DGTIM pour 2016.

Par ces lignes, Solidaires I.D.D. a souhaité vous établir un « état des lieux » du contrôle des transports avant une possible mise en place régionale de l'écotaxe qui pourrait aggraver la situation des entreprises françaises si notamment aucune mesure d'accompagnement en faveur du transport routier français n'est mise en place et faire des propositions, lesquelles de son point de vue, sont de nature à répondre à la situation actuelle.

Enfin, Solidaires I.D.D. demande à être tenu informé du processus d'évaluation, des rapports de diagnostic et des scénarios remis au Premier Ministre.

Je vous prie de croire, Monsieur le Secrétaire d'État, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Secrétaire Général de Solidaires I.D.D.



JEAN-JACQUES HUËT

