

Jean-Jacques HUET  
Secrétaire Général de Solidaires I.D.D.  
DREAL Normandie  
Unité Départementale de l'Eure  
Rue de Melleville  
27 930 ANGERVILLE LA CAMPAGNE  
TEL. : 02 32 23 45 76 – 02 32 23 45 70

Angerville la Campagne, le 5 décembre 2017  
Ministère de la Transition Écologique et Solidaire  
à l'intention de Monsieur Alexis VUILLEMIN  
Directeur des Services de Transport  
Tour Séquoia  
92 055 LA DÉFENSE CEDEX

Monsieur le Directeur,

Suite à la rencontre que vous avez organisée le 10 novembre courant avec les représentants des Secrétaires Administratifs et de Contrôle du Développement Durable et plus spécifiquement des contrôleurs des transports terrestres, solidaires souhaite vous faire part, sans détour, des réflexions sur les missions exercées.

L'évolution du contexte de travail est devenue la règle. L'activité du contrôle des transports terrestres n'échappe pas à ce constat. Adaptons notre métier !!

Le corps des CTT a été créé en 1976, dans un contexte où le transport routier réalisé sur le territoire national était effectué essentiellement par des entreprises françaises et le transport international était très peu développé. Notre statut de contrôleur était alors adapté à nos missions de contrôles en entreprises et à la réalisation de contrôles routiers en partenariat avec les forces en tenues (FET).

La régulation de l'activité transport se faisait essentiellement lors des contrôles en entreprises. Ces missions de contrôle doivent être maintenues afin de garantir la régulation des entreprises françaises.

Depuis, l'élargissement de l'Europe et l'ouverture des marchés ont engendré un recul des entreprises françaises, dans un contexte de développement exponentiel des transports internationaux.

Aujourd'hui on constate une omniprésence de véhicules étrangers sur le territoire national. Si les forces de l'ordre participent à la régulation au travers des contrôles routiers, il demeure indispensable que les CTT maintiennent leurs missions de contrôles routiers. Notre expertise nous permet de constater, lors de ces contrôles, des fraudes documentaires, techniques et d'organisations de plus en plus complexes.

Les procédures relevées constituent des éléments partagés par l'ensemble des contrôleurs des transports. Ils sont une source d'informations indispensables qui nous permet d'initier des contrôles d'organisations frauduleuses nous amenant à constater notamment des situations de travail dissimulé.

Devant les enjeux liés à la lutte contre le dumping social il semble nécessaire de développer les contrôles routiers effectués par les CTT qui sont les plus à même de détecter ces situations et qui conduisent à des contrôles en entreprises de qualité.

Ainsi, après avoir participé à un contrôle avec les CTT « lors du Conseil Européen des ministres des transports, le 1<sup>er</sup> Décembre 2016, le représentant de la France martelait son message contre le dumping social dans le transport routier. Brandissant un chronotachygraphe trafiqué Alain VIDALIES, secrétaire d'État aux Transports, avait mis en garde contre de nouvelles règles qui s'adaptent à la fraude au lieu de la contrer ».

Or on constate que la mise en place de ces contrôles se heurte à des difficultés grandissantes.

**La première** est la disponibilité des FET. Sur ce point, dès son introduction le rapport 2005 rédigé par Jacques LOMBARD Ingénieur général des Ponts et Chaussées et Isabelle MASSIN, Inspectrice générale de l'équipement, faisait état de cette problématique et la possibilité de donner l'interception aux contrôleurs était déjà à l'étude.

Les rapports de la mission d'évaluation de la politique de contrôle et de la mission interministérielle IGJ/CGEDD font le même constat.

Il semble essentiel de s'interroger sur cette recommandation qui a été donnée à 3 reprises et à plus de 10 ans d'intervalle, par des personnes ayant un regard extérieur dont on ne peut remettre en question l'objectivité et le niveau d'analyse.

Cette problématique est bien présente puisque 3 syndicats ont effectué un sondage et sur ce point il semble qu'une majorité de CTT soit favorable à l'interception ou admette qu'il y a bien des difficultés de disponibilités des FET.

Devant les problèmes de disponibilités nous sommes amenés à programmer moins d'opérations et donc de mobiliser plus de CTT sur celles programmées.

On se heurte alors à **une deuxième** problématique, celle de la sécurité des contrôles. En effet la présence plus importante de CTT nécessite de réaliser ces contrôles de véhicules lourds sur des aires en capacité à accueillir ces effectifs. Or malgré les efforts des DREAL on constate que nous avons des difficultés pour réaliser ces aires, notamment sur le réseau autoroutier.

Pour les collectivités territoriales et les concessionnaires d'autoroutes, ces aires ne sont pas une priorité et les projets sont rares. De plus ce type d'aire est efficace pour répondre à des besoins particuliers, comme des contrôles de pesée ou de transports exceptionnels, mais n'est pas efficace pour contrôler les différents flux qui contournent ces sites rapidement identifiés.

Or notre réactivité est encore une fois limitée par notre dépendance aux FET.

La **troisième** est que nous avons des difficultés d'organisation pour réaliser des missions régaliennes qui nécessitent des contrôles en horaires classiques mais également à des horaires décalés.

Si l'indemnisation du travail en horaires décalés a fait l'objet d'un décret, l'organisation de ces temps de travail n'est pas harmonisée au niveau national ce qui constitue des disparités trop importantes (récupérations, respect des garanties minimales, gestion des suites des infractions...)

Le problème est peut-être que la spécificité de notre métier ne correspond pas au statut auquel nous appartenons. Et du fait d'appartenir à ce statut général il est alors impossible de le faire évoluer pour prendre en compte nos particularités.

Sur ce point une nouvelle fois le rapport 2005 faisait le constat d'un statut proche de celui des secrétaires administratifs malgré un métier très différent.

Toutefois lors de la mise en place du Nouvel Espace Statutaire de la catégorie B, les CTT ont intégré, en 2012, le corps des Secrétaires Administratifs et de Contrôle du Développement Durable et cela contre leur volonté.

Ce point nous amène également à rappeler la situation des CTT du 1<sup>er</sup> grade.

Depuis le N.E.S, le niveau de recrutement est passé à BAC +2 ce qui permet aux contrôleurs d'intégrer directement le 2<sup>e</sup> grade. Cela démontre le niveau de compétence exigé pour ces fonctions.

Toutefois les contrôleurs au 1<sup>er</sup> grade n'ont pu obtenir le 2<sup>e</sup> grade alors que le rapport rappelait que les corps de contrôles dans les autres administrations étaient au 2<sup>e</sup> grade ou bénéficiaient d'une reconnaissance indemnitaire plus importante.

Cette situation est d'autant plus surprenante puisque les nouveaux contrôleurs au 2<sup>e</sup> grade ont régulièrement recours à l'expertise des agents du 1<sup>er</sup> grade.

Pour continuer sur le domaine statutaire, avec le recrutement au niveau Bac +2, le passage à terme des CTT du 1<sup>er</sup> grade au 2<sup>e</sup> grade, la nomination d'agents au 3<sup>e</sup> grade sur des postes sans fonction d'encadrement d'équipe, on constate une compression hiérarchique et une dévalorisation des agents du 3<sup>e</sup> grade exerçant les fonctions d'encadrement.

Le système de promotions au 3<sup>e</sup> grade sans changement de poste est une réelle amélioration dans le plan de carrière des agents chargés du contrôle.

En effet l'activité de contrôle des transports nécessite une formation conséquente et un lien fort des agents avec ce métier. Ce qui limitait, sans changement d'orientation professionnelle, les possibilités d'évolutions.

En revanche, la faible valorisation des fonctions exercées par les agents du 3<sup>e</sup> grade, occupant un poste d'encadrement d'équipe, engendre déjà des difficultés dans le recrutement à ce poste. Ce phénomène va s'accroître.

La revalorisation des postes des chefs d'équipes et une réflexion sur la création d'une filière de contrôle de catégorie A dans le transport sont indispensables. Au regard de ce qui se fait au niveau de la DIRECCTE, on constate que cette administration dispose de contrôleurs et d'inspecteurs.

Ce qui permet aux agents de s'investir pleinement dans une perspective d'évolution de carrière et permet à l'administration d'élever son niveau de compétence.

Si on peut faire un parallèle des fonctions de contrôle de la DIRECCTE et des CTT, on peut dire que notre statut nous permet de travailler de façon efficace lors des contrôles en entreprises. Mais si pour les contrôleurs et inspecteurs du travail la détection et la constatation des infractions peuvent se faire en autonomie sur les lieux d'activités des salariés, pour les CTT les lieux d'activités sont les routes et là nous, nous sommes dépendants des FET. Or ce secteur d'activité a considérablement évolué et il est indéniable que l'exercice de nos missions a aussi évolué, mais est-il au niveau exigé ?

Nous pouvons rester sur ce modèle de fonctionnement mais au regard des difficultés rencontrés, les CTT se demandent s'il n'est pas plus simple de faire un vrai travail de SACDD (08h-12h ; 14h-17h).

On peut craindre également que l'impossibilité de faire évoluer les pouvoirs et le statut des CTT conduise à l'obsolescence de ce corps, et à sa disparition progressive d'ici quelques années.

La très grande majorité des pays de l'UE s'est dotée d'un corps de contrôle autonome et identifié. Pourquoi la France n'a-t-elle pas pris les mêmes dispositions ?

Pour tenter d'être complet et suite à notre échange téléphonique post réunion, nous joignons en annexe de cette réflexion les informations transmises aux 480 CTT sur notre première rencontre du 10 novembre 2017. Aussi vous trouverez ci-joints les premiers résultats d'analyse du questionnaire que Solidaires a adressé depuis le 27 novembre à l'ensemble des CTT. D'ors et déjà il est démontré qu'une large majorité des nombreux agents ayant répondu prouve leur intérêt pour l'interception en autonomie, lors du désengagement des forces en tenue ainsi qu'une reconnaissance professionnelle de leur statut dans un corps technique.

En espérant que les réflexions apportées et partagées par une large base de contrôleurs puissent vous permettre de répondre à leurs attentes, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes salutations respectueuses.

Jean-Jacques HUET